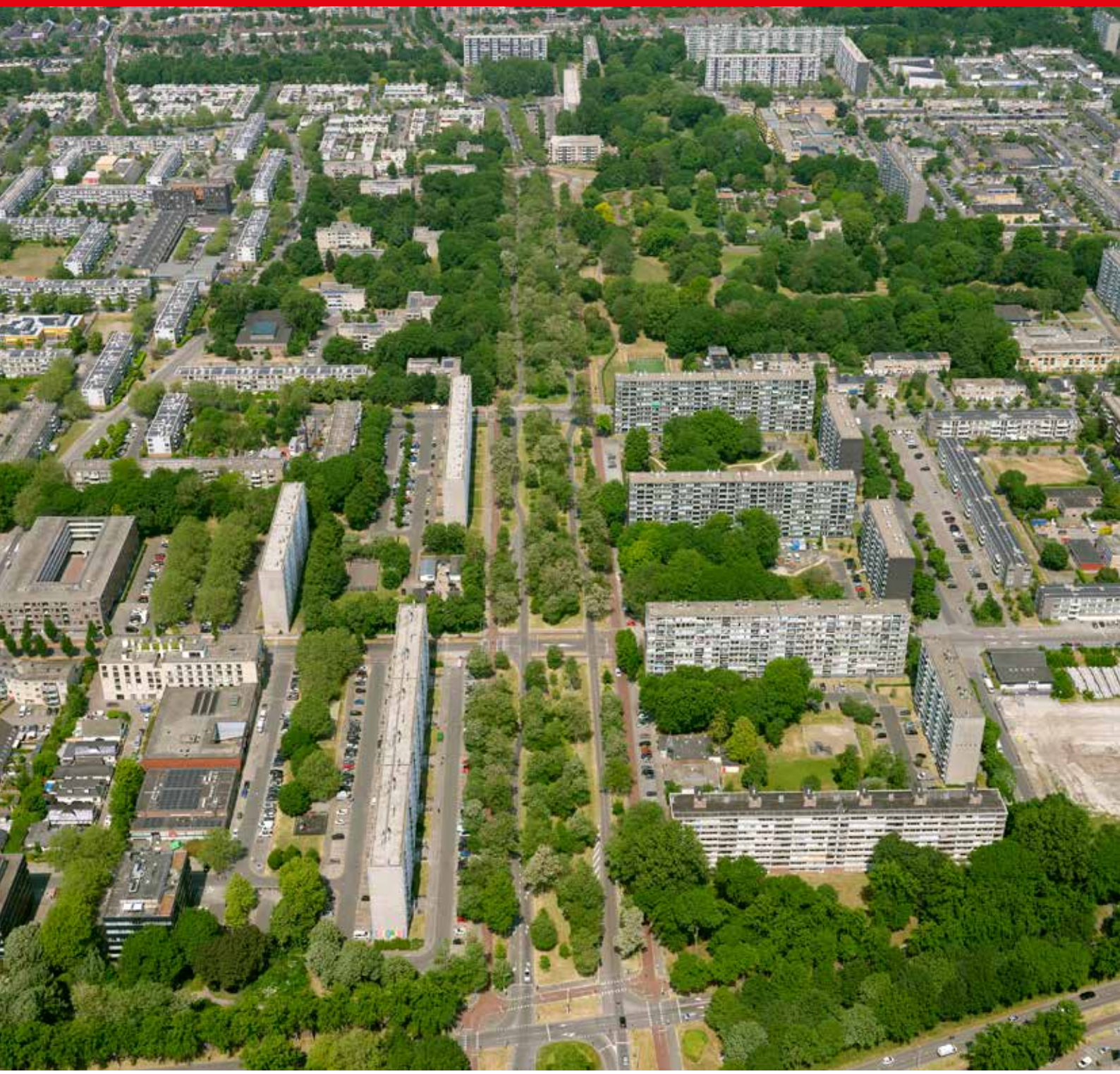
Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

november 2024

Inhoudsopgave

1. Buurten 4

2. Uitvoeringsstrategie 38

3. Onderbouwing ruimte voor groei 72

4. Onderbouwing groen en profielen 90

5. Onderzoek mobiliteit 196

6. Onderbouwing wonen 222

7. Samenvatting werken 232

8. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 238

9. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 246

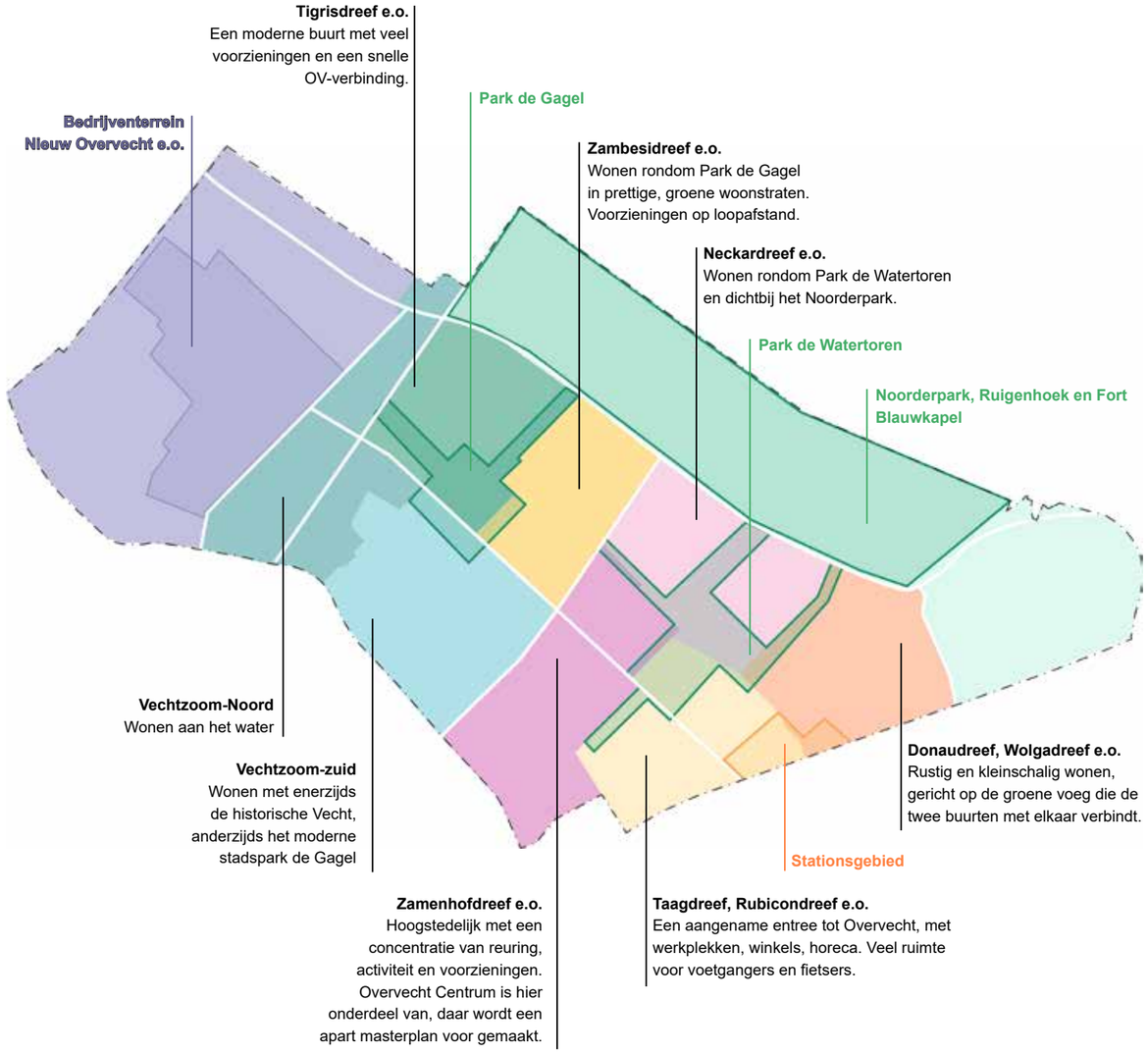
Colofon 260

01

Buurten

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

De volgende buurtkaarten zijn een weergave van de visie op buurtniveau. Ze geven onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Centrale as
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtranden
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Toe te voegen woningen

Relatieve ontwikkeling woningvoorraad.
+ betekent dat we de ambitie hebben om het aandeel in die categorie te laten groeien.
- betekent dat het aandeel mag dalen.

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningenzone rondom HOV-halte
- Voorzieningen
- Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail
- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
- Sportcluster

- Kans voor verbetering/vernieuwing
- Welzijn
- Sport & bewegen
- Natuurijsbaan Park de Watertoren
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Volkstuinen
- Ondernemen
- Cultuurhistorisch groen erfgoed

Veilig en verbonden

Fiets & voetganger

- Recreatieve hoofdfietsroute en wandelroute
- Hoofdfietsroute en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied gewenste nieuwe fiets-/wandelroute

OV

- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

- Treinspoor
- NS-station Overvecht

Auto

- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Nieuw Overvecht e.o.



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.
- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.
- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen.
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Dit gebied is een kansrijke plek voor creatieve broedplaatsen. Het aantrekken van nieuwe creatieve ondernemers kan bijdragen aan de imagoverbetering van het terrein. De doelstelling voor Overvecht is om 5.000 m^2 creatieve broedplaatsen toe te voegen.

Overig

- Om het probleem van netcongestie aan te pakken, is één van de oplossingen het bijbouwen van netinfrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken

Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

De straten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht zijn groen, veilig en overzichtelijk. Ondanks de nieuwe bomen blijft de zichtbaarheid van in- en uitritten van bedrijven goed, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid voor logistiek verkeer en fietsers/voetgangers. De openbare ruimte wordt toekomstbestendig ingericht, waarbij de groenstroken in de straten water kunnen vasthouden en de bomen zorgen voor voldoende schaduw tijdens warme zomerdagen.

Impressie van het bedrijventerrein



Vechtzoom-Noord



HOV-verbinding 5
De nieuwe HOV-verbinding loopt straks door de Klopvaartbuurt heen.

Aantrekkelijke langzaam verkeersverbinding 4
tussen Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef

Bevaarbaar maken Klopvaart voor kano's 3
Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef 2

Nieuwe looproute 1
tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen

6 **Nieuwe bebouwing toevoegen rond HOV-halte** aan de Rio Brancodreef met een aantrekkelijk stedelijk milieu, nieuwe voorzieningen, rekening houdend met de menselijke maat

7 **Langzaam verkeersverbinding** over de Vecht. Exacte locatie en aantal verbindingen nog te bepalen.

8 **Verbetering van de openbare ruimte**
In de Klopvaartbuurt wordt ingezet op verbetering van de buitenruimte. Verdichting gebeurt enkel daar waar het nodig is om de woningvoorraad of voorzieningenaanbod te verbeteren.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In dit deel van Overvecht liggen relatief rustige buurten. Langs de Klopvaart is het prachtig wandelen. Fort aan de Klop is een mooie plek en wordt ook door mensen van buiten Overvecht bezocht. Stadstuin Klopvaart is een groene oase in de buurt met diverse sociale functies.

Kwaliteitsverbetering

- De openbare ruimte (straten, pleintjes en groen) wordt kwalitatief verbeterd.

Voorzieningengebied Rio Branco

- Buurtvoorzieningen (geen winkelcentrum) worden geclusterd rondom de nieuwe HOV-halte, zodat deze voorzieningen gemakkelijk te bereiken zijn.
- De vaak open binnentuinen van de nieuwe woongebouwen worden ingericht met collectieve voorzieningen zoals speelelementen, picknickbanken en barbecueplekken.

Omgeving Franciscusdreef

- Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef wordt versmald naar één rijstrook in beide richtingen. Dit verbetert de verkeersveiligheid en biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid naar natuurgebied Oud-Zuilen, bedrijventerrein Nieuwe Overvecht en het sportcluster te verbeteren.
- De herinrichting van de Franciscusdreef maakt aanpassing en vergroening van het gehele wegprofiel mogelijk, eventueel in combinatie met herontwikkeling van de bebouwing eromheen. Het is ook een kans om deze stadsentree meer menselijke maat en allure te geven.
- Er is aandacht voor oversteekplaatsen voor fiets en voetganger ten hoogte van de Orinocodreef, Rio Brancodreef en Torontodreef.



De verbinding over de Franciscusdreef richting het sportcluster wordt ingericht als veilige fietsverbinding, zodat kinderen en volwassenen op een veilige en prettige manier bij hun sportplek kunnen aankomen.



Veilige speelplekken met zicht vanuit de woningen.

Toe te voegen woningen (relatief)
200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (rondom nieuwe HOV- halte, onderwijs, zorg) of bedrijven (broedplaatsen in voorzieningenstrook, kantoren en flexwerkplekken rondom HOV-halte)

Vechtzoom-Zuid



Buurtgericht OV 2
Naast de HOV-verbinding ontsluit een busverbinding de buurten van Overvecht, met meerdere haltes per buurt.

Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park 3
De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene verbinding door de wijk, met ruimte voor een snelle HOV-verbinding.

Verbetering buurtwinkelcentrum 1
door oriëntatie, vergroening, aantrekkelijke uitstraling.

Park de Gagel 4
wordt beter bereikbaar door nieuwe fiets- en wandelroutes naar het Vechtzoompark.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
School Aunis

Verbindingen over de Vecht voor mens en dier 8
exacte locatie nog te bepalen.

Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen 9

Robuuste groene verbinding 5
tussen Vechtzoompark en Park de Gagel

Recreatieve fiets- en wandelroute 6
De lokale fietsroutes in Overvecht sluiten aan op het regionale fietsnetwerk langs de Vecht.

Groene scheg versterken 7
Vechtzoompark, nieuwe groene oevers en de overzijde van de Vecht met elkaar tot een groene scheg te transformeren en te verbinden, water beter beleefbaar maken

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In Vechtzoom-Zuid liggen diverse goedlopende voorzieningen: het sportpark en gezondheidscentrum Amazonedreef. Het Vechtzoompark is een mooi wandelgebied met gevarieerde beplanting en sportgelegenheden.

Herinrichting Carnegiedreef

- De Carnegiedreef ontwikkelt tot onderdeel van Park de Gagel. Door het autoverkeer van de dreef af te halen, ontstaat ruimte voor een brede groene inrichting met goede fiets- en wandelverbindingen die onderdeel wordt van Park de Gagel.
- Ook met een HOV- verbinding mag de Carnegiedreef geen barrière in het park vormen. Daarom worden veilige kruisingen voor fietsers en voetgangers gemaakt.

Verdichting rondom HOV-halte

- De nieuwe HOV-route loopt straks over de Carnegiedreef. Rondom de haltes ontstaat een levendige, diverse omgeving met voorzieningen, werkplekken en woningen. Deze functies hebben een aantrekkende werking vanuit de hele wijk.
- Hierbij wordt zo veel mogelijk ingezet op behoud van wat er al is, maar is ook sloop-nieuwbouw mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief)
400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	+	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 125 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (voorzieningen en horeca langs de Carnegiedreef, De Klop en omgeving) of bij bedrijven (kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen rondom HOV-halte)



Het grootste deel van de fiets- en voetpaden is beschaduwd, om koelte te bieden in warme zomermaanden.



Het transformeren van bergingen naar woningen en het creëren van entrees aan het maaiveld zorgt voor prettige straten en verblijfsplekken.



Op sommige plekken kunnen parkeervakken veranderen in groen, waar ruimte is voor spelen en ontmoeting.



Diversiteit in architectuur, waarin wordt gespeeld met geveldiepte en -variatie, draagt bij aan een diverser straatbeeld.

Tigrisdreef e.o.



3 Buurtgericht OV
Naast de nieuwe, snelle OV-verbinding over de Carnegiedreef zorgt buurtgericht OV voor een goede verbinding binnen Overvecht en naar de rest van Utrecht.

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pagodedreef 49 (voor wonen met voorzieningen)

Klopvaartpark 2
behouden en versterken

4 De wijkring
wordt vergroend door nieuwe bomen, groenvakken en meer ruimte voor fiets en voetganger.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
Gagelkwartierlocatie rondom Ankaradreef

5 Verbetering hart van de buurt
De centra van de buurten worden versterkt en beter bereikbaar gemaakt. Door menging met woningbouw wordt het draagvlak voor voorzieningen vergroot.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Gagelkwartierlocatie rondom HOV-halte

Verbinding tussen Park de Gagel en Klopvaart verbeteren 1

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Locatie Rosendael

6 Randen Park De Gagel
In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd, bijvoorbeeld langs de Hanoidreef.

7 Levendige voorzieningenzone voor park en HOV-halte

In Tigrisdreef en omgeving zijn er diverse wandel- en speelstraten. De ligging tussen Park de Gagel, de Klopvaart en het Sjanghaipark is een grote kwaliteit. Park De Gagel is met haar vele functies van groot belang voor de wijk en de buurt.

Focus op buurtverbetering

- Bij de herinrichting van de buitenruimte en straten wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid naar Park de Gagel. Dit doen we door duidelijke looproutes langs voorkanten van woningen te maken.
- De kwaliteit van het buurtwinkelcentrum verbetert door op zoek te gaan naar een combinatie van maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening (kapsalon etc.), betaalbare werkruimte voor creatieve makers en woningbouw.
- Voor de bestaande bebouwing wordt ingezet op verduurzaming en kleinschalige transformaties ten behoeve van de leefbaarheid. Rondom de HOV-halte en de omgeving van zorgcentrum Careyn zijn grootschaligere ingrepen mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief):

400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken

50 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en buurtvoorzieningen (bedrijven en flexwerk-plekken rondom HOV-halte, retail/horeca functies in buurtcentrum, broedplaatsen in getransformeerde plinten in de wijkring)



In het buurtwinkelcentrum worden voorzieningen op de begane grond gecombineerd met appartementen op de verdiepingen.



De nieuwe bebouwing aan de parkranden staat met de 'voorkant' aan het park, waardoor de sociale veiligheid van het park en de entrees verbeterd wordt. Ook stimuleert het de levendigheid in de parken.



De nieuwe bebouwing wordt voorzien van groene binnentuinen, waar bewoners gebruik van kunnen maken. Kinderen kunnen hier veilig spelen, omdat er vanuit de woningen toezicht is op de tuin.



Door parkeren deels op te lossen in gebouwen, ontstaat er in de buurtstraten ruimte voor groen en ontmoetingsplekken. In samenwerking met de bewoners kunnen deze plekken ingericht worden.

Zambesidreef e.o.



2 **Verbeteren van de openbare ruimte rondom het buurtwinkelcentrum**
in samenwerking met lokale ondernemers en bewoners.

1 **Veiligheid**
De HOV-baan wordt straks ter hoogte van haltes en belangrijke kruisingen oversteekbaar (bijv. de fietsroute door het park).

6 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Piramidedreef

7 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

3 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
ZONOR in combinatie met renovatie

4 **Einsteindreef**
Aan deze zijde ingericht met een doorgaande groenstrook tussen weg en bebouwing.

5 **Toevoegen van bebouwing aan de Carnegiedreef**
met behoud van groene binnentuinen in huidige woonblokken, de maat van het groen is afgestemd op de maat van de grote flats.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kwaliteit van de omgeving van buurtwinkelcentrum de Gagelhof moet beter worden, met name vanwege het stenige plein en de onduidelijke inrichting, waarbij geparkeerde auto's de openbare ruimte bepalen. In deze buurt liggen enkele wegen waar de verkeersveiligheid niet goed scoort.

Verdichting rondom HOV-halte

- De HOV-halte op de Carnegiedreef wordt één van de centrale plekken in de wijk, met optimale bereikbaarheid en menging van functies. Nieuwe ontwikkelingen, door transformatie of sloop-nieuwbouw, dienen bij te dragen aan deze hoogstedelijke kwaliteit.

Groene rand aan de Einsteindreef

- De noordwestzijde van de Einsteindreef behoudt een doorgaande groenstrook. Zo wordt overlast van de weg op de woningen verminderd en kan deze zone worden ingericht als doorgaande ecologische verbinding. De doorgaande groenstrook moet een prettige plek worden om te wandelen zodat het aangenamer gaat voelen.

Toe te voegen woningen (relatief):
500-700 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
100 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en voorzieningen (retail/horeca en verzorgende voorzieningen in de Gagelhof, bedrijfsverzamelgebouwen langs de Carnegiedreef)



Het groen tussen bestaande woongebouwen krijgt een functie om te sporten, spelen, verblijven of eten te verbouwen (moestuin).



Schoolpleinen kunnen onderdeel worden van de openbare ruimte, buiten schooltijden. Hier horen maatregelen bij zodat de schoolpleinen netjes blijven.



Het groene karakter van de Einsteindreef en Carnegiedreef blijft behouden.



Levendige plinten in de nieuwe bebouwing zorgen voor reuring op straat.

Zamenhofdreef e.o.



1 Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie wordt gehuisvest.

2 Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

3 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

4 Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

5 Singel als continu beleefbaar element
Water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

6 De Zamenhofdreef en de Carnegiedreef worden onderdeel van de centrale as
Dit is een autovrije en groene verbinding die Overvecht Noord en zuid en de parken met elkaar verbindt.

7 Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied wordt een continue parkstrook langs de Vecht, met een directe verbinding langs de Zamenhofdreef naar Park de Watertoren en ruimte voor recreatie, natuur, water en sport

8 Brailledreef
Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en doelstellingen voor het gebied vastleggen.

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Toe te voegen woningen (relatief):
2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen, gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)



De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.



Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart



Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.



Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Neckardreef e.o.



1 Talentcampus
De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen.

2 Groene zone langs de NRU verbeteren
qua sociale veiligheid, groene uitstraling en routing door meer voorkanten en levendige functies

3 Verbeteren groene verbinding
tussen Park de Watertoren en het Noorderpark door bestaande verharding te vergroenen. Als op termijn de bebouwing wordt geherstructureerd, kan de hoofdgroenstructuur verder worden versterkt.

4 Robuuste groene verbinding over de NRU

5 Singelstructuur versterken
Bij ontwikkelingen in dit gebied moet de oorspronkelijke singelstructuur weer zichtbaar worden.

6 Park de Watertoren
is vrij van autoverkeer. Het park wordt ontsloten met en OV-verbinding. Een doorgaand fietspad zorgt voor een goede verbinding tussen de buurten aan beide kanten van het park en vanuit het Vechtzoompark naar het Noorderpark.

7 Identiteit
Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk. De cultuurhistorische kenmerken van het park, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar.

8 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Hart van de buurt

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Einsteindreef 101

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pahud de Mortangesdreef

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Deze buurten liggen rond Park de Watertoren, een wijkicoon. Daarnaast is Sportpark De Dreef een bruisende plek waar de wijk elkaar ontmoet. De openbare ruimte in dit gebied is toe aan opwaardering.

Woonbuurten in een groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen terug te brengen, versterkt het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- Nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan de kwaliteit van Park de Watertoren, bijvoorbeeld door voorkanten van gebouwen duidelijker naar het park toe te richten.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.

Opschonen groenzone langs NRU

- De groenzone langs de NRU is erg rommelig. Door herstructurering van de bebouwing kan dit gebied ontwikkelen tot een bufferzone tussen NRU en de woonbuurten. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en veel gevarieerde beplanting.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

125 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (broedplaatsen in de wijk, werkruimtes in getransformeerde plinten)



Bestaande voorzieningen kunnen uitbreiden met passende voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf, apotheek of kapper. Extra winkels zijn hier niet mogelijk.



Groene binnentuinen bij de nieuwe bebouwing

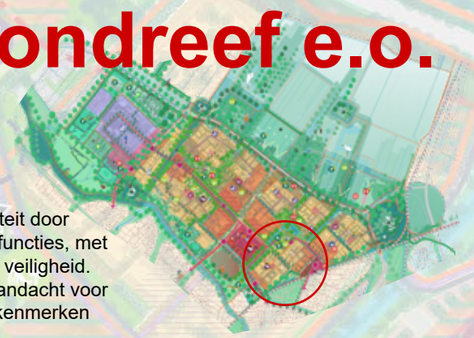


Bij de nieuwe bebouwing wordt het parkeren soms inpandig of in een binnenhof opgelost, zodat de parkeerdruk op straat niet groter wordt.



Het huidige sport- en onderwijsprogramma rondom Sportcentrum De Dreef biedt kansen voor een 'campusachtige' omgeving.

Taagdreef, Rubicondreef e.o.



1 HOV-route
HOV-route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

2 Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

7 Plek voor vergroening
verwijderen bebouwing Moezeldreef 127

8 Verbeteren situatie rondom garage Faustdreef

3 Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Duurzame knooppuntontwikkeling 4
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

12 Weren doorgaand autoverkeer
ten gunste van doorstroming HOV en ontwikkeling stationsgebied

Aandacht voor groene verbinding als onderdeel van het Spoorzoompark 11

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Winterboeidreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Rhonedreef 40

5 Verbeteren fietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

6 Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)



In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

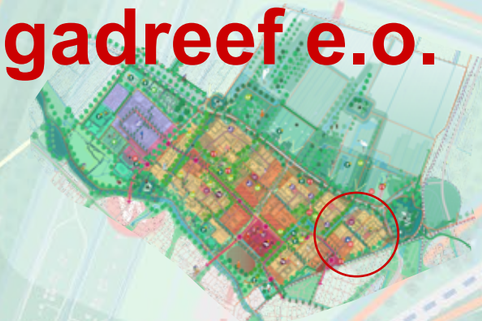


Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.



Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Donaudreef, Wolgadreef e.o.



1 Winkelcentrum Overkapel
Plek voor de dagelijkse boodschappen

2 Verbinding met Noorderpark
Vanuit de buurten wordt het Noorderpark straks nog beter bereikbaar door nieuwe fietsroutes. Bij de herontwikkeling van tuincentrum Steck wordt daarnaast gedacht aan een extra langzaam verkeerroute die de Gageldijk en het Noorderpark met elkaar verbindt.

8 Hart van de buurt
Hier is ruimte voor nieuw programma en maatschappelijke functies en het toevoegen van speciale woonvormen (bijv. wooncoöperaties)

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Fortunadreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Jeanne d'Arcdreef 1

3 Bestaande bebouwing in het groen
Ruimte voor ontwikkeling en verbetering mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur

7 Mogelijke transformatie
rondom het stationsgebied van eengezinswoningen van Woonin en de P+R

4 Spoorzoompark
Verbinding met het Noorderpark versterken en meer voorkanten aan het park. Daarnaast is dit een zoeklocatie voor (extra) waterberging.

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
P+R terrein

5 Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

6 Rondom station Overvecht
is ruimte voor verdichting en ontstaat een hoogstedelijk milieu. De groene verbinding van de spoorzoom loopt door dit gebied.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De winkeliers in winkelcentrum Overkapel zijn betrokken. Bewoners zijn positief over het Spoorzoompark, de stadstuin aan de Plutodreef en het spetterbadje op de Centaurusdreef.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen te verminderen, verbeteren we de verkeersveiligheid en versterken we het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Dit zorgt voor een hoge gevoelstemperatuur op zomerse dagen. Door meer groen in de straten, hoven en erven ontstaat een prettige omgeving en kan het regenwater direct in het groen infiltreren. Een deel van de buurt ligt op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk.

Opschonen groenzones aan buurtranden

- Sommige buurtranden zijn erg rommelig geworden. Door aanpassing van de bebouwing kunnen deze plekken ontwikkelen tot aantrekkelijke delen van de hoofdgroenstructuur. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en ecologische kwaliteit.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

80 banen thuis + 75 op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of werkplekken gerelateerd aan bedrijven (kantoren en bedrijfsruimten in nabijheid station)



Door straten anders in te richten tot “woonstraten” wordt ruimte gemaakt voor een groene inrichting met meer natuur en plekken waar buren elkaar kunnen ontmoeten.



Rijkere variatie in architectuur en kleurgebruik op bijzondere plekken, zoals de locaties waar eerder voorzieningen hebben gestaan.

Hart van de wijk



Nieuwe oversteek
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

Wonen aan het buurtpark
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Profiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is Overvecht Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit Overvecht Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan het buurtpark nieuwe woningen. Het centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.



Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef



Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken.

Park de Gagel





Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Gagel grenst aan diverse woonwijken en wordt doorkruist door de Carnegiedreef. De verbindingen met buurtgroen kunnen verbeterd worden.

Park de Gagel

- Park de Gagel vervult een belangrijke recreatieve functie. Daarom streven we naar behoud en verbeteren van de bestaande functies, zoals de moestuin, speelvijver, speeltuin, stadsboerderij en een vlindertuin. Maar er is ook ruimte om nieuwe functies toe te voegen, zoals een parkcafé, kiosk of een amfitheater ingepast in het landschap. De cultuurhistorische waarden van Park de Gagel worden hierin meegenomen.
- In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze in het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt.
- In het park veranderen de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Er wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar, tieners en volwassenen). Deze plekken dragen bij aan gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting.
- Het park krijgt meer open en veilige parkranden, prettige wandelpaden zonder barrières en overzichtelijke parkentrees. Waar mogelijk wordt de relatie tussen gebouw (begane grond) en park(rand) versterkt door bijvoorbeeld ramen, deuren en functies te maken in de begane grond van gebouwen.
- De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt.



Afwisseling tussen schaduwrijke en zonnige plekken



De bestaande speelplekken worden opgeknapt en vergroend.

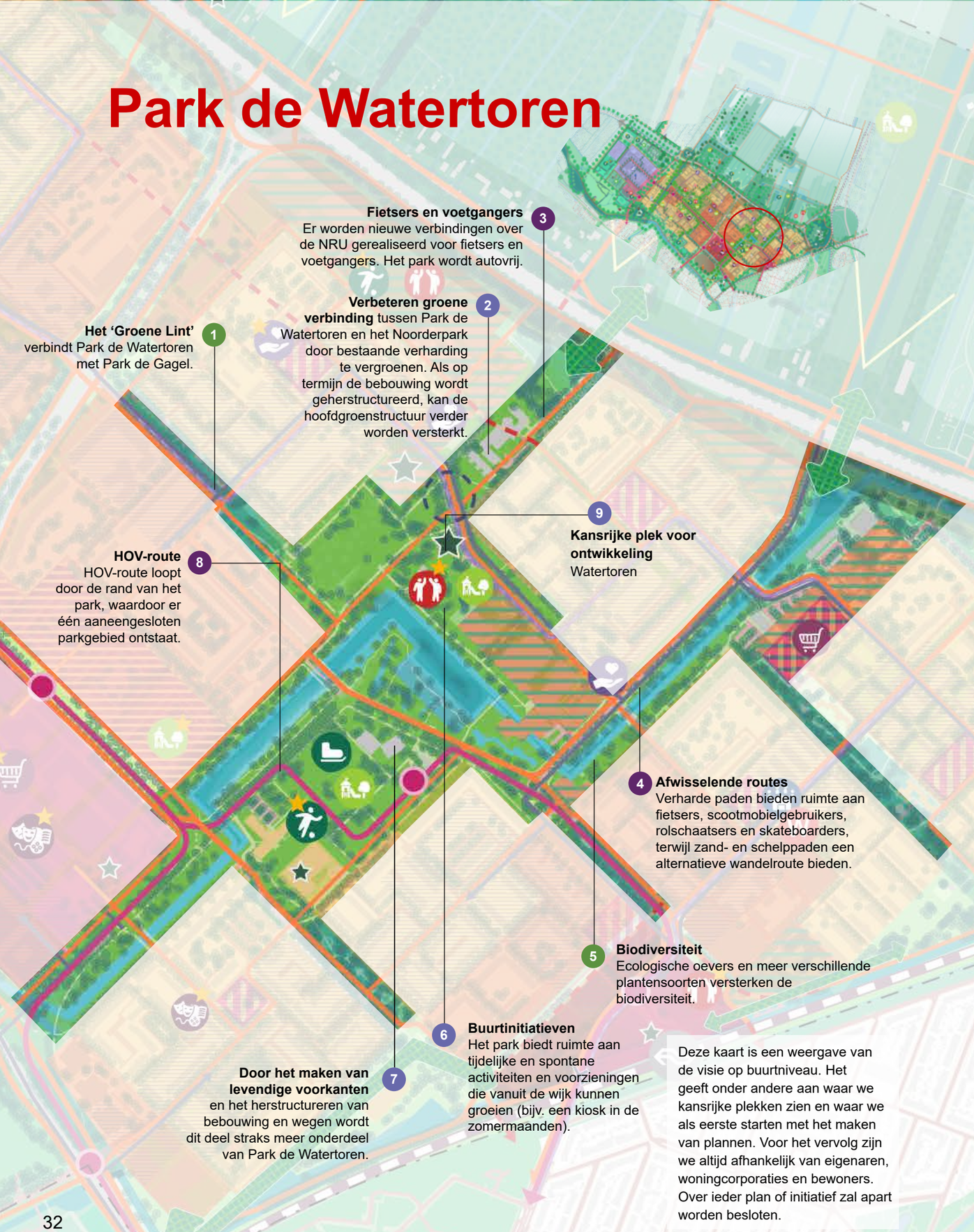


Fietspaden bevinden zich in de schaduw, waarbij sociale veiligheid in het ontwerp van belang is.



De parken zijn autovrij, waardoor de beweegvrijheid en ruimte voor fietsers en voetgangers verbetert.

Park de Watertoren



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Watertoren grenst aan diverse woonbuurten en Overvecht-Centrum. De verbindingen met het Noorderpark en het Vechtzoompark zijn voor mens, plant en dier van belang. Het park wordt door Overvechters zeer gewaardeerd. Het park heeft niet alleen een recreatieve functie, maar draagt ook bij aan klimaatadaptatie en verkoeling van de stad.

Versterken groenstructuur

- Het park wordt autovrij. De Marnedreef en de Moezeldreef worden in het park opgeheven voor autoverkeer.
- De HOV-verbinding loopt langs / door het park.
- We versterken de biodiversiteit in het park met ecologische oevers en meer diversiteit in beplanting. Daarmee streven we naar een volwaardige habitat en ecosysteem voor flora en fauna.
- Er worden nieuwe verbindingen over de NRU gerealiseerd.

Programmering van het park

- Park de Watertoren wordt beter ingericht voor verblijven, sporten en spelen. Er worden zitplekken aan het water gemaakt, waardoor het voor omwonenden aantrekkelijk wordt om te verblijven in het park. De cultuurhistorische waarden van Park de Watertoren worden versterkt.
- Het park biedt ook ruimte aan tijdelijke en spontane activiteiten en voorzieningen die vanuit de wijk kunnen groeien (bijv. een kiosk in de zomermaanden).
- De parkranden worden versterkt door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het park te plaatsen, waardoor voordeuren grenzen aan het park. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van het park en de sociale veiligheid in en rondom het park.



Wonen aan het park



De zichtlijnen in het park



Gebouwen staan met hun ‘voorkant’ aan het park, waardoor de sociale veiligheid aan de parkranden verbetert.



Zitplekken aan het water bieden een plek om tot rust te komen.

Stationsgebied



HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is. Doorgaand autoverkeer op de Tiberdreef/Meester Tripkade wordt geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen.

Moezeldreef
De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

Fietsnetwerk 3
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark 6
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Eerste kansrijke plek voor ontwikkeling 7
P+R terrein

Duurzame knooppuntontwikkeling 5
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 4
Op de Winterboeidreef zien we kansen voor nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.



De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.



Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.



Nieuwe gebouwen aan het Spoorpark.



Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel en omgeving



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek ligt deels in gemeente Utrecht en deels in gemeente De Bilt. Het grenst aan de noordwestzijde van de wijk Overvecht, en ligt tussen de wegen Gageldijk, Burgermeester Huydecoperweg, Kooijdijk en Koningin Wilhelminaweg.

Het unieke slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel onderdeel van UNESCO Werelderfgoed Hollandse WaterliniesIn het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur voor Overvechters en de hele stad en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland.

Het gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek, wateropvang, recreatie en sport. Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek opgenomen zouden kunnen worden.

In Noorderpark-Ruigenhoek zoeken we ruimte voor een nieuw sportpark voor Overvecht en de stad. Hierbij houden we rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. We zoeken samen met onze partners in het gebied naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zoals zonnevelden en windturbines.

Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

02

Uitvoerings-strategie

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van flexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is. Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte) maar ook veel niet. Nieuwe projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans
De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per definitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht.
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met een duurzaam veilige inrichting met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 4).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeprofielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**.
De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een fijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegprofiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

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

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

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

Maatregelen in de omgevingsvisie dragen bij aan de mobiliteitstransitie:

Herinrichten van de buurten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. Lopen en fietsen wordt juist aantrekkelijker. Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging.

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

Minder autoverkeer door de buurten
Om lopen, fietsen, spelen en verblijven aantrekkelijk te maken willen we dat het in de buurten niet te druk is/wordt met autoverkeer. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht na herinrichtingen monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen

voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Locatie en type aanvullende maatregelen worden op basis van de monitoring verder uitgewerkt. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken fietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief voor (korte) autoritten. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer over de centrale as is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV- netwerk buiten Overvecht nodig.

Minder parkeren op straat

De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het inzetten van parkeerbeleid (het beperken van het aantal parkeerplaatsen en het beprijzen van parkeren) is een zeer effectief middel om het autogebruik omlaag te brengen, zeker wanneer dat in combinatie gebeurt met het versterken van het OV en fietsvoorzieningen.

<u>Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen</u>

- Bij de grotere ontwikkelingen van nieuwe woningen en werkplekken zoals in de hoogstedelijke gebieden, langs de centrale as en in de stedelijke buurten is het uitgangspunt dat parkeerplekken op eigen terrein en gebouwd worden uitgevoerd. De hier geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en de afstand tot een (H)OV-halte.
- Voor maximale flexibiliteit dient bij nieuwe parkeervoorzieningen bij voorkeur collectief gebruik mogelijk te zijn. Hierdoor is parkeren door verschillende of andere gebruikers (dubbelgebruik) altijd een optie is en kunnen parkeerplekken zo effectief mogelijk worden benut, ook bij veranderde vraag. Waar mogelijk en zinvol worden deze parkeervoorzieningen ook zo ontworpen dat ze op termijn kunnen transformeren naar andere functies. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Bij de bouw van parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groenambitie bemoeilijkt.

<u>Bestaande parkeerplaatsen</u>

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg van de invoering van betaald parkeren, net als in andere delen van Utrecht, de parkeerdruk lager zal worden. We hebben beperkt inzicht in de parkeerdruk in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruimte om parkeerplekken op te heffen of worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven. Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef e.o., Donaudreef en Amazonekwartier.
- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
- Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken).

Maatwerk per buurt is nodig. Op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren, het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals de verbetering van openbaar vervoer, fiets en lopen bepalen we of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht hoe het overblijvende parkeren, (deels) inpandig en/of op maaiveld, het beste kan worden ingepast.

<u>Haalbaarheid</u>

Er ligt een zeer grote opgave voor het vergroenen van de openbare ruimte en daarvoor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. De snelheid van de mobiliteitstransitie en de kosten van parkeervoorzieningen spelen een belangrijke rol in de haalbaarheid van de plannen.

- Mobiliteitstransitie: Er is een grote relatie tussen de diverse mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de introductie van snel en betrouwbaar HOV, verbeteringen fietsnetwerk, aantrekkelijke autoluwe

openbare ruimte voor lopen) en het kunnen verminderen van het aantal parkeerplaatsen (toepassen lagere parkeernormen). Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn worden gerealiseerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd kunnen worden.

- Kosten: Verplaatsen van parkeren in de openbare ruimte naar gebouwde parkeervoorzieningen brengt hoge kosten met zich mee, zowel voor gebruikers als voor de gemeente. Parkeergarages zijn duurder in aanleg en exploitatie dan plekken in de openbare ruimte. Ook gaat het verminderen van parkeerplekken in de openbare ruimte ten koste van parkeerinkomsten. Transformatie vergt inzet vanuit verschillende disciplines en budgetten, tot op heden hebben we in de begroting hiervoor onvoldoende middelen. Uitgezocht moet worden of en waar dekking hiervoor kan worden gevonden.

De (financiële) mogelijkheden en haalbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen moet na vaststelling van de Omgevingsvisie Overvecht verder uitgezocht worden. De mate waarin het lukt om parkeren in de openbare ruimte te verminderen, is sterk bepalend voor het behalen van met name de groenambitie.

Groen- en watertransitie

In hoofdstuk 4 van deze verdieping staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen.

De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat.

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Integraal en samen
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verfijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot.

Het uitwerken van een passende samenwerking begint bij het definiëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele flats.
Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke financiering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen
De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. De verwezenlijking van de doelstellingen in Overvecht kan beperkt gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen wordt gezocht naar de financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen binnen de door de raad vastgestelde programmabegroting.

Voor uitbreidingsinvesteringen na 2030 zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Wanneer groei van de stad in die periode leidt tot extra inkomsten (denk aan gemeentefonds en OZB), dan kunnen we daar te zijner tijd de extra voorzieningen mee betalen die horen bij de groei van de stad (denk bijvoorbeeld aan schoolgebouwen en voorzieningen voor sport, cultuur en welzijn). Verder geldt dat investeringen in stedelijke mobiliteits- en groenstructuren binnen Overvecht wellicht deels bekostigd kunnen worden met inkomsten op grond van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen. Voor vervangingsinvesteringen zijn wel middelen beschikbaar. Rioolvervanging betalen we bijvoorbeeld uit de rioolheffing. Voor wegonderhoud en -vervanging zijn structureel budgetten beschikbaar in de begroting.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en financiële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden gefinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby
De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.

Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:
- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke cofinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van cofinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.

Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-financiering in relatie tot rijkssubsidies.

Besparingsopgave Utrecht
De gemeente Utrecht staat net als vele andere gemeentes voor forse financiële vraagstukken. De besluiten die hieruit volgen kunnen effect hebben op een deel van de activiteiten die we in het kader van de Omgevingsvisie willen uitvoeren. De ambitie en de gestelde doelen blijven dan echter staan.

Fasering

De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van financiële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelingen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten of de ontwikkelingen gaan pas later spelen.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk, het zijn grotere ontwikkelingen die langere tijd duren of we verwachten dat de ontwikkelingen pas later gaan spelen..
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Fase 1: Nu

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende financiering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/fietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
  - Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
  - Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
  - Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- De openbare ruimte in Overvecht vraagt de komende decennia ’s om een grootschalige integrale aanpak (zowel boven de grond, als in de ondergrond). Het gaat om vernieuwing van de riolering en vernieuwing van verharding. Daarnaast liggen er (grote) opgave voor groen, mobiliteit en energietransitie. Hierdoor is aanpassing van een heel groot deel van de openbare ruimte nodig.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.
- Toevoegen van aantal ontbrekende schakels wandel-/fietsnetwerk in de wijk

- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op definitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.
- Herontwikkeling van de locaties met maatschappelijk vastgoed (pandvisies)

Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark

Overig

- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

	Projectnaam	Omschrijving
1	**Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid**	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	**De Mix**	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 181 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	**Einsteindreef 101-105**	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	**Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier** **- St. Eustatiusdreef** **- St. Maartendreef** **- Rio Biancodreef** **- Ankaradreef** **- Bangkokdreef** **- Ibisdreef/Piramidedreef** **- Marokkodreef** **- Hanoidreef** **- twee locaties Carnegiedreef**	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede én financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase loopt parallel aan met maken van de Omgevingsvisie Overvecht. De Omgevingsvisie geeft de kaders voor het haalbaarheidsonderzoek.
5	**Herinrichting Donaudreef**	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
6	**Herontwikkeling Watertoren en omgeving**	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	**Ivoordreef**	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 75 middeldure huurappartementen en 75 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	**Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)**	De gemeente onderzoekt met eigenaar Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) mogelijke functies voor het terrein van de voormalige RWZI.
9	**Masterplan Overvecht Centrum**	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	**Openbare Ruimte Amazonekwartier**	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	**Openbare ruimte Taagdreef**	Verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	**Pandvisies** **- Rhonedreef 40** **- Jeanne d'Arcdreef 1** **- Moezeldreef 127** **- Scharlakendreef 3** **- Pagodedreef 49** **- Gambiadreef 60**	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	**Tuincentrum Overvecht**	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	**ZONOR-Dreven**	Onderzoek naar renovatie of sloop/nieuwbouw van sociale woningbouw, mogelijk in combinatie met de realisatie van een VO school met sporthal.
15	**Zorgcentrum Careyn Rosendael**	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.
16	**Pahud de Mortangesdreef**	Herontwikkeling van de bestaande gebouwen met woningen voor verschillende doelgroepen en voorzieningen
17	**Auris-school**	Herontwikkeling van schoolgebouw met nieuw schoolgebouw
18	**P+R locatie**	Ontwikkeling van het bestaande P+R-terrein met een mix van wonen en werken
19	**Brandenburchdreef**	Herontwikkeling van zorgcentrum Faros tot nieuwe zorgwoningen
20	**Fortunadreef**	Woningbouw

Tabel lopende projecten

Fase 1: Nu (tot 2030)

Intensivering bedrijventerrein
Kaders stellen bij nieuwe gebruikers: passend programma en toename dichtheid/aantal werkplekken

Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park

Transformatie parkeerhub Nieuw Overvecht tot gedeelde hub als katalysator voor gebiedsontwikkeling in gemengde zone.

Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

Franciscusdreef
Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken. Versmallen zuidelijk deel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ fietsnetwerk in de wijk

Buurtgericht OV introduceren in de buurten

Pandvisies 12

7 Ivoordreef

14 ZONOR-Dreven

3 Einsteindreef 101-105

Zorgcentrum Careyn Rosendael 15

12 Pandvisies

6 Herontwikkeling Watertoren en omgeving

19 Brandenburchdreef

13 Aanpak openbare ruimte: Neckardreef e.o.

16 Pahud de Mortangesdreef

10 Openbare Ruimte Amazonekwartier

17 Auris-school

4 Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier

8 Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Masterplan Overvecht Centrum 9

12 Pandvisies

12 Pandvisies: vergroenen

20 Fortunadreef

13 Steck tuincentrum Overvecht

1 Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid

5 Herinrichting Donaudreef

18 P+R locatie

11 Openbare ruimte Taagdreef

2 De Mix

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Integrale aanpak openbare ruimte
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Intensiveren bedrijventerrein
- Optimaliseren sportfaciliteiten

0 250 500 1000m

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herprofilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verfijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling
- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
    - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het profiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte
- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
    - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
    - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
    - Inpassing HOV-tracé
    - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
    - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
    - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit
- Herinrichting Einsteindreef
    - Herinrichten profiel: versmallen en bundelen
    - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef/Rio Brancodreef
    - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord). De Carnegiedreef kan daarbij eerst fungeren als vrije OV-baan en daarna opnieuw ingericht worden (met een busbaan aan de zuidzijde van het profiel).
- Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
- Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- Ontwikkeling van ‘superhaltes’: HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
    - Koppelen verbindingen NRU aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Knip Tiberdreef/Mr. Tripkade
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/ wandelverbindingen

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting profiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Herontwikkeling Careyn Rosendael

Verbetering & herinrichting Park de Gagel

Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Einsteindreef
Herinrichten profiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Neckardreef in combinatie met herinrichting Park de Watertoren

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Ontwikkeling rondom HOV-halte
Haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

Centrale as exclusief voor HOV

Ontwikkeling rondom station en Winterboeidreef

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 3: Later

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten
- Faciliteren externe initiatieven
- Initiëren gebiedsontwikkeling rode en oranje gebieden
    - Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is
- Intensivering bedrijventerrein
- Initiëren gebiedsontwikkeling gemengde zone bedrijventerrein

Integrale aanpak openbare ruimte

- Vervolg van de integrale aanpak van de openbare ruimte. De planning hiervan is nog niet bekend.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Vervolg op ontwikkeling uit vorige fase: inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
- Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen

Fase 4: Na 2040

Gebiedsontwikkeling

- Mogelijke ontwikkeling van het RWZI-terrein

Fase 3: Later (t/m 2040)

Mogelijk aanvullende maatregelen autonetwerk: Tigrisdreef, Neckardreef

Integrale aanpak openbare ruimte
Gefaseerde aanpak: aanleg warmtenet, rioolvervanging, herinrichting openbare ruimte en onderzoek reduceren straatparkeerplekken

Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Herinrichting en verbetering Park de Watertoren

Ontwikkeling rondom HOV-halte
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale HOV-/park-as door de wijk

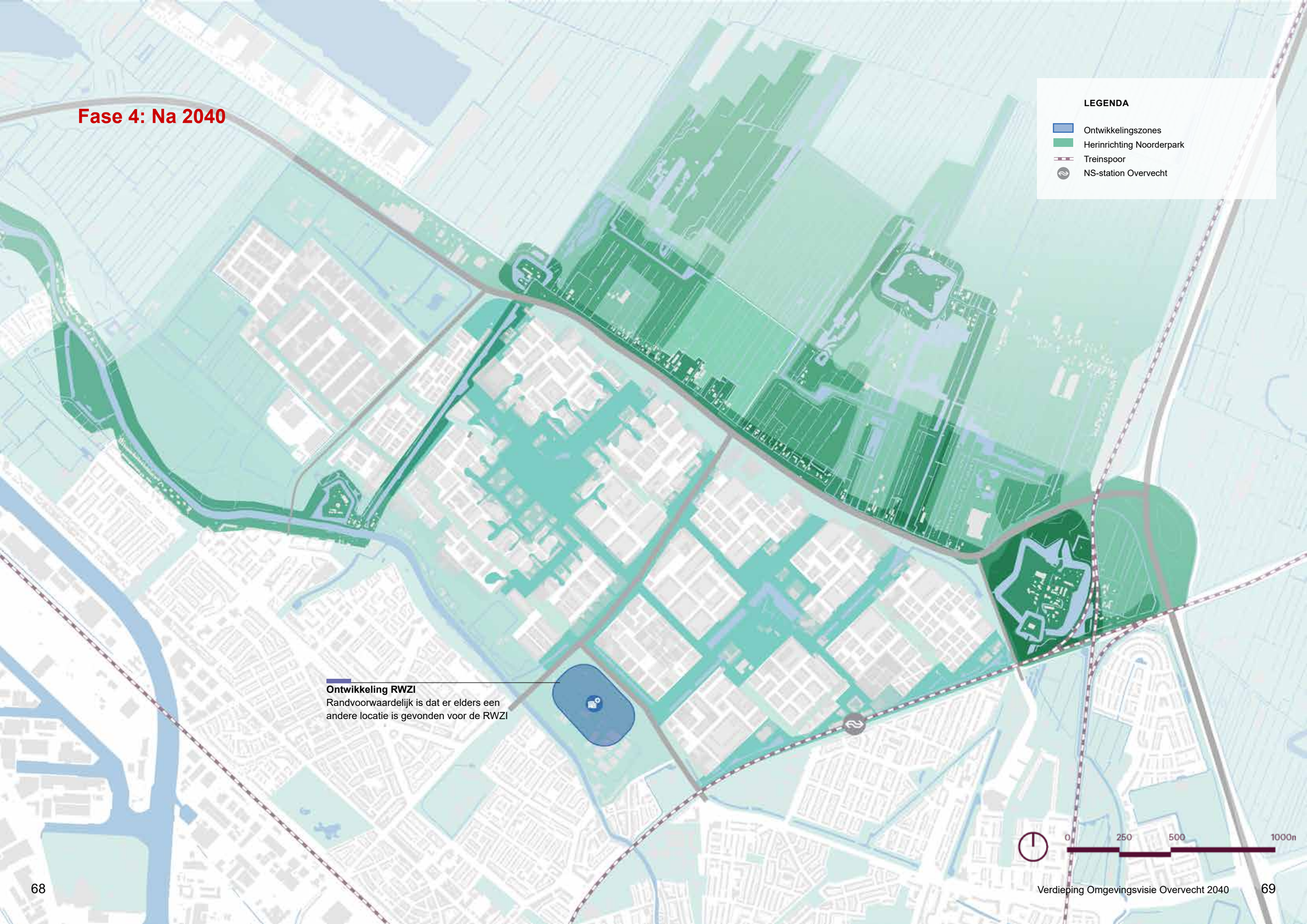
Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 4: Na 2040



Ontwikkeling RWZI
Randvoorwaardelijk is dat er elders een andere locatie is gevonden voor de RWZI

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

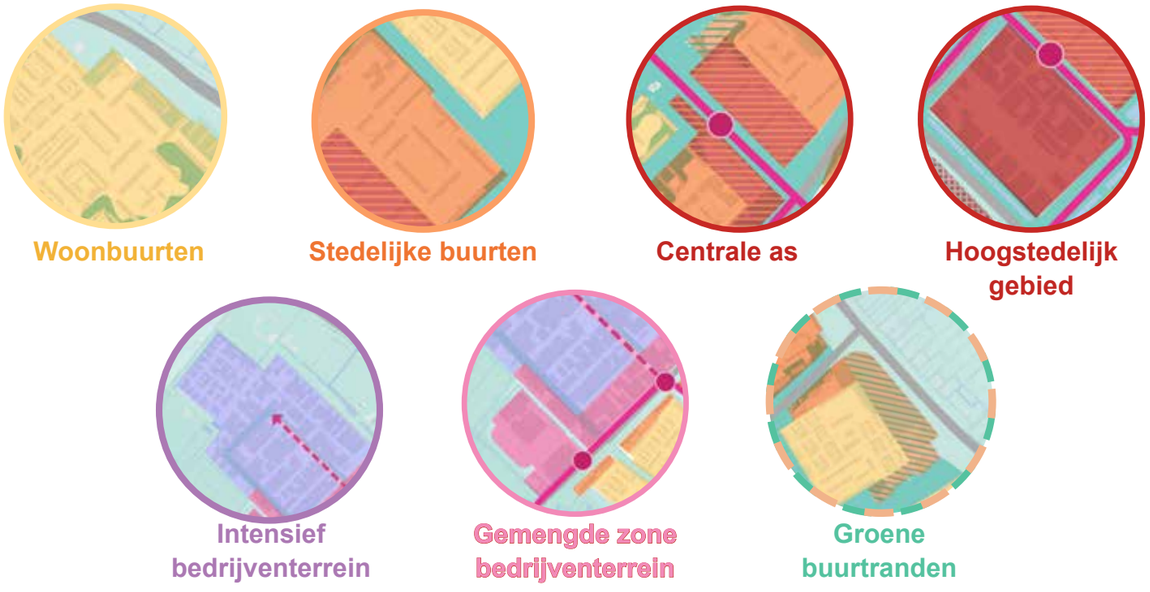
Lijnvoering openbaar vervoer
Gaat worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

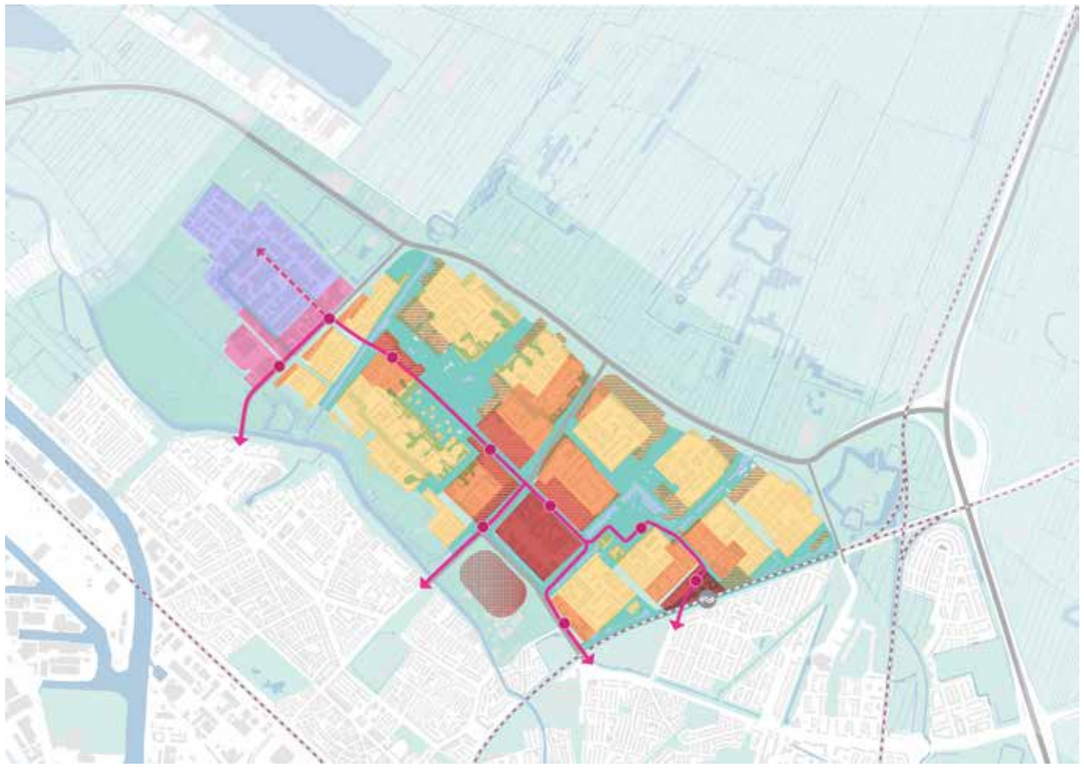
03

Onderbouwing ruimte voor groei

Ruimte voor groei

Om woningen, werkplekken, voorzieningen en groen toe te kunnen voegen is ruimte nodig. Aangezien de ruimte schaars is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur en de woonbuurten voor het grootste deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht "wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk" blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as met wijkhart in het midden. Hiervoor wijzen we zeven typen gebieden aan.





Ruimte voor groei

Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering. We behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Met respect voor de Overvechtse karakteristiek.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de grootste verdichting te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Daarbij maken we onderscheid in de hoogstedelijke gebieden en de Centrale as gebieden.



Rond de overige HOV haltes realiseren we in de **centrale as gebieden** circa 15-20% van de beoogde nieuwbouw.



In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op verduurzaming en vernieuwing door het openbaar gebied te verbeteren en bestaande woningen aan te passen en kleinschalige nieuwbouw toe te voegen.



Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties.



De **hoogstedelijke gebieden** zijn Overvecht Centrum en het stationsgebied Overvecht. Hier realiseren we circa 55-60% van het beoogde nieuwbouwprogramma.



Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen de hoogstedelijke/centrale as gebieden en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.



In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, detailhandel en bijpassende voorzieningen.



De locaties die zijn aangewezen voor **groene buurtranden** kennen op dit moment een lage groenkwaliteit door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren.

Overvechtse karakteristiek

Overvecht is in de jaren ‘60 gebouwd met de typische eigenschappen van een naoorlogse wijk. Tot de dag van vandaag zijn deze eigenschappen bepalend voor de structuur van de wijk. Met de verdichtingsopgave zullen nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste kenmerken en transitie van deze ‘Overvechtse ruimtelijke karakteristiek’.

Oorspronkelijk Overvecht: Ruimtelijke principes ‘60

De naoorlogse wijk is oorspronkelijk gebouwd op een aantal heldere principes, die sterk sturend zijn voor de ruimtelijke structuur, ook nu nog:

- Wijkgedachte: De principes richten zich op het creëren van hechte gemeenschappen, met het gezin als hoeksteen van de samenleving. Elke buurt kreeg woningtypes voor alle leeftijdsgroepen en alle benodigde voorzieningen en groen bevonden zich dicht bij huis, ter bevordering van de gemeenschap op buurtniveau.
- Functiescheiding: Werk, wonen en voorzieningen zijn streng van elkaar gescheiden, resulterend in het centrumgebied en bedrijventerrein buiten de woonwijken en voorzieningen in groene voegen tussen de buurten.
- Rationeel bouwen: de woningbehoefte was groot en er kwamen snelle efficiënte bouwmethoden. Dit resulteerde in repeterende bouwblokken: veel betaalbare en verschillende woningen. Een zorgvuldige mix van hoogbouw (10 lagen), midden- (4) en laagbouw (2).
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden.
- Licht, lucht, ruimte: Het streven naar een gezonde leefomgeving, met veel frisse lucht en zonlicht voor de bewoners en gebruikers van hun gebouwen. Een open bloksgewijze opzet zorgt ervoor dat het groen als het ware de wijk ´doorspoelt’.



Overzichtelijke buurten in een groen raamwerk

De principes uit de jaren ‘60 hebben geleid tot een sterke ruimtelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten in een groen raamwerk. Zuid met 7 buurten en Noord met 3 buurten. Deze buurten bevinden zich rondom twee parken (De Gagel en De Watertoren), zodat iedere woning zich op korte afstand van een van de parken bevindt. Om de buurten duidelijk te markeren zijn ze door groenstroken van elkaar gescheiden. Zo ontstond er een netwerk van groene voegen, die voor snelle verbindingen naar de parken en de recreatieve voorzieningen aan de randen van de wijk zorgde. Aan dit groene raamwerk bevinden zich veel buurtvoorzieningen, zoals de scholen en andere bijzondere gebouwen.



Ontwikkelingsplan Overvecht met Zuid van Wissing en Noord van Hanekroot (archief Hanekroot)



Bestemmingsplan Overvecht, met bouwhoogtes. In: De timmerwerf 20 (1967) 4, 10.
NB: De hoogbouwtorens zijn nooit gerealiseerd, waardoor de oorspronkelijk bedachte 6 hoog is verhoogd naar 10 hoog. Hierdoor is een wijk ontstaan met contrasten tussen laagbouw en hoogbouwwanden die boven de boomtoppen uitkomen.

Het zuidelijk en het noordelijk deel van de wijk zijn via de Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale groene verkeersas met elkaar verbonden.
De bebouwing volgt grotendeels een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden ten opzichte van het noorden voor een optimale bezonning.

Met uitzondering van Overvecht Centrum kenmerkt de wijk zich door de duidelijke hiërarchie van schaalniveaus in de wijk: Noord & Zuid, buurten en gebouwen. Daarnaast heeft Overvecht de (boven) stedelijke verbindingen door en om de wijk: Noordelijke Randweg Utrecht, de Vecht, en het spoor, de Franciscusdreef, Einsteindreef en de Brailledreef.

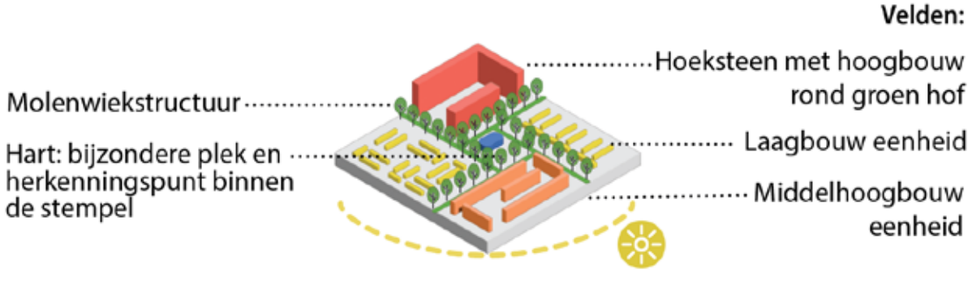
Hoogbouw is ingezet om ruimte te creëren in de woonomgeving en is zorgvuldig ingepast. Hoogbouw heeft een relatie met de hoofdstructuur van de wijk, is gegroepeerd langs de randen (in tweede lijn), langs de hoofdontsluitingswegen (Carnegiedreef en Einsteindreef) en als begeleiding van de groene wiggen vanaf de parken naar het landschap.

Karakteristieke stedenbouwkundige verschillen Noord en Zuid
Zowel in Overvecht-Zuid als in Overvecht-Noord zijn dezelfde gebouwtypen gebruikt. Het verschil tussen beide schuilt in de menging, schaal van de bloksgewijze compositie, de inrichting van buitenruimte en de plaatsing van voorzieningen:

Buurten:
- Zuid: Elke buurt is een stedenbouwkundige stempel met een wegenstructuur in de vorm van een molenwiek. Hierdoor is de stempel in velden verdeeld met lage- of middelhoge bouwblokken. De bestaande 10-hoogbouw met groene binnentuinen vormen een hoeksteen als markering van de stempel aan het park. Het hoogbouwaccent is veelal in noordelijke hoek van de stempel gesitueerd i.v.m. bezonning en ruimte openbaar gebied.
- Noord: Elke buurt heeft een eigen karakter, bestaande uit herkenbare bebouwingsclusters van laagbouw (geel), middelhoogbouw (oranje) en hoogbouw (rood). De hoogbouw is vooral aan de randen van de buurt, bij groenzones te vinden. (zie afbeelding gebouwclusters/typologie)

Groen en voorzieningen:
- Zuid: Buurtvoorzieningen zijn als bijzondere en lage bebouwing aanwezig in de groene voegen tussen de buurten, en in het hart van de “molenwiek”.
- Noord: Parkgroen loopt door tot in de woonbuurten. Voorzieningen of andere bijzondere (lage) bebouwing zijn opgenomen te midden van bebouwing, of aan de randen van de parken.

Wegenstructuur:
- Zuid: sterk orthogonale wegenstructuur.
- Noord: licht gebogen straten. Hierdoor ontstaan restruimten, een ketting van onregelmatig gevormde pleinen, grasveldjes en parken



Opbouw van een typische stempel in Overvecht Zuid

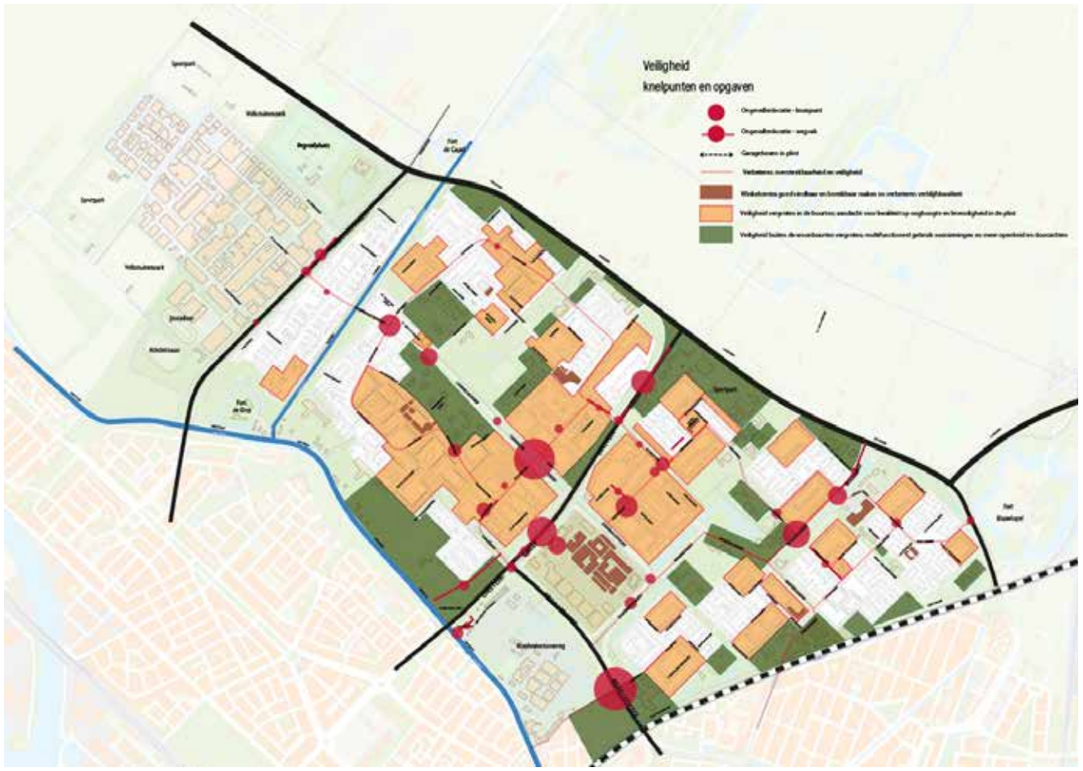
Overvecht 2024

Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken, waar we op kunnen voortborduren. Hieronder worden de belangrijkste kwaliteiten en uitdagingen genoemd:

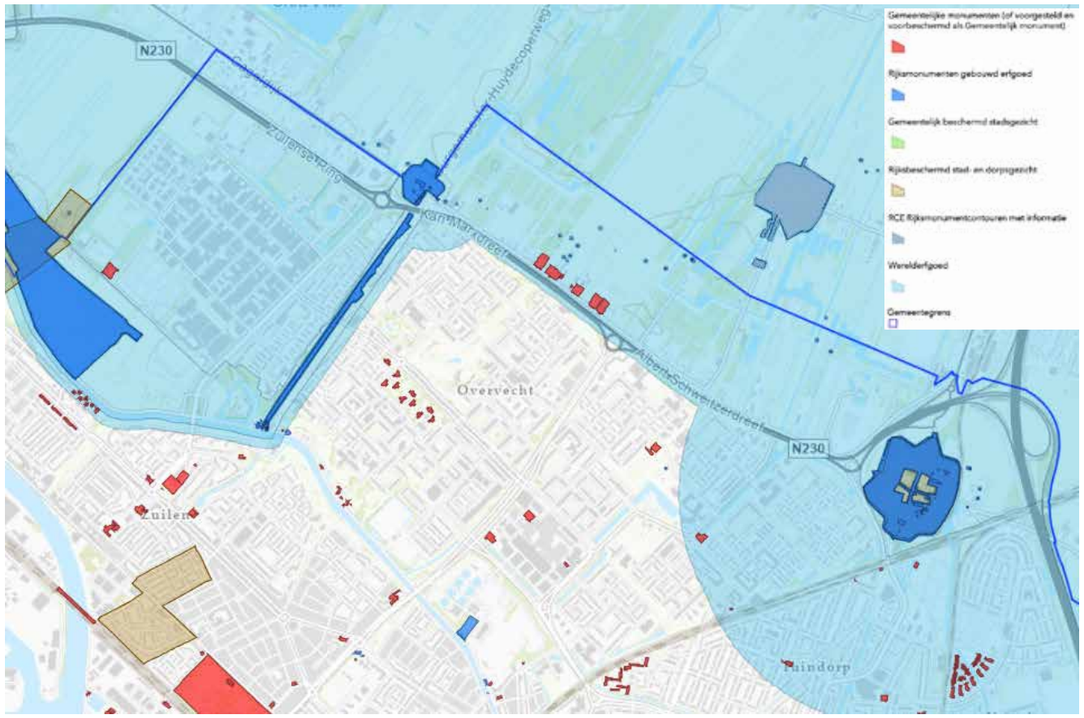
- Het **groen** wordt als belangrijke kwaliteit genoemd. Eén van de groenste wijken van Utrecht. Maar het groene raamwerk is op onderdelen ook verrommeld en versnipperd door bebouwing, verharding en hekwerken. Hierdoor is het groene raamwerk op onderdelen niet goed meer herkenbaar en heeft het minder belevingskwaliteit.
- Het is een kwaliteit dat voor de verschillende buurten het groen, buurtwinkels, speelvoorzieningen en scholen voor iedereen op **loopafstand** liggen. Veel goede voorzieningen, verspreid over de wijk binnen woonbuurten of in het groen, maar niet altijd gekoppeld aan belangrijke routes waardoor ze moeilijk vindbaar of bereikbaar kunnen zijn.
- **Cultuurhistorische elementen** als UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren.
- Positief is de **diversiteit** aan mensen van verschillende afkomst. Een wijk met betrokken bewoners die veel initiatieven ontplooien.
- Knelpunt is de **eenzijdige woningvoorraad**, die bestaat uit portiekflats waarbij er minder ontmoeting plaats vindt dan bij galerijflats. Het merendeel is woningcorporatiebezit is. Relatief veel kwetsbare bewoners. Weinig mogelijkheid voor bewoners die in de wijk wooncarrière willen maken.
- **Goede ligging** aan de Vecht en op korte afstand van de binnenstad en het recreatiegebied het Noorderpark, maar niet goed bereikbaar en verbonden.
- **Fysieke barrières** zoals het spoor, de Vecht, de Noordelijke Randweg en hoofdwegen en (te) ruim gedimensioneerde straten in de wijk zorgen voor slechte oversteekbaarheid en/of verkeersonveilige situaties (door te hard rijden).
- **Sociale vraagstukken** – de leefbaarheidsscore, gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht.
- Ongeveer de helft van de bewoners voelt zich wel eens **onveilig** in de wijk. Veel blinde plinten en garageboxen of achterkanten. Buurten voelen anoniem en niet herkenbaar, gebrek aan oriëntatie of identificatie met de omgeving. Ook op bedrijventerrein Nieuw Overvecht is veiligheid één van de aandachtspunten.
- De grote **contrasten in bouwhoogten** worden niet altijd als aangenaam ervaren. Het ontbreekt op plekken een aangename menselijke maat, door zee van (anonieme) ruimte of verkeersstructuren zoals Franciscusdreef en Einsteindreef met moeilijke oversteekbaarheid.
- Een groot deel van de bewoners ervaart **problematiek** in de openbare ruimte, onprettige plekken of routes. Op veel plekken domineren auto’s het straatbeeld. Het verhelderen van eigenaarschap buitenruimten, en benoemen voor- en achterkanten is daarbij ook een aandachtspunt.

De kaart “Veiligheid, knelpunten en opgaven” is gebaseerd op de kaarten van het concept Omgevingsprogramma Overvecht, waarbij gebruik is gemaakt van het ruimtelijke verkenning Veiligheid De Nijl en participatie.

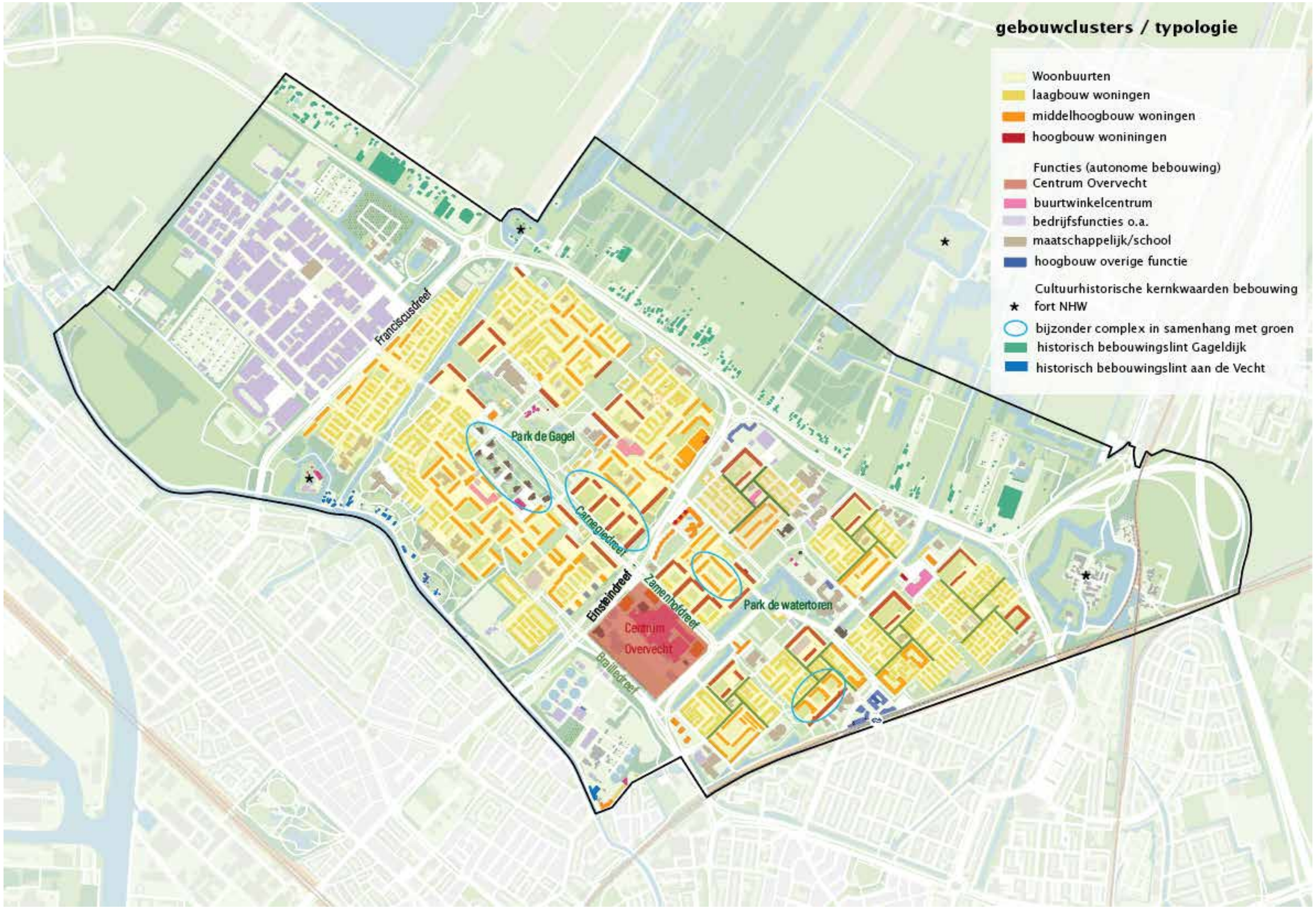
Naast deze verbeterpunten, zetten we in op behouden en versterken wat goed is. We respecteren en versterken de Overvechtse principes. We behouden de stedenbouwkundige opbouw van de wijk in buurten met herkenbare ruimtelijke eenheden (velden in zuid, clusters in noord) en gaan respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. Hieronder gaan we vooral in op de bebouwing.



Veiligheid, knelpunten en opgaven (Omgevingsprogramma)



Monumenten, beschermd stads- en dorpsgezicht en werelderfgoed


gebouwclusters / typologie
Woonbuurten
laagbouw woningen
middelhoogbouw woningen
hoogbouw woninginge
Functies (autonome bebouwing)
Centrum Overvecht
buurtwinkelcentrum
bedrijfsfuncties o.a.
maatschappelijk/school
hoogbouw overige functie
Cultuurhistorische kernkwaarden bebouwing
fort NHW
bijzonder complex in samenhang met groen
historisch bebouwingslint Gageldijk
historisch bebouwingslint aan de Vecht
Franciscusdreef
Park de Gagel
Carnegiedreef
Einsteindreef
Zamenhofdreef
Centrum Overvecht
Brailledreef
Park de watertoren

Ruimte voor groei: principes Overvecht 2024-2040

Behouden wat sterk is, vernieuwen wat nodig
Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Voor een aantal principes geldt echter dat we tegenwoordig andere keuzes maken. Met de verdichtingsopgave zullen bestaande buurten worden verbeterd en nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. We behouden wat sterk is, en vernieuwen waar nodig.
Hieronder benoemen we de oorspronkelijke Overvechtse principes en de omgang ermee in de ontwikkelingen naar 2040 toe.

Van strikte functiescheiding naar meer functiemenging:
In de oorspronkelijke wijkstructuur zijn werk, wonen en voorzieningen gescheiden. Deze structuur blijft deels behouden, maar er komt ook meer functiemening. Op het bedrijventerrein is woningbouw niet mogelijk en de meeste voorzieningen blijven geclusterd in Overvecht Centrum. Aanvullend hierop zetten we in op functiemenging in de wijk: hier is meer ruimte voor lokale bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Zo ontstaat een levendiger, gevarieerder straatbeeld, verkorten de reisafstanden en verbetert de toegankelijkheid van deze functies. De bijzondere bebouwing in de harten van de molenwiek, en aan het groene raamwerk (”groene buurtranden” in de kaart ruimte voor groei) blijven daarvoor goede plekken. Maar er wordt ook ingezet op actieve plinten in de buurten voor werkfuncties en voorzieningen.

Van rationele, anonieme bebouwing naar meer aandacht voor menselijke maat en ogen op straat:
De naoorlogse principes hebben geresulteerd in duidelijke stedelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten met strategisch gepositioneerde laag- en hoogbouw. Hoewel de bestaande woningbouw ook kwaliteiten heeft (ruime betaalbare woningen, goede plattegronden, kleine en grotere woningen in één gebouw), wordt veel van deze bebouwing tegenwoordig niet meer als kwalitatief gezien. Bij de hoogbouwflats is dit onder andere vanwege de anonieme opgang naar de woning, de gesloten plinten op maaiveld en de schaal van de bebouwing. Het woningaanbod is monotoon. En ook het grote contrast in hoogte en maat ten opzichte van de laagbouw wordt als niet kwalitatief gezien. In de nieuwbouw hanteren we daarom andere ontwerpprincipes voor een diverser woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, en ogen op straat, stappen we over op gebouwde parkeervoorzieningen en introduceren we nieuwe bouwhoogten.

Van ruim baan voor de auto’s naar ruim baan voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer:
In de oorspronkelijke structuur van Overvecht geldt de auto als het primaire vervoersmiddel, met brede wegprofielen en grote parkeervelden. Als gevolg van de verdichting, toenemende aandacht voor veiligheid, klimaatadaptatie, gezondheid en kwaliteit van de buitenruimte, is dit niet langer houdbaar.

Naar de toekomst toe kiezen we voor een focus op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De wijk blijft bereikbaar met de auto, maar de ruimte voor rijdende en stilstaande auto’s wordt fors verminderd.Wegprofielen versmallen en vergroenen we, en krijgen een veilige en klimaatadaptieve inrichting.

Versterken herkenbare buurten in het groen:
Overvecht bestaat uit meerdere buurten die van elkaar worden gescheiden door een verbonden groen netwerk. De omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van deze groenstructuur. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor blijft de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Waar bebouwing of infrastructuur de groenstructuur blokkeert, zoeken we naar mogelijkheden voor herinrichting. We verbeteren de relatie tussen de parken en de buurten. Per afzonderlijke buurt streven we naar het inzetten van ruimtelijke middelen voor samenhang en eigen herkenbare buurtidentiteit. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as als groene promenade en het stedelijk wijkhart in het midden.

Wijkgedachte, bouwen aan gemeenschappen:
De oorspronkelijke wijkgedachte richt zich op het realiseren van een goede binding met de wijk en haar bewoners, door de dagelijkse voorzieningen in de nabijheid van de woning te realiseren. Deze ambitie past bij een 10 minuten fietsstad en blijft naar de toekomst toe leidend. De omgevingsvisie zet in op het verbeteren van het voorzieningen- en sportaanbod en het realiseren van werkplekken in de wijk.

Voor goede binding met de wijk, de buurt en met elkaar is het bouwen aan gemeenschappen een belangrijk aspect. We onderzoeken nieuwe woonvormen zoals wooncoöperaties waarbij gemeenschapsvorming wordt gestimuleerd. De experimentele flats zijn daarbij een goed voorbeeld.

Bij ontwikkelingen stimuleren we meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten (zowel binnen als buiten). Bij gestapelde bouw is het aantal adressen per entree, galerij of corridor beperkt, zodat je elkaar leert (her)kennen. De vormgeving van de begane grond en de overgangen openbaar-privé dragen bij aan verbinding met de directe omgeving. Routes en plekken in de leefomgeving stimuleren ontmoeten, nieuwe woonbuurten zijn daarom zoveel mogelijk autovrij. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor.

Licht, lucht en ruimte, gezonde toekomstbestendige leefomgeving:
Het verbeteren van de gezondheid door licht, lucht en ruimte te bieden in het ruimtelijk ontwerp blijft ook naar de toekomst leidend. Naast een open verkaveling en ontwerpen op de zon, worden ook andere middelen ingezet om dit te bereiken. Zoals goede fiets- en wandelroutes en een verbeterd Openbaar Vervoer-systeem. Maar ook het principe ‘groen tenzij’, het terugbrengen van het autoverkeer en het realiseren van gemengde wijken met een hoge dichtheid nabij HOV-halten. Op deze manier behouden we en versterken we zoveel mogelijk groen (bijvoorbeeld autovrije parken en klimaatadaptieve buurten). In de nieuwe gebouwen kiezen we in de materialisering voor een warme uitstraling gebruik makend van natuurlijke materialen.

Aanpakken sociale veiligheid, leefbaarheid en herkenbaarheid, helder eigenaarschap:
Met de transitieopgave pakken we de plekken aan waar een opgave ligt voor het vergroten van sociale veiligheid, leefbaarheid en welbevinden. We verbeteren de woonkwaliteit en de mix aan woningtypen. We streven naar veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voorzieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.



Vertaling van de originele ruimtelijke principes naar de aanpassingen in 2040

04

Onderbouwing groen en profielen

Introductie



Park de Gagel



Een groene oase

Overvecht wordt omringd door grootschalige landschappen zoals; het Noorderpark, de Vecht en de gebieden van de Nieuwe Hollandse waterlinie. De wijk heeft de potentie om een verbindende schakel te zijn tussen deze landschappen. Twee stadsparken spelen een belangrijke rol als verbinders: Park de Watertoren en Park de Gagel. Door de kwaliteit en het gebruik van de belangrijkste parken en groenstructuren te verbeteren, zal Overvecht ook in de toekomst een groene oase blijven. Hierin is ruimte voor voldoende voetgangers- en fietsroutes, ecologische verbindingen en een geïntegreerd recreatief en historisch programma van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Identiteit

De bestaande groenstructuur in Overvecht heeft veel kwaliteit en verschillende identiteiten die versterkt en aangevuld zullen worden. Een kwaliteitsimpuls in de beleving en identiteit van het groen maakt de verblijfsplekken aantrekkelijker. Daarnaast is het verbeteren van het gebruik van de openbare ruimte en de groenstructuur belangrijk. Wanneer er meer bewoners in Overvecht komen wonen is het noodzakelijk om de openbare ruimte diverser te maken. Het toevoegen van functies en het strategisch programmeren van de buitenruimte kan hier aan bijdragen. Door het toevoegen van nieuwe verbindingen wordt het gebied groen, toegankelijker en beter zichtbaar. Bewoners krijgen groene plekken op loopafstand, verschillend in gebruik. Het creëren van een duidelijke route en veilige oversteekplaatsen zorgt ervoor dat iedereen gemakkelijk toegang heeft tot groen.

Klimaatadaptiviteit en biodiversiteit

Overvecht biedt voldoende mogelijkheden voor infiltratie. Het verbinden van groen en waterafvoer in groengebieden vindt plaats in een klimaatadaptieve buitenruimtes. We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit zorgt ook voor en betere beleving. Het vergroenen van de openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.

Gezonde groene stad



Groenstructuur

Het groene raamwerk van Overvecht is gebaseerd en opgebouwd uit vijf herkenbare groentypologieën binnen Utrecht. Elke groentypologie sluit aan bij een andere schaal binnen Overvecht en Utrecht:

1. Groen om de stad
2. Vechtscheg
3. Stadsparken
4. Groenblauwe verbindingen
   a. Landschappelijke verbindingen
   b. Parkways
   c. Stadspromenade
5. Groene buurten
   a. Wijk- en buurtgroen
   b. Groene voegen en groene ommetjes
   c. Molenwiek en speelstraten
   d. Groene verblijfsplekken

Groen raamwerk



Legenda:

- Noorderpark/Polderlandschap
- Vechtscheg
- Park de Gagel, Park de Watertoren, Vechtzoompark
- Klopvaart, NRU, Spoorzoompark
- Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef
- Carnegiedreef, Zamenhofdreef
- Groene voegen en groene ommetjes
- Woonstraten, Woonerfen en plantsoenen
- Molenwiek en speelstraten
- Groene verblijfsplekken
- Waterstructuur
- Groene buurtranden
- Ontwikkeling raakt hoofdgroenstructuur
- Robuuste groene verbindingen versterken
- Doorlopende groenstructuur langs NRU
- Verbindingen voor dieren tussen Vecht en Noorderpark
- Uitzicht op het landschap
- Cultuurhistorisch groen erfgoed
- Nieuwe Hollandse Waterlinie (hoofdweerstandslijn)
- Station Utrecht Overvecht

De Groene Schaalsprong

In 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld door de raad. De Groene Schaalsprong is één van de hoofdopgave hierin. Vooral omdat we willen dat de stad in balans groeit en de bewoners net zoveel groen per persoon houden hebben als nu. Het gaat daarbij zowel om het toevoegen van 440 ha groen in de stad en 250 ha om de stad, indien binnen de stad 60.000 woningen worden gebouwd, als ook om het toevoegen van groen op de verschillende schaalniveaus. Een bewoner heeft groen nodig in zijn of haar straat en buurt, wil langs een groene route lopen of fietsen naar een park, heeft de parken nodig om te sporten, te ontspannen en anderen te ontmoeten en heeft aan de rand van en buiten de stad groen- en recreatiegebieden nodig. Op al deze schaalniveaus voeren we projecten uit. Daarnaast doen we mee met projecten om gemeentebreed bomen toe te voegen. En we werken aan het vergroten van de biodiversiteit. met meer biodiversiteit en ecologische kwaliteit.

Groen om de stad: Noorderpark, polderlandschap




1


2


5


3


4

1,3: Noorderpark. 2,4,5: referentiebeelden

Noorderpark

Aan de rand van Utrecht Overvecht ligt een bijzonder natuur- en recreatiegebied dat in 2021 als Unesco Werelderfgoed is benoemd: Noorderpark Ruigenhoek. Stad en landschap zijn hier met elkaar vervlochten. Dit gebied vervult met een mix van recreatie, sport, natuurbeleving en water een belangrijke rol als groen om de stad voor Overvecht en Utrecht. Voor de gemeente ligt hier een opgave om 22 hectare nieuw stedelijk groen te realiseren. Het gebied kenmerkt zich door een lineair slagenlandschap met de Gageldijk als herkenbare basisstructuur voor de veenontginning. Dit karakteristieke landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met Forten, schootsvelden en watergangen blijft behouden. Het gebied heeft twee sferen aan weerszijden van de St. Anthoniedijk naar fort Ruigenhoek. Het deel in de Gagelpolder is bebost en heeft een rustig en besloten karakter. De nadruk ligt hier op natuurbeleving, wandelen, fietsen en skaten. Het deel in de Ruigenhoekse polder is meer open en waterrijk met lintbebouwing, open zicht en heeft een actief gebruik met stedelijke voorzieningen. Het uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het verbeteren, versterken en beschermen van de bestaande hoge waarde van grote biodiversiteit. Vanwege de bijzondere landschappelijke kwaliteiten en de titel Unesco werelderfgoed zal het gebied verder ontwikkeld worden volgens de Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen van de Provincie Utrecht.

Uitgangspunten Noorderpark

- Gebruik landschapseigen elementen (zoals, beplanting, ontginningsstructuren, polderlandschap, etc.) bij de ontwikkelingen in het gebied.
- Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied. Maak gebruik van het versterken en/of completeren van (bestaande) ecosystemen (Natuurnetwerk Nederland).
- Behoud en versterk het bestaande contrast tussen open en besloten plekken in het gebied. Bescherm hierin de bestaande vista's en zichtlijnen vanaf de Gageldijk.
- De Gageldijk versterken als herkenbare lineaire landschapsstructuur (bomenlijn) en belangrijke ecologische en recreatieve verbinding.
- Verbeteren van de verbindingen en routes tussen de verschillende parkonderdelen.
- De verschillende forten beter verbinden met elkaar en het gebied van de Nieuwe Hollandse waterlinie en de Vechtscheg. Maak hierbij zoveel mogelijke gebruik van ongelijkvloerse langzaamverkeerverbindingen en routes. En versterk bestaande verbindingen zoals via de Gageldijk en Klopdijk of de bereikbaarheid van Fort Ruigenhoek via de Sint Anthoniedijk.
- Nieuwe functies worden ingepast op een landschappelijk passende manier.
- Nieuwe functies hebben een beperkte (minimale) verkeersaantrekkende werking op de Gageldijk. Hierbij worden maatregelen genomen om sluipverkeer zoveel mogelijk tegen te gaan.
- Het Noorderpark is een zoekgebied voor meer recreatief programma (zoals; zwemwater, stadslandbouw), duurzame energieopwekking, watercompensatie, sportvelden en/of volkstuinen.
- Het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen zodat de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten versterkt worden.
- Barrièrewerking van de NRU verminderen.

Vechtscheg




1


2


5


3


4

2,4: Vechtscheg. 1,3,5: referentiebeelden

Vechtscheg

De Vechtscheg is een landschappelijke structuur met betekenis voor de stad en de regio op het vlak van ecologie en recreatie: stad aan de rivier. Het gebied wordt gevormd door de Vechtdijk met lagergelegen karakteristieke (waardevolle) lintbebouwing op grote groene percelen. Deze elementen blijven behouden en worden waar nodig versterkt. Het gebied achter het dijklichaam bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardvolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied. De Vechtscheg is een veelgebruikte recreatieve schakel tussen het centrum van Utrecht en het landschappelijke buitengebied voor zowel voor wandelaars en fietsers als voor recreatie op het water. Door het toevoegen van nieuwe voetgangers- en fietsverbindingen in Overvecht zal het verkeer op de dijk verminderen en wordt de verbinding tussen de binnenstad en het groen om de stad voor langzaamverkeer versterkt.

Natuurgebied Zuilen

Binnen de Vechtscheg ligt natuurgebied Zuilen. De raad heeft op 26 september 2024 ingestemd met het startdocument Natuurgebied Zuilen en de ambitie om Natuurgebied Zuilen te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie.

Vechtzoompark

Het Vechtzoompark is ontworpen als intermediair tussen de historische Vechtdijk en de nieuwe bebouwing van Overvecht. Oorspronkelijk was er veel programma in het park, maar de laatste jaren is het getransformeerd naar een rustig park met veel natuurwaarde. Het concept voor het Vechtzoompark is niet een stadspark zoals Park de Gagel of Park de Watertoren. Het park biedt juist activiteiten en een aantrekkelijke plek voor de bewoners van Zuilen. Het park is dichter beplant met bomen dan de andere parken, het heeft een rustigere karakter en er wordt ingezet op de ecologische kwaliteiten van de plek.

Uitgangspunten Vechtscheg

- Verbinden en versterken van een continue groenstructuur die de singel van Utrecht verbindt met het buitengebied.
- Verbeteren van de relatie met, en het beleefbaar maken van het water. Dit kan door een andere en meer toegankelijke kadeinrichting met meer open zicht op de Vecht.
- Verbeter de verbinding tussen het Vechtzoompark en de parkstrook nabij Zuilen door het Vechtzoompark te vergroten en nieuwe (langzaamverkeers-) verbindingen over de Vecht te realiseren.
- Doorontwikkeling van het Vechtzoompark met een herkenbare parkinrichting en een impuls in het verbeteren van de gebruiks- en beleefwaarde. Dit kan door; het verbeteren van de toegangen tot het park, het herstellen van de ruimtelijkheid en zichtassen van het park en het verbeteren van een doorlopende parallelle route voor voetgangers aan de Vecht. Daarnaast zal het toevoegen van meer gedifferentieerde beplanting zorgen voor nog meer ecologische waarde van het park.
- Realiseren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen Overvecht en de Vechtzoom.
- Natuurgebied Zuilen; doelstellingen voor de ontwikkeling van dit natuurgebied zijn in een apart gebiedsproces uitgewerkt.

Stadsparken: Park de Gagel




1


2




3


5

4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Park de Gagel

Park de Gagel is het grootste landschapspark van Overvecht Noord, waarin een groot aantal recreatieve en intensief gebruikte voorzieningen een plek heeft gevonden. De niveauverschillen en de beplanting geven het park een besloten karakter. Het park krijgt veilige parkranden met doorkijken en overzichtelijke parkentrees. De randen zullen bestaan uit een dichtere boomstructuur met onderbegroeiing en de binnenzijde van het park bestaat uit het grote veld en glooiende grasheuvels met boomgroepen met her en der onderbegroeiing. Waar mogelijk wordt de relatie tussen begane grond van bestaande en nieuwe woningen en park versterkt door ogen op het park te maken en (waar mogelijk) de begane grond te transformeren of herprogrammeren. De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze aan het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt. Doordat de Carnegiedreef in de toekomst geen verkeersas meer is kan het park aan weerszijden van de Carnegiedreef meer een geheel worden, rekening houdend met de intiemere setting van de directe woonomgeving van de appartementengebouwen in het groen. Dit kan met name door nieuwe langzaamverkeersverbindingen te realiseren en de strakke laan om te vormen in een meer parkachtige sfeer met boomgroepen en gras. Op deze manier reikt de sfeer van het park tot aan de Amazonedreef en komen voorzieningen zoals de Stefanuskerk of winkelcentrum De Klop direct aan het park te liggen.

Uitloper Park de Gagel

De uitlopers van Park de Gagel hebben geen strakke begrenzing. Het parkgebied gaat vanzelfsprekend over in het groen van de aangrenzende buurten. De slingerende padenstructuur van het bestaande park wordt doorgezet en beter verbonden met de omgeving. Tussen de wooncluster worden openingen gemaakt voor doorgaande routes voor langzaam verkeer. Park de Gagel is rijk aan wijkvoorzieningen. Uitbreiding van deze voorzieningen in de uitlopers draagt bij aan het gebruik van de parkruimte.

Uitgangspunten Park de Gagel

- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Barrière van de Carnegiedreef opheffen en een betere verbinding maken met het zuidelijke deel van het park, met respect voor bestaande bebouwing.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Het parkgroen dringt door tot in de aangrenzende buurten.
- Voldoende sociale veiligheid met meer ogen op het park.
- Vloeiende vormgeving van paden, behoud en versterken van het parkreliëf en een intiem karakter. Behoud de heuvel met kunstwerk als ruimtelijk herkenningspunt.
- Bestaande allure en aantrekkingskracht als stadspark behouden en versterken door te investeren in bestaande voorzieningen.
- Bebouwing staat met de voeten in het park met levendige voorkanten aan het park (binnen het bouwvolume zonder zichtbeperkende erfascheiding) vóór voldoende sociale veiligheid.
- Goede robuuste ecologische en recreatieve verbindingen tussen de Vecht en het Gagelbos.

Stadsparken: Park de Watertoren




1


2


6


3


5


4

1,2,3,4,5,6: referentiebeelden

Park de Watertoren

Dit park is het groene hart van de Overvecht Zuid met de watertoren als beeldbepalend element en herkenningspunt. Het water is, naast groenbeleving, ecologie en cultuurhistorie, dé identiteitsdrager van het park en geeft het park een open karakter. Daarnaast wordt het park ook intensief gebruikt voor het beoefenen sport, avontuurlijke spelen, wandelen en recreatie. Het beleefbaar en zichtbaar maken van het water, om langs te wandelen of te verblijven, versterkt de gebruikswaarde van het park. Langs de singels loopt de belangrijkste verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen stad en Noorderpark. In de toekomst is er geen doorgaand autoverkeer meer in het park. Hierdoor kunnen de gefragmenteerde parkdelen één geheel worden. De bomenlanen die nu de verkeersfuncties begeleiden en het gevoel van kamers versterken kunnen op termijn omgevormd worden in een lossere open beplanting die meer aansluit bij het open karakter van het park. Vanwege de singel met bijbehorende ecologische oevers is het park bovendien een belangrijk onderdeel van de ecologische verbindingsroute tussen de Vecht en het Noorderpark/Fort Blauwkapel. Waar mogelijk krijgen de resterende oevers ook een natuurlijke oever rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken van het ontwerp (De singelstructuur met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht -Zuid). Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Hiermee kan tevens de waterbergingsruimte, de kwaliteit van het oppervlaktewater en de biodiversiteit vergroot worden. De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht. Verhelder en versterk de parkranden door de relatie tussen de gebouwen en park te verbeteren met actieve gevels, duidelijke overgangszone en ogen op het park te creëren. Programmatisch biedt het park voldoende kansen voor meer water, zwemmen, sport, spelen en verblijven. Een zwemkiosk of parkcafé draagt bij aan het activeren en verbeteren van het gebruik van park de Watertoren. Door het park toegankelijker te maken is het de bedoeling dat bewoners meer tijd in het park doorbrengen.

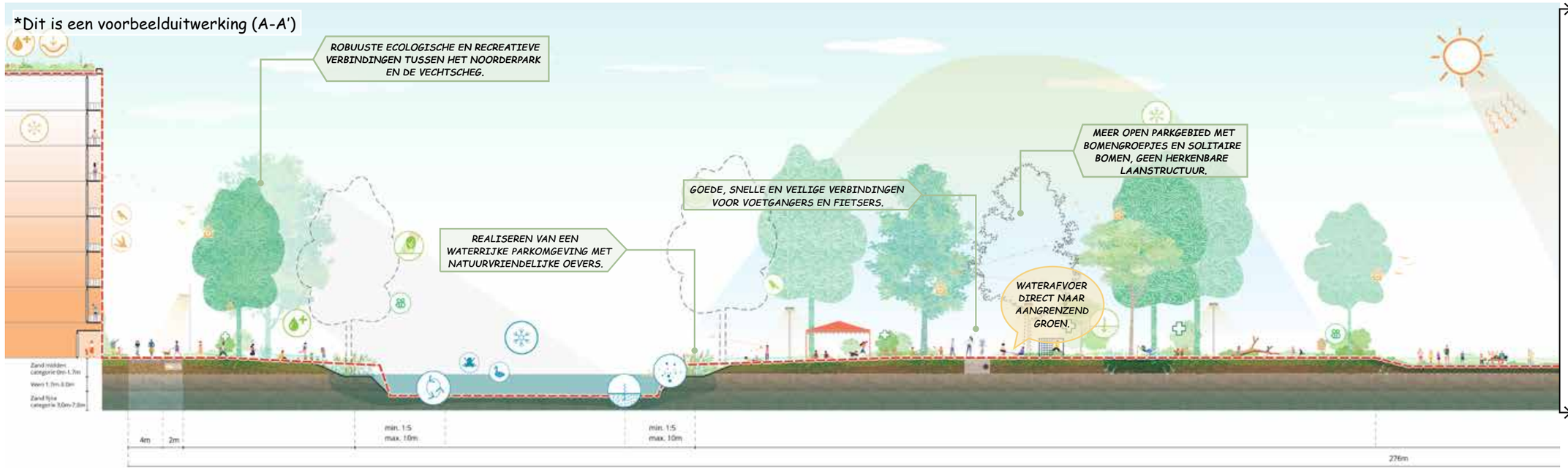
Uitloper Park de Watertoren

De uitlopers van dit park behouden een waterrijk karakter met een herkenbare lineaire structuur. Waterbeleving en ruimte voor water, natte natuur en spelen staan centraal in de uitlopers van dit park. De bestaande kern van het park wordt opgerekt door de vergroting van de parkruimte richting het Noorderpark.

Uitgangspunten Park de Watertoren

- Meer allure en aantrekkingskracht als stadspark door duidelijke uitstraling en een bijzondere trekker die passen bij het karakter van het park.
- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Geen autoverkeer in het park en een busbaan aan de rand van het park.
- Open parkuitstraling met een contrast tussen strak en los in het groen met een afwisseling van solitaire bomen en boomgroepjes (i.p.v. parkkamers gescheiden door lanen) met ecologisch waardevolle natte natuur.
- Herkenbare singelstructuur met de Watertoren als beeldbepalend element.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Goede langzaamverkeersverbinding tussen station en Overvecht noord en tussen Vecht en fort de Bilt via Watertoren en Anthoniedijk.
- Robuuste ecologische en recreatieve verbindingen met Noorderpark en Vechtscheg.
- Bebouwing met levendige voorkanten aan het park vóór goede sociale controle.
- Ruimte voor functies en programmering van de grotere groenruimtes.
- Maak natuurvriendelijke oevers en realiseer nieuwe leefgebieden voor verschillende planten en dieren en verbind bestaande ecosystemen met elkaar.
- Maak, waar mogelijk, bruggen in plaats van duikers. Het verwijderen van duikers, ter vervanging door oppervlaktewater, is een algemene wens van het waterschap en de gemeente Utrecht.
- Duidelijke overgangszone tussen privé en park.

Park (Park de Watertoren*)





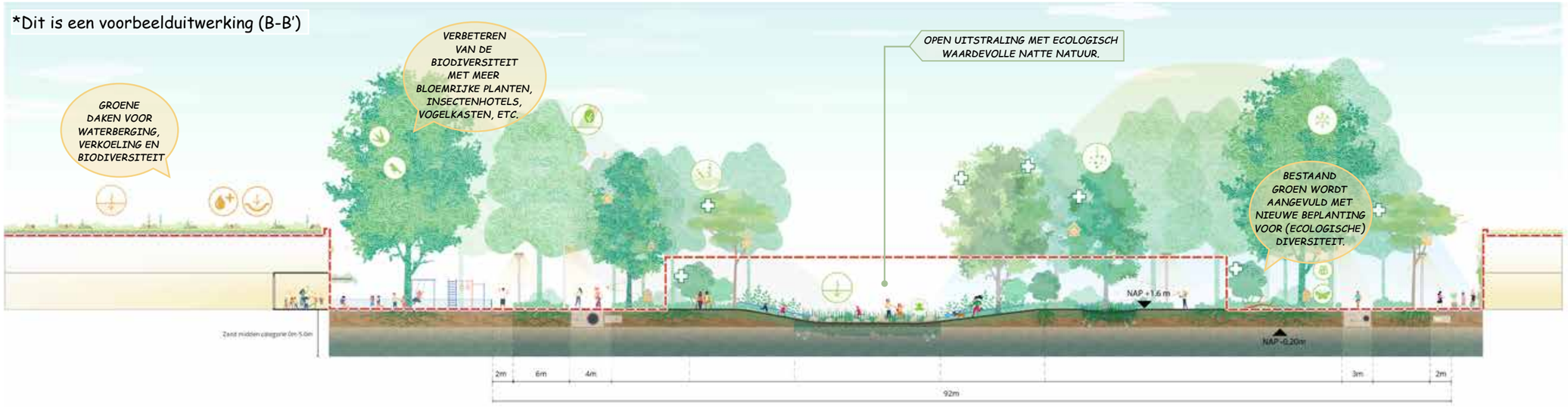
Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



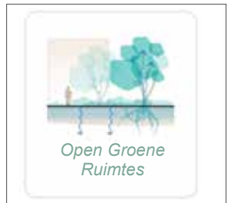




Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:

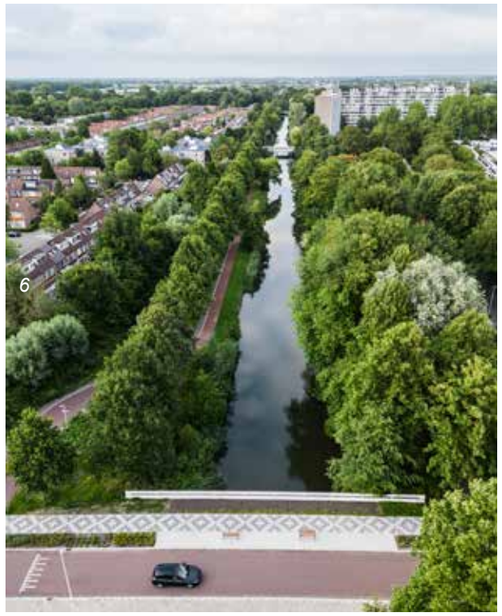




Groenblauwe verbindingen: Landschappelijke verbindingen




1


6

1: Kromme Rijn. 2: Klopvaart

Klopvaart

De Klopvaart vervult een belangrijke cultuurhistorische, recreatieve en ecologische functie (voormalig provinciale ecologische hoofdstructuur en rijksmonument) binnen Overvecht. Het voormalige inundatiekanaal en onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een veelgebruikte route voor voetgangers en fietsers. De combinatie van water en groen, de groene oevers met afwisselend dichtbegroeide taluds heeft een bijdrage aan de ecologische waarde wat het gebied een waardevolle schakel maakt in de ecologische hoofdstructuur.
De Klopvaart is met name kansrijk in het versterken van het gebied als ecologische verbindingszone. Daarnaast biedt het gebied ook mogelijkheden om te gebruiken als ontmoetingsplek en als verbindingszone (wandelen, fietsen en kanoën) voor recreanten en bewoners. De ambitie bestaat om de Klopvaart bevaarbaar te maken voor kano's ed. Hiervoor is extra oppervlaktewater nodig in de polder van Achttienhoven (AGV/Waternet waterschap). Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano's wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit.
De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.

Uitgangspunten Klopvaart

- Behouden en versterken van de ecologische en cultuurhistorische structuur.
- Een zichtbaar contrast tussen een lineair structuur aan de noordzijde (fietspad) en meer informele structuur aan de zuidzijde (parkzijde) van het water.
- Behouden van de Klopvaart als herkenbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Verbeteren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Klopvaart, de Vecht en Fort de Gagel (Gagelbos) voor langzaamverkeer, kano's, mens en dier.

Spoorzoompark

Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. dat momenteel de continuïteit van de groene zone en de verbinding voor voetgangers en fietsers onderbreekt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden.
De groenidentiteit en sfeer wordt gekenmerkt door natte en droge begroeiing, knotwilgen, hooiland en solitaire bomen afgewisseld met bomengroepjes en boomgaarden. Voor de buurten grenzend aan dit gebied zijn er kansen voor versterking van de zoom door een verbetering van de identiteit en continuïteit van het gebied. Elke buurt langs de zoom kan naar het spoor toe zijn eigen front maken met duidelijke voorkanten, adressen en geprogrammeerde plinten met een sterke relatie met het park.

Uitgangspunten Spoorzoompark

- Recreatieve en ecologische verbindingen verbeteren tussen de Vecht en Fort Blauwkapel (Knelpunten Brailledreef, Stationsgebied en Eykmanlaan).
- Koester de hoge (gebruiks- en cultuurhistorische) waarde van het deel bij de school (waar groene voeg en park bij elkaar komen met pierenbadje).
- Groensfeer van droge en natte ruigte van het noordelijke deel doortrekken naar het zuidelijke deel.
- Versterken bestaande ecologie. In de watergang aan de zuidkant leeft de bittervoorn. In het park zijn poelen aangelegd welke druk worden bezocht door kikkers, padden, salamanders en libellen. De sloot langs het spoor wordt door kwel gevoed.
- Open uitstraling met boomkamers waarin losse bomen/boomgroepen staan.
- Recreatieve route met karakteristieke knotwilgenlaan als continue element.
- Bebouwing met voorkanten aan het park.
- Verbeteren en vergroenen stationsomgeving en versterken van lokale buurtfuncties (speeltuin, pierenbadje, ...).

Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Aan de noordrand van Overvecht ligt tussen de wijk en de Gageldijk een brede groenzone en de Noordelijke Randweg Utrecht. In deze zone liggen onder andere het Shanghaipark, het parkje bij de Zambesidreef en het parkje bij de Dommeringdreef. De parkstrook wordt als rand van de wijk vormgegeven met het karakter van bos(rand) met een goede doorgaande langzaamverkeersroute, ook richting het bedrijventerrein. De randweg maakt hier onderdeel van uit met een ligging in een groene setting. Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede routes en meer groen te realiseren. De barrière van de Noordelijke Randweg Utrecht verminderen we door nieuwe verbindingen en goede zichtrelaties naar het landschap.

Uitgangspunten Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

- Landschappelijke identiteit van bos en bosrand (op droge gronden).
- Gemiddelde breedte van 20 tot 30 meter groen tussen de bebouwingsrand van Overvecht en de randweg met uitzonderingen tot een minimale breedte van 10 meter groen.
- Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede langzaamverkeer routes en meer groen te realiseren.
- Behoud en verbeter de verschillende parkruimtes in de groenzone naast de randweg. Ze zijn waardevol voor buurtbewoners die er gebruik van maken en elkaar ontmoeten (Shanghaipark, Park in Zuid).
- Verbeteren (en toevoegen) van directe langzaamverkeerverbindingen om de barrièrewerking van de Noordelijke Randweg te verminderen. De verbindingen sluiten naadloos aan op het bestaande voetgangers- en fietsnetwerk in de wijk.

Parkways: Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Franciscusdreef

De Franciscusdreef heeft een kenmerkend laanprofiel met drie volwassen bomenrijen, galerijflats aan de zuidkant en bedrijven aan de noordzijde. De opgave voor de Franciscusdreef is een actieve, prettige straat realiseren, de oversteekbaarheid verbeteren en de groenbeleving versterken. Minder straatparkeren biedt meer ruimte voor de voetganger, fietser en voor een betere oversteekbaarheid. Hierdoor is het mogelijk om representatieve voorkanten aan de straat te realiseren met een actieve begane grond (plint). Door het aantal rijbanen en uitvoegstroken te combineren (naar 2x1 rijbaan) ontstaat er ruimte voor groen, bomen, beplanting en mogelijk een extra bomenrij aan de noordzijde van het straatprofiel. Hierdoor wordt richting gegeven aan de ecologische ambitie van de gemeente en krijgt het profiel een stevig laanprofiel.

Uitgangspunten Franciscusdreef

- Groene lommerrijke stadslaan met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen/Vechtscheg en het Noorderpark.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers over de hele lengte.
- Verminderen van het aantal rijbanen van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbanen.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid dmv een langzaamverkeersverbinding tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen.
- Realiseren van representatieve voorkanten aan de straat met adressen en een actieve begane grond (plint).

Einsteindreef

De Einsteindreef is een belangrijke stadsentree van Utrecht. Deze parkway heeft een ruim opgezet profiel met brede groene zones en volwassen bomen. De Einsteindreefvormt hij een belangrijke ecologische en recreatieve schakel tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.Verbeter het parkachtig karakter met meer wandelpaden, ecologische zones, zitplekken en verblijfsruimtes. Versterk daarnaast het gebied met nieuwe bomen en beplanting om een groene lommerrijke parkway te realiseren.Het groen wordt opgeschoond en toegankelijker gemaakt wat de sociale veiligheid, gebruikswaarde en de identiteit van de weg als ‘entree tot de stad’ verbetert. De barrièrewerking kan worden weggenomen door het aantal rijbanen te verminderen of te bundelen. Dit is het meest kansrijk bij Overvecht Centrum zodat er een bijzondere ruimte ontstaat; een plek die het centrum markeert. En door voorkanten met voorzieningen in de plint van de (nieuwe) bebouwing ontstaat er een betere hechting tussen de Einsteindreef en aangrenzende buurten.

Uitgangspunten Einsteindreef

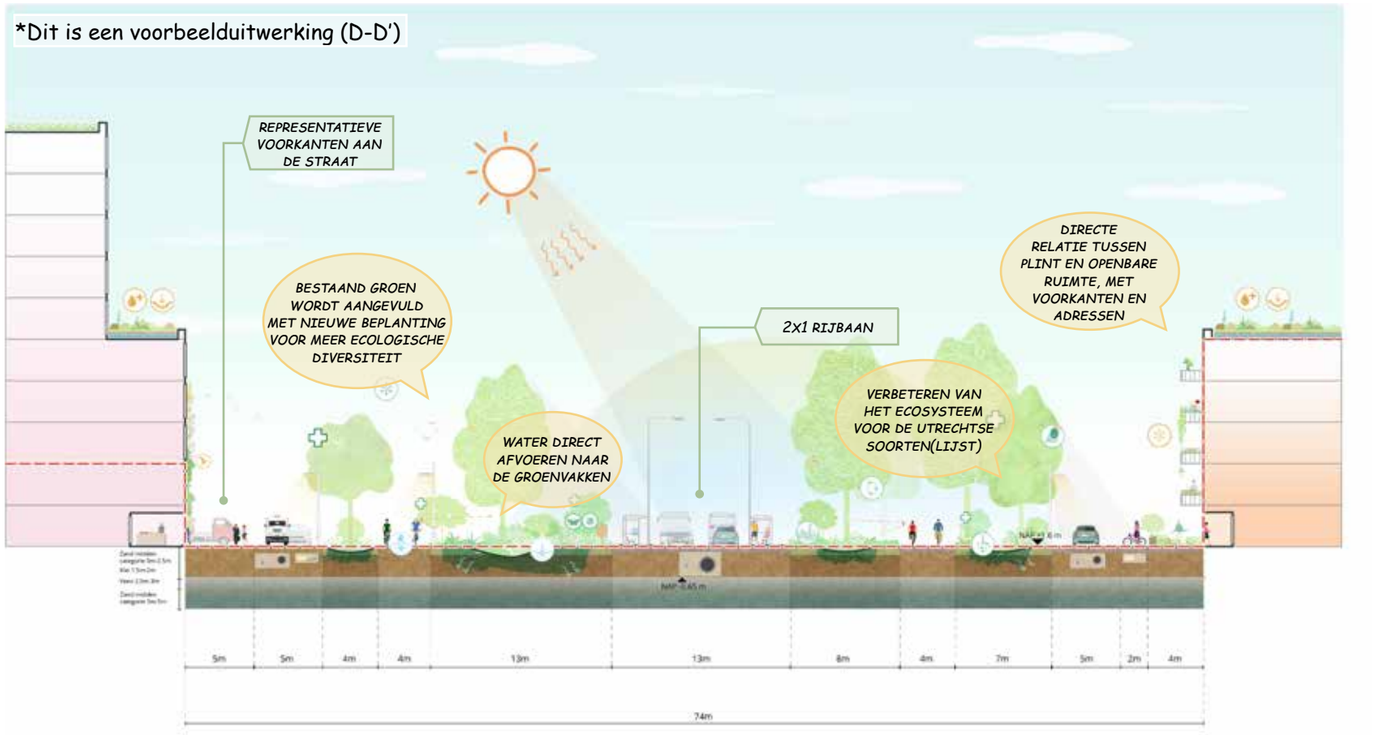
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers door het terugbrengen van het aantal rijbanen naar (bij voorkeur)
- 2x1 rijbanen, over de gehele lengte van de Einsteindreef.
- Middenberm zodat goed overgestoken kan worden. Restruimte benutten voor nieuw levendig stadspark voor onder andere de vele bewoners van Overvecht Centrum. Bebouwing in plinten en met benodigde voorkanten.
- Meerdere oversteekbewegingen die aansluiten op routes beide zijden wegen ter voorkoming van olifantenpaadjes.
- Programmering zoals horeca wordt nader onderzocht. Dit kan ten goede komen aan de levendigheid en ogen op straat.
- Verwijderen of bundelen van de rijbanen van de Einsteindreef biedt ruimte om aan een continue groene verbinding te behouden tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.
- Groene lommerrijke parkway met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen, Vechtscheg en het Noorderpark aan de noordzijde van het wegprofiel.
- Stad zichtbaar maken.

Parkway (Einsteindreef*)



! *Aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Parkway (Franciscusdreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:





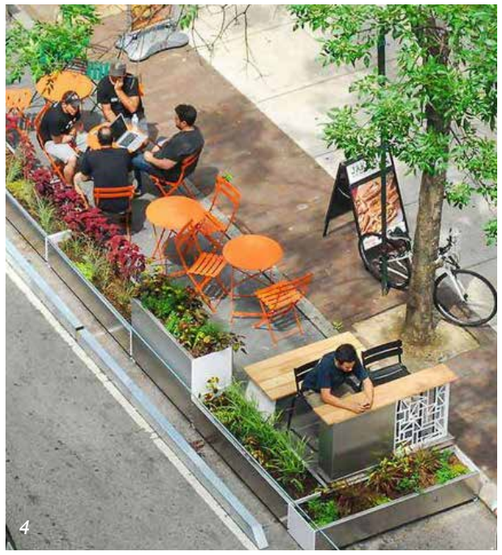


Stadspromenade als onderdeel van de Centrale as: Carnegiedreef, Zamenhofdreef




1


2


4


3

1,2,3,4: referentiebeelden

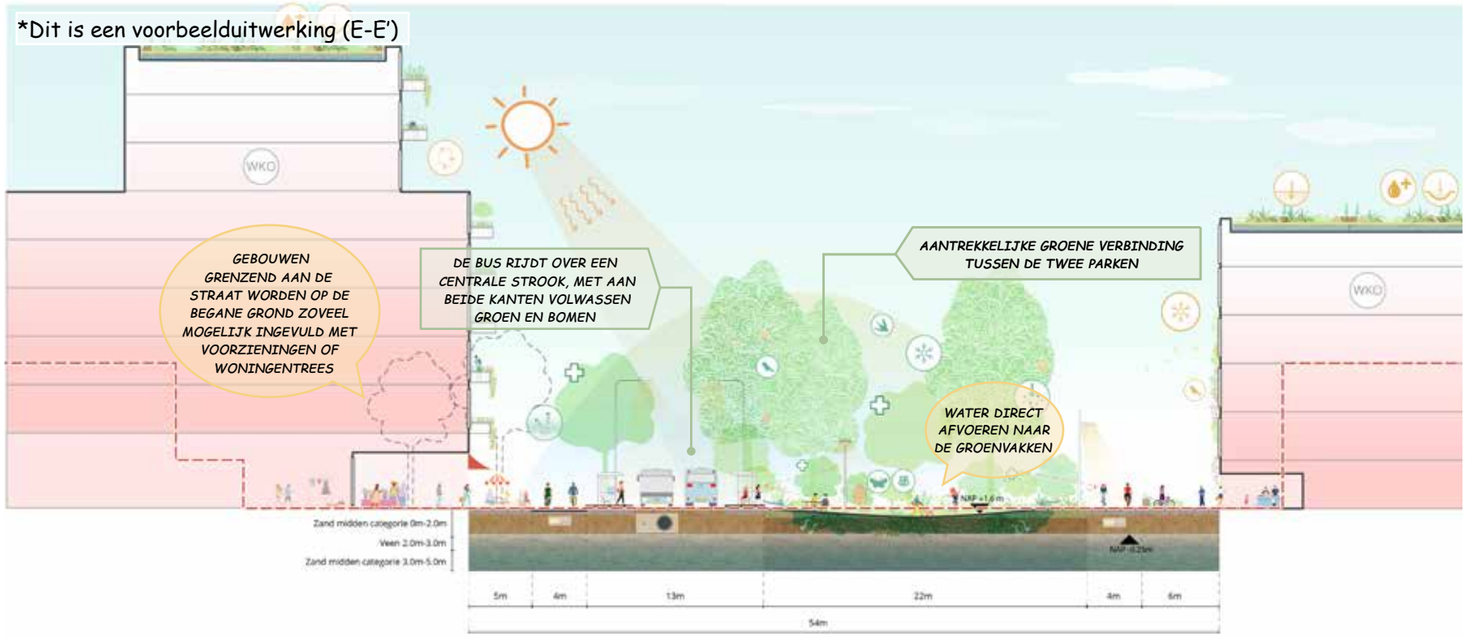
Carnegiedreef en Zamenhofdreef

De Stadspromenade (Carnegiedreef en Zamenhofdreef) is onderdeel van de Centrale as en verbindt de parken, het wijkcentrum en Overvecht Noord en Zuid met elkaar. Met de inpassing van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer route transformeren de twee dreven in een autovrije groene stadspromenade met meer ruimte voor de voetganger, fietser, groen en verblijfskwaliteit. De stadspromenade heeft twee verschillende gezichten; een actieve zuidwestzijde met voorzieningen en een rustige oostzijde met voornamelijk wonen. Met behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen wordt de HOV verbinding ingepast. Geen auto in het straatprofiel biedt kansen voor meer groen en verblijfskwaliteit met nieuwe bomen, beplanting en ontmoetingsplekken. Er is voldoende ruimte om een robuuste groene zone te realiseren binnen het toekomstig profiel. De stadspromenade biedt voldoende ruimte voor verdichting aan beide zijden van het straatprofiel.

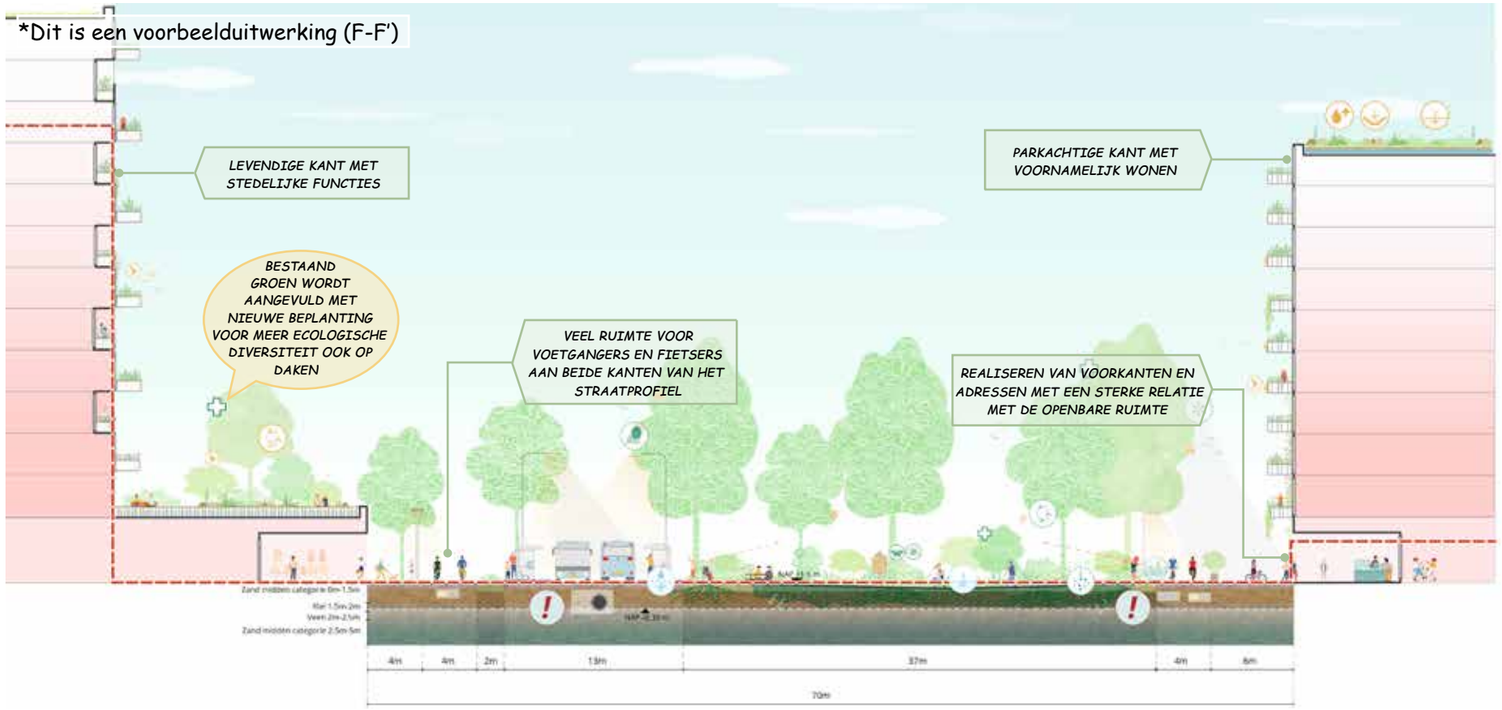
Uitgangspunten: Carnegiedreef en Zamenhofdreef

- Centrale as voor langzaam verkeer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door de wijk.
- Aantrekkelijke groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de twee parken.
- Mogelijk te programmeren als sportlint.
- Straatprofiel met twee verschillende karakters per straatzijde: een levendig karakter met stedelijke functies aan de westzijde en een parkachtige karakter met wonen aan de oostzijde
- Lineaire structuur en kenmerkende herkenbare identiteit in beplanting, vormgeving, materialisering en straatinrichting.
- De herkenbare laanuitstraling kan op termijn (deels) omgevormd worden tot robuuste groenzone.

Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen. En aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Groene voegen en Groene ommetjes




1


2


6

5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Groene voegen en Groene ommetjes

De groene voegen en groene ommetjes vormen de groene verbinding tussen parkgebieden, parkways en landschappelijke verbindingen en verschillende buurten van Overvecht. Op deze manier wordt de relatie en toegang tot de verschillende hoofdgroenstructuren versterkt zodat alle buurten toegang hebben tot hoogwaardig parkprogramma en groengebieden op wijkniveau voor iedereen in Overvecht. De meeste groene voegen en groene ommetjes krijgen een eigen karakter omdat ze allemaal een andere functie hebben binnen het stadsweefsel. De ene groene voeg of ommetje vormt onderdeel van de wijkontsluiting en een andere vormt onderdeel van een fietsontsluiting. Vervullen ze een vergelijkbare functie dan krijgen de types ook een vergelijkbaar karakter.

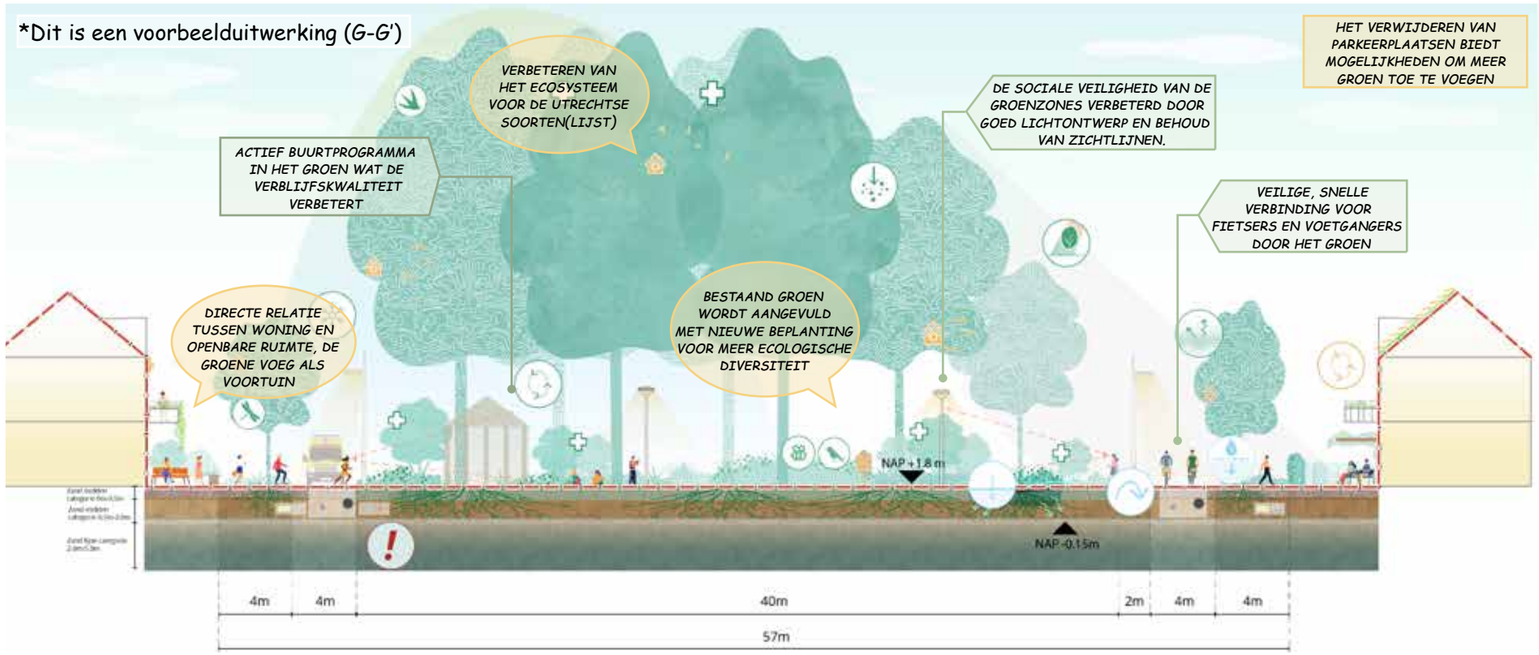
*De groene voegen en ommetjes nodigen mensen uit om meer naar buiten te gaan en dragen zo bij aan de gezondheid van bewoners en bezoekers van Overvecht. Het past in het idee van de Gezonde Stad. Bewoners van Overvecht zijn medeontwikkelaars van de Groene Ommetjes**.*

**Tekst gebaseerd op: *Groene Ommetjes als methodiek voor gezonde verstedelijking in Overvecht.*

Uitgangspunten Groene voegen en Groene ommetjes

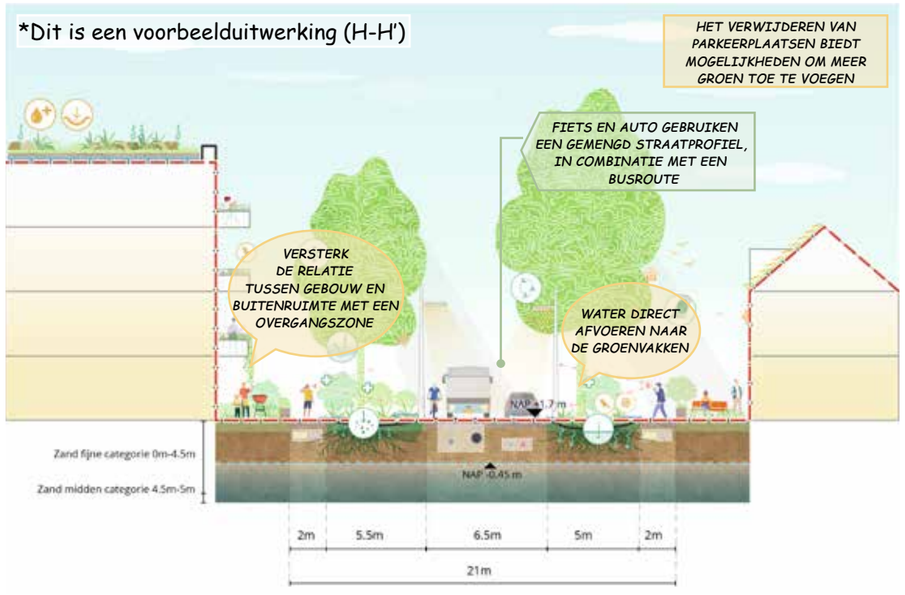
- Bestaande groenstructuren worden beter toegankelijk gemaakt en waar nodig beter verbonden met aangrenzende grotere structuren. Op deze manier ontstaat een wijkdekkend groennetwerk zodat iedere inwoner van Overvecht altijd via een groene route naar zijn bestemming of andere groengebied kan.
- De groene voeg of het groene ommetje draagt bij het versterken van de herkenbaarheid en identiteit van de wijk.
- Prioriteit voor langzaamverkeer waar mogelijk, zonder autoverkeer.
- Veel ruimte voor groen en voldoende schaduw.
- Herkenbaar verschil en contrast in groentypes tussen: de buurtjes in Overvecht Zuid (groene voegen) met en zonder verkeer, de voormalige wijkwegen in Overvecht Noord (speelstraten), nieuwe langzaamverkeersroutes door de wijk en het bedrijventerrein (groene lint).

Groene voeg (Oberondreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen.*

Groen ommetje (Japuradreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Wijk- en buurtgroen




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Wijk- en buurtgroen

Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk. Er komen meer mensen wonen in de verschillende buurten waardoor de behoefte voor meer groen om te ontmoeten, spelen en verblijven nodig is. Een goede balans tussen groen en verdichten is noodzakelijk. Het wijk- en buurtgroen in Overvecht groeit in de toekomst. Voor de groene buurten zijn een aantal basisprincipes nodig om te komen tot een prettige plek om te wonen en verblijven in Overvecht.

- De voetganger en de fietser krijgen meer ruimte, ze staan voorop! De auto is minder dominant en de maximum snelheid wordt in de woonstraten 15km/u of maximaal 30km/u. Hierdoor kunnen we wegen versmallen en alleen het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen terugbrengen.
- De woonstraten worden meer klimaatadaptief, wat bijdraagt aan het tegengaan van hittestress en wateroverlast. Meer groen en minder verharding in de straten zorgt ervoor dat het regenwater de mogelijkheid heeft om direct in de groenvakken en vervolgens in bodem te infiltreren in plaats van het hemelwater af te voeren via het riool. Daarbij worden de meeste van het bestaande gemengde rioolstelsel vervangen door een gescheiden rioolsysteem voor afvalwater en één regenwaterriool.
- Bomen en groen zijn van groot belang voor de beleving en de verblijfskwaliteit van de straten. Door het behoud van bestaande volgroeide bomen en het toevoegen van nieuwe bomen met voldoende ruimte om te groeien, wordt bijgedragen aan een verhoogde biodiversiteit en een koelere openbare ruimte. Het toevoegen van nieuwe en inheemse boomsoorten aan openbare ruimtes draagt ook bij aan de biodiversiteit. Het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan.
- Meer groen en minder autoverkeer zorgt voor een prettigere leefomgeving met een betere gezondheid als resultaat. Zicht op groen, het horen van vogels en water vermindert het gevoel van stress. Aantrekkelijk groen nodigt uit om te wandelen (groene ommetjes), sporten, spelen en een praatje maken in de openbare ruimte met als gevolg meer ontmoeting en sociale interactie.

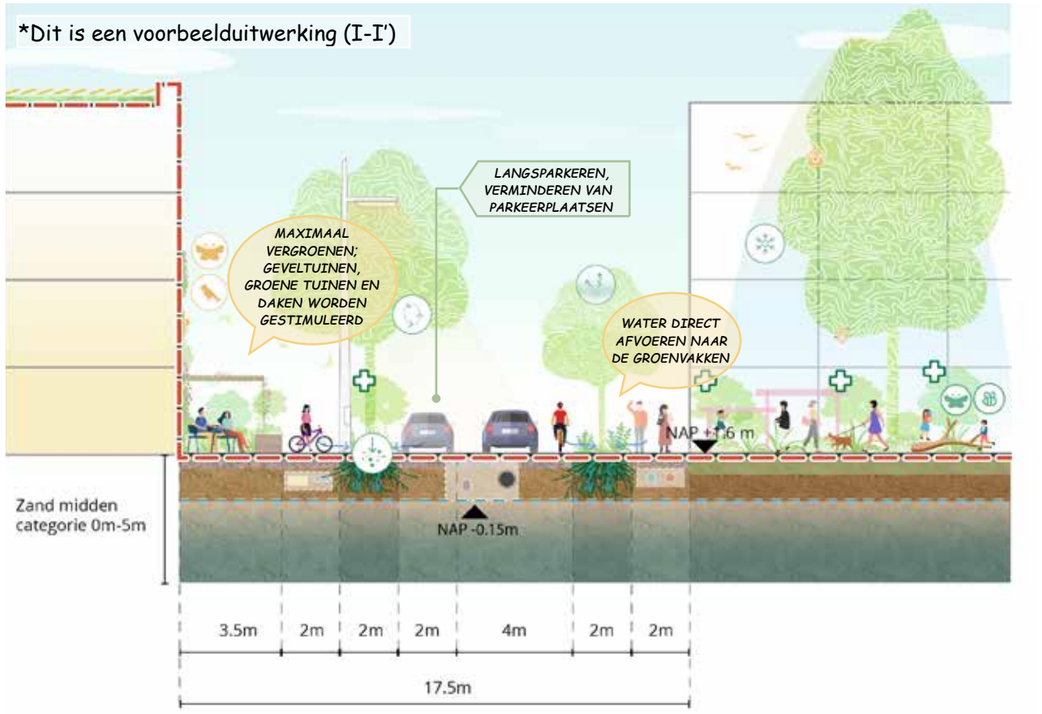
Uitgangspunten Wijk- en buurtgroen

- Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Het ruimtegebruik en oppervlakte voor rijdend en stilstaand gemotoriseerd verkeer mag niet toenemen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.
- Stimuleer het gebruik van de buitenruimte door bewoners voor ontmoeting.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte en het vergroenen van (voor-) tuinen door bewoners.
- In fases verminderen van straatparkeren in de openbare ruimte.

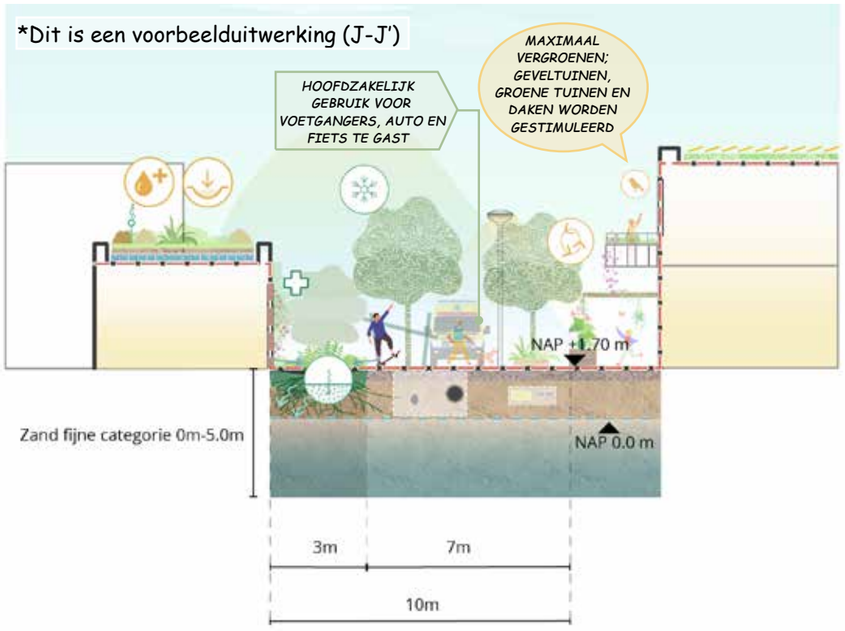
Aanvullende uitgangspunten bij hogere dichtheden :

- Sterk inzetten op dubbel ruimtegebruik: groene gevels, balkons en daken. Een dak heeft altijd meerdere functies, bijvoorbeeld een combinatie van ontmoeting, waterberging en biodivers groen.
- Bij nieuwbouw met een binnenhof op een parkeerdek is er voldoende gronddekking voor een aantrekkelijk binnenterrein met tenminste één grote boom.
- Groen is onderdeel van het straatbeeld en we streven naar tenminste één bomenrij in elke straat.
- Goede groene verbindingen voor voetgangers en fietsers met de grotere groengebieden van de wijk (stadsparken en groen om de stad).
- Groen is aantrekkelijk, robuust en bestand tegen de hogere gebruiksdruk in deze buurten.

Groene woonstraat (Toscadreef*)



Woonerf (Aphroditedreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



Groene buurten: Molenwiek en speelstraten




1


2


5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Molenwiek en speelstraten

De buurten in Overvecht-Zuid bestaan uit een aantal Molenwieken. De karakteristieke opzet wordt versterkt ze een specifieke boomstructuur te geven zodat het eigen karakter, ruimtelijk beeld en de herkenbaarheid wordt versterkt. Door het toepassen van een herkenbare duidelijk opgaande boomsoort worden de lijnen herkenbaar. Deze wordt deels bepaald door de bestaande bomenopstand. De Molenwieken zijn tevens een belangrijke centrale ontsluiting van de buurten. Echter door de rijbaan te versmallen en het parkeren te verminderen ontstaat ook ruimte om de boomstructuur te ondersteunen met een parkeerstrook aan een kant met een haag. Dit draagt bij aan de individuele identiteit en herkenbaarheid van de Molenwiek.

Uitgangspunten Molenwiek en speelstraten

De ‘speelstraten’ zijn voormalige wijkwegen die omgevormd zijn tot 30 km wegen met brede trottoirs voor kinderen om veilig van huis naar een speelplek, school of park te lopen. De speelstraten hebben een kenmerkend legpatroon van verharding op het trottoir. De trottoir hebben brede groenstroken met bomen tussen het trottoir en de rijbaan met langsparkeren aan één kant waardoor ze herkenbaar blijven als afwijkende structuur in de wijk. Inmiddels zijn alle speelstraten uitgevoerd.

Groene buurten: Groene verblijfsplekken





1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

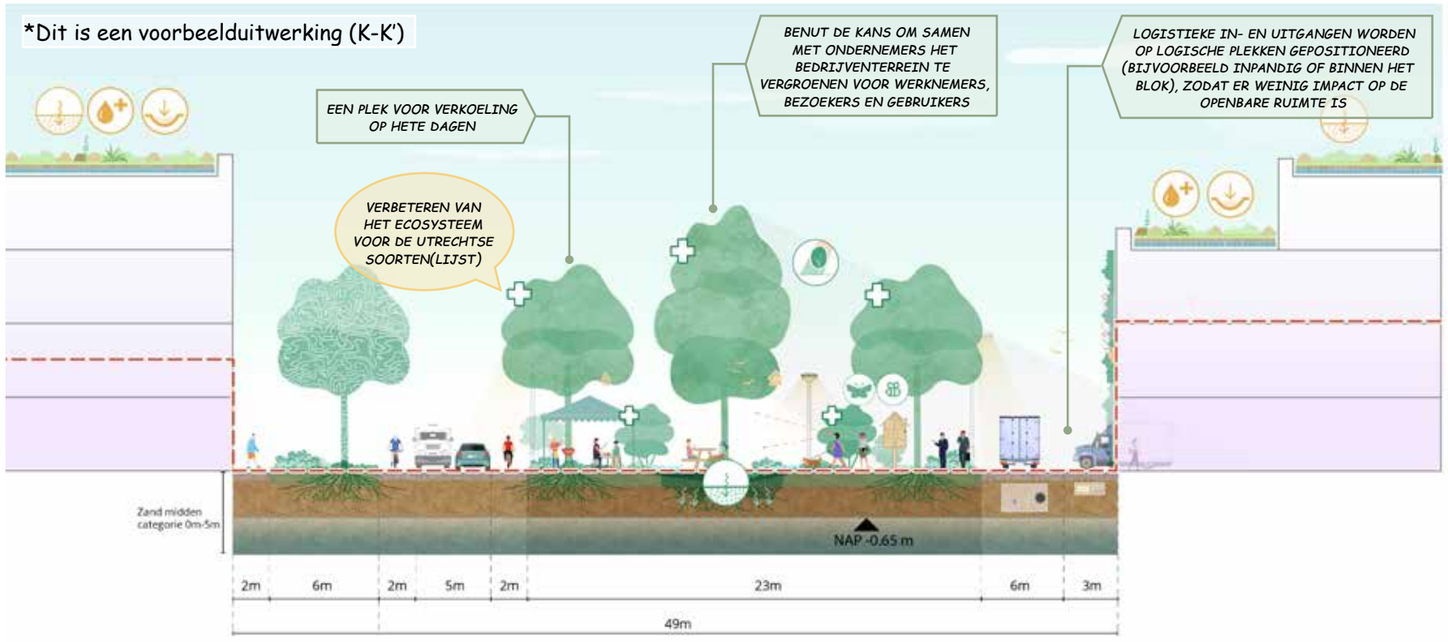
Groene verblijfsplekken

Bedrijventerreinen staan niet bekend als groene stadsdelen. Toch is vergroening een belangrijke opgave in dit stedelijk gebied. In de straten is weinig ruimte voor vergroening. Het zijn echter wel gebieden met een bovengemiddeld aandeel hittestress net als bedrijventerrein Overvecht. Door samen met ondernemers (ook) naar ruimte te zoeken op privéterrein ontstaat de kans om groene verblijfsplekken te realiseren. De groene verblijfsplekken zijn kleine groene oases met ruimte voor meer bomen en schaduw. De groene ruimtes zijn er voor werknemers en gebruikers. Een duidelijke groenstructuur draagt bij aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van een bedrijventerrein. Het gebied is vervolgens minder anoniem, meer ruimte voor ontmoeting met meer sociale veiligheid. De groene verblijfsplekken liggen strategisch op het bedrijventerrein om de afstand voor alle gebruikers en werknemers zo kort mogelijk (loopafstand) te houden. De parkjes bieden ruimte voor zitplekken (picknicktafels), groenbeleving en voldoende schaduw.

Uitgangspunten Groene verblijfsplekken

- Sterk inzetten op vergroening, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Waar mogelijk verminderen van parkeren in de bedrijfsstraten en op particuliere bedrijventerreinen door verplaatsen naar gebouwde oplossingen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in het gebied te versterken.
- Maak het gebied aantrekkelijker voor werknemers, bezoekers en gebruikers.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte.

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groenopgave



Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bestaand groen

De bestaande groenstructuur bestaat uit twee typen groen;

- Het groen uit het Groenstructuurplan van 2017. Deze hoofdgroenstructuur bestaat uit ten minste; de Vechtzoom, Noorderpark Ruigenhoek, Park de Gagel, Park de Watertoren en de Klopvaart. (Deze kaart is een gedetailleerde vertaling van de bestaande beleidskaart.)
- Het tweede groentype bestaat uit het buurtgroen, groene binnenplaatsen, straatgroen, middenbermen en boomspiegels.

Groenopgave

Groen groeit mee

We gaan Overvecht flink vergroenen de komende jaren. De opgave uit de uitgangspuntennotitie is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad beter te benutten en voor de groeiende stad. (Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere of aanvullende functie krijgt die past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom doen we een aantal aannames. Groen groeit mee is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en iedereen die woningen realiseert in Overvecht.

Groene buurten

Op basis van lopende projecten en testberekeningen weten we ongeveer wat we aan groen kunnen toevoegen in de verschillende buurten. Om de vergroeningsopgave te realiseren zijn de volgende principes toegepast: minder verkeersruimte zoals parkeren en/of smallere straten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat (zie parkeerstrategie).

Bijvoorbeeld: Door invoeren van betaald parkeren, opheffen van ongebruikte parkeerplaatsen op straat, deels parkeren in gebouwde voorzieningen en het vergroenen van overbodige verharding kan de totale openbare ruimte in de Woonbuurten voor circa 20% vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen. Wanneer er veel minder parkeren op straat plaatsvindt (minder gebruik van de (eigen) auto en veel meer parkeren in gebouwde voorzieningen) en als woonstraten met trottoirs veranderen in groene woonerven kunnen de Woonbuurten nog meer vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen en staat los van de kansen om privétuinen (voor- en/of achtertuin) te vergroenen.

Afhankelijk van het gebied gaan we uit van verschillende percentages mogelijke vergroening. In hoog stedelijk gebied is dat (veel) minder dan in de woonbuurten. In de groene buurtranden is dat het meest.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden. Omdat in sommige gebieden het maximale en in sommige gebieden het minimale vergroeningspotentiaal bereikt zal worden gaan we uit van het gemiddelde voor een mogelijke vergroening (zie berekening).

Parken en groene verbindingen

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen. Daarnaast biedt het verplaatsen van functies en het verminderen van bestaande verharding kansen voor vergroening.

In de groenblauwe verbindingen kunnen we meer groen maken door het versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen, het vergroenen van de route langs de Vecht en het verminderen van verharding (zie kaart).

Noorderpark/Natuurgebied Zuilen

Voor de 36 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd waaruit blijkt dat er 14 ha (openbaar) toegankelijk groen gerealiseerd kan worden. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen hoe de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden in combinatie met een actief grondbeleid.

Beoogde vergroening per zone	Circa oppervlakte (ha)
Woonbuurten	10
Stedelijke buurten	2
Groene buurtranden	1.5
Hoogstedelijk gebied	<1
Stedelijke as oranje arcering	<0.5
Intensief bedrijventerrein incl. groene verblijfsplekken	1
Gemengde zone bedrijventerrein	<0.5
Totaal	***+ 15***

* Uitleg bovenstaand schema/berekening:

De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied ter vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.

Groenopgave

Intensief bedrijventerrein

- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen
- Minder parkeren in de openbare ruimte
- Verminderen van verharding
- Groene verblijfsplekken

circa +1ha:

Groenblauwe verbindingen

- Waar mogelijk, versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen
- Vergroenen van de route langs de Vecht

circa +4.5 ha

Zoekgebied Noorderpark

circa +22ha

Woonbuurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +10ha

Natuurgebied Zuilen

circa +14ha

Gemengde zone bedrijventerrein

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte,

circa +<0,5 ha

Parken

- Verwijderen van parkeren in het park
- Verwijderen van bebouwing in het park
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte
- Verwijderen van verharding

circa +4 ha

Stedelijke buurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +2ha

Stedelijke as oranje arcering

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<0,5ha

Hoogstedelijk gebied

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<1ha

Groene buurtranden

- Verminderen van verharding
- Minder parkeren in de openbare ruimte/ op maaiveld
- Compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en vergroenen van de kavels

circa +1,5ha

! Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur: max. -2.5ha

Groenopgave

Groenopgave

In de tabel rechts staat de bestaande groenblauwe structuur. in de tabel hieronder staat de:

- Groenopgave (in ha) die onderdeel is van de startnotitie
- Toegevoegd oppervlak groen opgesplitst per structuur

De opgave uit de uitgangspuntennotitie is het realiseren van 80ha. De toegevoegde groenstructuur komt uit op minimaal 50 ha tot maximaal 63,5 afhankelijk van de ambitie. Hierin meegenomen is de maximaal mogelijke afname van het groen in de hoofdgroenstructuur van ca 2,5 ha. De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bouwen en nieuwe hoofgroenstructuur

In de hoogstedelijke en centrale as gebieden maken we het op aangewezen plekken mogelijk om te bouwen ondanks bestaande (hoofd-) groenstructuur. Verdichting, behoud van groen en mogelijke vergroening is daarbij maatwerk. Op het moment dat we deze 5 plekken volledig bebouwen zouden er ca 2,5 ha groen kunnen verdwijnen. In de praktijk (bij het uitwerken van de plannen) zal dat waarschijnlijk minder zijn. Op het moment dat we de ‘groene verbindingen’ vergroenen maken we meer groen in de hoofdgroenstructuur. Daardoor kunnen we het verlies van hoofgroenstructuur ruimschoots compenseren.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	ca. 2.5

mogelijke uitbreiding bestaande hoofdgroenstructuur

Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur

Opgave Startnotitie	Oppervlakte (ha)	Toegevoegde Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*+80*	*Totaal*	*+59,5*
Noorderpark	+22	Noorderpark (Groen om de stad)	+22
Natuurgebied Zuilen	+25	Natuurgebied Zuilen (Vechtscheg)	+14
Opgave voor groen-blauwe route	+10	Opgave voor groen-blauwe route (Groenblauwe verbindingen)	+4.5
Nieuw buurt en wijkgroen	+23	Totaal Stadsparken Groene buurten:	+19 +4 + 15

	Oppervlakte (ha)
Toegevoegde Groenblauw Structuur	*+ 59.5*
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	*- 2.5*
Total	*+ 57*



Nature Based Solutions

Denk na over de principes van het behoud van ecosystemen door op basis van een op hiërarchie gebaseerde benaderingen van ecosystemen toe te passen.

Nature Based Solutions zijn een overkoepelend concept dat een reeks op ecosysteem gebaseerde benaderingen omvat, waaronder bescherming, duurzaam beheer, herstel en creatie van natuurlijke of groene infrastructuur (Cohen-Shacham et al. 2019). Deze benaderingen kunnen in een hiërarchie worden beschouwd, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de bescherming van bestaande ecosystemen boven verbeterd beheer, rehabilitatie en herstel, of de creatie van nieuwe NBS (figuur 2-3). Tegelijkertijd zijn de drie elementen – bescherming, herstel en creatie van nieuwe NBS – complementair aan elkaar en bevat de ontwikkeling van een NBS-strategie de beoordeling van alle elementen. Het toepassen van deze hiërarchie is vooral relevant bij het onderzoeken en prioriteren van NBS-kansen op strategisch niveau, zoals bij het beoordelen van investeringsmogelijkheden voor een stad. De drie benaderingen kunnen echter ook worden toegepast bij het plannen en voorbereiden van NBS-projecten op wijk-, stads- en stroomgebiedniveau (zie ook paragraaf 2.4). De Catalogus geeft aan welke van de ecosysteemgebaseerde benaderingen voor elke NBS-familie kunnen worden toegepast.

Het toepassen van de hiërarchie van deze drie basiselementen ondersteunt de noodzaak om een strategische benadering van een planning te hanteren. Het benadrukt ook het belang van het evalueren van kansen en mogelijkheden om de bescherming van de bestaande natuurlijke infrastructuur in een stad te versterken en om functionele en biodiversiteitswaarden te behouden. Natuurlijke wetlands, graslanden, uiterwaarden, stadsbossen en mangroven zijn allemaal voorbeelden van ecosystemen in en rond stedelijke gebieden die kunnen worden beschermd om de bestaande kwaliteiten en voordelen veilig te stellen. Dit vereist een formele integratie in bestemmingsplannen en de toepassing van maatregelen om aantasting en achteruitgang te voorkomen.

Figuur 2-3: Hiërarchie van de nature-based-solutions aanpak



bron: *A Catalogue of Nature-Based Solutions for Urban Resilience*

Hiërarchie van op ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht



Bescherming:
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Bestaande bomen
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Verbetering:
- Herstel van rivieren en beken
- Groene corridors (Franciscusdreef, Klopvaart, Spoorzoompark, Groene voeg, Parkuitbreidingen, Kleine groene straten)
- Natuurlijke binnenlandse wetlands (Noordelijk gebied)
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Aangelegde binnenlandse wetlands (In de parken)
- Stadslandbouw (Communitytuinen)



Creatie:
- Bouwoplossingen (Nieuw voorgestelde gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Stedelijke NBS families

Nature Based Solutions zijn benaderingen die gebruik maken van de natuur en natuurlijke processen voor het leveren van infrastructuur diensten en geïntegreerde oplossingen om de toenemende uitdagingen van stedelijke veerkracht het hoofd te bieden. Deze interventies gaan doorgaans verder dan de sectorale grenzen en vereisen sectoroverschrijdend partnerschap. NBS kan steden meerdere voordelen bieden en verschillende maatschappelijke uitdagingen aanpakken, waaronder het verminderen van het rampenrisico en het opbouwen van klimaatbestendigheid, terwijl het ook kan bijdragen aan het herstel van de biodiversiteit, het creëren van mogelijkheden voor recreatie, het verbeteren van de menselijke gezondheid, de water- en voedselveiligheid, en het ondersteunen van het welzijn en het levensonderhoud van de gemeenschap.

NBS maakt gebruik van een reeks structurele en niet-structurele interventies die natuurlijke of op de natuur gebaseerde kenmerken beschermen, beheren, herstellen of creëren.

Naast andere voordelen kan NBS de impact van natuurlijke gevaren in steden verminderen, zoals overstromingen, erosie, aardverschuivingen, droogte en extreme hitte (Ozment et al. 2019; Sudmeier-Rieux et al. 2021). Ze kunnen ook een aanvulling vormen op grijze infrastructuur, zoals regenafvoeren, dijken en keermuren. In veel gevallen is de integratie van NBS kosteneffectief gebleken (Raymond et al. 2017).

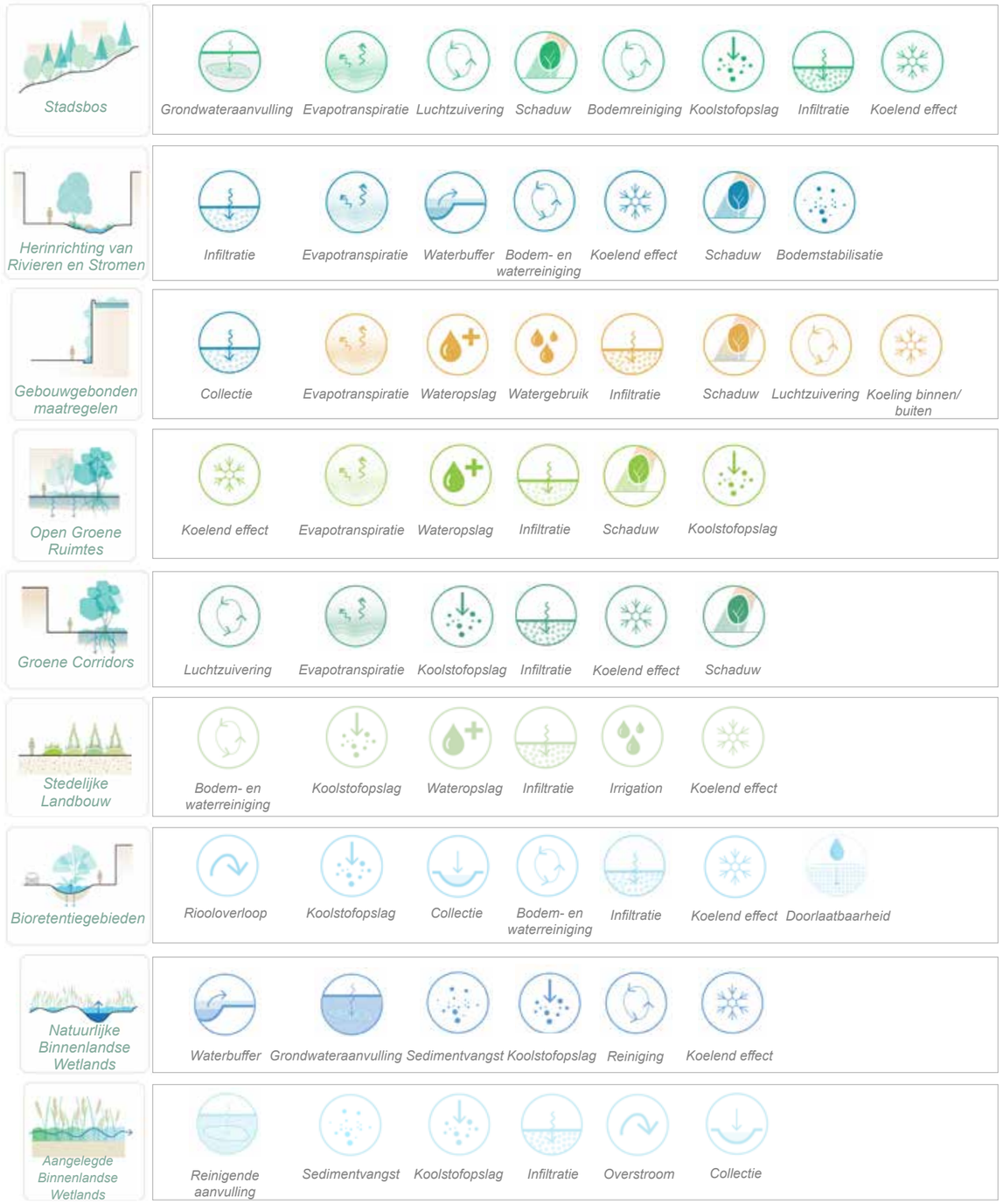
Op de natuur gebaseerde oplossingen voor stedelijke veerkracht kunnen worden toegepast op ruimtelijke schaalniveaus en in omgevingen in en rond steden. Voorbeelden zijn onder meer kleinschalige groene ruimten langs gebouwen, wadi's en groene corridors langs straten en waterlichamen, stadsparken en bossen binnen stadsgrenzen, en grotere gebieden met watergebieden en bossen stroomopwaarts of langs de kust, die steden beschermen tegen overstromingen en de beschikbaarheid en kwaliteit verbeteren. van water. Figuur 1-1 bevat een overzicht van veel voorkomende NBS-typologieën.

Figuur 1-1: Diversiteit van nature-based solutions voor stedelijke toepassing



bron: *Een Catalogus van Nature-Based Solutions voor Stedelijke Weerstand*

Stedelijke NBS families en maatregelen in Overvecht

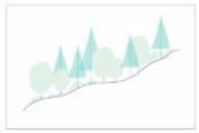


Stedelijke NBS families



Stedelijke NBS Families in Overvecht

a. Stadsbos



f. Groene corridor



b. Open groene ruimte



g. Herstel van rivieren en beken



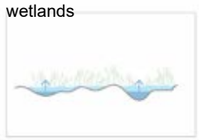
c. Bioretentiegebied



h. Stadslandbouw



d. Natuurlijke binnenlandse wetlands



i. Aangelegde binnenlandse wetlands



e. Gebouwgebonden maatregelen



Water en klimaatadaptieve principe

Overvecht leent zich bij uitstek voor infiltratie, zoals blijkt uit het “Gebiedsplan Overvecht voor water riolering en gemalen”. Veel andere wijken zijn minder kansrijk. Deze gunstige gebiedspecifieke omstandigheden maken samen met de grootschalige vervangsopgave, Overvecht een kansrijke wijk voor een klimaatadaptieve inrichting.

De combinatie van grondwaterstand en doorlatendheid van de bodem is gunstig. Overal zal de grondwaterstand ruim binnen de gestelde norm blijven zoals gesteld in de Visie Water en Riolering.

Belangrijk in relatie tot afkoppelen is de voorkeursvolgorde voor omgaan met hemelwater.

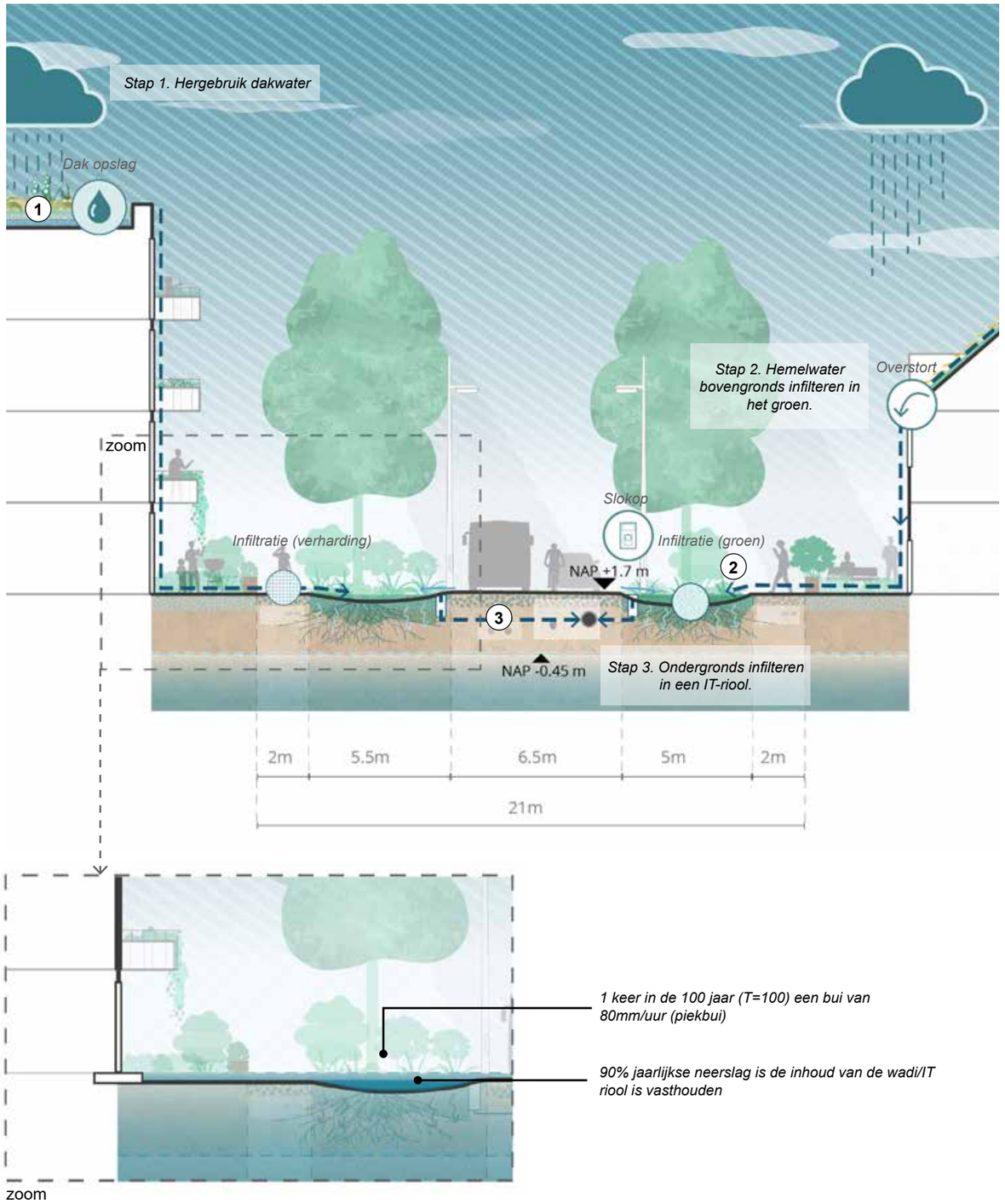
Voor de verwerking van hemelwater geldt de Voorkeursvolgorde, zoals verankerd in de Visie Water en Riolering – Gemeente Utrecht en Visie Klimaatadaptatie – Gemeente Utrecht, volgens de onderstaande voorkeursvolgorde:

- Vasthouden en nuttig gebruiken;
- Infiltratie op de bodem (bovengronds);
- Infiltratie in de bodem (ondergronds);
- Lozen in een oppervlaktewater;
- Lozen in een hemelwaterstelsel;
- Lozen in een vuilwaterriool, alleen wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes.

Het systeem dat de Gemeente Utrecht voor Overvecht voor ogen heeft is een gescheiden systeem met een aparte leiding voor vuilwater en een aparte leiding voor hemelwater die waar mogelijk tevens kan infiltreren. Dit infiltratietransportsysteem (IT-systeem) wordt pas gevuld als de bovengrondse berging in het groen gevuld is en overloopt bij neerslag groter 15 mm/u.

Onderdeel van het nieuwe systeem is dat de bestaande watergang langs de watertoren door Overvecht gebruikt gaat worden voor de “vertraagde” afvoer van het regenwater, tot nu toe ging dit water direct via de overstorten van het gemengde rioolstelsel baar de Vecht.

Naast het vasthouden van water in de bodem zal Overvecht ook bestand moeten zijn tegen piekbuien die heviger en vaker voor zullen gaan komen. Dit vraagt ook om meer “tijdelijke” waterberging in het straatprofiel om schade te voorkomen.



Basisprofielen



a Park (Park de Watertoren) A-A’



b Uitlopers van het park (Park de Watertoren) B-B’



c Parkway (Einsteindreef) C-C’



d Parkway (Franciscusdreef) D-D’



e Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) E-E’



f Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) F-F’



g Groene voeg (Oberondreef) G-G’



h Groen ommetje (Japuradreef) H-H’



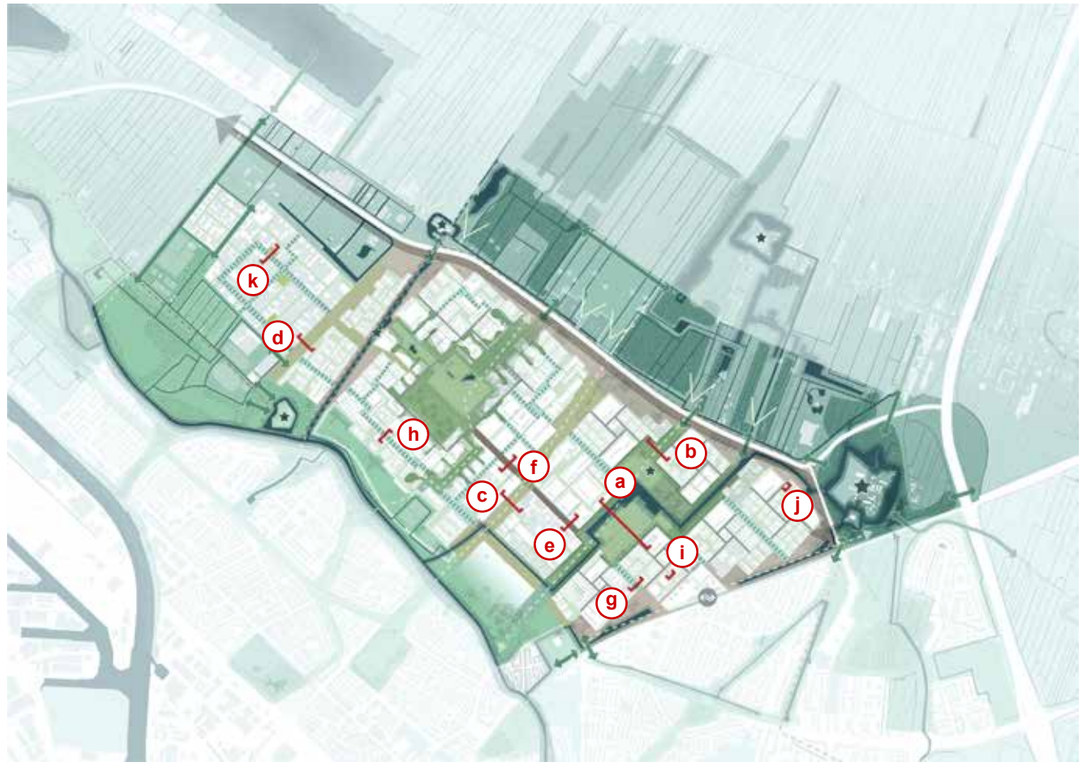
i Groene woonstraat (Toscadreef) I-I’



j Woonerf (Aphroditedreef) J-J’



k Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein) K-K’

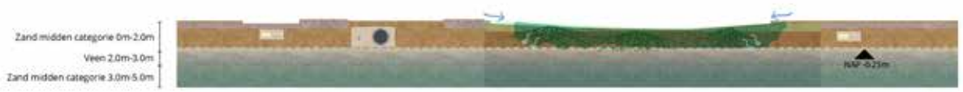


De basisprofielen op de volgende pagina’s laten zien hoe deze zullen transformeren van de huidige naar de toekomstige situatie. Ze dienen als voorbeelduitwerking voor de aangegeven specifieke locaties en als principeprofiel voor soortgelijke profielen binnen Overvecht.

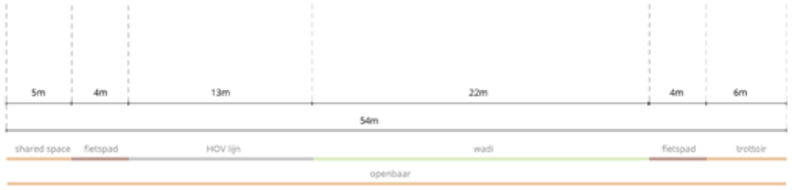
Leeswijzer profielen



bovengrond

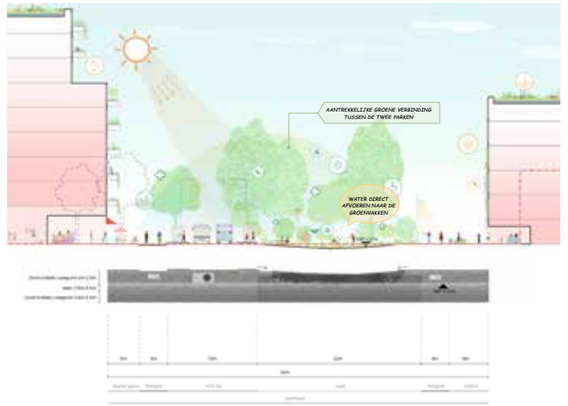


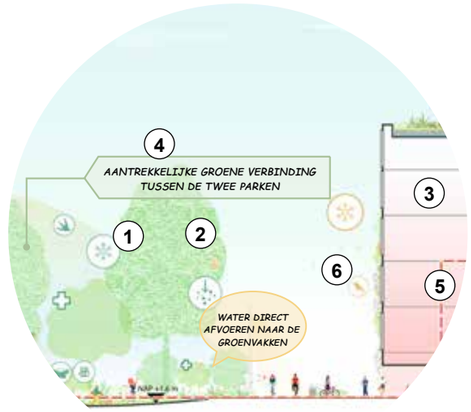
ondergrond



dimensionering
(De maten in de profielen zijn indicatieve voorbeelden. Voor verdere maatvoering verwijzen we naar het Handboek Openbare Ruimte (HIOR)).

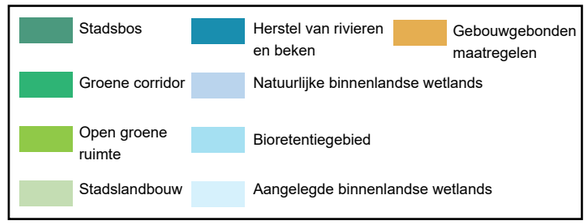
Leeswijzer bovengrond

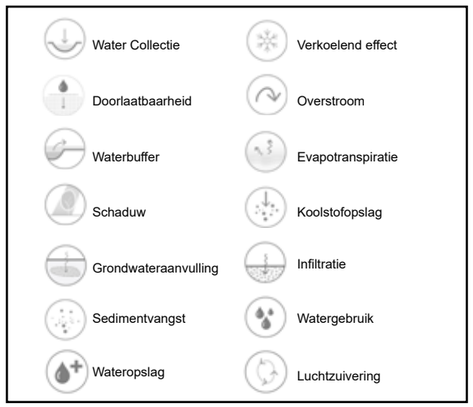




1. Stedelijke NBS-families

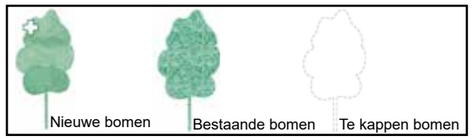
De NBS-iconen illustreren processen die relevant zijn voor de veerkrachtfuncties en voordelen van elk straatprofiel. Ze zijn gecategoriseerd op basis van het type NBS-familie dat in elk profiel wordt vertegenwoordigd.





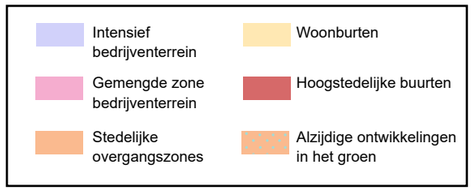
2. Bestaande/Nieuwe bomen

De bestaande bomen zijn worden zoveel mogelijk behouden en er worden nieuwe bomen voorgesteld in passend bij de bestaande soorten en standplaatsen.



3. Soorten programma in de gebouwen

De gebouwen zijn verbeeld in afstemming met het stedenbouwkundig ontwerp, of ze nu behouden, geactiveerd of getransformeerd zijn. De kleur van elk gebouw komt overeen met de kleuren op de visiekaart.

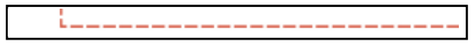


4. Hoofdkeuzes per doorsnede

Generieke keuzes en Specifieke keuzes



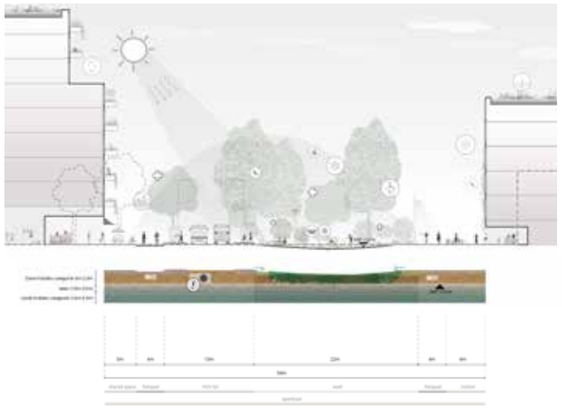
5. Bestaande doorsnedelijn

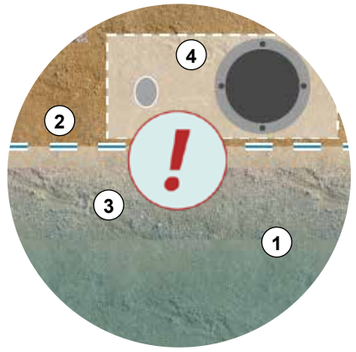


6. Biodiversiteit



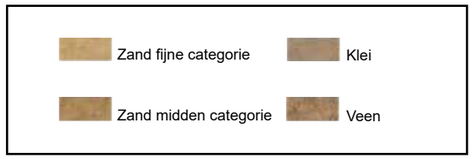
Leeswijzer ondergrond





1. Bodem lagen

Het merendeel van de bodem in Overvecht bestaat uit zand omdat het terrein verhoogd is. Op sommige plaatsen nabij waterlichamen kunnen lagen klei en veen worden gevonden. De bovenste 5 meter van de bodem is onderzocht in elk profiel.



2. Ondergrond waterstand

Het grondwaterpeil varieert tussen -0,10 en -0,60 NAP en beweegt geleidelijk van het oostelijke naar het westelijke deel van het gebied. Het niveau van het maaiveld ligt meestal rond +1,60 NAP en op sommige plekken kan het zelfs +1,80 NAP bereiken.

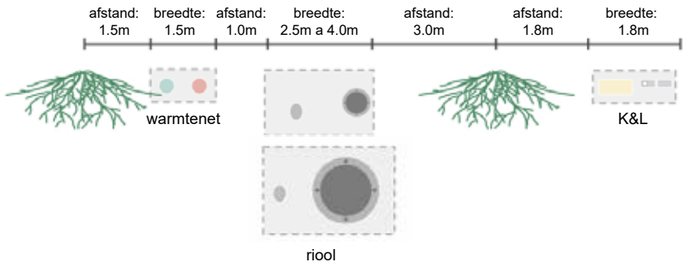
3. Dilemma’s

Plaatsen die meer aandacht vereisen, bijvoorbeeld ondergrondse elementen die te dicht bij elkaar zijn geplaatst.



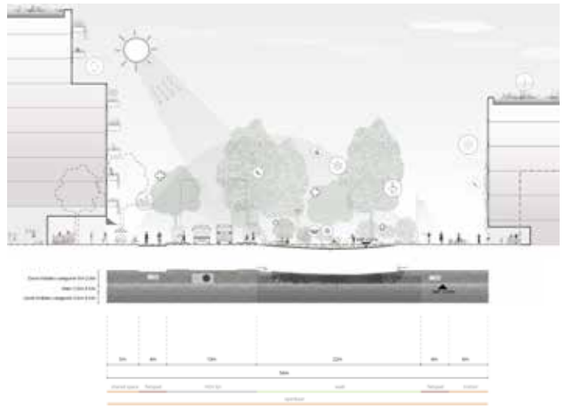
4. Kabels en Leidingen

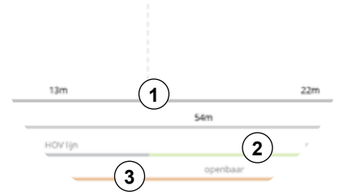
Beheer/vervangingsopgave verharding riolering icm energieopgave zijn een unieke kans voor een toekomstbestendige herindeling zowel ondergronds als bovengronds volgens het principe van ontwikkelend beheer.



Dubbele Riool intekenen infiltratieriool +vuilwaterriool diameter zijn al gauw 400mm (vuil) en 500mm tot 1000mm (hwa).

Leeswijzer dimensionering



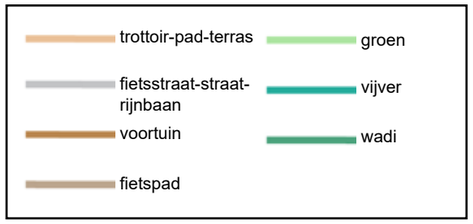


1. Dimensionering

De balk onder de profielen vertegenwoordigt de verschillende afmetingen van elke functie binnen het stratprofiel. De afmetingen die verwijzen naar de groene functie van elk profiel kunnen soms variëren (park, groene voeg, groene straten).

2. Functies

Verschillende soorten functies worden getoond als bestaande en voorgestelde activiteiten. Functies met dezelfde soort materialen worden weergegeven in één kleur.



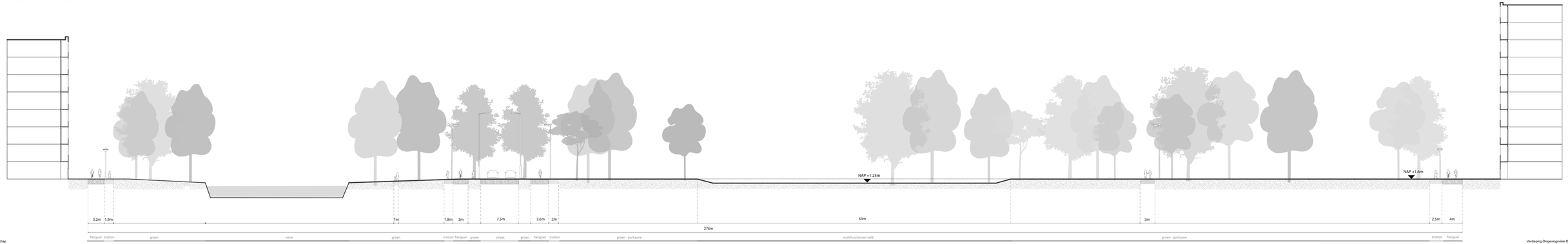
3. Openbaar/Overgangszone

Er is een algemene categorie tussen de overgangszone- en openbare ruimtes getoond. Overgangszone is een gedeelte tussen de privé begane grond of privé tuin en de openbare ruimte en kan bestaan uit bijvoorbeeld; een stoep, groenzone of collectieve tuin.



Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren) bestaande situatie (A-A')

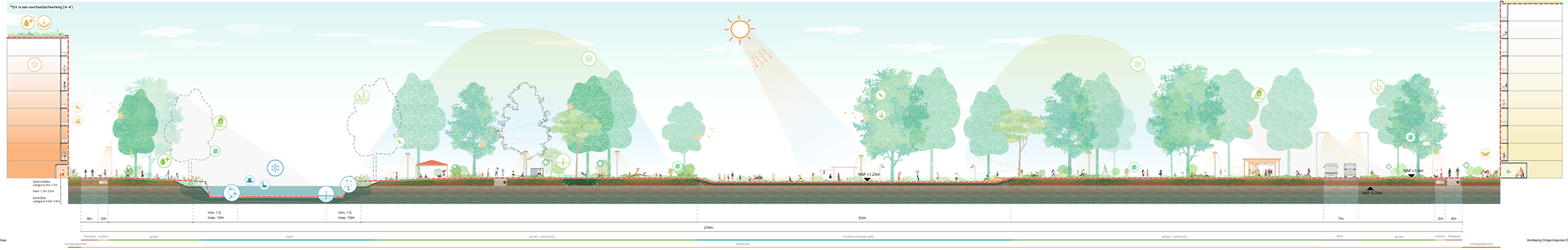


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren*)

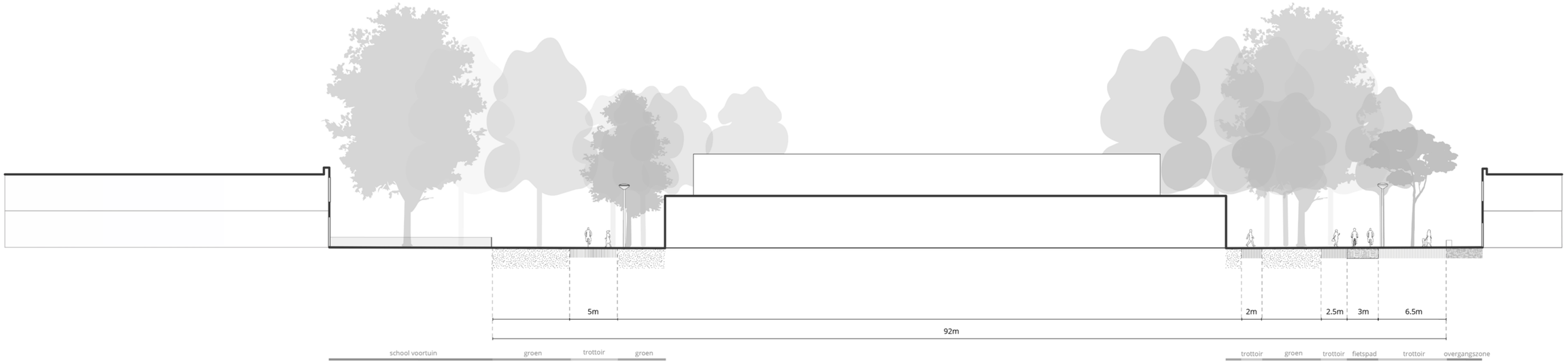


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

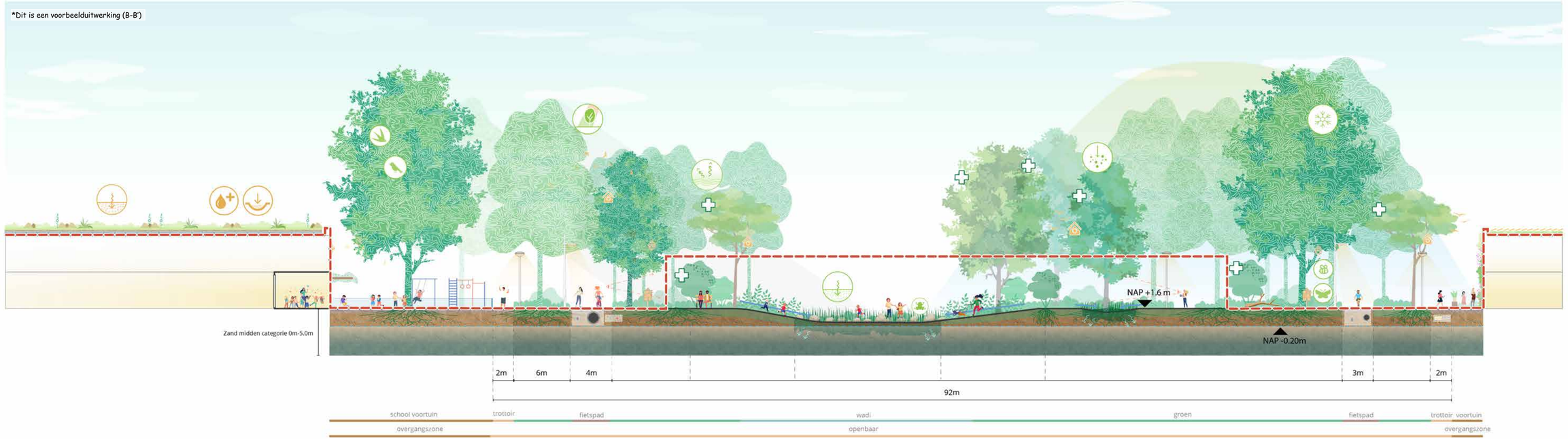
Uitlopers van het park (Park de Watertoren) bestaande situatie (B-B')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

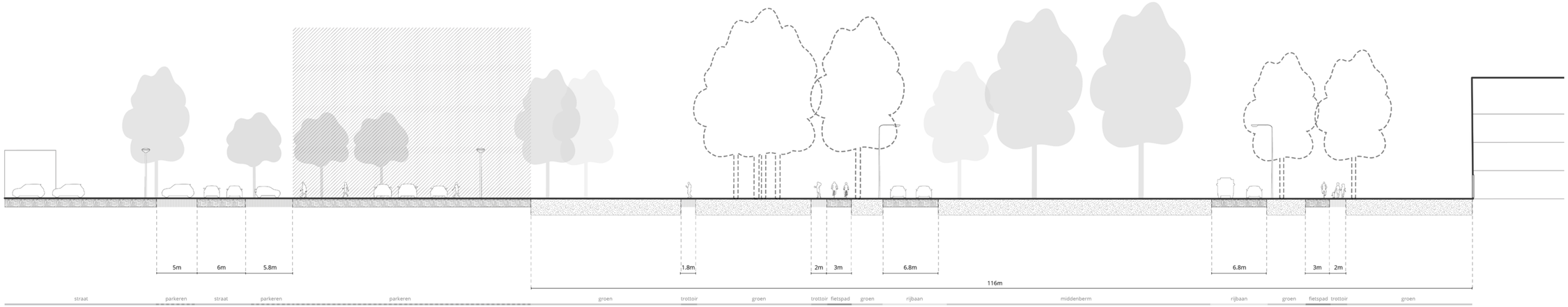
Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

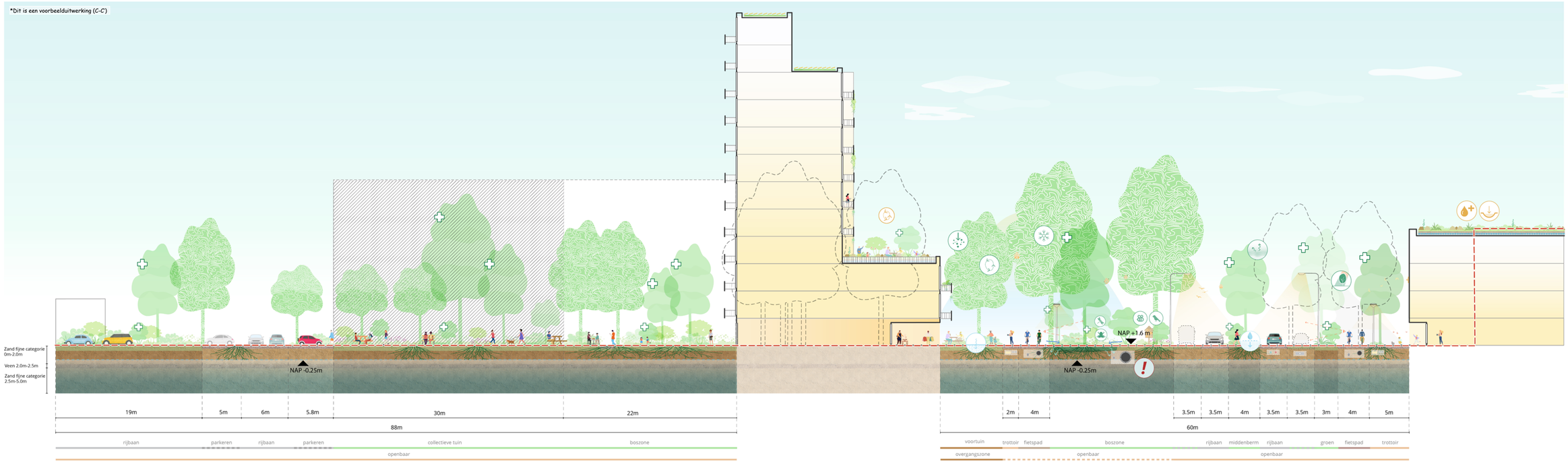
Parkway (Einsteindreef) bestaande situatie (C-C')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

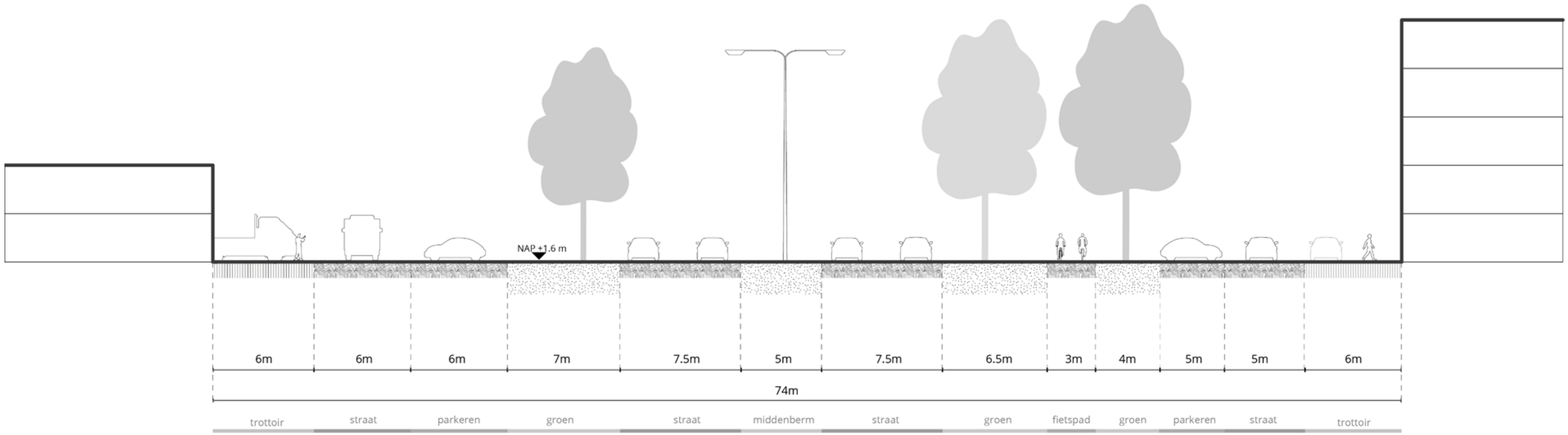
Parkway (Einsteindreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

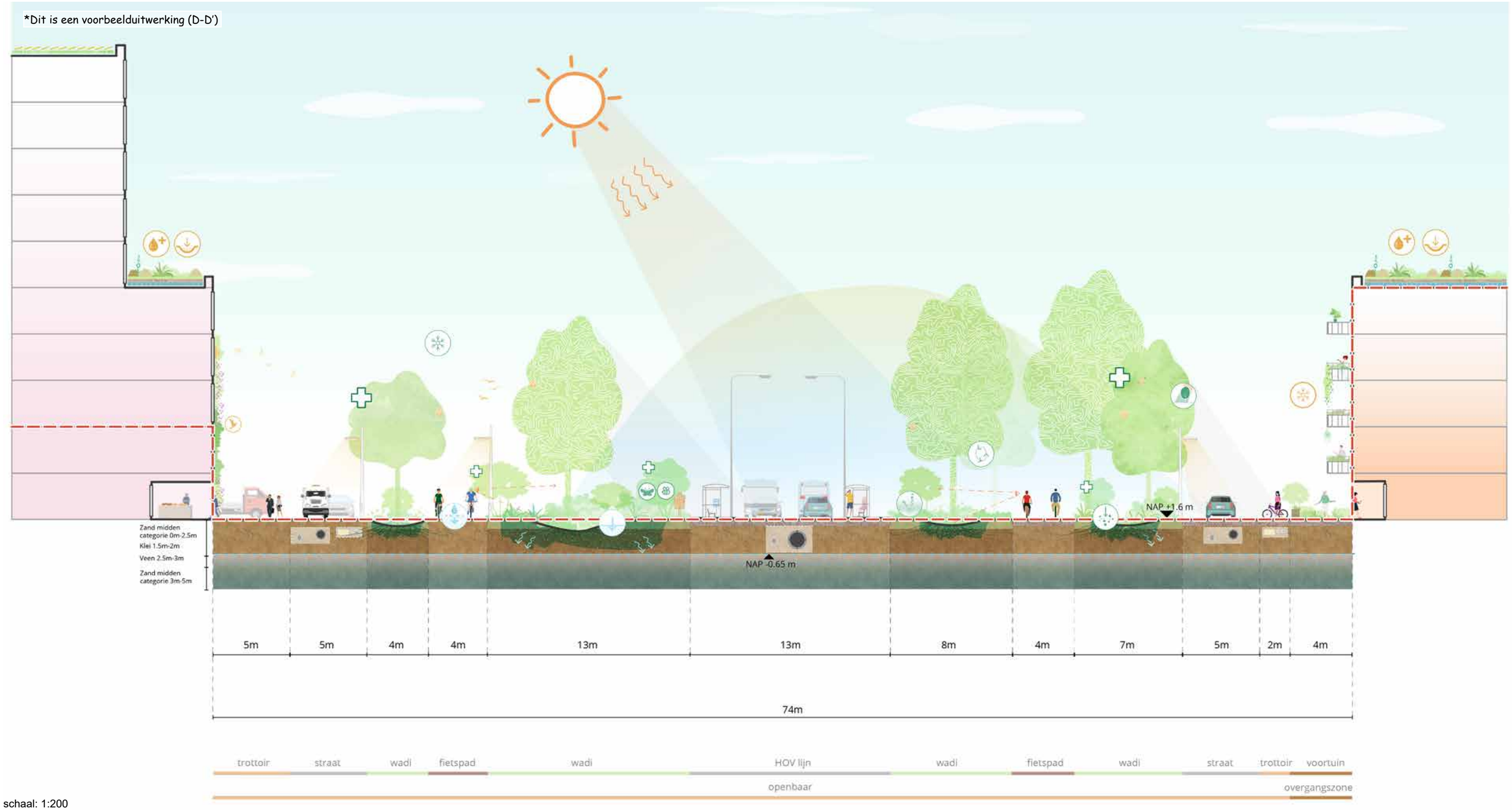
Parkway (Franciscusdreef) bestaande situatie (D-D')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

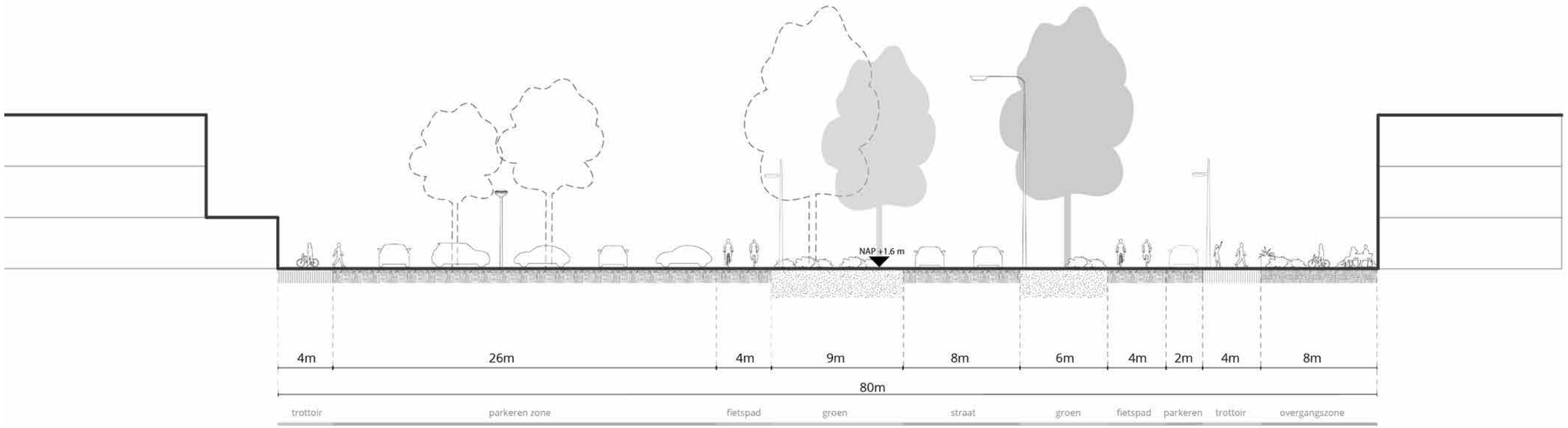
Parkway (Franciscusdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

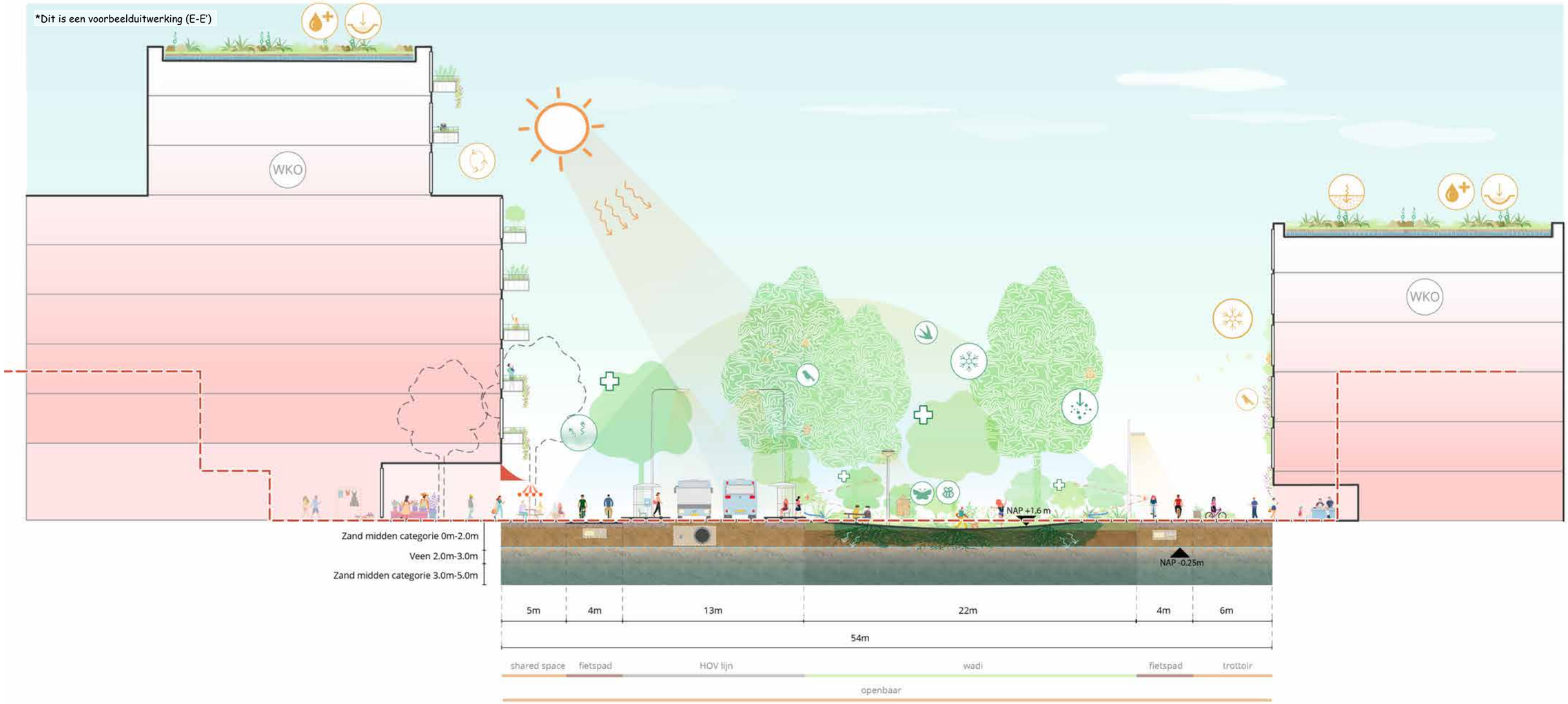
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) bestaande situatie (E-E')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

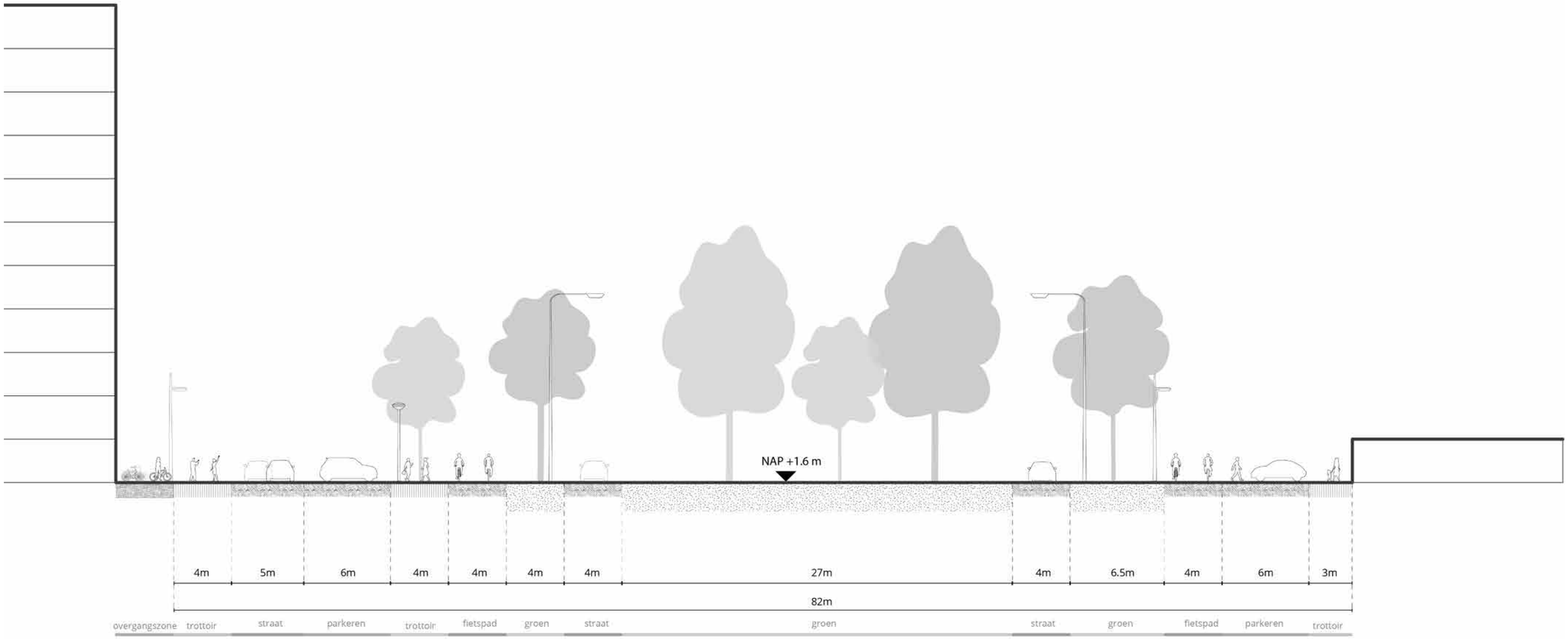
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) bestaande situatie (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)

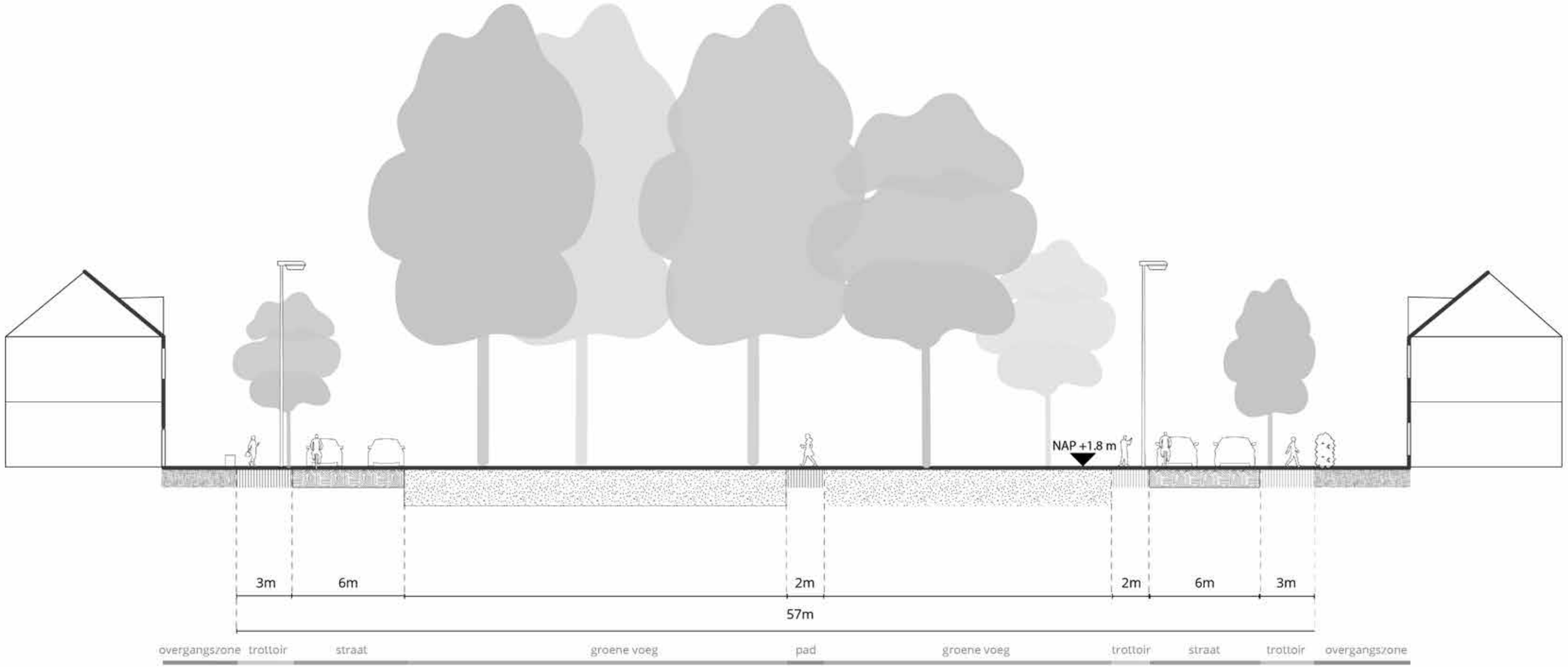
*Dit is een voorbeeldduitwerking (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

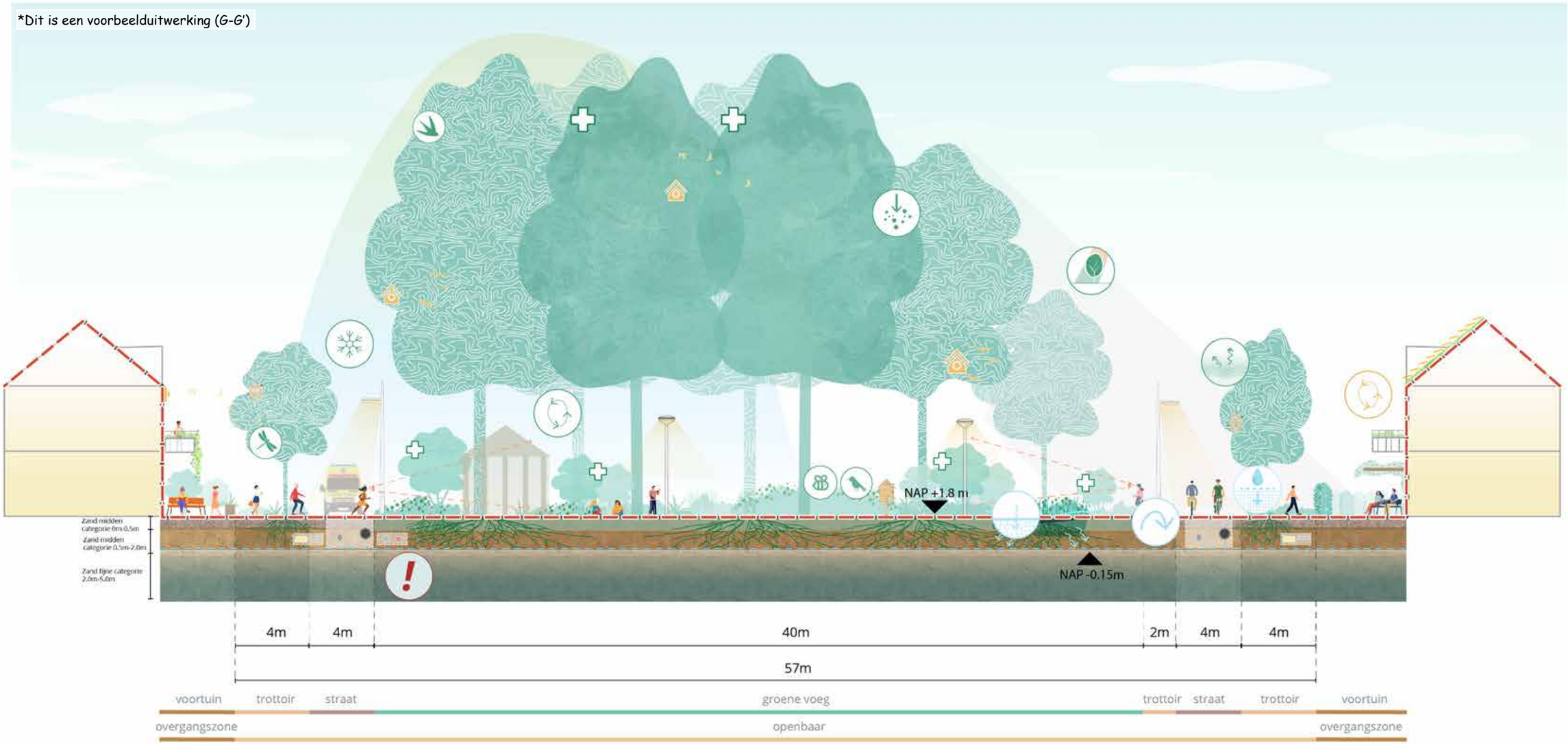
Groene voeg (Oberondreef) (G-G')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

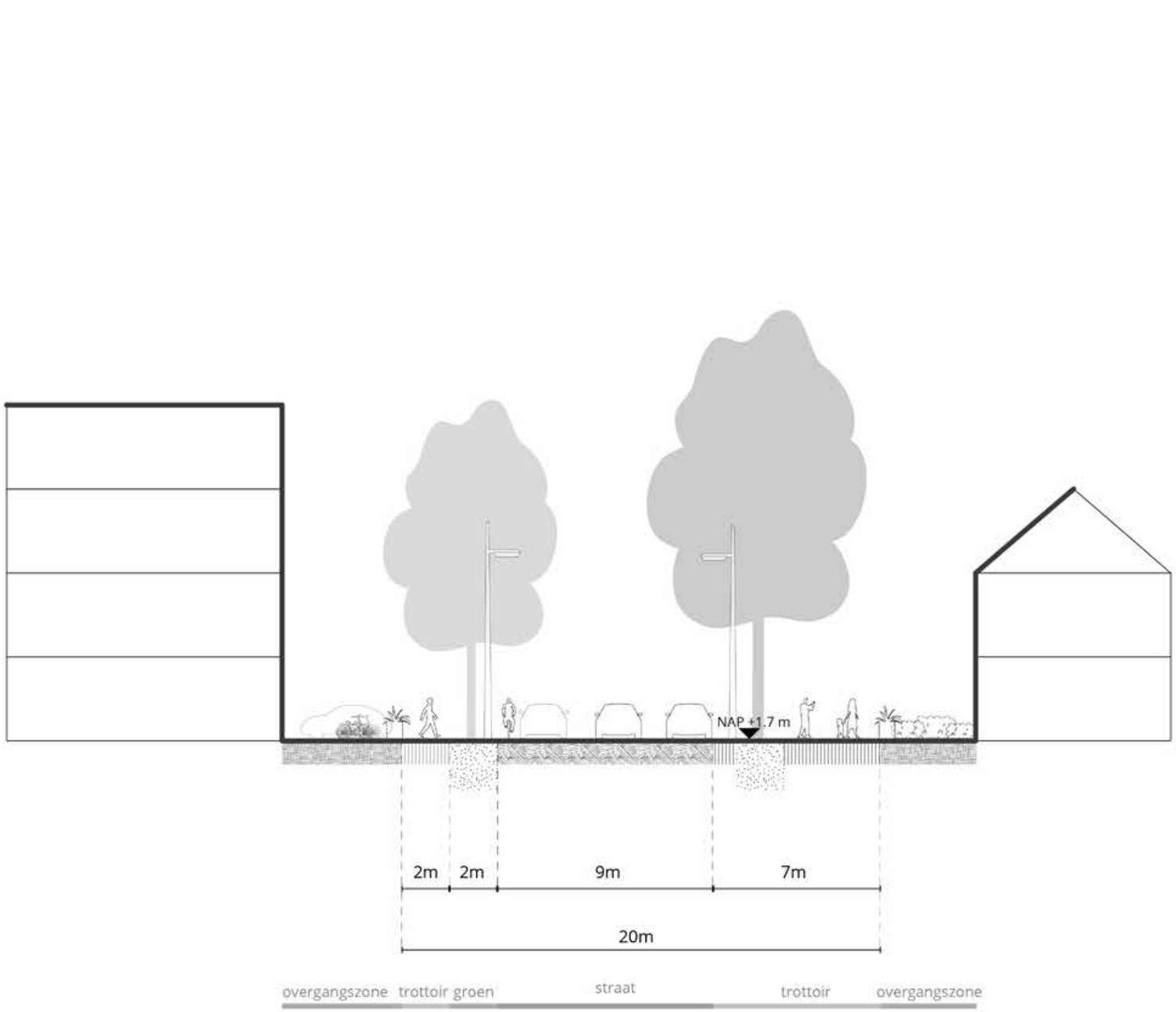
Groene voeg (Oberondreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

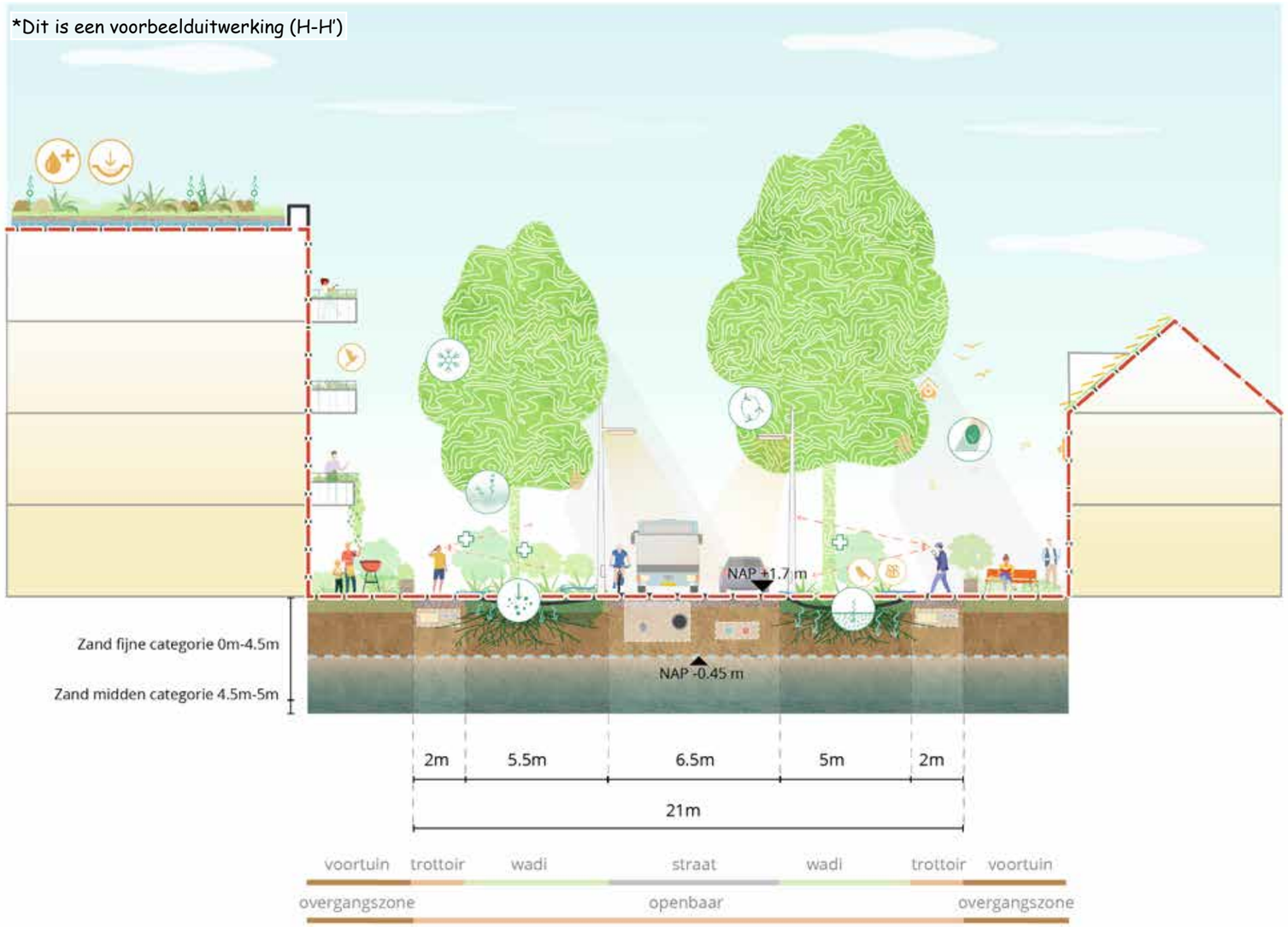
Groen ommetje (Japuradreef) bestaande situatie (H-H')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

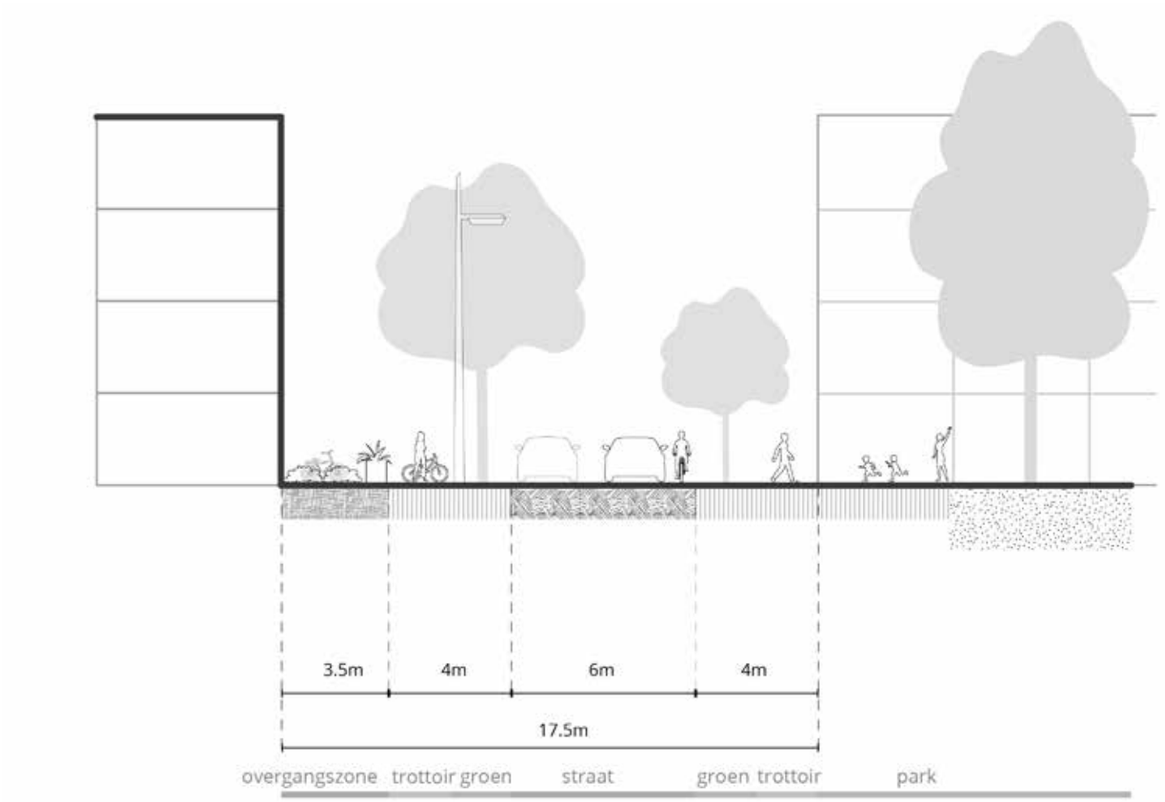
Groen ommetje (Japuradreef*)



schaal: 1:200

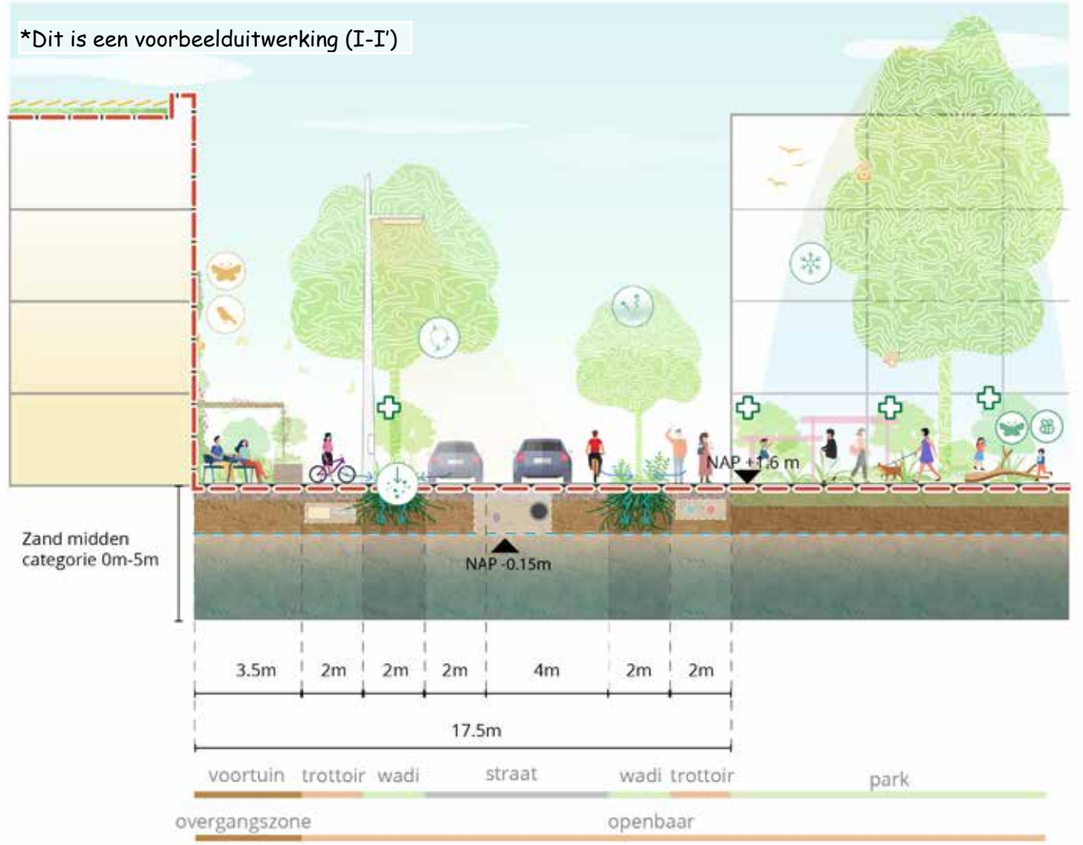
Bijlage profielen

Groene woonstraat (Toscadreef) bestaande situatie (I-I')



schaal: 1:200

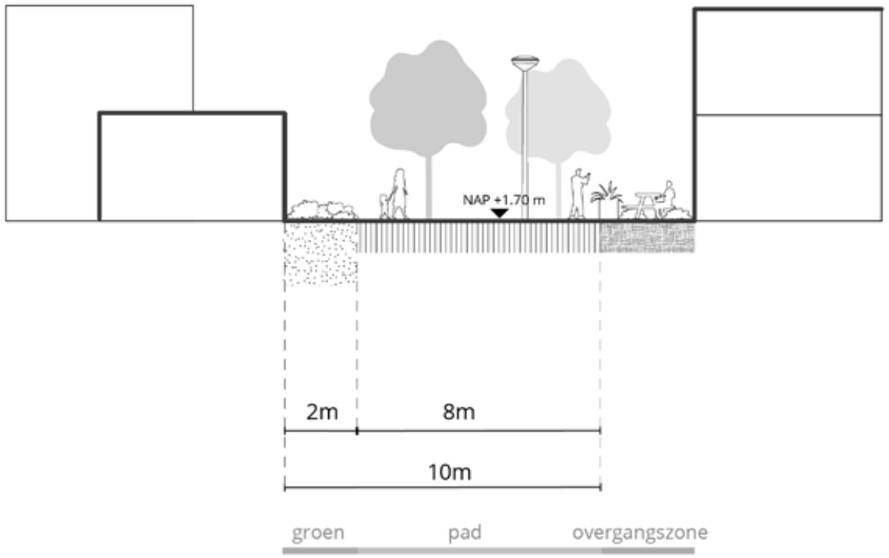
Groene woonstraat (Toscadreef*)



schaal: 1:200

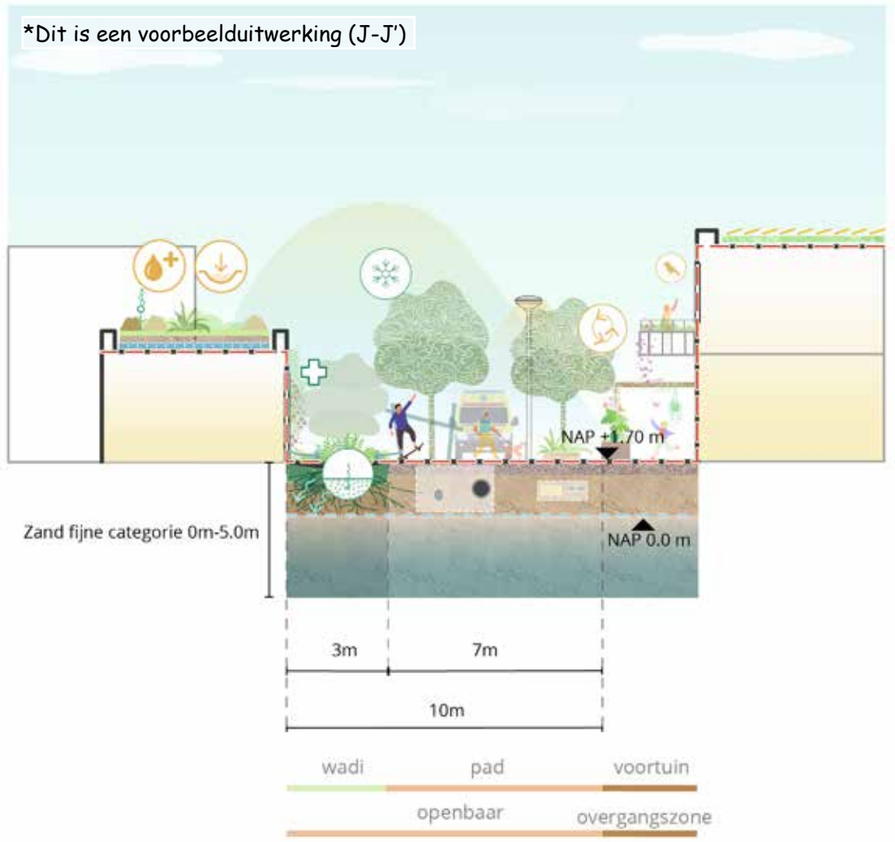
Bijlage profielen

Woonerf (Aphroditedreef) bestaande situatie (J-J')



schaal: 1:200

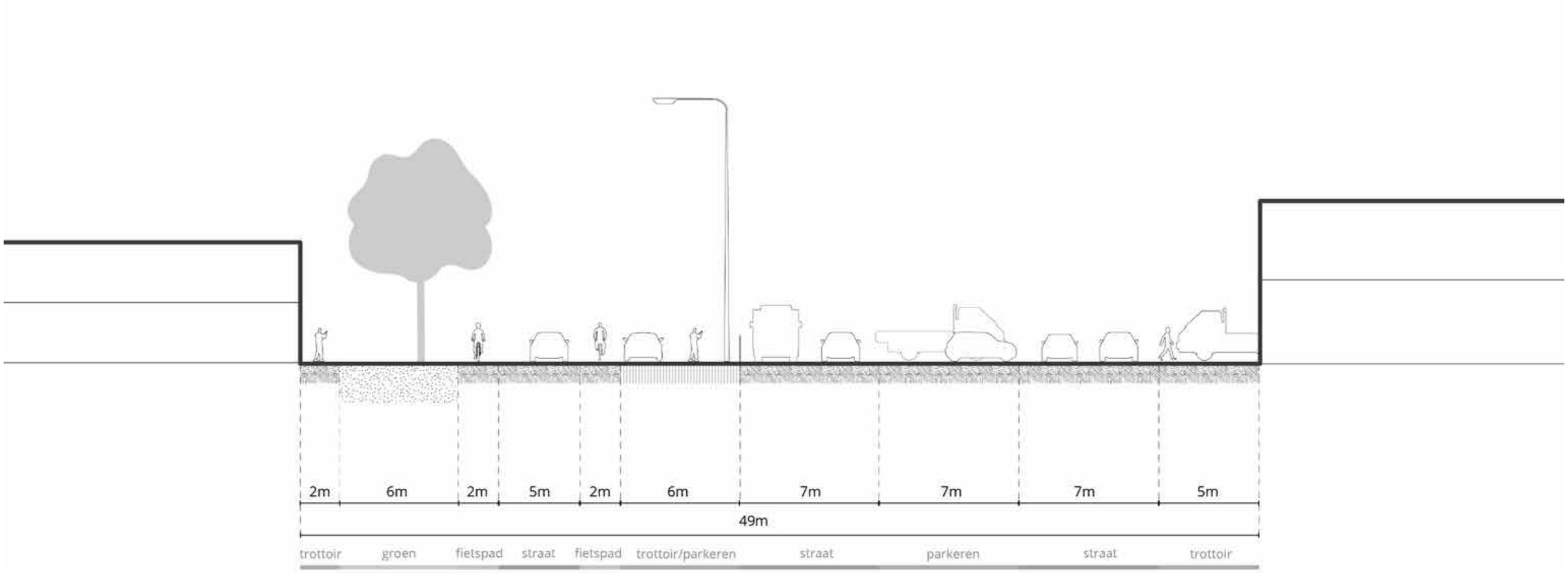
Woonerf (Aphroditedreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

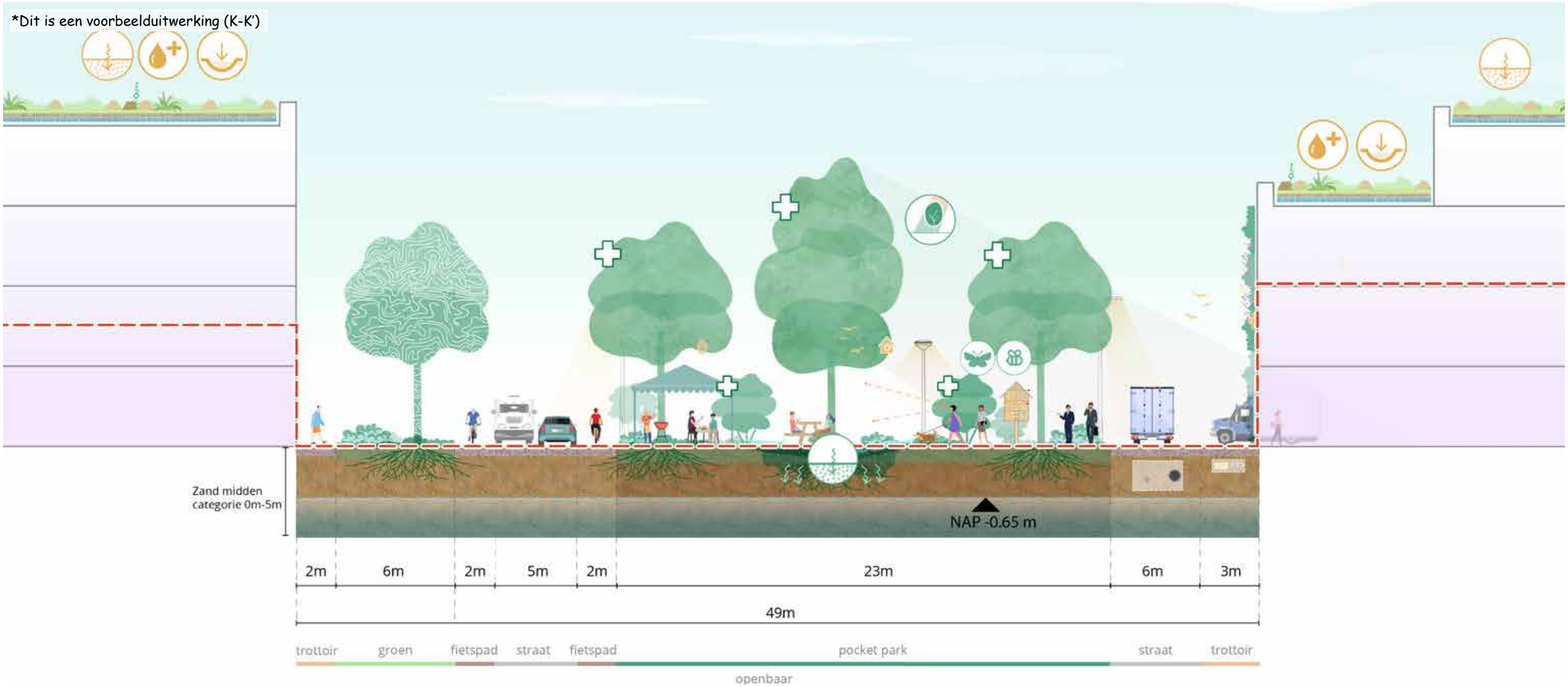
Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*) bestaande situatie (K-K')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



schaal: 1:200

05

Onderzoek mobiliteit

Onderzoek mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel flats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

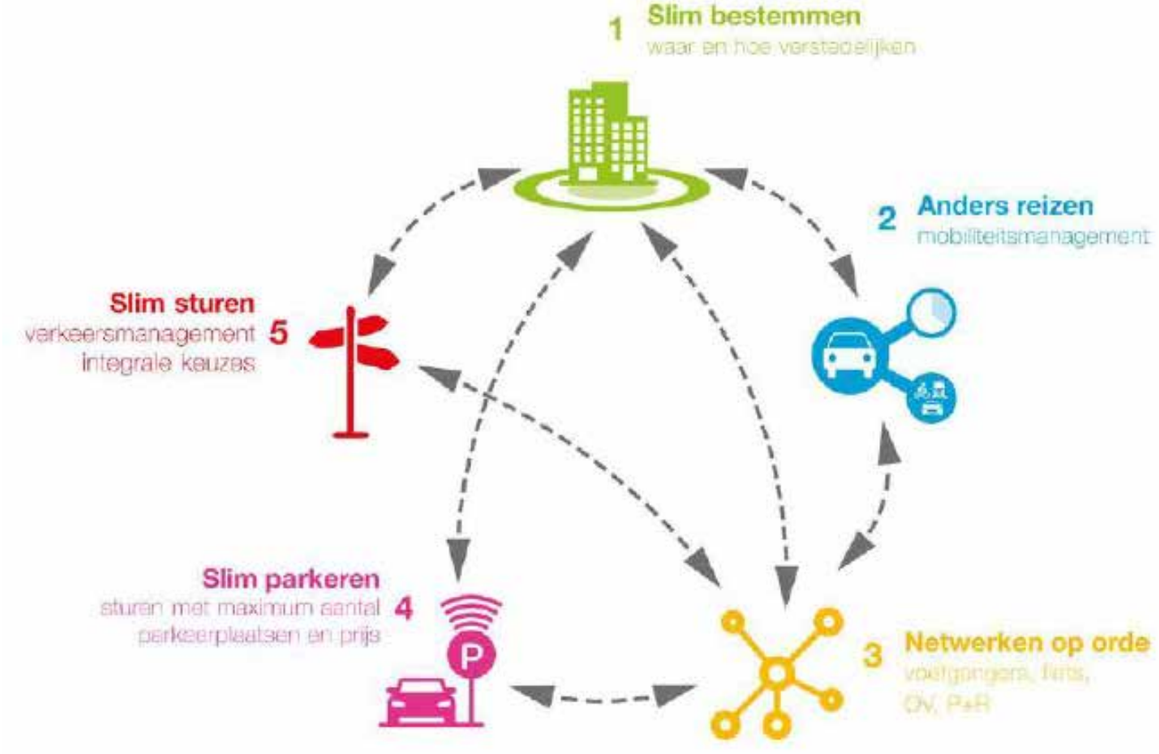
Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

1.2 Leeswijzer

Bij het maken van de omgevingsvisie zijn ten aanzien van mobiliteit twee varianten onderzocht. Hiermee zijn de effecten in beeld gebracht van verschillende keuzes. De conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek zijn gebruikt bij het maken van keuzes en uitwerking in de omgevingsvisie. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.

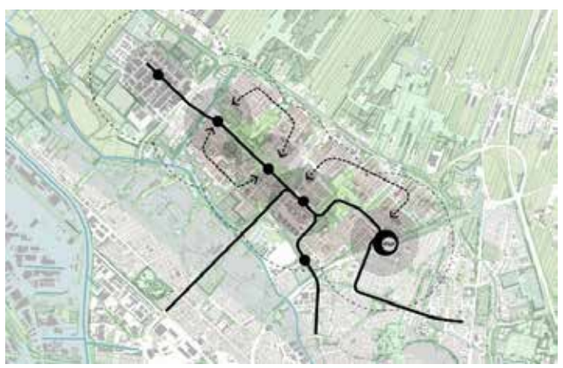


2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.



Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. Door middel van ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

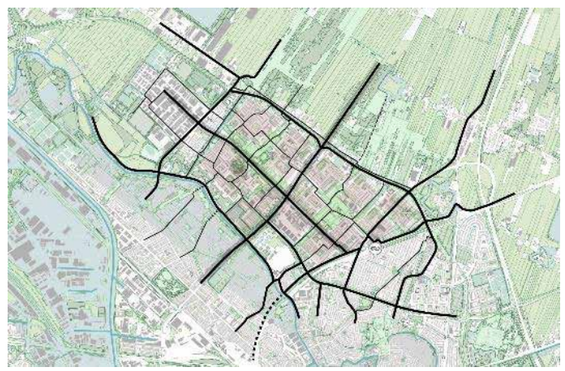


Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB’s, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan



Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een ‘kloppend hart’. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.





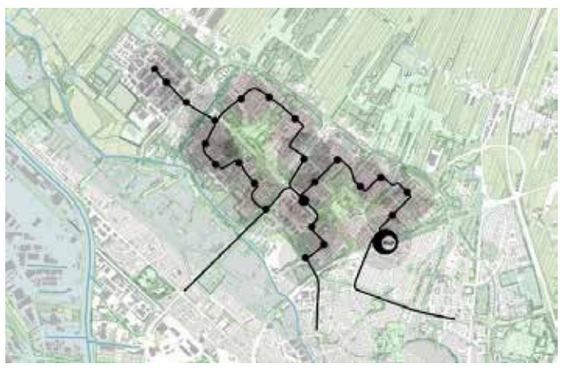
[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.

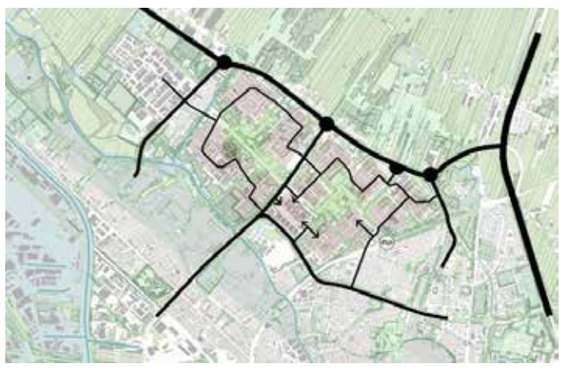


<u>Openbaar Vervoer</u>
Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van
Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/ spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de ‘bouwstempels’ is dit in de vorm van een bus.

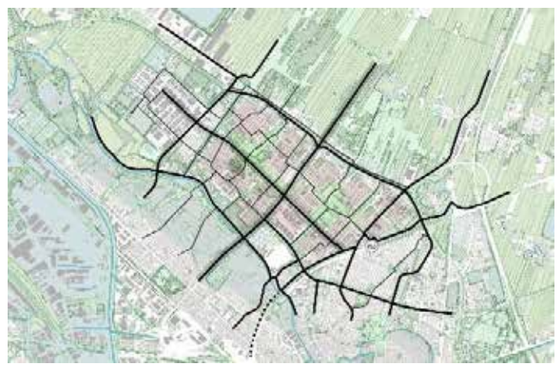


<u>Auto</u>
Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.



<u>Fiets & voetganger</u>
Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/ Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

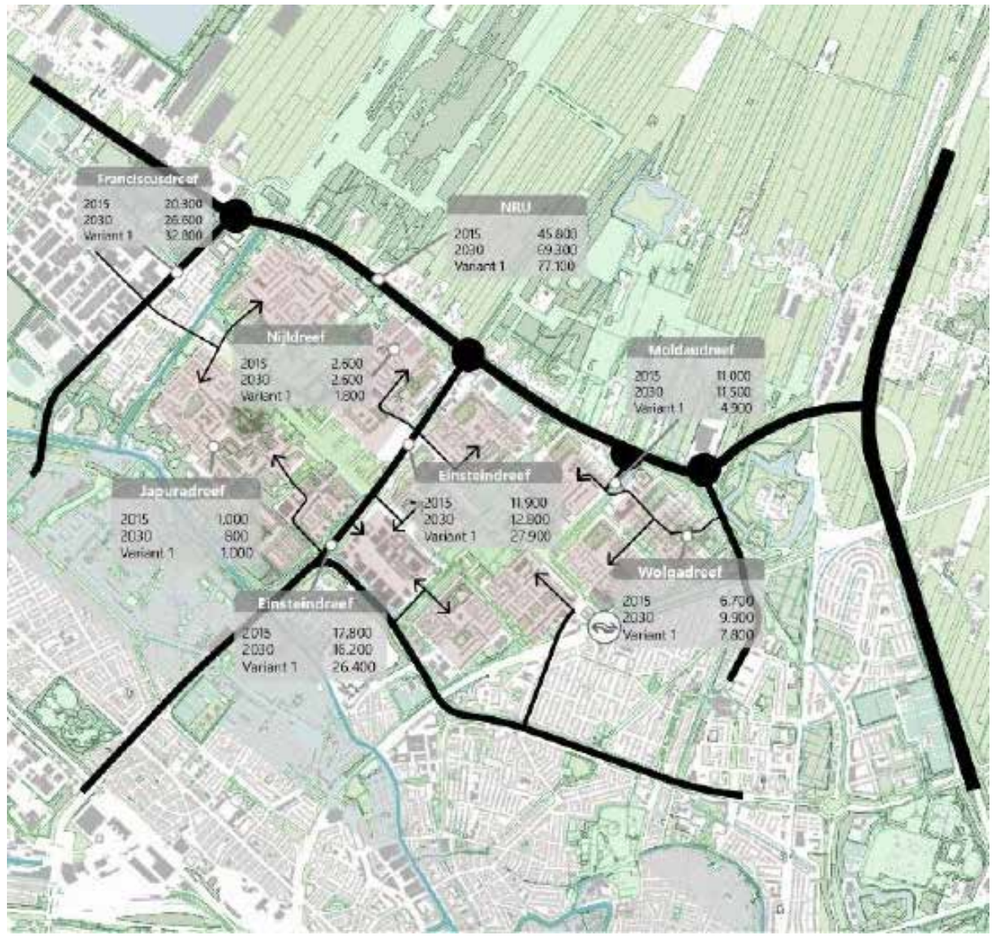
Variant 1
Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een autoloze HOV-as over de Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht.

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- en randwegen van Overvecht. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera’s om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

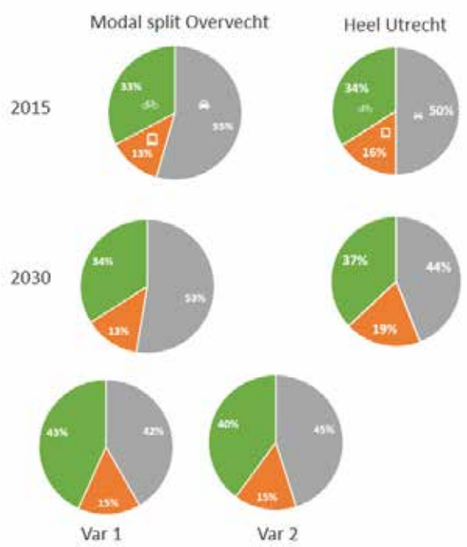
[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

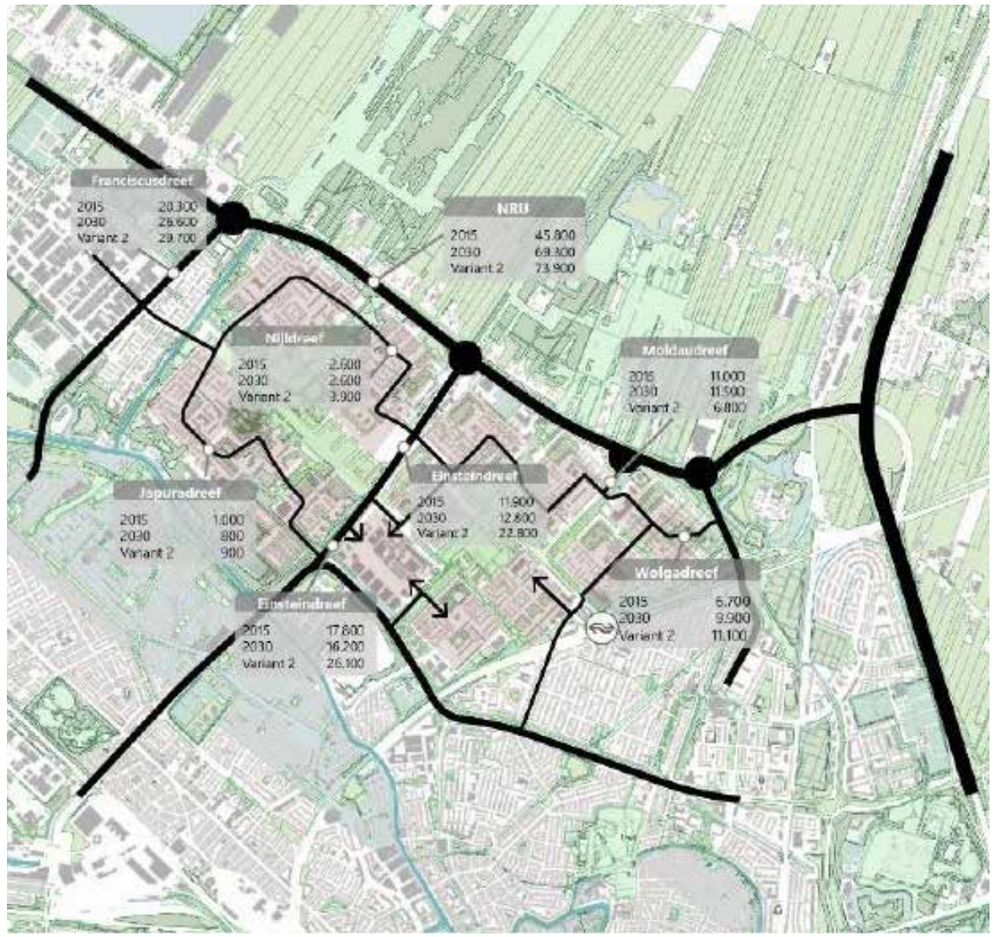
Variant 2
Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze ‘groene strook’ geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto’s, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze wegen, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Modal split
Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het fietsgebruik ligt op vergelijkbare hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9% en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger. Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.





Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

[3] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het ‘willen – kunnen – moeten’ principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

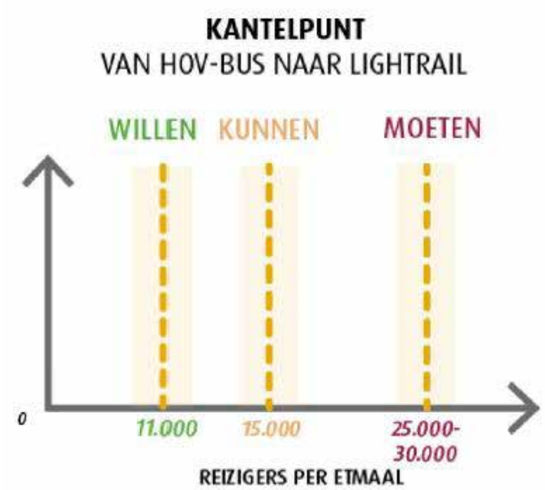
Het kantelpunt “Willen” geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

2. Kunnen

Het kantelpunt “Kunnen” geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten “Willen” en “Kunnen” opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt “Moeten” benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het ‘moeten’ kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij ‘willen’ past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.



Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de ‘superhaltes’, het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.



4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.

4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.





Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect ‘slim bestemmen’ uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer ‘OV op maat’ lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

5. Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015



Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan



Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-management ingezet om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.





Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.



Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen vanwege de aanwezigheid van de bus. Een voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.



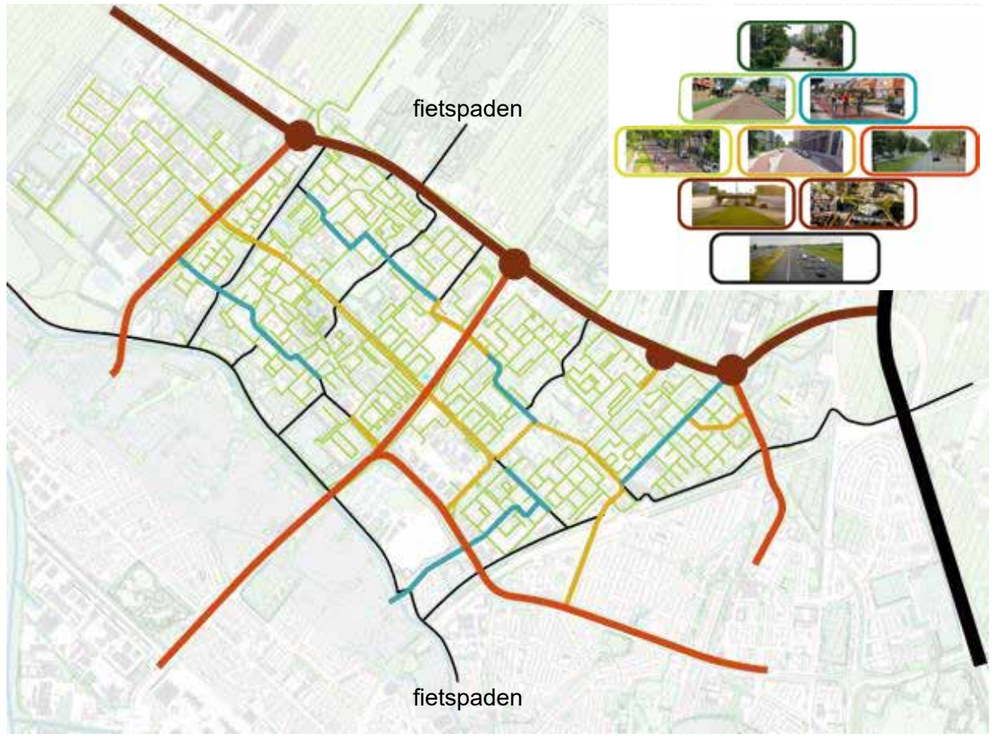
Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

5.2 Conclusie auto-netwerk

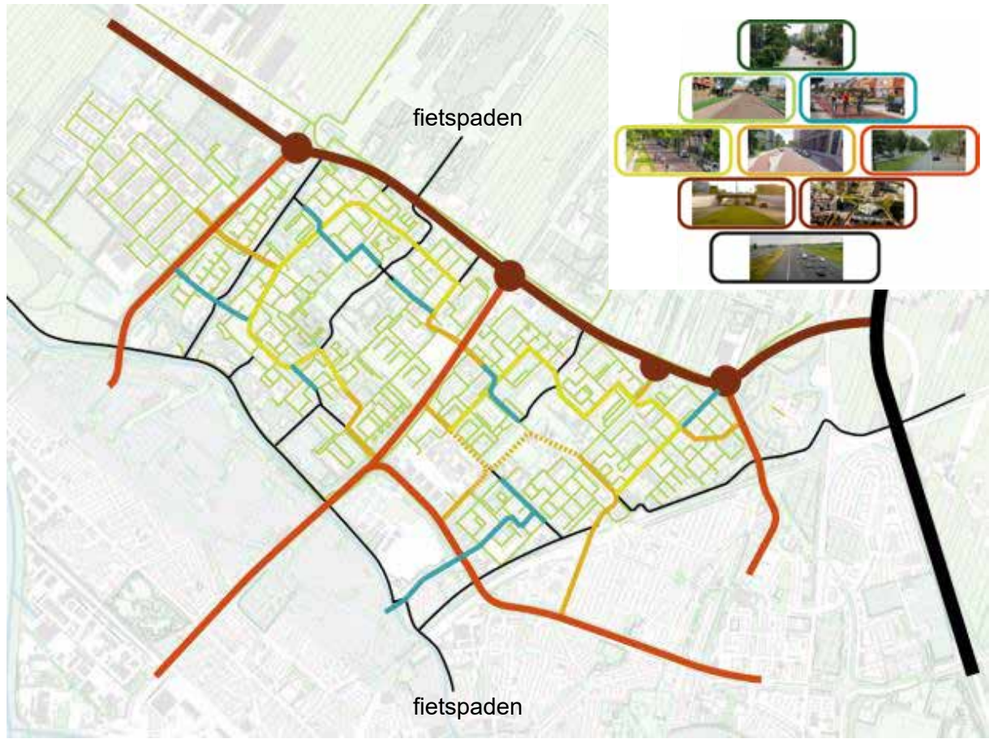
In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **‘OV op maat’** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto’s (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

06

Onderbouwing wonen

Onderbouwing wonen

Utrecht.incijfers.nl (2022 - 2024) (meest recente data)

In de beleidsnota is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 50 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 35 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat groei van dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% groter dan 100 m² GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**55%**	**10%**	**35%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ruim 80% van de woningen kleiner dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**63%**	**19%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**78%**	**3%**	**19%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m² GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**74%**	**10%**	**16%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Zamenhofdreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Bijna 70% alleenstaand
- Meer dan 50% bewoners tussen 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld voor Overvecht
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:

- Ca. 5% woningen kleiner dan 65 m²
- C.a. 45% woningen tussen 65 en 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**22%**	**56%**	**22%**		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- Ca, 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:

- 30% woningen tot 65m²
- 90% woningen tot 99m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**79%**	**9%**	**11%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Eén na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgroepen en opleiding

Kenmerken woningen:

- Ca. 10% woningen kleiner dan 65 m²
- 20% groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**36%**	**36%**	**27%**		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ruim 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 inwoners valt in laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:

- 20% woningen tot 65 m²
- 12% woningen groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**81%**	**4%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

<u>Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten</u>
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

<u>Herontwikkeling en transformatie</u>
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).
• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

<u>Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu</u>
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

<u>Ouderen</u>
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

<u>(Thuiswonende) Jongeren</u>
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

<u>Studenten</u>
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

Middeninkomens

Daarnaast willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.

Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen

Door het grote aandeel sociale huurwoningen wonen er in Overvecht relatief meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht dan in andere delen van Utrecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie

Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie ‘verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers’ (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

07

Samenvatting werken

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel aan de Franciscusdreef richt de ontwikkeling die de Omgevingsvisie faciliteert zich op de menging van deze detailhandel met overige werkfuncties.

Ruimte voor werk in de woonbuurten
Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht
Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Stationsgebied/HOV locaties
Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen
Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen
Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur.

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in de beleidsnota van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

08

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Het meegroeien van de maatschappelijke voorzieningen met de groei van het aantal inwoners is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. Maar niet alleen de maatschappelijke voorzieningen dragen in de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling bij aan de sociale opgaven. Ook de inrichting van de openbare ruimte en de mix van woningvoorraad naar sociaal-economisch segment en naar leeftijdsgroepen zijn van grote invloed op de sociale samenhang en de leefbaarheid.

Maatschappelijke voorzieningen
De tabel hiernaast laat de vertaling van de barcode zien voor de maatschappelijke voorzieningen als de wijk groeit met 5.000 woningen.

De barcode geeft richting, maar kan niet altijd één op één vertaald worden naar de in de wijk te realiseren vierkante meters. Sommige voorzieningen hebben een aanzienlijk groter bereik dan een wijk, zoals een zwembad. Daarvoor kijken we naar de opgetelde stedelijke behoefte en de spreiding over de stad.

Overvecht heeft al een zwembad, en uitbreiding van zwemwater vanwege de groeiende behoefte stedelijk is daarom elders voorzien. Omgekeerd willen we in Overvecht wél een nieuwe school voor Voortgezet Onderwijs toevoegen, die een groter bereik zal hebben dan de wijk Overvecht. We doen dit omdat nu niet alle niveaus van onderwijs in de wijk beschikbaar zijn, terwijl de ambitie is juist in Overvecht kinderen en jongeren optimaal kansen te bieden voor ontplooiing en ontwikkeling.

Bij de analyse van wat nodig is kijken we daarnaast naar de huidige spreiding van voorzieningen over de wijk en de stad en naar kwalitatieve accenten die we leggen per wijk of buurt.

	Norm	m2 / Eenheid	5000 woningen
Onderwijs			
Opvang 0-4, BSO	200m² per 1.000 woningen		1.000
Primair	1 school per 2.000 woningen	5220	13.050
Voorgezet	1 school per 15.000 woningen	9980	3.325
Subtotaal			17.375
Welzijn			
Buurtcentrum/kamer	0,1m2 per inwoner in Overvecht		1.000
Subtotaal			1.000
Spelen, sporten en bewegen			
Speel- en verblijfsplekken	3% van het bebouwde oppervlak		6.000
Sportvelden	7m² per woning		35.000
Sport in de openbare ruimte	1m² per woning		5.000
Sporthallen	1 sporthal per 17.500 inwoners	5100	2.900
Zwembaden binnenbad	100m² overdekt per 10.000 inwoners		100
Zwembaden buitenbad	PM		nvt
Subtotaal			49.000
Gezondheid, zorg en ondersteuning			
Buurtteams /OKT		350	700
Gezondheidscentrum/eerstelijns zorg	1 centrum per 6.500 inwoners	1100	2.200
Jeugdhulp, logeeropvang, time out voorziening, buurtgerichte spec. hulp			?
Maatschappelijke opvang	0,5m² (BVO) per 1 woning		2.500
Woon- zorgvoorzieningen voor ouderen			?
Subtotaal			5.400
Cultuur			
Voorzieningen wijkniveau	0,25m² (BVO) per 1 woning		1.250
Voorzieningen stedelijk niveau	0,20m² (BVO) per 1 woning		1.00
Subtotaal			1.125
Totaal			73.900
Totaal gebouwd			27.900

Op basis daarvan is bovenstaande vertaald in de volgende behoefte:

- Buurtcentrum 650 m^2: 50% in noord; 50% in zuid. Daarnaast minimaal 3 buurtkamers, goed gespreid over de wijk en bij voorkeur dichtbij concentraties van ouderenwoningen/ buurten met relatief veel kwetsbare bewoners.
- Jeugdhulp 500 m^2: 50% in noord; 50% in zuid, bij voorkeur samen met het buurtteam.
- Gezinshuizen: 1 -3 woningen, 200 m^2 per woning (1-3 woningen); koppeling met jeugdhulp
- Dagbesteding ouderen: 3x 100m^2
- Dagbesteding volwassenen: 3x 100m^2
- Jongerencultuurhuis 500m^2
- Cultuur 3x300 m^2. Daarnaast zien we Overvecht als zoeklocatie voor de regio-plus voorziening waar in Utrecht behoefte aan is. Zo'n voorziening kan zowel voor inwoners van buiten Overvecht als voor de Overvechters een belangrijke toevoeging zijn aan de levendigheid en kwaliteit van de wijk. De ambitie is een programmering die de diversiteit van Overvecht weerspiegelt en tegelijkertijd mensen samen brengt op wat het bindt en waar ze trots op zijn. Potentiële locaties zijn het centrum of station.
- School voor voortgezet onderwijs in combinatie met een sporthal: kavel van 6000-8000m^2. Gelet op de achterstand in sportdeelname onder de jeugd in Overvecht en het relatief veel voorkomen van overgewicht ruimte voor informele sportbeoefening voor de jeugd aangrenzend aan de school, in de vorm van een multifunctioneel sport- en beweegcourt voor bijvoorbeeld balsporten als voetbal en basketbal, dans en calisthenics.
- Sportvelden: voor de behoefte vanuit de wijk is een kavel nodig voor 3 à 4 velden, dat wil zeggen minimaal 35.000 m^2. De norm qua bereikbaarheid is 10 minuten fietsafstand. Voor Overvecht is gelet op de lage sportdeelname nabijheid en sociaal veilige bereikbaarheid voor de jeugd extra belangrijk. Dit is de wijkopgave. Daarnaast is een aandeel van Overvecht gewenst in de stedelijke opgave. Zoeklocaties zijn het Noorderpark, de huidige locaties van de volkstuinen en in de verdere toekomst het Rioolwaterzuiveringsterrein.
- In Overvecht ligt het lidmaatschap van traditionele sportverenigingen relatief laag. We zien dat andere sporten zoals fitness, vechtsporten en dans in veel gevallen beter passen bij de behoefte van inwoners van deze wijk. Deze worden meestal aangeboden door (semi)commerciële aanbieders. Het is van belang dat er voldoende betaalbare ruimte is voor deze veelal kleine ondernemers. Koppeling met andere maatschappelijke voorzieningen of culturele broedplaatsen biedt kansen.
- Informele sport, sport en bewegen in de openbare ruimte: bij voorkeur leggen we een koppeling met de locaties voor buurtcentra (ouderen en kwetsbaren) en scholen (jeugd), parken, langzaam verkeerroutes en andere centrale plekken in de wijk.
- Gezondheidscentra: indicatief: 1000 m^2 in noord + 1000m^2 in zuid.

Bij de realisatie van bovengenoemde voorzieningen streven we naar slim ruimtegebruik: meervoudig gebruik van dezelfde vierkante meters of een stapeling/ bundeling van functies die elkaar ook inhoudelijk versterken en aanvullen.

Ons eigen maatschappelijk vastgoed dat niet meer in gebruik is voor de oorspronkelijke functie benutten we in principe door herontwikkeling voor de in de wijk benodigde maatschappelijke functies, al dan niet in combinatie met wonen en/of ondernemen. We doen dit zoveel mogelijk in samenhang, zowel inhoudelijk als financieel. Zo blijven maatschappelijke vierkante meters behouden en ontwikkelen we nieuwe maatschappelijke bestemmingen kosten-efficiënt en functioneel in onderlinge samenhang. Een voorbeeld is het plan voor een aantal voormalige onderwijs-locaties, waar herontwikkeling beoogd is ten behoeve van onder andere jongerencultuur, ontmoeting (buurtcentrum), wonen, ondernemen, jeugdzorg en eerste lijns gezondheidszorg. Dit zijn met stip "kansenplekken" voor de wijk.

Openbare ruimte en de sociale opgaven
We onderscheiden de volgende sociale functies/doelen van de openbare ruimte:

1. Ontmoeten
In Overvecht, met zijn grote diversiteit in achtergrond van de bewoners, is ontmoeting een krachtig middel in het tegengaan van segregatie. Tegelijkertijd hebben groepen behoefte aan een eigen, veilige ruimte. We noemen dit "casa en plaza": "casa" staat voor plekken waar je samenkomt met mensen met wie je al vertrouwd bent, "plaza" staat voor de plekken waar je samenkomt met mensen die je niet al vanzelfsprekend ontmoet maar met wie je je wél kunt verbinden in bijvoorbeeld cultuur of sportbeleving, gezelligheid, plezier, zorg voor elkaar en opvoeding.

Voor ontmoeting onderscheiden we grote en kleinere plekken:

<u>Grote plekken, waaronder park de Gagel/de Watertoren/Noorderpark:</u>

- voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen; met het realiseren van semi-overdekte picknick- en verblijfsplekken kan worden ingespeeld op klimaat-bestendigheid
- op deze plekken is behoefte aan horeca die laagdrempelig toegankelijk is voor iedereen in uitstraling en prijs:
- streven is een open uitstraling van grotere maatschappelijke voorzieningen, volkstuinparken en sportparken

<u>Kleinere plekken</u>

- binnenterreinen wooncomplexen: voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen, sport en spel, toegespitst op de behoefte van de bewoners
- dit geldt ook voor de buitenruimte van voorzieningen zoals buurtcentra, buurtkamers en scholen, en dan toegespitst op de behoefte van de gebruikers
  - Wandelroutes naar winkels/ zorgvoorzieningen/buurtcentra/parken:
    - voldoende bankjes zodat senioren en mensen met een fysieke beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
    - geen drempels.

2. Sport, spelen en bewegen.
Het accent voor Overvecht ligt daarbij op veilig en gezond opgroeien (overgewicht hoog en sportdeelnamejeugd laag) en op ouderen en mensen met een beperking (vergrijzing en relatief veel mensen met een beperking)

<u>Spelen</u>
De uitkomsten van de speelruimtescan vormen de basis waarop we de komende jaren kwantitatief en kwalitatief de speelruimte willen verbeteren.
Daarbij kijken we ook naar slim ruimtegebruik. Een schoolplein is na schooltijd bij voorkeur een speel- en beweegruimte voor de jeugd uit de buurt. De beheerde speeltuinen in Park De Gagel en park de Watertoren koesteren we. Veel ouders laten hun kinderen bij voorkeur hier spelen omdat zij de openbare speelruimte vaak niet als sociaal veilig ervaren.

<u>Sporten en bewegen in de openbare ruimte:</u>
Sportveldjes in de openbare ruimte zijn in Overvecht op veel plekken wel aanwezig, maar de kwaliteit en uitstraling laten vaak te wensen over. Aansprekende plekken van robuuste omvang die meerdere sportmogelijkheden bieden zijn er weinig. Hetzelfde geldt voor de zogeheten calisthenics stations die in corona tijd snel aan populariteit gewonnen hebben en waar met name jongeren van heel verschillende achtergrond gebruik van maken. De kwaliteit en de variëteit van de sportieve openbare ruimte willen we verbeteren.
Ook hier kijken we naar slim ruimtegebruik. Een kunstgrasveld op een sportpark biedt ruimte aan verenigingen, maar wanneer zij die niet benutten staat het open voor kinderen en jongeren uit de wijk. Daar waar al sprake is van verenigings- én buurtgebruik koesteren we dat en versterken we het waar mogelijk, zoals bij sportpark de Dreef.
Voor ouderen/mensen met een beperking streven we naar sport/beweegmogelijkheden bij ontmoetingsplekken (buurtcentra, buurtkamers) en bij concentraties van wonen voor senioren/mensen met een beperking en voldoende bankjes op looproutes naar winkels en voorzieningen.

3. Rust en ontspanning
Naast goede basisvoorzieningen voor iedereen waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden hebben we in Overvecht extra aandacht voor ouderen, de prikkelgevoelige GGZ-groep, en mensen met een fysieke beperking en/ of (licht) verstandelijke beperking, omdat die groepen gaan groeien (ouderen) of al relatief sterk vertegenwoordigd zijn. We streven daarbij naar:

- voldoende bankjes op de belangrijkste looproutes naar winkels/parken/ buurtcentra/(woon)zorgcentra/ zorgaanbieders zodat senioren/mensen met fysieke en beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
- eenvoud en duidelijkheid als uitgangspunt bij (loop)routes en bebording
- bij (sociale) woningbouw altijd zicht op groen in de directe leefomgeving, “groen voor de deur”;
- voldoende groene ommetjes;
- tegengaan van negatieve in de prikkels leefomgeving: onveilig verkeersgedrag, stank, vervuiling;
- groeninrichting toegespitst op diverse gebruikersgroepen; bijvoorbeeld belevings- en tuiniergroen op rolstoel/ scootmobiel/handhoogte bij concentraties van wonen voor senioren/gemengd wonen complexen en school/oudertuinen bij scholen.

Wonen en de sociale opgaven
We zien een sterke samenhang tussen de samenstelling van de woningvoorraad en de sociale opgaven. Niet voor niets komen de doelstellingen van Samen voor Overvecht en de Omgevingsvisie één op één samen in het streven naar plezierig wonen en leven in een meer gemengde wijk.

De aanwezigheid van de middenklasse en van de mogelijkheid om een wooncarrière te maken in een wijk hebben een positieve invloed op de sociale samenhang. Ouders worden actief in en verbinden zich aan organisatorische verbanden op het gebied van sport, cultuur en welzijn en op de school van hun kinderen. Vrijwilligerswerk in de eigen wijk is voor veel mensen een logische stap als de kinderen het huis uit zijn.

Een meer gemengde wijk gaat daarom verder dan de verhouding sociaal-midden-hoog. Het gaat ook om het mogelijk maken voor maatschappelijk succesvolle starters uit Overvecht op een wooncarrière in de wijk. En het gaat om voldoende gezinnen die Overvecht ervaren als een fijne plek voor hun kinderen om op te groeien, en die zich willen verbinden aan de school, het buurthuis of de sportvereniging.

09

Reflectie op Uitgangspunten-notitie

Reflectie op ambities en uitgangspunten

Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de ‘Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht’ vast. Hierin zijn op basis van zeven profielen de doelstellingen voor de omgevingsvisie Overvecht verwoord. In dit hoofdstuk is weergegeven of de doelstellingen in de omgevingsvisie Overvecht zijn verwerkt. Onderscheid is gemaakt tussen behaald, niet behaald of basis gelegd, uitwerking in een volgende fase. Een doelstelling is behaald indien deze doelstelling is opgenomen in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Overvecht is een integrale visie waardoor de sectorale uitgangspunten niet allemaal letterlijk vertaald of zichtbaar zijn in de Omgevingsvisie.

✓ **Behaald**

✗ **Niet behaald**

→ **Basis gelegd, uitwerking in een volgende fase nodig**

Kwantitatieve ambities

✓ **Toevoegen van minimaal 5000 woningen**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 5000 woningen.

✓ **Toevoegen van minimaal 3000 werkplekken**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 3000 werkplekken, waarvan 500 op Nieuw Overvecht.

✗ **Toevoegen van 80 hectare groen**
We kunnen de RSU opgave van 80 ha groen niet halen. Hierin meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groen-blauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. Met de omgevingsvisie wordt er naast de potentiële toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen met de onderstaande uitgangspunten. Zie de groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.B3

✓ **Uitgeefbaar gebied op Nieuw Overvecht, 0.7 hectare**
Door verdichting en bouwen van gestapeld werkprogramma ontstaat nieuwe ontwikkelruimte voor bedrijvigheid.

→ **Sportlocaties**
In de uitgangspuntennotitie wordt een aantal concrete opgaves voor het sportprogramma benoemd, zoals de toevoeging van velden voor honk- en softbal, hockey (2 velden inmiddels gerealiseerd op Sportpark Vechtzoom), korfbal (Uitbreiding met 2 velden inmiddels gepland op sportpark Loevenhoutsedijk) en voetbal en uitbreiding van zwembad De Kwakel. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

→ **Onderwijs zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal**

→ **Extra woonzorgcomplex**
De omgevingsvisie biedt voldoende ontwikkelruimte om dit programma te huisvesten, maar doet geen concrete uitspraak over een exacte locatie. Deze dient in de verdere uitwerking aangewezen te worden.

→ **Cultuur zoeklocatie: broedplaatsen**
Op diverse plekken in de woonbuurten komt ruimte voor broedplaatsen, bijvoorbeeld in de buurtwinkelcentra, winkelstrips of in te transformeren garageboxen. Concrete plekken moeten nog worden aangewezen. Deze plekken moeten ook na realisatie financieel toegankelijk blijven om deel te kunnen uitmaken van de buurteconomie.

Kwalitatieve ambities: groen Overvecht

Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We behouden en versterken het groene karakter van de wijk.
- ✓ We versterken de verbindingen binnen en tussen het groen in de wijk.
- ✓ We pakken de bestaande knelpunten en barrières in de groenstructuur aan.
- ✓ We versterken en verbeteren het groen en het water in de wijk. Zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU.
- ✓ We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit versterkt de natuurbeleving. Dit doen we onder andere met fauna-voorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen.

Een gezonde, groene leefomgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan. In iedere buurt streven we naar minimaal 40% groen.
- ✓ Groen op loopafstand voor iedereen. Vanuit elke buurt een goede wandelroute naar de recreatiegebieden rondom de wijk.

Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → Uitdagende en veilige plekken en routes om te sporten, spelen en verblijven. De afstand vanuit huis is passend bij de leeftijd.
- ✓ We zorgen voor recreatieve groene ommetjes.
- ✓ Aantrekkelijke groene plekken en water, welke beter worden gebruikt voor recreatie.
- ✓ Overvecht levert een bijdrage aan stedelijke opgave Sport.

Verdichten en vergroenen in balans

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✗ Voor elke nieuwe woning wordt een nieuwe boom geplant. *Onderbouwing: De opgave om voor iedere nieuwe woning een nieuwe boom te plaatsen realiseren we daar waar mogelijk binnen Overvecht. We stellen binnen het deelprogramma Groene Schaalsprong ‘Meer en betere bomen in Utrecht’ vast voor hoeveel extra bomen. We zien dat er onvoldoende ruimte is binnen de straatprofielen en het bestaande groen in Overvecht en de rest van de stad. Het toevoegen van het totale aantal bomen is een stedelijke opgave.*
- ✓ We vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals met groene daken en straten, groene plantsoenen en parken, groene fiets- en wandelroutes, groene verbindingszones en groene natuurgebieden en recreatiegebieden.
- ✗ We bouwen in principe niet in de hoofdgroenstructuur. Als we dit wel doen, dan compenseren we het groen kwantitatief én kwalitatief. *Zie hoofdstuk 4 voor de onderbouwing waar en waarom we dit doen.*

Kwalitatieve ambities: verbonden Overvecht

Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- ✓ We willen meer en betere verbindingen over de NRU, het spoor, de Vecht en naar het bedrijventerrein.
- → De landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen door tot aan de Vecht. En het omliggende landschap loopt door tot aan de voordeur.
- ✓ De hele wijk is bereikbaar met het OV en fiets. De wijk is goed verbonden met Utrecht CS, Utrecht Science Park, Lage Weide en Leidsche Rijn. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer staat centraal.
- → Het groen en de voorzieningen in Overvecht worden door nieuwe en betere verbindingen beter gebruikt door Overvechters en bewoners van de omliggende wijken.

Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- → Voorzieningen zijn voor iedereen goed vindbaar, bereikbaar en toegankelijk.
- ✓ We verminderen de fysieke barrières in de buurten.

We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit

- ✓ Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer krijgen prioriteit boven de auto. Bij een nieuwe inrichting van de weg staan verblijf en voetgangers op één.
- ✓ We maken lopen en fietsen veilig en aantrekkelijk zodat mensen de auto vaker laten staan.
- ✓ We verbeteren de bereikbaarheid door bussen in de wijken. Dit doen wij in samenhang met de invoering van 30 km gebieden.
- ✓ We versterken het bestaande voetgangersnetwerk en de voetganger en fietser krijgen meer ruimte, vaker voorrang boven de auto en meer en betere oversteek mogelijkheden. Vooral bij de wijkontsluitingswegen en stedelijke ontsluitingswegen.
- ✓ We zetten in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen.
- ✓ De maximumsnelheid wordt zo veel mogelijk 30 km/uur en waar mogelijk 15 km/uur.
- ✓ We willen meer gezonde en duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen.
- → Auto’s parkeren we vaker op goed bereikbare locaties op afstand van woningen/voorzieningen. Bijvoorbeeld met een P&R aan de ring, en wijk en buurthubs met een comfortabele overstap op fiets,ov of deelmobiliteit.
- ✓ In de hele stad en dus ook in Overvecht voeren we betaald parkeren in.
- → Er komen meer mogelijkheden voor elektrisch laden.

Kwalitatieve ambities: compact Overvecht

We maken slim gebruik van de schaarse ruimte

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✓ Ruimtes worden slim en intensief gebruikt bijvoorbeeld door meerdere verdiepingen te bouwen en ruimtes op verschillende tijden op verschillende manieren te gebruiken. Ruimtes en gebouwen zijn flexibel in gebruik en aanpasbaar. Functies in de grond worden beter geordend en slim gecombineerd met de functies boven de grond.
- → Leegstaande kantoorgebouwen, gevels van gebouwen, garageboxen en daken worden beter benut.
- → Zo veel mogelijk ruimtes zijn publiek toegankelijk, zoals bijvoorbeeld de speelruimte op schoolpleinen.
- → Een nieuwe VO school kan ‘s avonds ook gebruikt worden. We combineren de school met een sporthal die ook de verenigingen en de wijksport bedient.

Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ We verdichten binnen de stad vooral op goed bereikbare en aantrekkelijke plekken zoals in het centrum en in de buurt van het station. Hier zal de dichtheid groter zijn en de bebouwing hoger. Met verschillende functies en de nadruk op verblijven.
- ✓ We mengen functies in de wijk, zoals wonen met werkplekken, voorzieningen en horeca. Ook bij nieuwe ontwikkelingen. Dit zorgt voor levendigheid, ook ‘s avonds en in het weekend.
- ✓ We verlevendigen plinten door deze te gebruiken voor wonen, werken en voorzieningen, detailhandel en horeca.
- ✓ Groei van wonen en werken in balans. We willen meer werkgelegenheid en werkplekken in de wijk. Daarnaast versterken we het ondernemersklimaat.
- ✓ Bedrijven die impact hebben op het milieu en lucht kwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof en geluid. Wel zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Daar is het doelbereik op geur, stof en geluidhinder minder goed. Ook woningen aan drukke wegen kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.

Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota- ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen,

- ✓ Ruimtelijke structuren zoals groen, wegen en wandelroutes worden verbeterd. Waardevolle bestaande structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht Noord en de molenwieken in Overvecht zuid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie neemt daar een bijzondere rol in
- ✓ Iedere buurt heeft haar eigen herkenbare ruimtelijke karakter. We versterken bestaande kwalitatieve kenmerken en de ruimtelijke samenhang. Dit doen we bijvoorbeeld met pleintjes, groene hoven, straten en het verminderen van doorsnijdingen.
- ✓ We vergroten de diversiteit, kwaliteit en herkenbaarheid van de parken en de grote lanen als de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef, Vechtzoom en Spoorzoom.
- ✓ Bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt aantrekkelijker en duurzamer, met mogelijke verdichting, menging en transformatie, zoals langs de Franciscusdreef.

Kwalitatieve ambities: inclusief Overvecht

Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woning aanbod voor huidige en toekomstige bewoners.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen

- ✓ Er komt een betere verhouding tussen sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen. We kijken hierbij naar een goede mix bij elk complex, in elke buurt en in de hele wijk. We doen dit zowel bij nieuwbouw als renovatie.
- ✓ Er komen meer woningen in midden en hoger segment.We mengen verschillende woonvormen; verschillende prijsklassen, huurwoningen en koopwoningen.
- ✓ Bewoners die in Overvecht wonen, kunnen een wooncarrière in de wijk maken.
- ✓ We bouwen aan gemeenschappen.

Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ Winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk en daarmee altijd in de buurt aanwezig. We stimuleren de komst van meer kindcentra (voor en vroegschool , BSO, primair onderwijs, zorg).
- → Er is voldoende ruimte voor zorg dichtbij en op maat.
- ✓ Voorzieningen komen zo veel mogelijk bij de (bestaande) winkelgebieden.
- ✓ Overvecht Centrum wordt het kloppend hart van de wijk met winkels, woningen, werkplekken en voorzieningen waarbij ontmoeting centraal staat.
- ✓ Waar er woningen bijkomen, komen er ook (maatschappelijke en culturele) voorzieningen (waaronder bijvoorbeeld horeca) en werkplekken bij

Prettige en sociaal veilige routes en plekken.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → We maken aantrekkelijke, overzichtelijke en herkenbare routes en plekken. De openbare ruimte is zo ingericht dat mensen zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld door openheid en doorzichten naar openbare plekken en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte zorgt ervoor dat deze meer gebruikt wordt. Hierdoor wordt de sociale veiligheid groter.
- ✓ We zorgen voor een prettige menselijke maat in de buitenruimte en de gebouwen. Gebouwen hebben een open begane grond en er zijn ogen op straat. Doordat de auto minder prominent aanwezig is verbetert de verblijfskwaliteit en leefbaarheid.

Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen

- → De inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde voorzieningen nodigen uit tot ontmoeten en verbinden.
- → Met de ruimtelijke inrichting van de omgeving stimuleren we eigenaarschap bij bewoners.
- → Bewoners zijn betrokken bij hun wijk, voelen zich verbonden met hun omgeving en zetten zich in voor de wijk, buurt en voor elkaar.
- ✓ Bij de inrichting van de wijk hebben we extra aandacht voor het kansrijk en veilig opgroeien van de jeugd.

Kwalitatieve ambities: toekomstbestendig Overvecht

Een groene natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We verminderen droogtestress door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. We houden regen vast daar waar het valt.
- ✓ Schade als gevolg van hevige neerslag willen we voorkomen onder andere doordat we afvalwaterstromen scheiden.
- ✓ Hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken en het planten van extra bomen.
- → De kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater wordt beter.

We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig

- ✓ Voor alle nieuwbouw geldt de ambitie energieneutraal.
- → Energie wekken we zoveel mogelijk lokaal op.
- → We verminderen de uitstoot van fossiele brandstoffen en stikstof.
- → Daken benutten we maximaal voor het opwekken van zonne energie. Waar het kan gecombineerd met groene en waterbergende daken.
- → We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu.
- → We bouwen duurzame gebouwen en woningen conform het Convenant Toekomstbestendig Bouwen.
- ✓ We reserveren ruimte in onder- en bovengrond voor een toekomstbestendig rioolssysteem, ondergrondse groeiruimte bomen, duurzame energie en de uitbreiding van het elektriciteits- en glasvezelnet.
- → Gebouwen zijn aanpasbaar en flexibel in gebruik.
- → We zorgen voor een goed vestigingsklimaat voor duurzame ondernemers.
- ✓ We koppelen vergroening zoveel mogelijk aan andere werkzaamheden zoals werkzaamheden aan riolering, toegankelijkheid, energie infrastructuur of onderhoud.

Kwalitatieve ambities: vertraagd Overvecht

We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderbouwing plan mer

- De luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en geluidniveau zorgen voor een gezonde omgeving om te leven.
- We willen overlast van de wegen beperken. Bijvoorbeeld doordat auto's en vrachtverkeer om de stad heen rijden en we doorgaand verkeer in de wijk weren.
- Er blijft voldoende afstand tussen drukke wegen en woningen, scholen, kinderopvanglocaties, bejaardenhuizen, verpleeghuizen.
- Diversiteit; levendigheid en rust in balans. Er zijn voldoende groene openbare plekken voor stilte en verkoeling. Wel wordt hier opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken zal toenemen, met negatieve effecten op geluid en luchtkwaliteit.

Geleidelijke groei en ontwikkeling

- Voor plekken die nog niet ontwikkeld worden blijft ruimte voor bewoners en gebruikers om hier zelf invulling aan te geven

Aanvullend

Opdracht raad

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

Aanvullend

- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis.
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

Specifieke vragen uitvraag gemeente

- Inzicht waaruit blijkt of een HOV-verbinding van Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig is. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum.
  - *In het onderzoek mobiliteit wordt de haalbaarheid van een lightrail in paragraaf 4.1.1 besproken. Het inzicht luidt als volgt: Voor een haalbare lightrail-verbinding zijn meer woningen en reizigers nodig dan de 5000 woningen die nu in Overvecht geprojecteerd worden.*
- Inzicht in hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden, waar die gesitueerd zou moeten worden tot aan NS-station
  - *In de voorgestelde mobiliteitsstructuur (beleidsnota: Veilig en Verbonden) wordt een route voor de HOV-verbinding voorgesteld. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie gaat middels het maken van ontwerpen bepaald worden hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden.*
- Inzicht waaruit blijkt wat ervoor nodig is om de verbinding Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig te maken. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn.
  - *Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij een lightrail past, lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500 woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn, zie onderzoek mobiliteit paragraaf 4.1.1.*

Moties uitgangspuntennotitie

- De participatie is open en vindbaar; we doen ons best om zoveel mogelijk Overvechters te betrekken op manieren en momenten die bij hen passen. We volgen hierbij motie 2021/20 (Begin bij Overvecht, verzilver het goud) (20210121).
- We zetten in op jongerenparticipatie en volgen hierbij motie 2021/227 (Jongeren doen mee) (20210708).
- We zorgen voor een goede balans tussen offline en online participatie. We volgen hierbij de motie 2020/430 (Altijd digitale participatie) (20201203).
- We voldoen aan de Motie Eenduidig in de omgevingsvisie (Motie 387, 1 december 2022)

Toezegging
ID 299 (bij bestemmingsplan Ivoordreef): *Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat in de omgevingsvisie die voor Overvecht wordt gemaakt een scan en een toets zullen worden opgenomen, zodat de raad een helder overzicht krijgt van de gevolgen van bouwplannen voor het bestaande groen.*

Aanvullend

Amendementen en moties

✓ A21 (20230516): Toekomstbestendig Overvecht

e. De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening wordt gehouden met en maatregelen worden genomen voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

✓ A23 (20230516): studenten in Overvecht

Omschreven in de Onderbouwing wonen.

✓ 210715 Amendement voor de Einsteindreef

Het raadsvoorstel vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:

- “Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”
- Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.

→ M122 (20230516): Levendigheid in Overvecht

Draagt het college op:

1. Het fysiek in kaart brengen van waar in Overvecht bepaalde vormen van levendigheid en ontmoeting worden gemist, zoals:
   a. Sportfaciliteiten
   b. Winkels
   c. Ontmoetingsplekken in de breedste zin van het woord, bijvoorbeeld in de vorm van horeca of openbare bankjes
   d. (Nacht)cultuur, zoals bijvoorbeeld een poppodium
2. Dit in samenwerking te doen met de bewoners, (toekomstige) gebruikers) en belanghebbenden, zodat zij de invulling van deze faciliteiten kunnen vormgeven, en in deze gesprekken actief aandacht te besteden aan bovenstaande punten.

→ M123 (20230516): Meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen in Overvecht

1. In het opstellen van de Omgevingsvisie Overvecht expliciet de vraag mee te nemen hoe meer economische trekkers in de wijk, meer bedrijvigheid en daaraan gekoppeld meer arbeidsplaatsen (specifiek MBO) gerealiseerd kunnen worden;
2. Ondernemers en instellingen van buiten de wijk hierbij betrekken bijv. via de Economic Board Utrecht en de Utrecht Development Board) en met ondernemers in Overvecht te bekijken hoe zij kunnen doorgroeien in de wijk;
3. In de omgevingsvisie de waarde en het toekomstpotentieel van het bedrijventerrein Nieuw Overvecht verder uit te werken;
4. Inzichtelijk maken in hoeverre verbeterde bereikbaarheid van de wijk, bijvoorbeeld door de geplande HOV-verbinding, kan bijdragen aan meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen.

✓ Amendement bij RSU (20210715)

Het raadsvoorstel (RSU) vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:
“Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”

✓ M227 (20230708) Jongeren doen mee

1. Bij ingrijpende keuzes en projecten in wijken ook de jonge bewoners van de wijken actief te betrekken (zowel online als offline) als onderdeel van de aanpak Samen de Stad maken;
2. Dit te monitoren, een voorwaarde te maken voor een geslaagde participatie en hierover te rapporteren;

✓ M387 (20221201) Eenduidig in de omgevingsvisie

1. Scherper onderscheid te maken tussen thematisch- en gebiedsbeleid
2. Dubbelingen van teksten te voorkomen en te streven naar kortere en bondigere documenten
3. Eenduidige begrippen te hanteren in verschillende documenten binnen de Omgevingsvisie Utrecht (Hiervoor bijvoorbeeld een begrippenlijst aan te leggen voor zowel schrijvers als lezers van de omgevingsvisie)
4. Op punten waar tegenstrijdigheid is tussen gebiedsgerichte delen van de omgevingsvisie en de overkoepelende stedelijke visie, dit in de tekst duidelijker te benoemen. (Bijv. “op dit punt wijkt” “in tegenstelling tot” etc.)
5. Bij het buiten werking stellen van beleid binnen de omgevingsvisie hiervoor de noodzakelijke raadsbesluiten te laten nemen

✓ M 430 (20201203) Altijd digitale participatie

Om bij alle participatietrajecten altijd een of meerdere vormen van digitale participatie in te zetten, of in de gevallen waarin dit niet mogelijk of wenselijk is, dit expliciet te onderbouwen waarom het niet mogelijk of wenselijk is;
2. De Utrechtse raad bij de voortgangsrapportage in de tweede helft van 2021 te informeren over de stand van zaken over het eerste half jaar van 2021.

✓ Motie 2022/411: meer goedkope en betaalbare koopwoningen in Overvecht

✓ Motie 2024/20: Laat omgevingsvisie echte verbetering zijn voor Overvecht

Deze omgevingsvisie is een coproductie van PosadMaxwan en de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Wieb Hendrix, Eveline de Groot, Arjan Corten, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, Thomas Nouws, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng, Nazar Gresko

Felixx Landscape Architects
John de Groot, Zofia Krzykwaska, Nancy Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

November 2024