

Vraag	Antwoord
<b>Algemeen</b>	
<p>Het detailniveau van het project zit tussen een omgevingsvisie op gemeentelijk niveau en een gedetailleerd MER in. Volgt er nog een project-MER wanneer er echt bouwplannen liggen?</p> <p>Hoe is de aandacht voor milieueffecten geborgd tussen de omgevingsvisie en een uitvoerend programma van deelprojecten?</p>	<p>Vanwege de gedetailleerdheid van de omgevingsvisie wordt er geen omgevingsprogramma opgesteld. Voor het centrumgebied wordt wel een Masterplan gemaakt. Hiervoor maken we een aanvulling op het MER van de omgevingsvisie. Het MER voor de omgevingsvisie is de basis en de aanvulling mer de uitwerking. De milieueffecten van de meer gedetailleerde keuzes brengen we in beeld, nog steeds op planMER-niveau. Voor de afzonderlijke bouwplannen is een wijziging omgevingsplan of een BOPA nodig. Naar verwachting worden hier mer-beoordelingen voor gedaan. Als er sprake is van aanzienlijke milieueffecten wordt er een projectmer uitgevoerd.</p>
<b>Alternatieven en ontwerp</b>	
<p>Hoe zitten de alternatieven in elkaar: ruimtelijk, maar ook qua gebouwtypen, doelgroepen et cetera en dan zowel voor de bouwopgave als de sloopopgave. Op bladzijde 58 van de MER staat "Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen". Waar is dat terug te vinden anders dan lijstjes met aantallen woningen en groen per deelgebied? Dit zegt nog steeds weinig over woningtypen en doelgroepen. Hoe zit het bijvoorbeeld met de (gewenste ontwikkeling van de) verhouding tussen koop- en huurwoningen?</p>	<p>De alternatieven zijn beschreven in paragraaf 5.3. van het PlanMER. De alternatieven zijn beschreven/onderscheidend in de thema's wijze van verdichting in de wijk, mobiliteitsconcept, parkeerbeleid en groen. De alternatieven sluiten qua abstractieniveau aan bij de omgevingsvisie. Dat betekent dat bijvoorbeeld gebouwtypen, doelgroepen, verhouding koop-huurwoningen geen onderdeel van de alternatieven zijn. De alternatieven geven wel invulling in de aantallen woningen en de percentages grondgebonden woningen en appartementen.</p>
<p>Hoe verhoudt de bouw/sloopopgave zich tot de renovatieopgave? In welke mate heeft dat invloed op wat er in de wijk wel/niet moet gebeuren en/of kan gebeuren?</p>	<p>In welke mate het invloed heeft op elkaar is niet eenduidig te zeggen. Maar het zal bij de verdere uitwerking wel van invloed op elkaar zijn. We hebben in Overvecht te maken met net gerenoveerde gebieden, gebieden die nog gerenoveerd zullen worden en daar waar wellicht met sloop-nieuwbouw de bredere wijkdoelen het beste bereikt worden. Per (deel)gebied kunnen we met behulp van de ambities in deze omgevingsvisie een goede afweging maken uitgaande van combinaties van behoud renovatie, aan-bij bouwen en eventueel sloop-nieuwbouw (zie HDST Ruimte voor Groei)</p>
<p>Het nut van alternatief 1 is duidelijk. Kan worden toegelicht welke informatie uit alternatief 2 naar voren had moeten komen?</p>	<p>De maatregelen die worden genomen ten aanzien van mobiliteit zijn een belangrijke structurerende keuze voor de visie. Door zowel een alternatief met een HOV-baan, knips en een stringenter parkeerbeleid te onderzoeken als zonder deze maatregelen krijgen we inzicht naar de meerwaarde van dit pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Maar ook wat dit betekent</p>

	voor de ruimte die er is om andere doelen te halen, bijvoorbeeld de groenopgave.
Kan worden toegelicht dat geen alternatief onderzocht die zoals alternatief 1 (mobiliteit) 'thematisch' is? Denk bijvoorbeeld een alternatief waar alle groen en natuurambities worden gehaald.	Mobiliteitskeuzes zijn leidend voor andere keuzes binnen de omgevingsvisie. Het doel is om zoveel mogelijk ambities te halen en daar hebben we bij de toets op het doelbereik ook op ingezet. Een alternatief met de focus op groen en landschap had niet geleid tot andere informatie, want alle haalbare maatregelen t.a.v. groen en landschap zijn in het MER al aan bod gekomen.
Waarom is groen en recreatie niet als (kwantitatief) beoordelingscriterium voor de alternatieven gehanteerd?	Voor groen hebben we kwantitatief de hoeveelheid toe te voegen groen in beeld gebracht. In het gesprek gisteren hebben we waargenomen dat juist dat de mate van gedetailleerdheid bij de Commissie vragen oproept.  In de normstellingen voor groen in de gemeente Utrecht is ook rekening gehouden met wat een bewoner nodig heeft aan groene buitenruimte t.a.v. recreatie (zie RSU 2040).  Is de vraag hier ook waarom groen en recreatie niet sturend zijn voor de alternatieven? Zie hiervoor het vorige antwoord.
Wordt er voor de besluitvorming een Voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd of dient de Omgevingsvisie feitelijk als VKA?	De omgevingsvisie dient als VKA.
Er zijn twee alternatieven, die alleen verschillen in oplossing OV/mobiliteit. Krijgen de andere opgaven voldoende aandacht?	Ja, door middel van de toets aan het doelbereik op de integrale uitgangspuntennotitie.
Is een 'verdichting' van woningen en arbeidsplaatsen hetzelfde als uitbreiding? Kan het verschil in aantal woningen tussen het MER (7000) en in de omgevingsvisie (5.000) worden toegelicht?	Ja, het gaat om toe te voegen woningen en arbeidsplaatsen, dus een uitbreiding. In de RSU en uitgangspuntennotitie is een toevoeging van minimaal 5000 woningen beschreven. Er is gekozen om 7000 woningen te onderzoeken, om te kijken wat de effecten zijn van meer woningen toevoegen. De ondergrens vanuit de RSU is 5.000 woningen, daarom is dit aantal ook onderzocht, zodat we inzicht hebben in wat dit betekent voor de milieueffecten en behalen van het doelbereik.
De relatie met de ambities in het Convenant toekomstbestendige woningbouw is niet duidelijk. Welk ambitieniveaus (goud, zilver, brons) worden voor Overvecht nagestreefd? Of zijn deze niet relevant? In het MER wordt wel, maar niet duidelijk naar het Convenant verwezen.	Bij de nieuwbouw van woningen in de gemeente Utrecht wordt het Convenant toekomstbestendige woningbouw toegepast. Ambitieniveau goud wordt nagestreefd, ambitieniveau brons is de ondergrens. Deze ambitie geldt ook voor Overvecht.
<b>Referentiesituatie</b>	
Wat zit er precies in de referentiesituatie? Pagina 48 noemt een rijtje van zes bouwprojecten. Pagina 188 heeft het over zes autonome ontwikkelingen: zijn dit de zes eerder genoemde bouwprojecten (circa 1000 woningen op zes plekken)?	Ja dat klopt:

<p>De autonome situatie is gedefinieerd als projecten die “gerealiseerd zijn in 2030”. Op basis van welke bestuurlijke besluiten en projectfasen wordt deze conclusie (per project) gemaakt?</p>	<p>De projecten waarvoor al een bestemmingsplan zijn vastgesteld zijn gerekend tot de referentiesituatie.</p>
<p><b>Gezondheid</b></p>	
<p>In de omgevingsvisie valt op dat veel van de gezonde insteek die blijkt uit de inleiding en de ambities, beperkt wordt uitgewerkt. De gemeente Utrecht heeft de beleidsnota <a href="#">Gezondheid – Samen Gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027</a> (en er is ook een voorganger waarnaar in het MER verwezen wordt). Het MER gebruikt deze stukken niet en toetst hier niet aan. Kan dit worden toegelicht?</p>	<p>In het hoofdstuk gezondheid van het MER hebben we gefocust op groene leefomgeving, sociale cohesie en sport en bewegen. Ons inziens sluit dit aan bij de beleidsnota Gezondheid. We hebben ons gefocust op de thema's die een relatie hebben met de fysieke leefomgeving en het abstractieniveau waarop in de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt.</p>
<p>Is er een bewuste thema-keuze gemaakt om uit de ambities uit bovenstaand beleid alleen (of vooral) de groen-gerelateerde thema's mee te nemen in de Omgevingsvisie? Zo ja, wat is de argumentatie daarbij? Zo nee, waar is de keuze van ambities dan op gestoeld?</p>	<p>We hebben in het kader van gezondheid niet alleen gefocust op de groengerelateerde thema's. De milieueffecten ten aanzien van lucht en geluid zijn ook onderzocht, maar dit komt alleen terug in de aparte hoofdstukken om dubbelingen in tekst te voorkomen.</p>
<p>Kan worden toegelicht waarom in het MER bij de mitigerende maatregelen geen aanpakken zijn opgenomen waarin aan bovenstaand beleid uitdrukkelijk getoetst wordt?</p>	<p>Wij interpreteren deze vraag: Waarom hebben jullie als mitigerende maatregel niet opgenomen dat er aan het gezondheidsbeleid getoetst wordt. Dit nemen we niet op, omdat er altijd aan vigerend beleid getoetst moet worden.</p>
<p>De wijk is sociaal kwetsbaar. In omgevingsvisies wordt de sociale component steeds vaker meegenomen, maar hier maar beperkt, zeker in het MER. Is dit een bewuste keuze? Juist met de bouw- en sloopopgave is er invloed mogelijk (doelgroepen, bijbehorende woningtypen en het omgaan (versterken?) van voorzieningen) is er invloed mogelijk op de sociale karakteristiek van de wijk. Naast de harde kant, is er ook een zachte kant. Veel bewoners zijn erg afhankelijk van deze woonomgeving, hoe worden zij beter van deze verdichtingsopgave?</p>	<p>In de omgevingsvisie deel A is de sociale component middels de verbinding met de Wijkaanpak Samen voor Overvecht <a href="#">Samen voor Overvecht (utrecht.nl)</a> benoemd. De wijkaanpak 'Samen voor Overvecht' staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie doet bijvoorbeeld iets voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk. 'Plezierig wonen' betekent bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je je veilig voelt.</p> <p>In de MER komt de sociale component inderdaad beperkt naar voren. Dit is een bewuste keuze geweest omdat de focus in de omgevingsvisie ligt op het maken van keuzes ten aanzien van de verdichtingsopgave i.c.m. mobiliteit en groen. Een andere</p>

	reden is dat in de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht' het sociale component al nadrukkelijk naar voren komt. Zie ook bovengenoemd antwoord.
De wijk wordt als onveilig ervaren. Maar het is onduidelijk waar dit nu in meer of mindere mate echt aan ligt: inrichting, sociale problematiek, handhaving et cetera. Kan hier meer over gezegd worden? En gaat dat nu beter of slechter worden?	<p>De sociale veiligheid die nu ervaren wordt ligt aan een combinatie van factoren. Inrichting, sociale problematiek en handhaving spelen allemaal een rol. In de omgevingsvisie benoemen we maatregelen in de leefomgeving om de sociale veiligheid te vergroten. Dit zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realiseren van levendige plinten;</li> <li>- Routes aangenamer maken, meer ogen op straat;</li> <li>- Bouwen aan gemeenschappen, zodat er meer levendigheid en contact is in de buurt.</li> </ul> <p>We gaan ervan uit dat het beter wordt met deze maatregelen, maar hoe het daadwerkelijk uitpakt blijft een combi van factoren die niet alleen relatie hebben met de fysieke leefomgeving.</p>
Bij gezondheid wordt vooral gekeken naar bewegen en de voor gezondheid relevante thema's geluid en fijnstof worden apart beschouwd en niet gerelateerd aan gezondheid. Is te zeggen wat in Overvecht nu de meest kritische factor is voor gezondheid. Is dat levensstijl (bewegen et cetera) of toch de omgeving?	<p>De thema's geluid en luchtkwaliteit zijn niet apart bij gezondheid benoemd, omdat dit al in de separate hoofdstukken naar voren komt. Wij erkennen dat geluid en luchtkwaliteit invloed heeft op de gezondheid.</p> <p>Vanuit gezondheid is er geen duidelijke conclusie te trekken of gedrag (zoals sporten, gezonde voeding) of omgevingsfactoren (slechte lucht- en/of geluidskwaliteit) een grotere impact hebben op de gezondheid van de inwoners van Overvecht. Gezondheid wordt door heel veel factoren beïnvloed. Het is een stapeling van allerlei factoren, waar mensen ook zelf niet allemaal invloed op kunnen uitoefenen. In Overvecht komt uit onze gezondheidsdata naar voren dat bij de groep met de grootste gezondheidsproblematiek met name bestaansonzekerheid (geen werk, laag inkomen) een verklarende rol speelt. Maar de thema's geluid en luchtkwaliteit zijn voor gezondheid ook van groot belang. Er is veel wetenschappelijk onderzoek bekend waaruit blijkt dat langs een drukke weg wonen negatief effect heeft op de gezondheid van inwoners. Extra kwetsbaar is dat mensen in sociale huurwoningen wonen (zoals in Overvecht) weinig te kiezen hebben. Zo komen mensen die al een stapeling van kwetsbaarheden hebben vanuit verschillende lagen van het gezondheidsmodel, ook weer op een ongezonde plek te wonen, wat uiteindelijk resulteert in een slechte gezondheid.</p>
Is bij toename van de geluidsbelasting aan te geven of het mogelijk is om voldoende rustige (geluidsluwe) buitenplekken (aan de gevel, in de tuin, in het park et cetera) te hebben en te houden? Maatregelen voor geluidsniveaus in de woning doen daar immers niets aan af.	De verwachting is dat dit mogelijk is. In de nadere uitwerking in bouwplannen moet hier aandacht voor zijn. Dit komt ook aan bod in het gemeentelijk geluidbeleid.

<p>De kwantitatieve verkeersanalyses gaan uit van een “meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht)”. Uitgegaan wordt van het basisjaar 2015 en er wordt een vooruitberekening gemaakt van de referentie en de effecten van de alternatieven voor 2030. Is nagegaan of het basisjaar 2015 nog wel een goede afspiegeling geeft van de situatie anno 2024?</p>	<p>Met het model is geen (“prognose”)berekening voor 2024 gemaakt, omdat dit geen invloed heeft op de effectbeoordeling. Voor de effectbeoordeling worden de planvarianten vergeleken met de referentiesituatie. 2015 is het algemeen vastgestelde basisjaar van het Utrechtse model om een studie mee te starten. Op basis daarvan is de vergelijking met de referentie en de planvarianten gemaakt.</p> <p>De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden.</p>
<p>De berekening voor 2030 dat het hele ontwikkelprogramma dan is geïmplementeerd. Dat is in werkelijkheid natuurlijk niet zo: de voorziene ontwikkeling loopt tot 2040. Weliswaar geeft par. 6.1.5 (pagina 85) een doorkijk naar 2040, maar die is summier (zonder cijfers) en bovendien wordt aangegeven dat die afhangt van beleidskeuzes zoals parkeerbeleid, 15-minuten stad, en dergelijke. Dat zijn nou net de keuzes die in de omgevingsvisie tot 2040 worden gemaakt. Kan de keuze om het model niet te updaten en een meer recent basisjaar te nemen met een vooruitberekening naar 2040 worden toegelicht? Dit is vooral van belang omdat de verkeersintensiteiten de basis zijn voor geluidberekeningen, emissies, en dergelijke.</p>	<p>Voor het project is gekozen om te werken met het VRU 2030+ model. Dit is een geactualiseerde versie van het basismodel VRU 3.4 op basis van de nieuwe MPR en het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij. Er is ook overwogen om het 2040-model dat voor de MIRT-verkenning is opgesteld als uitgangspunt te hanteren, maar hierbij is de afweging gemaakt dat de ontwikkelingen die hierin opgenomen zijn nog in een vroeg stadium zijn om mee te nemen als autonome ontwikkeling. Het 2040-model gaat namelijk uit van het 2030+-model aangevuld met de informatie uit de gebiedsonderzoeken (<a href="#">Gebiedsonderzoeken: waar staan we?   U Ned (programma-uned.nl)</a>). Voor de socio-economische parameters zijn de landelijke modellen gevolgd.</p> <p>De beleidskeuzes uit de omgevingsvisie Overvecht, zoals betaald parkeren, autoluw gebied en verdichten in bestaand gebied zijn wel meegenomen in de berekeningen van de plansituatie.</p> <p>Om wel inzicht te krijgen in of een berekening met het 2040-model tot andere uitkomsten zou leiden zijn de intensiteiten in de autonome plansituatie van het 2030+ model vergeleken met de intensiteiten van de autonome plansituatie in het 2040-model. Daar bleek uit dat er alleen een lichte stijging op de gebiedsontsluitende wegen is. Dit gaf op het schaalniveau van een visie geen aanleiding extra onderzoeken naar de milieuberekeningen te doen, omdat dit niet tot significante verschillen zal leiden in de uitkomsten en daarmee geen relevante beslisinformatie is.</p>
<p>Alternatief 2 gaat uit van een centrale HOV as met beperkt aantal haltes. Van welk niveau van dienstverlening wordt op de HOV-as uitgegaan?</p>	<p>In het model zijn twee HOV-assen ingevoerd. De ene as loopt vanaf CS en gaat naar Overvecht Noord. De bus rijdt er 16x per uur met een gemiddelde snelheid van 25 km/h. De andere as loopt van USP naar Leidsche Rijn Centrum, met 8x per uur en een gemiddelde snelheid van 25 km/h. Ter hoogte van het</p>

	<p>winkelcentrum in Overvecht is er een snelle overstap tussen deze twee assen.</p> <p>De bestaande lijnen hebben een andere route en/of eindhalte gekregen. De huidige lijn 1 rijdt tot aan station Overvecht, lijn 3 rijdt via de Amsterdamse Straatweg naar Overvecht noord en lijn 6 stopt nu bij het winkelcentrum en rijdt niet meer door tot station Overvecht.</p> <p>Los van de precieze invoer modelberekeningen gaan we uit van een HOV verbinding die onderdeel wordt van het U-link netwerk (<a href="http://u-link(u-ov.info)">U-link (u-ov.info)</a>). Dus snel, hoogfrequent en herkenbaar.</p>
<p>Een van de voorstellen is om in de verschillende buurten aanvullend lokaal OV aan te bieden in de vorm van buurtbusjes die de verbinding met de HOV haltes regelen ("hoogwaardig buurt-OV product"). Welk niveau van service wordt hier aangenomen? Wie staat er straks garant voor het aanbieden van die diensten? Wat betekent het (bijvoorbeeld voor inclusiviteit) als vanuit kostenoverwegingen deze diensten niet meer (op gewenst niveau) worden aangeboden? Oftewel: hoe kwetsbaar is alternatief 1 voor het falen van dit wijk/buurt OV?</p>	<p>De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen (kan variëren tussen buurtbus en standaard 12 meter bus), mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht (nadrukkelijk niet alleen naar HOV haltes, maar ook naar bijvoorbeeld winkelcentrum of station).</p> <p>Er is inderdaad een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (middels de Alliantie Stedelijk OV) opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in deel B). Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken.</p>
<p>Een stringenter parkeerbeleid zal effect hebben op autobezit en -gebruik. Vooralsnog worden hierover algemene voornemens benoemd. Er wordt bijvoorbeeld uitgegaan in beide varianten van invoering van betaald parkeren, zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein, geleidelijke reductie van straatparkeren, parkeervergunningen systeem (met plafond in alternatief 1; niet of nauwelijks in alternatief 2). De vraag is echter waar dit en in welk tempo in het gebied gaat landen? Welke factoren en afhankelijkheden maken invoering van deze voornemens kwetsbaar? Er zullen nogal wat spelers in het spel meespelen die zich hier tegen zullen verzetten. Het past ook niet bij het huidige karakter van Overvecht (aandeel autogebruik 55%, royaal boven het Utrechts gemiddelde). Wat is de reden dat in beide alternatieven niet hetzelfde stringentere parkeerbeleid wordt gevolgd?</p>	<p>De gewenste mobiliteitstransitie zal, zeker in Overvecht, geleidelijk gaan. Maatregelen ten aanzien van parkeren hangen bijvoorbeeld veelal samen met projecten (ontwikkelen vastgoed en herinrichting openbare ruimte). Maar bijvoorbeeld invoer betaald parkeren is inmiddels vastgesteld beleid in gepland.</p> <p>Tussen beide onderzoeksalternatieven is onderscheid gemaakt in parkeerbeleid om meer gevoel te krijgen bij de noodzaak. Uit de berekeningen komt dat het noodzakelijk is om maximaal in te zetten op een modal shift en dat daar zeker ook ten aanzien van parkeerbeleid veel voor nodig is.</p>

In het MER staat niet hoe omgegaan wordt met vervoer van goederen van/naar het bedrijventerrein, bevoorradingsverkeer winkelvoorzieningen, pakketdiensten, etcetera. Wordt dit gezien als een gegeven, of wordt hierop nog verder gestuurd?	Voor goederenvervoer volgen we het Mobiliteitsplan 2040 en de stadsbrede inzet op dit thema. De belangrijkste locaties (bedrijventerrein en Overvecht Centrum) zijn en blijven bereikbaar via het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer (NRU, Franciscusdreef en Einsteindreef).
Juist in deze sociaal zwakke wijk is elke vorm van mobiliteit gelijk een kostenvraagstuk. Hoe kunnen zij de mobiliteitstransitie financieel ook aan voor de reizen die niet lopend of met de (elektrische) fiets gemaakt kunnen worden? Dit is relevant, omdat het iets zegt over de haalbaarheid/realisme van de voorgestelde (mitigerende) maatregelen.	Het Mobiliteitsplan 2040 is uitgangspunt geweest voor de omgevingsvisie Overvecht. Toegankelijkheid is onderdeel van dit mobiliteitsplan en daarmee ook van de omgevingsvisie: een inclusief en betaalbaar mobiliteitssysteem zodat er voor iedere Utrechter uiteindelijk een passende mobiliteitsoplossing beschikbaar is waarmee vervoersarmoede voorkomen wordt, door de regie te voeren op spreiding over de stad en voorwaarden aan marktpartijen te stellen om deelmobiliteit toegankelijk en betaalbaar te maken. Daarnaast willen we het openbaar vervoer zo inrichten dat het toegankelijk en betaalbaar is. Tot slot willen we fietsen beschikbaar te maken voor iedereen in Utrecht die dat nodig heeft.
Wat is daadwerkelijk de ambitie ten aanzien van circulariteit? De inzet vanuit de gemeente voor circulariteit wordt gewaardeerd met een +, maar de onzekerheden zijn bijzonder groot, vanwege grote afhankelijkheden van de ontwikkelingen in de bouwindustrie. Heeft de gemeente een uitgewerkt beleidskader (algemeen) of meer specifiek voor Overvecht op dit vlak ontwikkeld? Indien niet: is er dan het voornemen om dat te doen? Wil ze bijvoorbeeld normen op gaan leggen? Of wordt het per project overgelaten aan de op dat moment interacterende partijen?	De gemeente heeft gemeentebreed beleid t.a.v. circulariteit. De Visie circulair is begin 2024 vastgesteld en wordt verder uitgewerkt in een beleidsnota. Er is geen specifiek circulariteitsbeleid voor Overvecht.
Over de sloop van circa 1000 woningen: als de bedoeling is om veel van het materiaal te hergebruiken, waar vindt dan opslag plaats in het gebied (reductie van transportbewegingen)? Hoe wordt bijvoorbeeld de genoemde ambitie voor zo min mogelijk sloop ingevuld, terwijl er duidelijke getallen ten aanzien van sloop worden genoemd?	De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. Na vaststellen van de omgevingsvisie zal bij de planvorming verder uitgewerkt worden hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, waar opslag bij de bouw moet plaats vinden, hoe transportbewegingen bij de bouw gededuceerd kunnen worden.
<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>	
Wat zijn de effecten van de voorgenomen hoogbouw op de waardevolle	De hoogbouw die hoger is dan de bestaande 10 bouwlagen (evt opgetopt met 2 bouwlagen) kan in de omgevingsvisie

<p>landschappen en het cultuurhistorische erfgoed in en grenzend aan Overvecht? De wijk heeft een duidelijke en kenmerkende stedenbouwkundig- en cultuurhistorisch waardevolle structuur (CIAM). In welke mate zijn die kwaliteiten van toen nu nog wel/niet aanwezig en in welke mate worden deze kenmerken en kwaliteiten verder aangetast of juist versterkt? Zijn delen van de wijk meer of minder bijzonder qua cultuurhistorische waarden? Zijn bepaalde delen bijvoorbeeld meer of minder gaaf? Hoe robuust en/of kwetsbaar is het ensemble? En op welk niveau: stempelbuurt, deelgebied, wijk?</p>	<p>alleen komen in de rode gebieden centraal gelegen in de wijk, welke over het algemeen op grotere afstand liggen van het landschap/cultuurhistorisch erfgoed.</p> <p>In deel B wordt er in het hoofdstuk onderbouwing Ruimte voor groei ingegaan op stedenbouwkundige karakteristiek en cultuurhistorisch waardevolle elementen. In deel A is de link hiernaar gelegd.</p>
<p>Welke uitgangspunten zijn er voor de kwaliteit van de openbare ruimte na de verdichting? En in relatie daarmee, hoe is en wordt de sociale veiligheid op straat gewaarborgd vooral gezien de combinatie van vele bergingen op de begane-grondverdieping en aangrenzende parkeerterreinen?</p>	<p>Zie hiervoor het eerder gegeven antwoord t.a.v. sociale (on)veiligheid.</p> <p>In de omgevingsvisie deel A staat dat de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om doorheen te bewegen en te verblijven. Voldoende ontmoetingsplekken worden in de openbare ruimte gerealiseerd. Door een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen te maken verleiden we om meer te spelen en te sporten. Openbare ruimte wordt toekomstbestendig en waar mogelijk circulair ingericht.</p> <p>Uitgangspunt voor de openbare ruimte is daarnaast dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte.</p>
<p>Welke mitigerende maatregelen worden genomen om de barrière-werking van de doorgaande verkeersaders te verminderen?</p>	<p>De Einsteindreef en Franciscusdreef worden versmald om de barrièrewerking te verminderen. We voegen ook langzaam verkeersverbindingen toe om de barrièrewerking van de NRU te verminderen.</p> <p>De barrièrewerking van de Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen.</p>
<p>Er ontbreekt een beschrijving voor de referentie situatie en in de alternatieven van de effecten van industriële complexen voor omwonenden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de rioolwaterzuivering in het plangebied. Kan dit worden toegelicht.</p>	<p>De RWZI is omringd door bomen en bosschages waardoor deze op veel plekken vanaf de openbare weg nauwelijks zichtbaar is. Alleen vanaf de Einsteindreef is het zichtbaar.</p> <p>Een beschouwing van de effecten van de RWZI op geluid en externe veiligheid komt terug in het MER op bladzijde 95 en 172. Een beschouwing van geur voor de RWZI komt nu niet terug in het MER. In het kader van het bestemmingsplan voor</p>



	<p>de NPD-strook (onderdeel van het centrumgebied) is in 2017 onderzoek gedaan naar geur. Hieruit kwam naar voren dat de toetsingswaarde van 1,0 ouE/m<sup>3</sup> als 98-percentielwaarde buiten de terreingrenzen van de RWZI nauwelijks wordt overschreden. Binnen de contour van 0,5 ouE/m<sup>3</sup> als 98-percentielwaarde zijn geen geurgevoelige objecten gelegen, zoals bedoeld in artikel 3.5b van het activiteitenbesluit.</p>
<p>Kunnen de getallen waarmee de extra hoeveelheid groen wordt aangegeven, worden toegelicht. Het is niet goed duidelijk hoe nu aannemelijk is dat er (met de grote bouwopgave) ook echt groen bij komt. En is dit dan ook een echte kwalitatieve toevoeging? Bijvoorbeeld wordt bij mobiliteit aangegeven dat er een ambitie is van het opheffen van 1% van de parkeerplaatsen per jaar, terwijl er bij groen gesproken wordt van (minimaal?) 25% omvormen naar groen. En hoe realistisch is dit, nu er zoveel woningen bij komen en er dus ook een aannemelijke toename van de parkeerdruk zal zijn. Of moet voor alle nieuwbouw het parkeren per definitie altijd ondergronds of in een hub? En is dit dan ook meteen de mogelijkheid om meer parkeerplaatsen in de buitenruimte op te heffen?</p>	<p>De getallen waarmee de extra hoeveelheid groen wordt aangegeven worden aan de hand van een aantal voorbeelden toegelicht op de pagina 104 en 105 'Groenopgave en Acties Groenopgave' van Deel B. De getallen zijn toegevoegd groen en daardoor ook een kwalitatieve toevoeging. We rekenen met scenario's omdat het in deze fase van de planontwikkeling niet mogelijk is om de precieze groenopgave te berekenen. Daarvoor zijn daadwerkelijke inrichtingsplannen.</p> <p>Met de scenario's is de afhankelijkheid van de groenberekening met de parkeerstrategie in beeld gebracht. Vergroenen van Overvecht heeft verregaande consequenties voor het parkeren in de wijk. De groenopgave kan behaald worden door de combinatie van geleidelijk verwijderen parkeerplaatsen en toevoegen/verplaatsen parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen. Na vaststellen van de omgevingsvisie zal dit bij de planvorming verder uitgewerkt worden.</p>
<p>Er zijn veel ambities voor groen. Deze zijn geformuleerd als uitgangspunten. Opvallend is het onderscheid tussen 'groen' en 'natuur', waarbij het laatste alleen om stikstof gaat. In het beoordelingskader komt groen niet meer terug, alleen natuur. De effecten op beschermde soorten zijn negatief en voor stikstof zeer negatief, ondanks de grote ambities voor groen en biodiversiteit. Kan hierop een toelichting worden gegeven? Hoe integraal is de omgevingsvisie beoordeeld? Welk gewicht heeft natuur en groen in de omgevingsvisie gekregen?</p>	<p>Ondanks de ambities voor groen en biodiversiteit leidt de toevoeging van 7000 woningen tot stikstofdepositie op N2000-gebieden, vandaar de negatieve beoordeling op dit specifieke aspect.</p> <p>Groen wordt indirect ook meegewogen in de indicator Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert. Volgens de systematiek van een MER zijn effecten van de keuzes in de omgevingsvisie/alternatieven op alle losse indicatoren beoordeeld. Daarin wordt geen weging gegeven. Daarnaast omvat de beoordeling van het doelbereik een meer integrale kijk op de omgevingsvisie aan de hand van de gestelde ambities. Daarin zitten onder de noemer 'Groen Overvecht' verschillende ambities gericht op groen.</p> <p>Wanneer we kijken naar natuur in Overvecht zijn er twee gebieden die het meest kansrijk zijn voor natuurontwikkeling : Noorderpark en Natuurgebied Zuilen. In het Noorderpark vormen we agrarische percelen om naar natuur. In natuurgebied Zuilen wordt ook agrarisch, grasland omgevormd</p>

	naar natuur. In Overvecht zelf is nog geen natuur, maar wel groen met natuurwaarden.
“Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen”. Behoort dit niet tot het initiatief omdat het een ambitie in de gebiedsvisie is?	In de uitgangspuntennotitie is inderdaad al benoemd dat er in de gebouwen en openbare ruimte rekening wordt gehouden met faunavoorzieningen.
Er zijn veel cijfers over groen. Hoe is aan de behoefte voor en noodzaak van groen gerekend? Welke type groen zit in de cijfers (gebruiksgroen, ecogroen, bermen et cetera)?	Behoefte en noodzaak van groen is vastgelegd in de door de Raad vastgestelde RSU 2040 en de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht. In de cijfers van de groenberekening is geen onderscheid gemaakt in typering van groen. Het groen van de groenberekening bestaat uit bijvoorbeeld; gebruiksgroen, ecologisch groen, bermen, oevers, boomspiegels et cetera.
Hoe is de behoefte voor recreatie berekend? Zijn er voldoende recreatieve voorzieningen voor de huidige bewoners?	Is niet kwantitatief berekend. De conform RSU 2040 bepaalde opgave van 47 ha in Noorderpark en Zuilen gaat mede ingevuld worden voor recreatieve voorzieningen.
Een van de ambities is klimaatadaptief groen door asfalt, brede trottoirs, parkeerplekken en bebouwing te vergroenen. Hoe ziet dit er in de praktijk uit? Wat is vergroend asfalt?	Door de buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af. Dit is afhankelijk van onder andere het verplaatsen of verwijderen van parkeerplaatsen uit de woonstraten, smallere straten (asfalt omzetten naar groen), We maken groene daken voor waterberging, verkoeling en biodiversiteit.
De uitbreiding met 80 ha vindt vooral in de groene gebieden rondom de wijk plaats. Wat zijn de huidige functies van deze hectares?	De twee gebieden rondom de wijk zijn het Noorderpark en Natuurgebied Zuilen. De gebieden in het Noorderpark is nu een mix van functies zoals bijvoorbeeld agrarische percelen, recreatieve functies. Voor Natuurgebied Zuilen zijn de gebieden nu ook agrarisch en worden gebruikt voor begrazing door vee en als hooiland.
Opvallend is dat ‘groen en blauw versterken’ telkens als eerste wordt genoemd en behandeld. Klopt het dat dit de hoogste prioriteit in de wijk heeft?	Nee, er is geen weging t.a.v. de ambities bepaald.
De uitwerking van het groen in Park Zuilen volgt een ander traject. Kan dit worden toegelicht?	Voor Natuurgebied Zuilen is vanwege het al lopende proces van de dit project een aparte gebiedsvisie opgesteld. <a href="#">Document Utrecht - Startdocument Natuurgebied Zuilen - iBabs Publiekspitaal (bestuurlijkeinformatie.nl)</a>  De concept gebiedsvisie voor Natuurgebied Zuilen gaat onder andere over het beter bereikbaar maken van het natuurgebied vanuit de omliggende wijken, waaronder het bedrijventerrein Overvecht

<p>In de uitwerking van het Noorderpark komt de uitbreiding van natuur niet heel zichtbaar terug. Wat is daar de bedoeling?</p>	<p>In de Omgevingsvisie hebben we een groenopgave waaronder ecologie en natuurinclusief. Op het Noorderpark zitten daarnaast meerdere claims. Natuur hebben we in de omgevingsvisie niet apart als opgave benoemd. De totale opgave Noorderpark gaan we na de Omgevingsvisie verder onderzoeken.</p>
<p>Ecologische verbindingen door de wijk: wat zal met wat verbonden worden?</p>	<p>Het Noorderpark zal verbonden worden met de Vechtzoom. De wijk Overvecht is een groene wijk met relatief lage ecologische waarde. De hoogste ecologische waarden worden gevonden in Noordelijke stadsrandpark en in de groenzone langs de Vecht, die zowel wat betreft historie, inrichting als gebruik afwijkt van de rest van Overvecht. De ecologische waarde kan aanzienlijk verbeterd worden door het realiseren van een aantal ecologische zones.</p>
<p>Hoe zal het groen worden gerealiseerd, en hoe is dat in samenhang met alle andere doelen en wensen?</p>	<p>De omgevingsvisie geeft meerdere handvaten over hoe het groen gerealiseerd gaat worden. En met welke ambities betreffende ruimtelijk, klimaat, ecologie, cultuurhistorisch en recreatie/gebruik. Voorbeelden zijn de groentypologieën en de straatprofielen.</p>
<p>Het MER is van maart 2024, toch wordt nog de oude wetgeving (Wet natuurbescherming) beschreven, en niet de Omgevingswet. Voor dit soort omgevingsvisies is het verschil wel relevant, omdat de Ow meer eisen stelt aan voorbereiding, onderzoek en participatie. Kan dit worden toegelicht?</p>	<p>Dit heeft te maken met het moment dat de quick scan is uitgevoerd.</p>
<p>Het toetsingskader geeft kwalitatieve beoordelingscriteria. Onduidelijk is hoe de scores bepaald worden (wat is verschil tussen afname en sterke afname?). Hoe is tot de scores voor het doelbereik gekomen?</p>	<p>Aangezien het een kwalitatieve beoordeling is zijn niet altijd harde cijfers te noemen voor de klassengrenzen. De criteria waarin kwalitatief is beoordeeld zijn gedaan op basis van expert judgement. De specialist van TAUW heeft een beoordeling gedaan, die door een collegespecialist is gecheckt en waar nodig aangescherpt. Vervolgens hebben de experts van gemeente Utrecht naar de beoordeling bekeken en zijn waar relevant hun opmerkingen verwerkt. De beoordeling van doelbereik is ook op basis van expert judgement gedaan door TAUW en gecheckt door het Omgevingsvisieteam en experts van gemeente Utrecht.</p>
<p>Hoe is het beoordelingskader voor depositie gemaakt? Staat er in de beide eerste kolommen dat een afname van de depositie optreedt? Er lijkt geen onderscheid te zijn gemaakt in aanleg en gebruik. Klopt dat?</p>	<p>Beide klopt: bij de eerste twee kolommen neemt het af. Er is in het beoordelingskader geen onderscheid gemaakt tussen aanleg en gebruik.</p>
<p>Hoe realistisch is vergroening en dan ook nog vooral op de privéterreinen op het</p>	<p>Hoe realistisch is vergroening: De omgevingsvisie gaat uit van groeien in balans. De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van</p>

<p>intensief gebruikte bedrijvengebied Overvecht?</p>	<p>voorzieningen, werkplekken én groen. Minder vergroening = minder woningen. Dit maakt dat de groenambitie in de omgevingsvisie niet vrijblijvend is.</p> <p>We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.</p> <p>Vergroening bedrijventerrein Nieuw Overvecht: Grondaankoop, en particuliere initiatieven (groene daken, geveltuinen, bomen) zullen tot de gewenste vergroening moeten leiden. Voor de gemeente is een rol weggelegd voor het ondersteunen van deze initiatieven.</p> <p>De vergroeningsambities van de omgevingsvisie liggen in lijn met de vergroeningsambities van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht: "Wij vinden dat de omgevingsvisie moet bijdragen aan de verbetering van het bedrijventerrein. Daarom stellen wij voor om bij de aanpak van de openbare ruimte rekening te houden met de knelpunten die nu spelen. Wij vragen daarom de volgende uitgangspunten te hanteren en over te nemen in de omgevingsvisie, in geval van ingrepen in de openbare ruimte: "c. vergroenen waar het kan, hittestress en waterberging vragen een toenemende aandacht op ons bedrijventerrein".</p>
<p>Meer bebouwing leidt tot meer verstoring et cetra. Hoe wordt de natuurwaarde in het gebied in stand gehouden of zelfs verbeterd?</p>	<p>We gaan zo min mogelijk bouwen in de hoofdgroenstructuur. In de omgevingsvisie versterken we de hoofdgroenstructuur door extra kwalitatief groen toe te voegen. Waar gebouwd gaat worden gaan we natuurinclusief ontwerpen.</p>
<p><b>Klimaat</b></p>	
<p>Hittestress binnen bebouwing heeft de grootste negatieve gevolgen. Kan worden toegelicht hoe hiermee wordt omgegaan? Het lijkt (inclusief mogelijk te nemen mitigerende maatregelen daartegen) niet aan de orde gekomen in het MER.</p>	<p>Nee, hier is in het MER geen aandacht aan besteed. De focus in het MER ligt op de structurerende keuzes voor de fysieke ingrepen. Hittestress binnen de woningen tegengaan is zeker belangrijk. Hiervoor is goede isolatie de belangrijkste maatregel. De in de omgevingsvisie benoemde groene daken zijn onderdeel van deze isolatie (zie profielen). Bij nieuwe woningen wordt dit geborgd door de huidige wettelijke eisen. Een groot deel van de woningen is in eigendom van de corporaties. De corporaties werken ook aan verduurzaming van het woningaanbod.</p> <p>Door de vergroening wordt de omgevingstemperatuur in de buurt verlaagd wat ten goede komt aan het binnenklimaat.</p>
<p>In het verlengde van de hierboven al aangegeven onduidelijkheid over de relatie meer groen en meer bebouwing, is het in het kader van het klimaatthema ook niet zonder meer duidelijk of nu sprake is van meer verhard oppervlak (dus inclusief toename bebouwd oppervlak) of juist</p>	<p>Er is in het MER wel het aantal woningen opgenomen, maar niet het oppervlak van het geheel van meer verhard oppervlak door gebouwen, aanpassingen aan infrastructuur e.d. In Bijlage 11 is wel een berekening opgenomen van het totaal aan groen. Ook al zouden we het totaal aan meer verhard oppervlak weten, dan is dat niet één-op-één te leggen op het oppervlak groen. Nieuwe gebouwen komen op sommige plekken waar oudbouw wordt gesloopt, op plekken waar nu</p>

<p>afname (meer groen). Kan dit worden toegelicht?</p>	<p>parkeerplaatsen staan en op enkele plekken waar groen is. De exacte locaties zijn niet bekend in de omgevingsvisie. Dit wordt pas later in de fase na de omgevingsvisie concreter. Daarmee is op dit moment ook geen berekening te maken die realistisch genoeg is.</p>
<p>In het MER staat dat op basis van aardgasvrij bij de woningen nauwelijks meer sprake is van CO2 uitstoot. Kan dan gegarandeerd worden dat de alternatieve bron CO2-neutraal is? Wat is de energiestrategie (en wat is de duurzaamheid van deze strategie) voor de wijk?</p>	<p>We weten nog niet wat de alternatieve warmteoplossing wordt in Overvecht nu uitbreiding van het warmtenet van Eneco van de baan is. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat zowel de overstap op stadswarmte als een warmtepomp niet direct leidt tot 0% CO2-uitstoot. Bij de productie van warmte voor het warmtenet wordt immers vooralsnog deels gas gebruikt. Een warmtepomp gebruikt elektriciteit en zolang onze elektriciteitsbehoefte niet 100% duurzaam wordt opgewekt, leidt het gebruik van een warmtepomp dus ook tot CO2-uitstoot. Pas als alle elektriciteit in NL duurzaam wordt opgewekt en alle warmte wordt duurzaam geproduceerd, is er sprake van 0% CO2-uitstoot bij de verwarming van onze woningen. Daar werken we naar toe en dat moet in 2050 gerealiseerd worden.</p>
<p>In het MER staat dat op dit moment sprake is van 12% hernieuwbare energie in de energiemix. Het energiegebruik per woning (elektriciteit) is weliswaar relatief laag, maar ook lastig te verduurzamen. Immers PV op daken is hier lastig. Hoe is dan toch invulling te geven aan de ambities om dit ook te verbeteren? Hoe verhouden oplossingen van meer PV (op dak, gevel) zich met de groenopgave, waarbij extra groen op dak, gevel en in de straat mogelijk tot conflicten kunnen leiden?</p>	<p>Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar in het vervolgtraject is een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De duurzaamheidsambities zullen dan ook verder worden uitgewerkt.</p>
<p>Hoe groot is de problematiek van netcongestie in Utrecht Overvecht?</p>	<p>Het probleem van netcongestie is in de hele provincie Utrecht hetzelfde. Nieuwe grootverbruikaansluitingen zijn niet mogelijk. Er is een woningbouwuitzondering, maar die geldt alleen voor projecten met louter woningen en gebouwgebonden installaties. Dus niet voor projecten met gemengde functies, zoals gebiedsontwikkelingen.</p>
<p>In het MER staat dat het krap is in de ondergrond en dat onderzoek hiernaar loopt. In hoeverre is hier dan nu toch al een conclusie over te trekken over wat nodig is voor de energieopgave, maar ook de groenopgave (meer bomen et cetera)?</p>	<p>Dit is inderdaad op het schaalniveau van de omgevingsvisie lastig om te doen. We weten dat het druk wordt in de ondergrond, maar ook dat er kansen liggen voor een herschikking van de ruimte met de vervangingsopgaven. De daadwerkelijke ruimteclaims worden op projectniveau uitgewerkt. De visie ondergrond en de 3d-model van de ondergrond waar nu door de gemeente Utrecht aan gewerkt wordt zal helpen bij het maken van afwegingen.</p>