



Wijkplatform Overvecht

Aan: [omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl](mailto:omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl)

Overvecht, 19 mei 2024

Geachte Gemeenteraad en Projectteam,

Zie hierbij de zienswijze van het Wijkplatform Overvecht op de ontwerp-omgevingsvisie.

Wij hebben met veel mensen hier over gesproken en wij hebben met de werkgroep Ruimtelijke Ordening & Vastgoed het participatieproces intensief gevolgd. Bovendien hebben wij als bewoners van Overvecht ook een mening.

Dit alles heeft geleid tot deze omvangrijke reactie onderverdeeld in de thema's mobiliteit, groen, verdichting en participatie.

## Mobiliteit

- **Zienswijze Werkgroep Verkeer van het Bewoners Platform Overvecht en het Wijkplatform Overvecht**

Deze werkgroep heeft een aparte zienswijze opgesteld voor het onderdeel Mobiliteit in de ontwerp-omgevingsvisie. Deze zienswijze moet als aanvullend op onderstaande punten van het Wijkplatform gezien en behandeld worden.

- **De keus voor Variant 1**

Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 "Transformatieve ontwikkeling" tegenover Variant 2 "Organisch optimaliseren" niet duidelijk.

Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1.

Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2.

De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd.

Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt.

Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is.

- **De verkeersbeperkende maatregelen**

De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen.

Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond.

De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2.

Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt.

Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten (16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit.

De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobilititeit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalft in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken.

Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste.

Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitgezekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit

stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk.

Ook moet het verkeer straks altijd 'buitenom', over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het Wijkplatform mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht.

Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt.

Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden.

Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters

Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU

#### ● Mobiliteit en participatie

De bewoners zien (zie "101 waarden van Overvecht") ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt.

Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsapost of ziekenhuis.

De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen we helemaal niet. Dat is de toegangsrouten naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt.

De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden.

Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als 'automobilistje pesten', niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarreren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte).

Vragen:

- Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan.
- Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed.
- Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken.

- Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen “mobiliteitstransitie” terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft.
- Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan.

Kortom, het Wijkplatform is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan.

- Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstopten en worden routes te lang
- Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is
- Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities.

Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt.

- **Vergroenen door verval parkeerplaatsen**

De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing.

Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen.

Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel.

Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen

- **Overig**

- De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen. Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen.
- We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen.

## Groen

- **Hoofdgroenstructuur**

Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef, Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen).

De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting.

De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”.

Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur?

Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoordreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt?

*Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:*

Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden.

Bouw niet in de hoofdgroenstructuur.

- **Buurtgroen**

We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd?

- **Groenberekening**

De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden.

Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen?

In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft.

- **Groencompensatie**

U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie?

- **Transformeren in het groen**

Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk is.

Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerp-omgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone.

*Het is zeer wenselijk aan de definitie van “transformeren in het groen” toe te voegen:  
“In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk.*

- **Binnenhoven in rode en oranje zones**

We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte.

De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden.

Op een aantal plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn.

*Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:  
“In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin.”  
Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart.*

## Verdichting

- **Carnegiedreef**

Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef “geknepen” wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan.

Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen.

Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen.

Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners.

Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt.

Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukke het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit.

Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn.

Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.

- **Woningbouw bedrijventerrein**

De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten.

Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is.

Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is.

Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit.

Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is.

Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein.

Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein.

- **Participatie en verdichting**

Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel.

Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is.



- **Hart van de wijk**

Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoordreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg?

De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein.

Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/ Carnegiedreef "Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen". Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelingsmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd?

Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum. Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen.

Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking?

We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.

- **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin**

In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde 'stedelijke buurten'. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu.

De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen.

Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie.



Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid.

Zie hiervoor ook [onze brief d.d. 31 maart 2024](#) aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek.

De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten?

Behoud de grondgebonden eengezinswoningen.

- **Overig**

Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat.

## Participatie

- **Participatie Wijkplatform**

Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau Posad Maxwan heeft echter anderhalf jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang.

Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv.

- Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken.
- Het moment dat de visiedenkens erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd.
- Dat de visiedenkens niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek.
- Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen.
- De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest.
- Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan.
- Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes.
- Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop.
- Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen.
- De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen.
-

- Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces.

Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afwegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is.

- **Participatie bewoners algemeen**

Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd.

Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen.

Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd, wat daar de consequenties van zouden zijn.

Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is.

Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben.

Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven.

Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit.

- **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie**

Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter:

- De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobilititeit (knips).
- De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1<sup>e</sup> enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven.
- Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag.
- De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant.
- De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders. We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed.

## Samenvattend

- Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is.
- Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid.
- Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar.

- Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur "raak".
- Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie.
- De term "Transformaties in het groen" heeft verduidelijking;
- Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd;
- We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden.
- Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners.
- We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein.
- We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat.
- We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU.
- We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.
- Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.

Wij danken u alvast voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Maarten Spil  
Voorzitter