

Aan: De gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Verzonden via:
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Utrecht, 19 mei 2024

Betreft:

Zienswijze ontwerp-omgevingsvisie Overvecht van werkgroep verkeer van Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht

Geachte leden van de gemeenteraad,

De Omgevingsvisie Overvecht is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Overvecht. De Omgevingsvisie is een uitwerking van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) voor de wijk.

De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten:

- Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen.
- Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid.
- Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten.
- De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten.

Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren.

Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze.

In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven:

- Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking.

A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?

1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stalen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte.
2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk.
3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie.

Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten).

B. Wat missen we?

4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen.
 - Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuancerings als dit nodig is om de beoordeling te duiden.
5. De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar.
 - Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald.
6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan.

- Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe:
 - Ontwikkeling automobilititeit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto?
 - (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening?
 - Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers?
 - Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen?
 - Wat worden logische routes voor bevoorradersverkeer van de winkelcentra?

C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?

Integraliteit

De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten.

7. De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières.
 - De routes voor het bevoorradersverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht.
 - Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart.
- Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).
 - Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips.
 - Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De

Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen.

8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt.

- De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving.
 - Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid 's avonds en 's nachts.
 - Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken.
 - Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht.
 - Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt.
 - Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt?
- Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek.
 - Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartmenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan.
 - Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd.

9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt.

- Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei.
- In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de [Scan varianten NRU met ARU](#) is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld.

- Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk.
 - Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend):
 - Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen:
 - Nu: 1,6 km en 5 minuten
 - Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten
 - Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten
 - Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten
 - Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen:
 - Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten
 - Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten
 - Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten
 - Een langzaam-verkeer overstek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein.
- Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips.

10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt.

- De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor.
- Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp.

Veiligheid

11. De buurten worden 15 of 30 km per uur.

- In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten.

- Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden.

12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig.

- Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur.

Bereikbaarheid en leefbaarheid

13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt.

14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan.

- Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV?
- Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u.

15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km.

16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is.

- Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrichting.

17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn.

- Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).

18. In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie.

- Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdswinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht?

- Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening.
 - Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verscaling van het OV en dus de concurrentie met de auto.
 - De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: *"De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVs goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden."* De aanname dat het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben.
 - Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen.
- Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is:
- Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto.
 - Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen.
 - Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook 's avonds en in het weekend rijden.

Netwerk en Weginrichting

19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradersverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer.

- Geef aan waar de routes voor bevoorradersverkeer (grotere voertuigen) komen.

20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd.

- Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).
- Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als 's avonds/ 's nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn.
- Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg.
- Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld?

21. De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken.

- Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers.

D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans

22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het Wijkplatform en Bewonersplatform Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat:

- Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers.
- Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd.

Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg.

- Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven.

23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoordreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel.

- Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef.

E. Participatie

24. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie.

- De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond.

- Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt.
- Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9.
- De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven.
- Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden.
- De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.

Tot slot nogmaals:

Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Annette van den Bosch
Bewonersplatform Overvecht
Bestuurslid en
Voorzitter werkgroep Verkeer van
Bewonersplatform Overvecht en
Wijkplatform Overvecht

Maarten Spil
Wijkplatform Overvecht
Voorzitter

p/a Costa Ricadreef 197, 3563 TG Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

p/a Aleppodreef 3, 3564 XE Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774