Werk mee aan Overvecht Centrum!

Naslagwerk Masterplanproces Overvecht Centrum – Fase 'Ontwerpen – deel 1'

November 2023 – Kernteam Overvecht Centrum



Gemeente Utrecht

Inhoud

1. Inleiding en Leeswijzer
2. Terugblik bijeenkomsten fase ontwerpen, deel 1
3. Verfijning speelveld voor Masterplan 1.0
4. Posters Masterplan 1.0 (Posad Maxwan)
5. Financiële doorrekening Masterplan 1.0 (Urban Reality)
6. Samenvatting Checkformulieren



Gemeente Utrecht

Deel 1 – inleiding en leeswijzer

1. Inleiding en leeswijzer

Team Overvecht Centrum (een groep van betrokken inwoners en ondernemers uit Overvecht), Team eigenaren (de pand- en grondeigenaren in het gebied) en Team Gemeente (de beleidsafdelingen van de gemeente Utrecht) werken intensief met elkaar samen aan een nieuw toekomstplan voor Overvecht Centrum. Het gebied moet het kloppend hart van de wijk worden. Een nieuwe, gemengde buurt, waar het prettig winkelen, fijn werken, gezellig samenkomen en plezierig wonen is. Deze zoektocht doen we samen in een open planproces waarin alle betrokkenen een rol hebben. Dit doen we samen vanaf het begin, zodat alle belangen direct aan tafel zitten. Op deze manier willen we bereiken dat het beste plan voor deze plek gemaakt wordt. Een open planproces is een zoektocht waarbij we vooraf niet precies weten waar we uitkomen. Dat is spannend, maar kan wel het meest optimale plan opleveren.

Met Masterplan 1.0 krijgt het masterplan verder vorm

Na de fases 'Inventariseren' (mei – juli 2022) en de 'Schetsen' (juli 2022 – januari 2023) zijn we in de zomer van 2023 gestart met de ontwerpfase. We zijn nu halverwege de fase ontwerpen. Dit document is het naslagwerk van het eerste deel van de ontwerpfase. Deze fase heeft geleid tot een tussenproduct, we noemen dit Masterplan 1.0. Dit is een eerste versie van het masterplan en heeft geen status.
Het masterplan ligt pas definitief vast als het, na een formele inspraakronde aan het eind van de vier fasen, door de gemeenteraad is vastgesteld.

1. Inleiding en leeswijzer

Totstandkoming Masterplan 1.0 en check

Masterplan 1.0 is ontstaan in een proces waar intensief is samengewerkt tussen Team Overvecht Centrum, Team Eigenaren en Team Gemeente. In augustus in september vonden bijeenkomsten plaats over het speelveld, een onderzoeksmodel van het Masterplan verschillende ontwerpstudies. Masterplan 1.0 is het resultaat van de reacties en input van deelnemers tijdens deze bijeenkomsten en tijdens de vorige fasen ‘inventariseren’ en ‘schetsen’.

Alle deelnemers hebben na de bijeenkomst zelf een checkformulier ingevuld over Masterplan 1.0. In dit formulier konden deelnemers aangeven of ze er op vertrouwen dat het Masterplan Overvecht Centrum de goede kant op gaat. Ook konden deelnemers per bouwsteen aangeven op welke onderdelen van het Masterplan nog zorgen leven. Ook checken de deelnemers of er op een goede manier invulling wordt gegeven aan de Gebiedsopgave. De resultaten van deze check zijn terug te lezen in hoofdstuk 6 van dit fasedocument.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 blikken we terug op de bijeenkomsten die zijn georganiseerd in aanloop naar Masterplan 1.0. In hoofdstuk 3 worden de aannames, uitgangspunten en input voor het Masterplan weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt Masterplan 1.0 toegelicht en uitgewerkt met verschillende posters. Hoofdstuk 5 bevat de financiële doorrekening van Masterplan 1.0. In hoofdstuk 6 staat een samenvatting van de checkformulieren van alle deelnemers beschreven.

Deel 2 – terugblik bijeenkomsten Masterplan 1.0

2. Terugblik bijeenkomsten

Bijeenkomsten augustus: Speelveld

De fase ontwerpen begon in augustus met drie bijeenkomsten over het Speelvelddocument Masterplan Overvecht Centrum. Team Overvecht Centrum, Team Eigenaren en Team Gemeente zijn hier in aparte sessies over in gesprek gegaan. Het Speelvelddocument is een werkdocument voor de ontwerpfase. In het Speelvelddocument zijn we in een aantal thema's gedoken die belangrijk zijn voor Overvecht Centrum, namelijk: Parkeren, Wonen, Niet-wonen (bijvoorbeeld winkels, werkruimtes of maatschappelijke functies), Volume en Energie.

Voor ieder thema is, ter voorbereiding op de bijeenkomsten, het inhoudelijke speelveld uitgewerkt, gebaseerd op onderzoeken en op alle inbreng vanuit inwoners/ ondernemers, ambtenaren en eigenaren vanuit de eerdere checks. Tijdens de bijeenkomsten hebben de groepen dit speelveld besproken en aangegeven welke kansen en zorgen ze zien.

Een speelveld is opgebouwd uit (beleid)uitgangspunten en de doelen. Per thema is verdiepend onderzoek/studie uitgevoerd en zijn varianten uitgewerkt. Deze varianten geven mogelijke invullingen van het speelveld weer. Binnen het speelveld werden nog geen keuzes gemaakt, die volgden uit het ontwerpproces.

Het speelveld en de varianten maken inzichtelijk:

- Effecten op de financiële businesscase
- Effecten op de ruimtelijke kwaliteit
- Effecten op andere doelen uit de gebiedsopgave
- Dilemma's, risico's en kansen

2. Terugblik bijeenkomsten

Bijeenkomsten september: ontwerpstudies

In september vonden drie bijeenkomsten plaats over ontwerpstudies voor het Masterplan Overvecht Centrum. De verschillende teams hebben los van elkaar tijdens de bijeenkomsten het onderzoeksmodel gescoord aan de hand van de gebiedsopgave.
Ter voorbereiding op deze bijeenkomst is door het ontwerpteam een eerste onderzoeksmodel uitgewerkt met verschillende ontwerpstudies. Dit onderzoekmodel en de ontwerpstudies zijn werkdocumenten op weg naar het masterplan 1.0 in oktober. Het onderzoek en studies zijn bedoeld om te testen wat er gebeurt als je bepaalde aannames in het model stopt.

Bijeenkomst 31 oktober: Masterplan 1.0

Op 31 oktober bespraken we Masterplan 1.0 met elkaar. Belangrijkste doel van de bijeenkomst was om met alle deelnemers in gesprek te gaan over de eerste versie van het masterplan en voor te bereiden op een individuele check van alle deelnemers.
Tijdens de bijeenkomst konden mensen op verschillende manieren in gesprek over Masterplan 1.0. Bij de maquette gaf Han Dijk uitleg over het ontwerp en konden vragen worden gesteld aan de ontwerpers.
Er werden workshops over parkeren en het woonprogramma gehouden. Er was toelichting op de business case door Urban Reality en er was een gesprekstafel over de identiteit van Overvecht Centrum en sociale spelregels.

Deel 3 – Verfijning speelveld voor Masterplan 1.0

Gemeente Utrecht

Verfijning speelveld voor Masterplan 1.0 Overvecht Centrum

Oktober 2023



Gemeente Utrecht

Overkoepelende aannames Ontwerpfase

Bij het maken van het Masterplan gaan we er vanuit dat:

- Alle eigenaren in het gebied doen mee. Er worden kaders voor het totale gebied gemaakt.
- Het referentiepunt van toe te voegen programma is 100.000 m² bvo (circa 1.000 woningen) boven het winkelcentrum en 160.000 m² bvo er omheen (circa 1.500 woningen en 16.000 m² bvo voorzieningen). Het volume voor het parkeren komt hier boven op.
- Als sommige eigenaren uiteindelijk niet mee doen, verandert het volume.

Uitgangspunten Gebiedsopgave

- We gaan verdichten in Overvecht Centrum. We volgen hierin de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040).
- Verdichten is meer dan het toevoegen van woningen alleen.
- Het gebied krijgt een kwaliteitsslag (we vergroenen en maken het gebied comfortabeler, aantrekkelijker en autoluwer).
- Ruimte voor ontwikkeling ontstaat alleen wanneer de auto in het gebied minder ruimte op straat inneemt.
- Het is een gebiedsontwikkeling en geen plotontwikkeling.
- Het Masterplan moet financieel haalbaar zijn.

Uitgangspunten Ruimtelijke Basisstructuur

- De auto bereikt het centrumgebied via inprikkers vanaf de Einsteindreef, Brailledreef en het zuidelijke deel van de Zamenhofdreef.
- De auto komt niet overal, maar blijft in de randen
- De fiets kan vanuit alle richtingen het gebied in en kan verder het gebied in komen dan de auto
- De voetganger kan overal in het gebied komen, het midden van het gebied is een voetgangers gebied (waar dus geen auto's en geen fietsers komen)
- Er komen meerdere en verschillende pleinen (niet 1 groot plein)

Input Masterplan 1.0: autoparkeren

- Focus binnen speelveld parkeeraantallen is nu tussen de 2.100 en 2.700 plekken. Als basis in Masterplan 1.0 gaan we op dit moment uit van variant 3 (delen van parkeerplaatsen).
- We maken in deze 1e iteratie van de ontwerpfase (nog) geen gebruik van de afwijkingsmogelijkheden (deelmobiliteit en meer fietsen) om flexibiliteit in het vervolg te behouden
- Het totale programma (nieuw én bestaand) bepaalt de parkeervraag volgens de B1 norm.
- We houden nu dus geen rekening met het terugbrengen van huidige bestaande plekken (1.100) voor het winkelcentrum bovenop de parkeervraag voor het totale programma.
- En dan wordt het totaal aantal ruimtelijk op te nemen autoparkeerplekken in Masterplan 1.0: circa 2.500 plekken
- Al het autoparkeren zit in gebouwde parkeervoorzieningen:
  - De ondergrondse parkeergarage (circa 1.200 plekken) onder het publiekshart is vooral bedoeld voor het bezoekersparkeren (voor de voorzieningen en woningen), vanwege van de centrale ligging.
  - De collectieve bovengrondse parkeergarages (circa 1.300 plekken) aan de inprikkers in de rand zijn bedoeld voor de bewoners. Op piekmomenten (nacht) kunnen zij ook gebruik maken van de ondergrondse parkeergarage. Woningen hebben dus een zwerfplek in het gebied: vrije plaatskeuze, maar geen vaste eigen plek.
- We gaan uit van 2 lagen parkeren onder de grond.
  - Vooralsnog wordt het maximum aantal voor ondergronds parkeren gebaseerd op de normen van parkeergebied A met 50% deelmobiliteit (circa 1.200 plekken).
  - Er is bij de parkeergarage rekening gehouden met een hogere plafondhoogte zodat er bezorg- en servicebusjes etc. naar binnen kunnen en dat er eventueel dubbellaags fietsparkeren kan komen.
  - Dit beide zorgt voor flexibiliteit, zodat in de verre toekomst wellicht bezoekers én bewoners hier kunnen parkeren en boven de grond geen garages meer nodig zijn.

Gemeente Utrecht

De onderbouwing van deze input wordt op 31 oktober toegelicht en besproken bij de Tafel Parkeren

Input Masterplan 1.0: fietsparkeren

- Voor de nieuwe bewoners komen er private (afgesloten) fietsparkeerplekken in de gebouwen (bergingen of fietsenstallingen) op de begane grond.
- Voor de bezoekers van de winkels, horeca en voorzieningen komen er 3.200 fietsparkeerplekken. Hiervoor is nu de aanname: 10% in de openbare ruimte en de rest in fietsenstallingen in de gebouwen.

In volgende fase wordt dit verder ontworpen en gekeken naar de mogelijkheid om meer fietsparkeren in de openbare ruimte te plaatsen

De onderbouwing van deze input wordt op 31 oktober toegelicht en besproken bij de Maquette/posters

Input Masterplan 1.0: woningbouwprogramma

- Focus binnen speelveld op maximaal gemengd programma (variant 1&2 uit speelvelddocument), daarbinnen zijn nog meerdere varianten te onderzoeken
- In Masterplan 1.0 is variant 2 uit de speelveldnotitie opgenomen: 30% sociaal, 35% middensegment en 35% vrije sector voor het toe te voegen programma (exclusief NPD strook).
- Dit sluit aan bij het voorstel voor het woningbouwprogramma voor grote projecten in de Omgevingsvisie Overvecht. Mits goed onderbouwd kan in Overvecht Centrum de verdeling van variant WBI aangehouden worden: 24% sociaal, 38% middensegment, 38% vrije sector (exclusief NPD).
- Focus op 1 en 2 persoonshuishoudens in Overvecht Centrum (jongeren, starters en senioren).
- Er worden geen extra studentenwoningen in het centrumgebied toegevoegd

De onderbouwing van deze input wordt op 31 oktober toegelicht en besproken bij de Tafel Wonen

Input Masterplan 1.0: rust en reuring

- Bij de aanloopstraten/entree, bij de pleinen (centrale en markt) en op het winkelrondje is de meeste reuring en activiteit door type programma, activering van de plint en in de straten ruimte voor verkeer.
- Bij de dynamische straten als de Zamenhofdreef en bovenlangs NPD-strook is er reuring door meer buurtfuncties, werken en wonen.
- Op de plekken waar er woningen zijn op begane grond en sowieso veel mensen wonen is meer privé, rust en vergroening

De onderbouwing van deze input wordt op 31 oktober toegelicht en besproken bij de Maquette/posters

Input Masterplan 1.0: niet-wonenprogramma

- Variant 2030 met bedrijvigheid

Er is nog onduidelijkheid over de bestaande meters in het gebied. Hier is nader onderzoek voor nodig. Voorlopig nemen we de prognoses uit BRO als uitgangspunt. Deze getallen geven richting in de ontwerpfase. Exacte metrages worden in een later stadium bepaald.

De onderbouwing van deze input wordt op 31 oktober toegelicht en besproken bij de Maquette/posters

Deel 4 – Masterplan 1.0 (Posad Maxwan)

Gemeente Utrecht

Masterplan 1.0

Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.



1. Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)




2. Routes en bestemmingen (er zijn en erdoor bewegen)

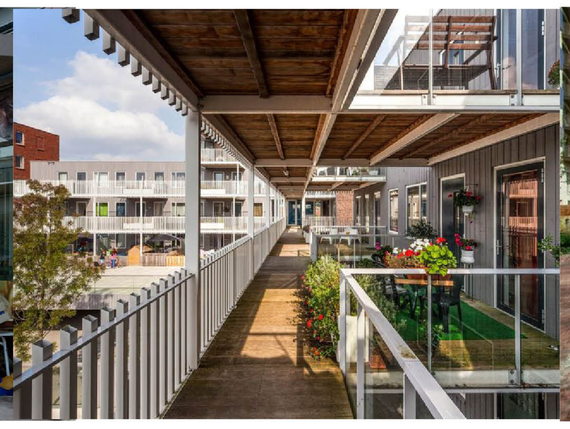
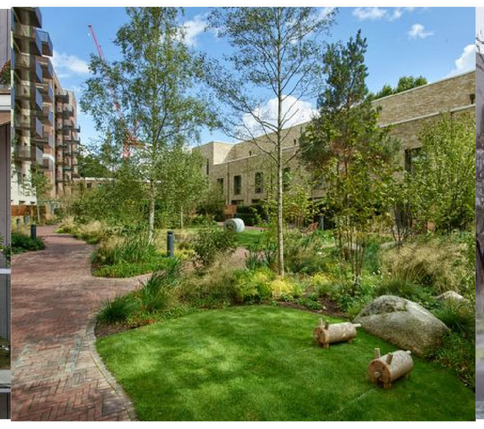




3. Gemengd stedelijk centrum (er welkom voelen en kunnen kiezen)

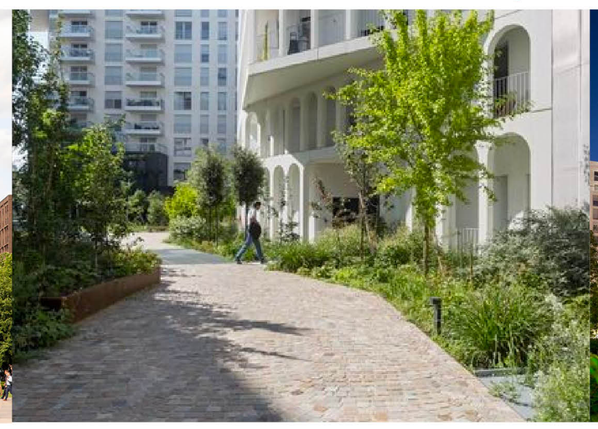



4. Gezonde en groene leefomgeving (er goed voelen)


5. Gebouwen en menselijke maat (er prettig en fijn voelen)



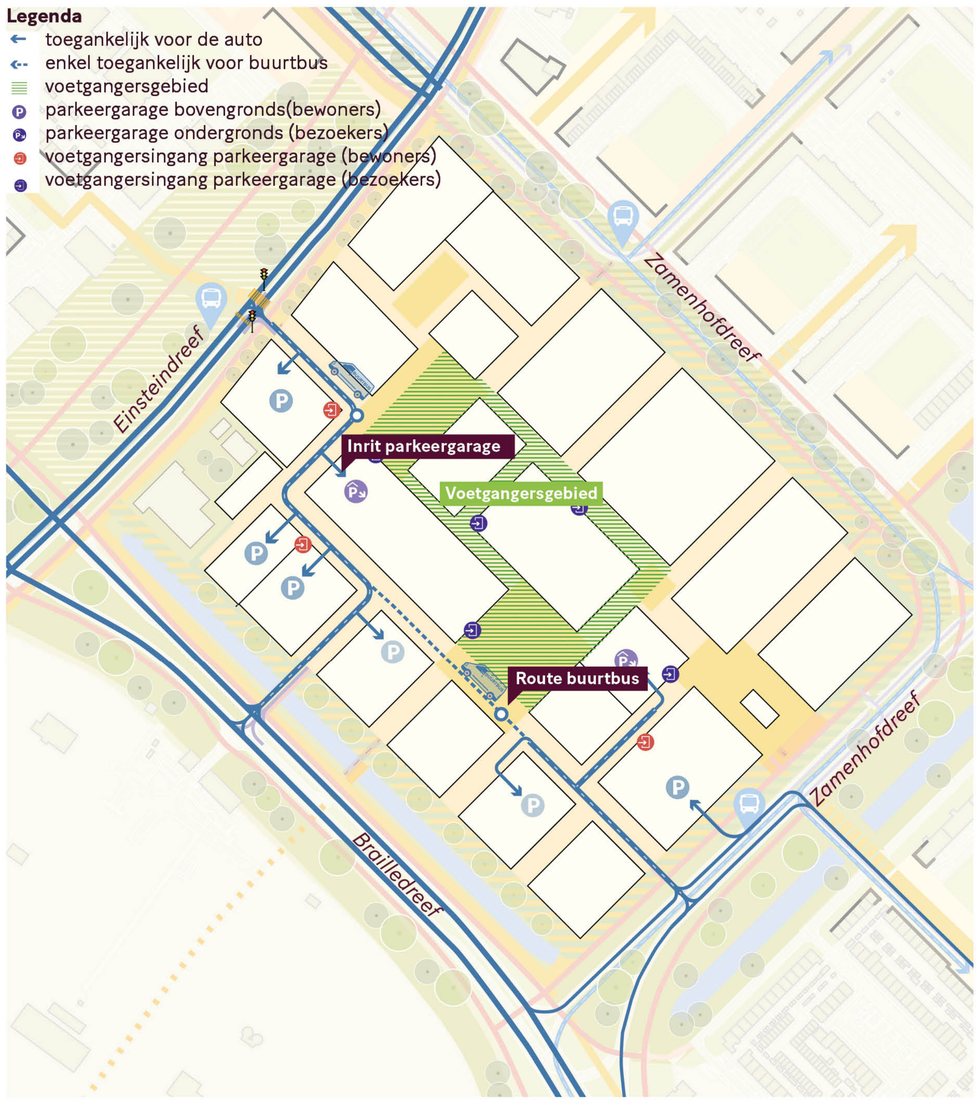





1. Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)

Auto routes

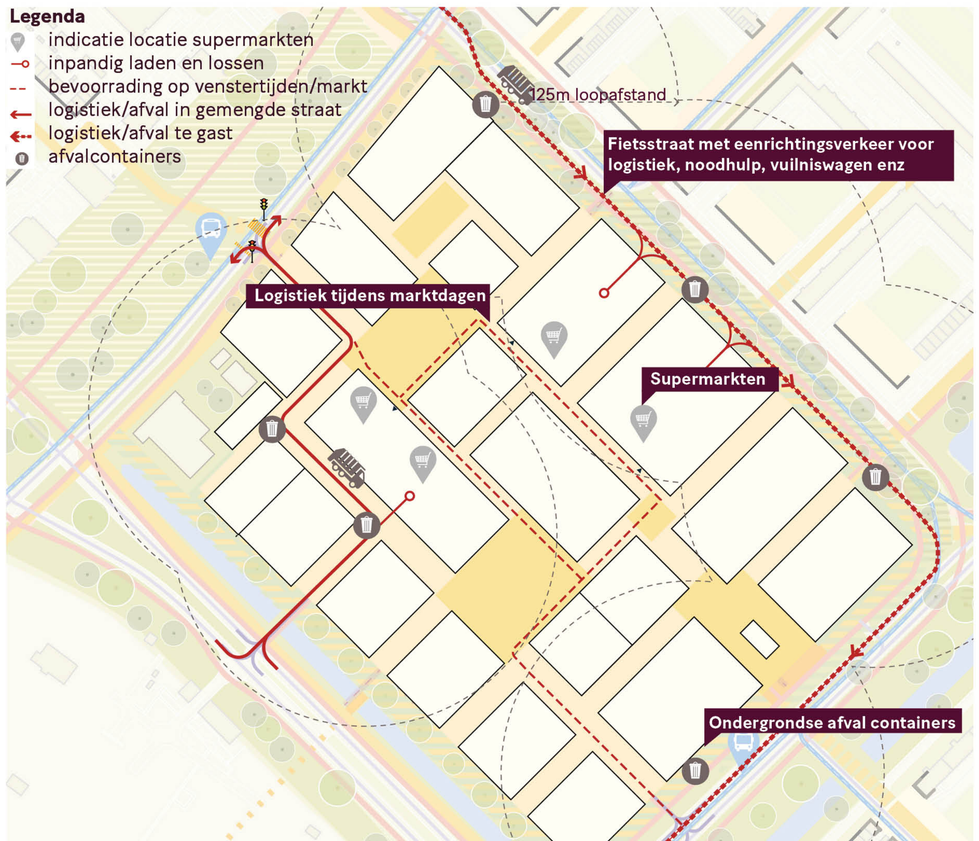
RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN
- Autoverkeer blijft aan de randen van het gebied
- Toegang tot parkeergarages vanaf de daartoe bestemde inprikkers
- Buurtbus mag als enige uitzondering over het centrale plein



Voet/Fiets routes

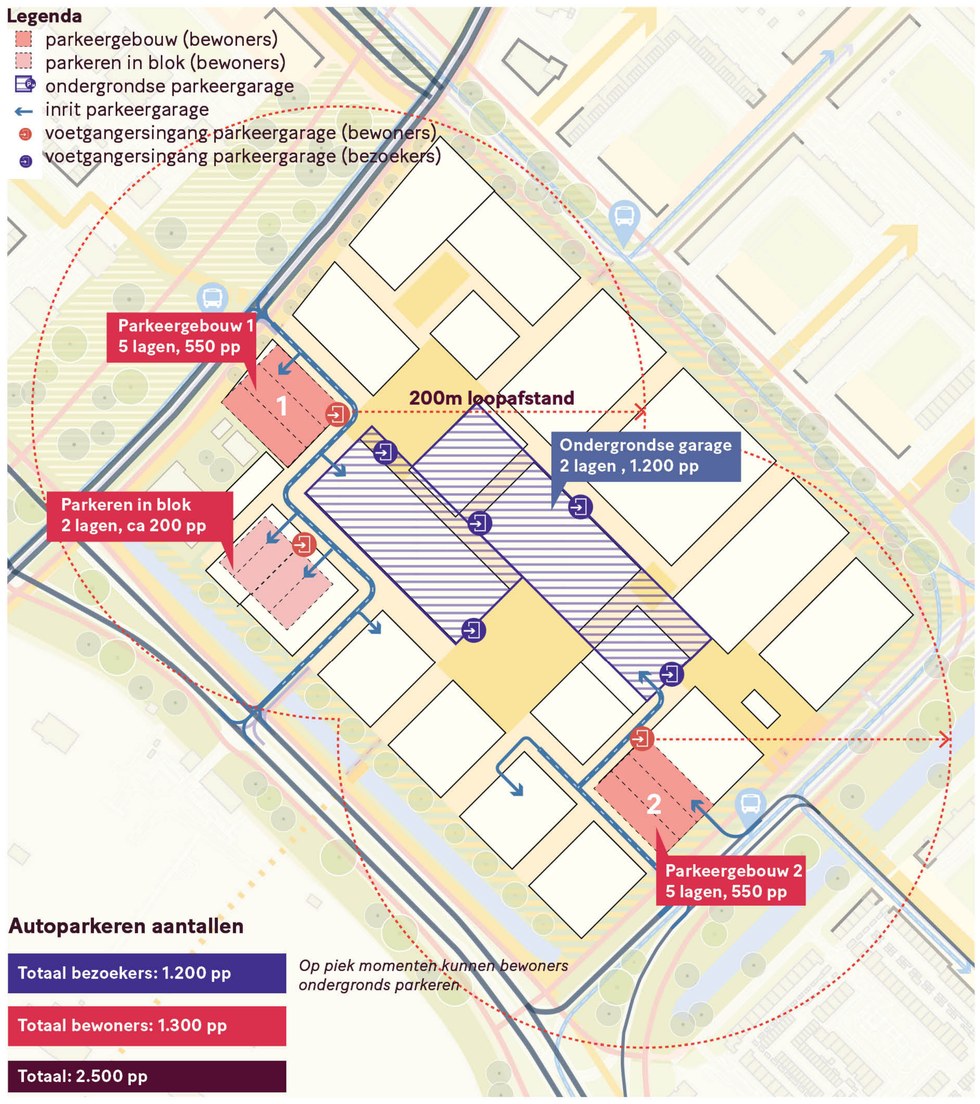


Logistiek/afval



Autoparkeren

Autoparkeren richtlijnen:
Parkeernorm B1 wonen en voorzieningen met dubbelgebruik
2.500 plekken in het gebied: **ca 1.000 p.p. voor bezoekers en ca 1.500 p.p. voor bewoners**



Autoparkeren aantallen

Totaal bezoekers: 1.200 pp	*Op piek momenten kunnen bewoners ondergronds parkeren*
Totaal bewoners: 1.300 pp	
Totaal: 2.500 pp	

Ruimtelijke uitgangspunten
- Een centrale tweelaagse ondergrondse garage voor bezoekers die bereikbaar is vanaf de inprikkers, daarmee blijft het centrale gebied autovrij maar komen bezoekers door middel van centraal gelegen voetgangersuitgangen dichtbij de bestemmingen.
- Verspreide parkeergebouwen voor een zo groot mogelijke dekking van bestemmingen en woningen, gelegen aan de rand van het gebied.

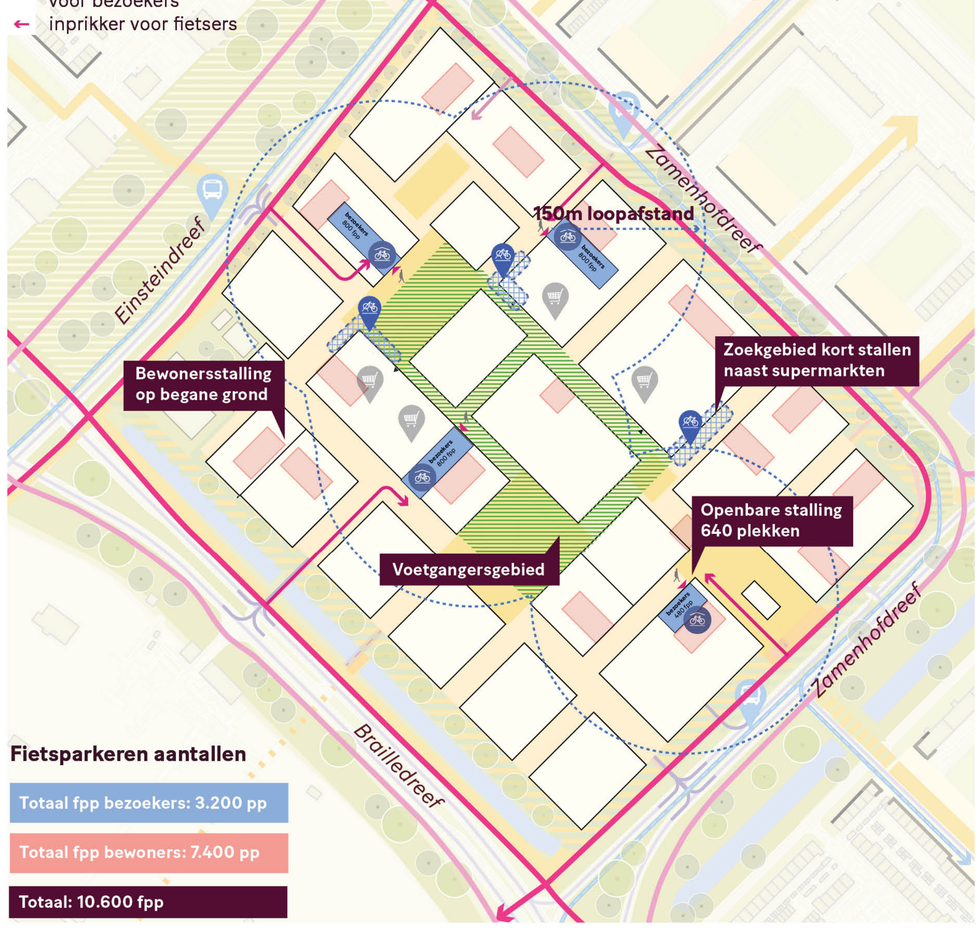

Groene gevel


Gebruik van het dak


Parkeergarage als iconisch gebouw

Fietsparkeren

10% bezoekers in buitenruimte (**320 f.p.p.**) voor kort parkeren en andere **2.880 f.p.p.** inpanding (lang)



Fietsparkeren aantallen

Totaal fpp bezoekers: 3.200 pp	
Totaal fpp bewoners: 7.400 pp	
Totaal: 10.600 fpp	

RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN

Fiets
- In het centrum is er een voetgangersgebied waar fietsen niet is toegestaan
- In overige straten is het altijd mogelijk om te fietsen (ruimte wordt soms met auto's (prioriteit fietser) of voetgangers gedeeld.
- Er zijn inprikkers rondom het gebied (als los fietspad of als gemengde straat).

Fietsenstallingen
- Bewoners stallen hun fiets binnen het eigen blok op begane grond. Deze fietsstallingen zijn indicatief op de kaart ingetekend.
- Inpandige fietsenstalling: er wordt uitgegaan van dubbellaags parkeren, 1,0m² per fietsparkeerplek.
- Publieke inpandige stallingen (langparkeren) zijn gemakkelijk te bereiken vanaf omliggende fietsroutes en liggen op logische plekken voor bezoek van centrumfuncties.
- Een stalling biedt voldoene capaciteit, minimaal 250 fpp, bij voorkeur 1000 plekken.
- Het winkelrondje blijft voetgangersgebied. Hier is rekening mee gehouden met de plaatsing van stallingsoplossingen.
- Voor kort parkeren (dagelijks en doelgerichte functies) is stallingsruimte in de openbare ruimte - net buiten het voetgangersgebied voor het bereiken van de supermarkten en voor buurtfuncties (maatschappelijke voorzieningen).



Fietsenstalling met transparante plint

Openbaar Vervoer



RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN

Logistiek:
- Supermarkten laden en lossen inpandig
- Overige winkels en voorzieningen laden en lossen via een route met venstertijden (voorkeur voor collectief inpandig per blok).
- In het straatprofiel is voldoende ruimte gereserveerd voor bestelbussen, noodhulp, vuilniswagen en verhuiswagens.

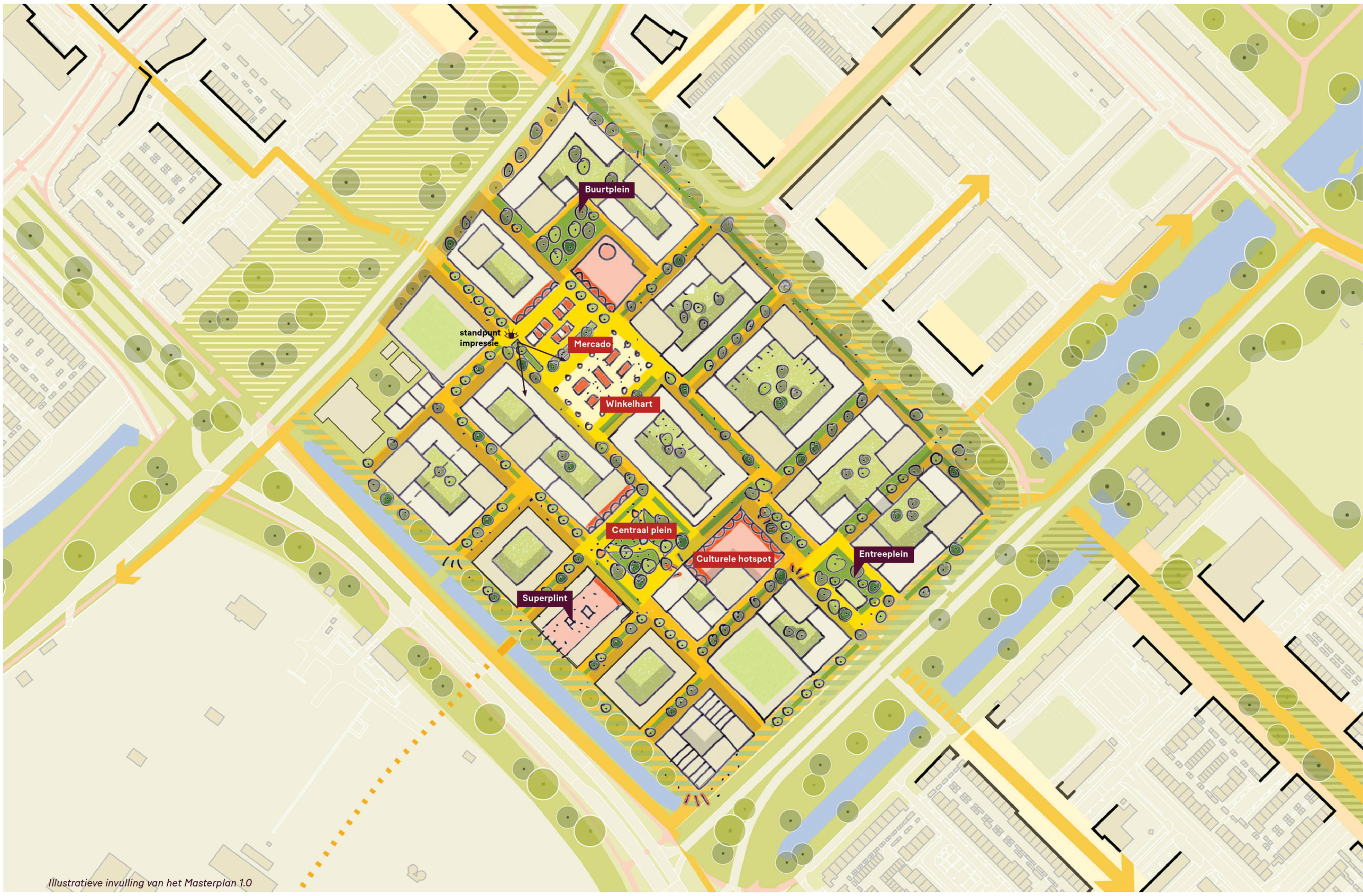
Afvalinzameling. Kengetallen:
- Restafval - 120 huishoudens per container = 20 containers in het plan (125m loopafstand).
- Papier - 500 huishoudens per container = 5 containers in het plan.
- Glas - 1000 huishoudens per container = 4 containers in het plan.

OV:
- HOV- halte aan de Zamenhofdreef bij entree gebied
- Andere OV-haltes ter hoogte van entrees gebied
- Buurtbus halteert aan het centrale plein, marktplein en in de parkeergarage.

Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

2. Routes en Bestemmingen (er zijn en erdoor bewegen)

Openbare ruimte



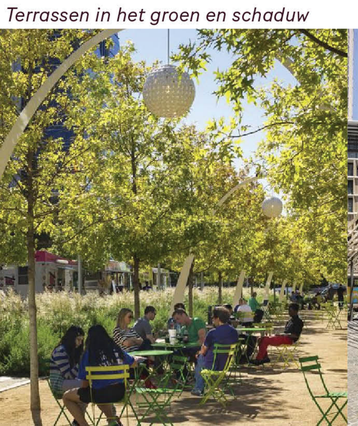
Illustratieve invulling van het Masterplan 1.0

IMPRESSIE MARKTPLEIN MET MERCADO



Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

Terrassen in het groen en schaduw





Bijzonder mercado gebouw met marktplein tegenover



Zitplekken onder bomen



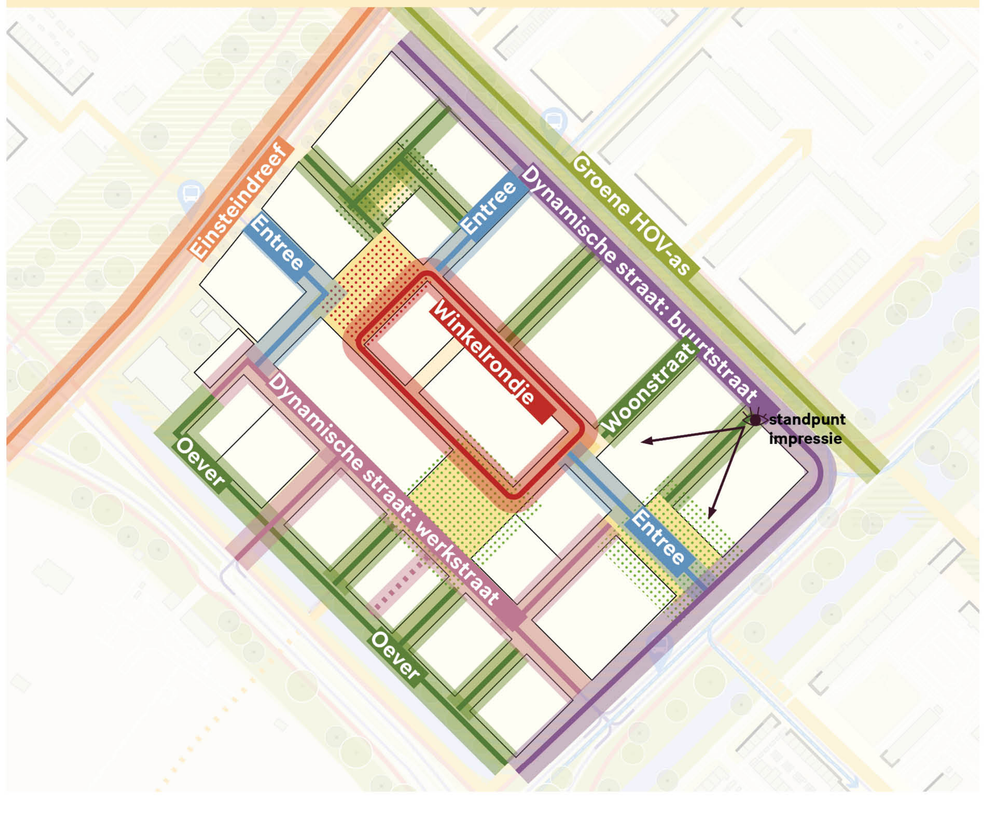
Speelplekken met waterelementen



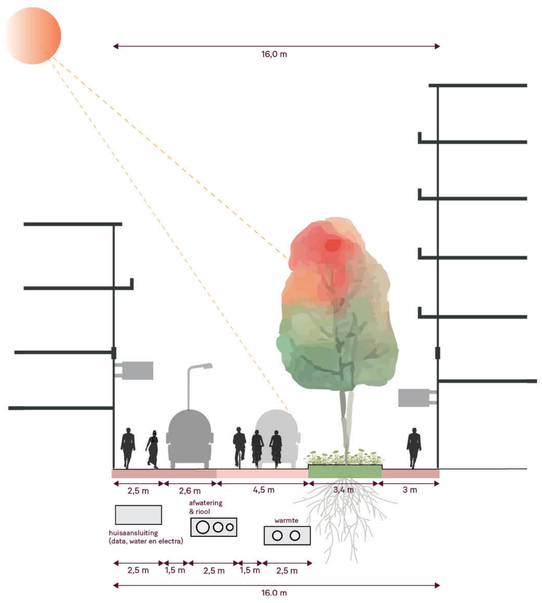
2. Routes en Bestemmingen (er zijn en erdoor bewegen)

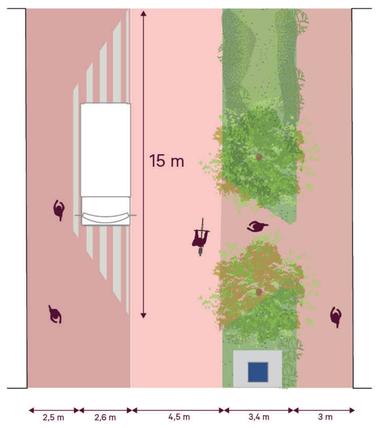
Straten

Straattypen



Uitgangspunten voor profielen

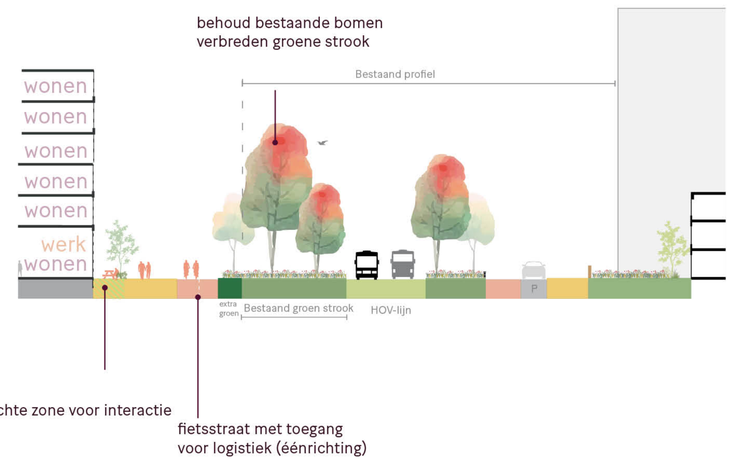




In alle typen straatprofielen wordt rekening gehouden met:

- ruimte voor verschillende gebruikers: zoveel mogelijk ruimte voor voetgangers, indien nodig opstelruimte voor laad/losbewegingen; brede wegen opdat er (veilige) ruimte is voor fietsers en voldoende voor hulpdiensten.
- voldoende bezonning voor woningen en bomen & bloemen
- levendige geprogrammeerde plinten (minimaal 4m hoog) worden gefaciliteerd, middels goede overgangszone tussen gebouw en straat
- voldoende ruimte voor vergroening (groen tenzij)
- ondergrondse infrastructuur (kabels & leidingen en ook afvalcontainers)

Rand / Zamenhofdreef



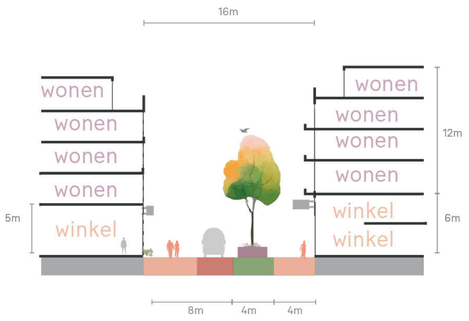
Entreestraat





de Laat, Alkmaar

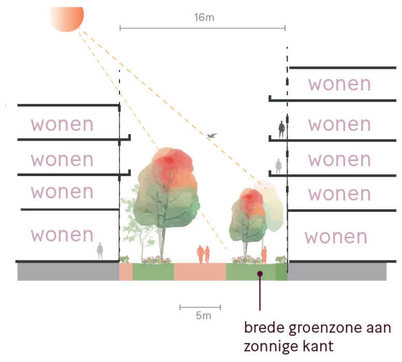
Winkelstraat

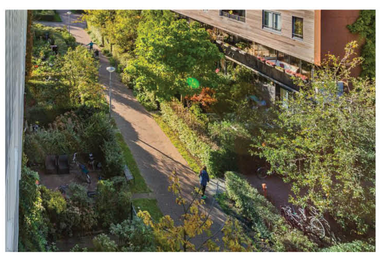




Winkelboulevard, Mechelen

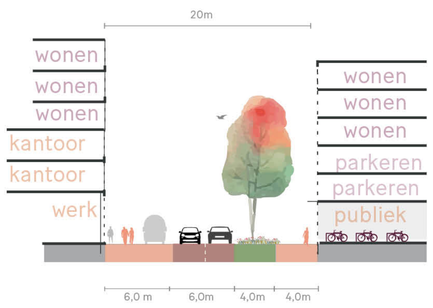
Woonstraat





GWL terrein, Amsterdam

Werkstraat





Kabeldistrict, Delft

IMPRESSIE WOONSTRAAT



Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

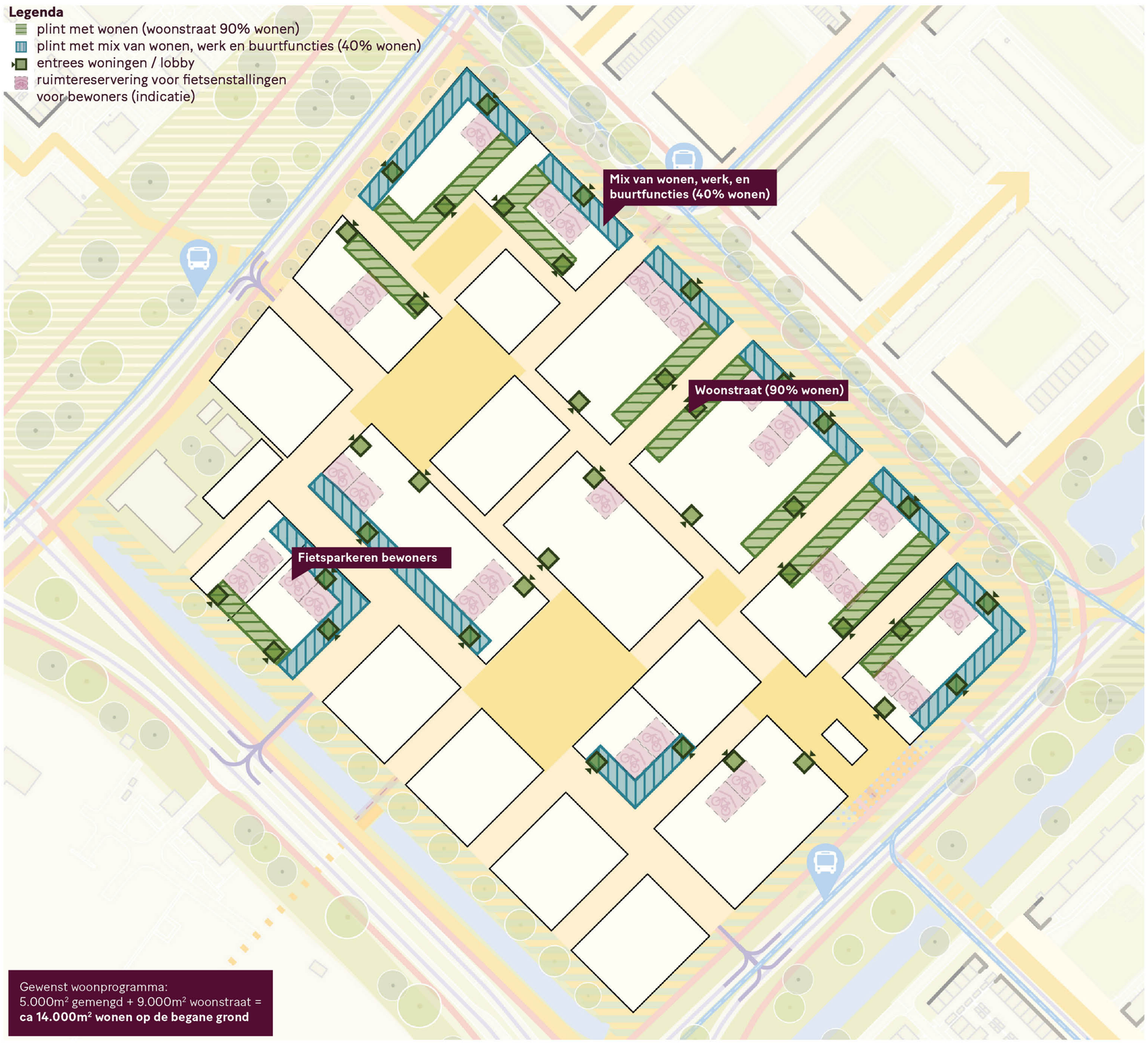
3. Gemengd Stedelijk Centrum
(er welkom voelen en kunnen kiezen)

Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

WOONPROGRAMMA IN DE PLINT

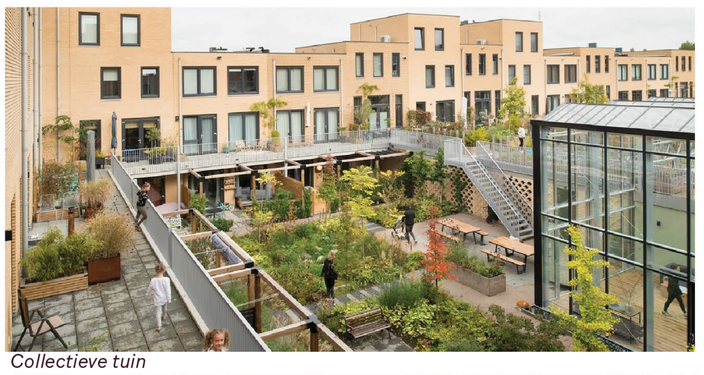
Ruimtelijke uitgangspunten
- Menging van woonprogramma en werk/buurtfuncties aan de randen en in straten met verkeer
- Woonstraten met voornamelijk wonen (deels lobby's, fietsenstalling)
- Entrees aan de straat van bovengelegen woningen zorgen voor 24/7 gebruik van overige straten

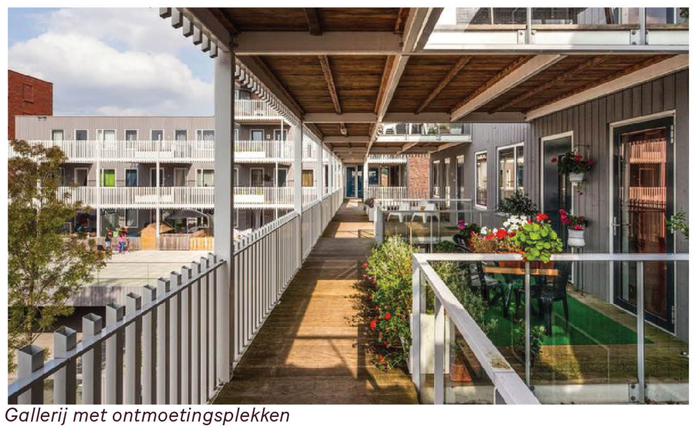
Ontwerpprincipes
- Woningen op de begane grond zorgen voor levendigheid op straat, voor sociale veiligheid en informaliteit. Er zijn bepaalde straten in het model waarin een woonsfeer zeer wenselijk is.



Gewenst woonprogramma:
5.000m² gemengd + 9.000m² woonstraat =
ca 14.000m² wonen op de begane grond


Woonblok met maatschappelijke voorzieningen op begane grond

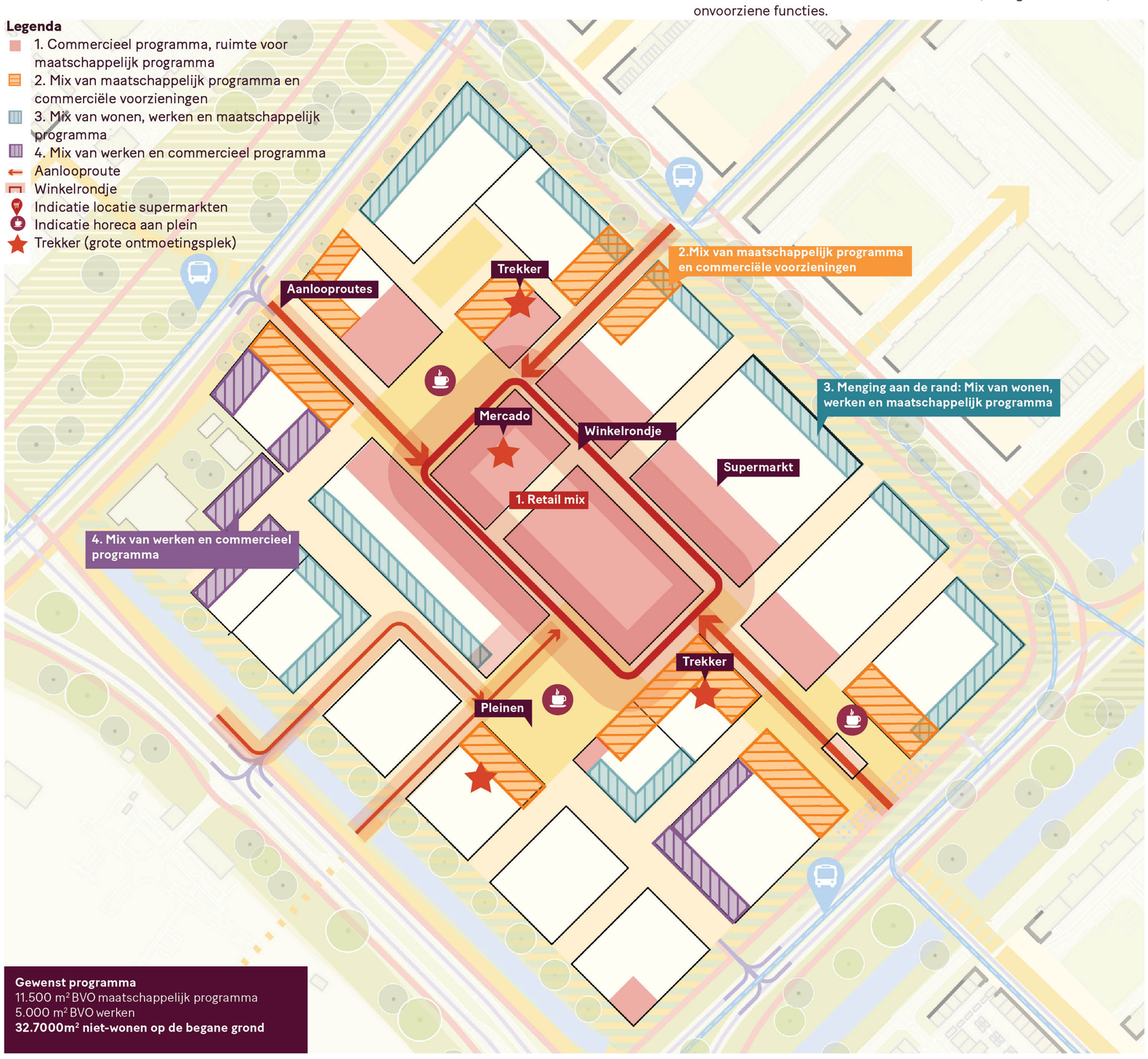

Collectieve tuin


Gallerij met ontmoetingsplekken

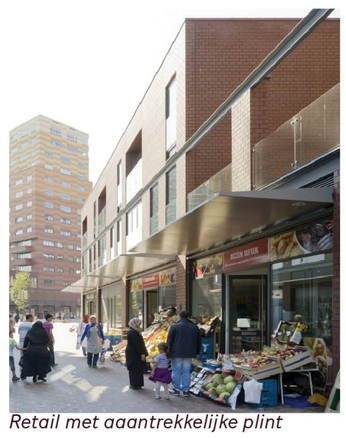
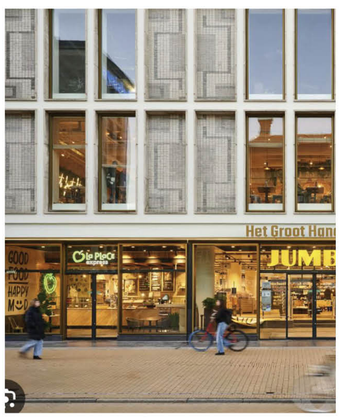
NIET-WOONPROGRAMMA IN DE PLINT

Ruimtelijke uitgangspunten
- Activeren rondom het winkelrondje en aanlooproutes en rondom pleinen.
- Zones voor Maatschappelijk programma liggen met name rondom aanlooproutes en pleinen.
- Aan het winkelrondje liggen supermarkten en retail programma.

Ontwerpprincipes
- Een deel van het niet-woon programma kan naar niveau +1: 50% werkprogramma en 50% maatschappelijk.
- Op begane grond moet minimum ruimte voor maatschappelijk programma worden gereserveerd.
- Onvoorzien 10% biedt ruimte voor flexibiliteit, energie installaties, onvoorziene functies.



Gewenst programma
11.500 m² BVO maatschappelijk programma
5.000 m² BVO werken
32.7000m² niet-wonen op de begane grond

Retail met aaantrekkelijke plint


Bijzonder gebouw voor de Mercado met marktplein ernaast


Bijzondere architectuur voor de trekkers

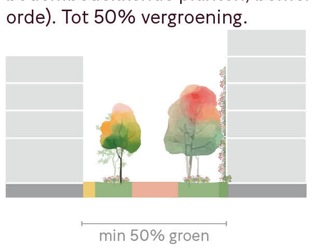


Horeca met zitplekken op straat

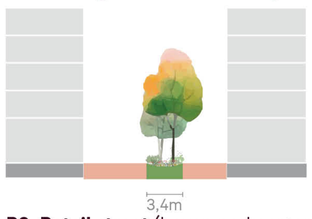
4. Gezonde en groene leefomgeving (er goed voelen)

VEGROENING CONCEPT

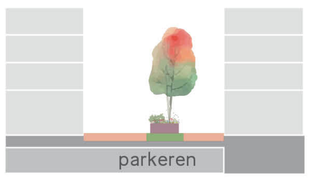
A. Woonstraat
Maximale vergroening aan beide kanten (heesters, bodembedekkende planten, bomen maximaal 2e orde). Tot 50% vergroening.



B1. Straat met standaard profiel
Met groenstrook van minimaal 3,4m breed (heesters, bodembeddekers, bomen maximaal 2e orde). Functionaliteit is leidend. Bij plaatsing bom- en rekening houden met zichtlijnen.



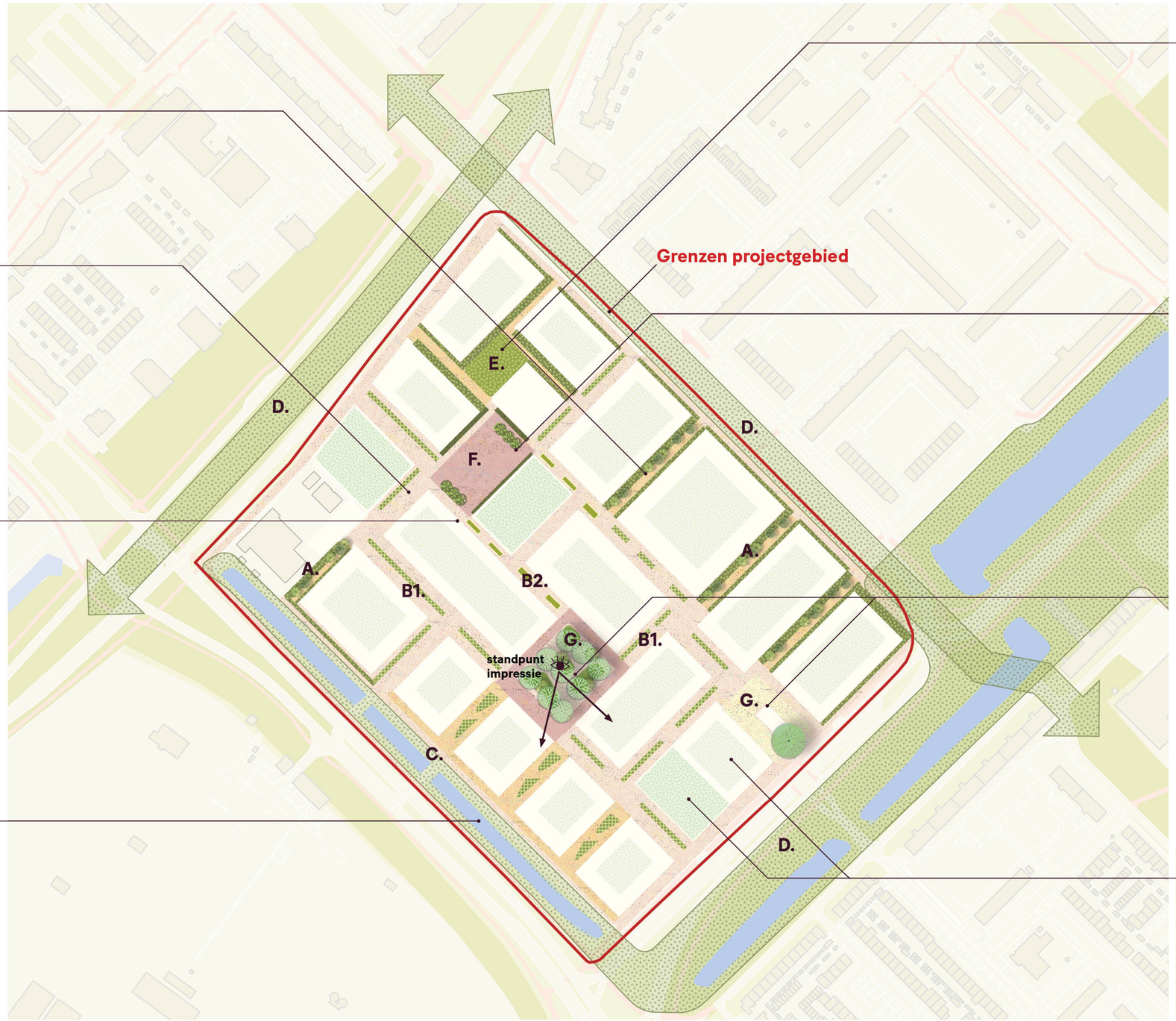
B2. Retail straat (boven parkeergarage) bomen en beplanting in bakken, gecombineerd met zitplekken



C. Singel (Brailledreef)
Zo veel mogelijk natuurlijke oevers, aandacht voor waterkwaliteit en sociale veiligheid. Beplanting versterkt de biodiversiteit.



D. Aan de randen / omgeving
Straatprofielen met brede groene zones voor maximale biodiversiteit en ecologie, verbonden met water. Onderdeel van Omgevingsvisie (nog geen vastgesteld profiel/verbeelding).



E. Woonplein
Maximaal vergroenen (groene oase) ca 80%, mogelijkheid voor 1e en 2e orde bomen, variëteit in lagen.



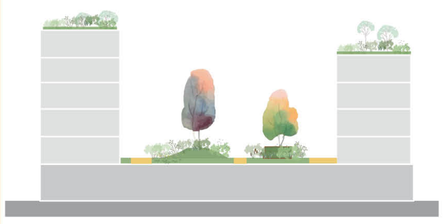
F. Plein met markt
Doorgaand groen langs de randen voor waterretentie. De functionaliteit en opzet van de markt bepaalt de mogelijke locatie van bomen. Ca 5% vergroening. Extra schaduwrijke ruimtes om te ontmoeten en verblijven.

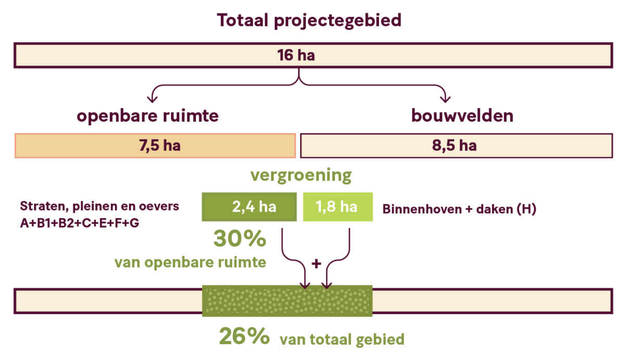


G. Pleinen met ontmoetingsplekken
Grote bomen voor schaduwplekken met onderbegroeing (geen zichtbelemmering). Ruimte voor ontmoeten en spelen, aandacht voor onderhoud en kwaliteit van groen i.r.t. functionaliteit. Minimaal 30% vergroening.



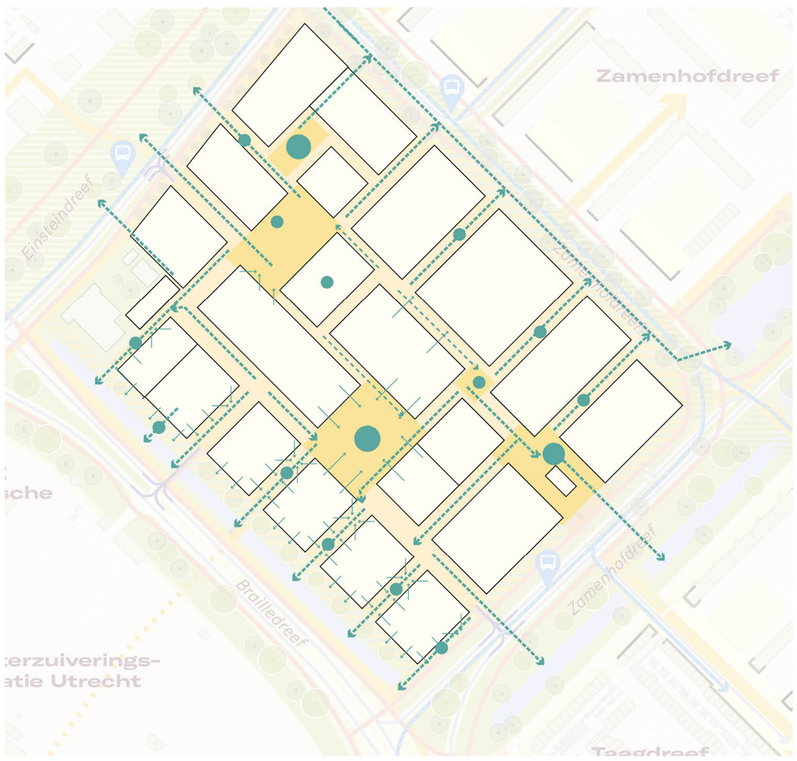
VERGROENING BINNEN BOUWVELDEN
H: Binnenhoven en daken
Tot 80% vergroening, beperkte keuze van bomen (boven dak). Ruimte voor ontmoeting en spele (totaal ca 18.000m2).





Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

AFWATERING CONCEPT



IMPRESSIE CENTRAAL PLEIN



Waterretentie in de groene stroken



Vergroening in de binnentuin



Ruimte voor reuring



Zitten in het groen



Spelen met water



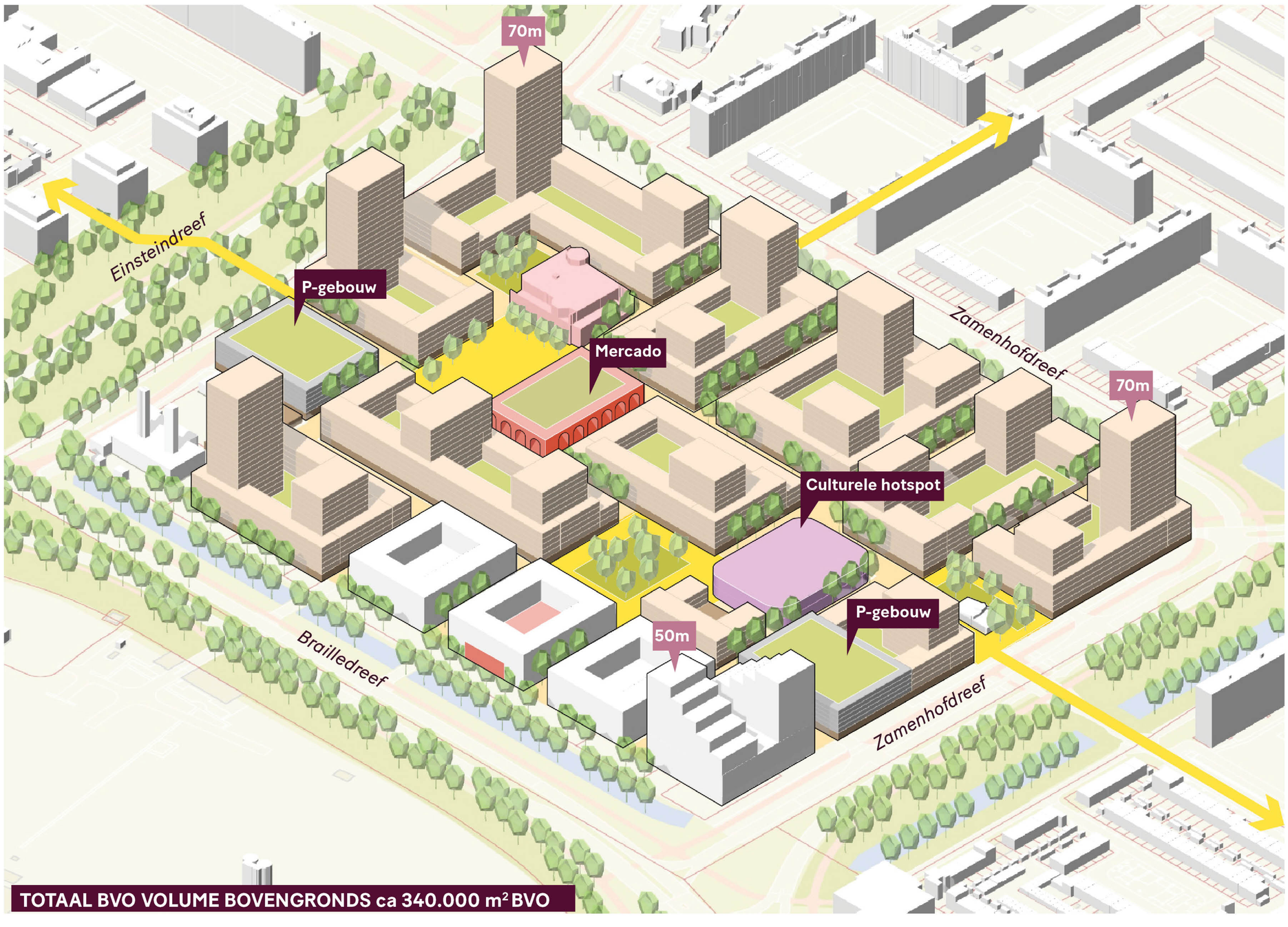
5. Gebouw en menselijke maat (er prettig en fijn voelen)

STUDIE VOLUME-OPBOUW

Onderzoeksmodel uitgangspunten
- 100.00m² BVO boven het winkelcentrum
- 160.000m² BVO eromheen
- Behoud van kwalitatieve openbare ruimte

Ruimtelijke uitgangspunten op basis van bezonningsstudie
- Volumeopbouw van stedelijke laag en hoogte-accenten dragen bij aan leefkwaliteit van het gebied.
- Stedelijke laag verlaagd van 6 naar 4 bouwlagen ten behoeve van daglicht en mogelijkheden voor vergroening op straat.
- Hoogte-accenten zo gepositioneerd dat binnenhoven en pleinen zonnige plekken behouden.

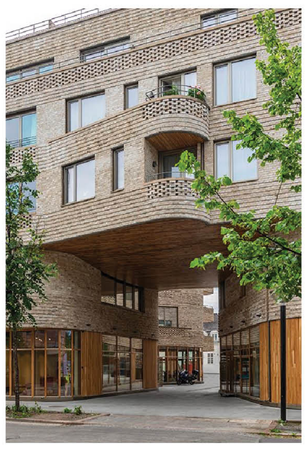
Disclaimer
Deze volumestudie biedt een indicatie van de hoeveelheid volume en geeft een globaal beeld van hoe we hier kunnen bouwen. De exacte positie van hoogbouw en ontwerp van het bouwblok zullen in de tweede iteratie worden bepaald.

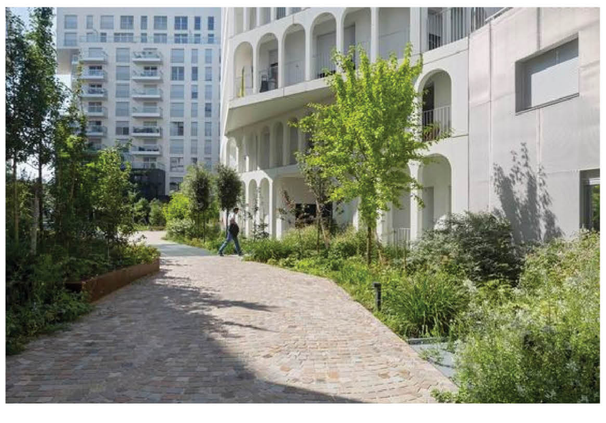




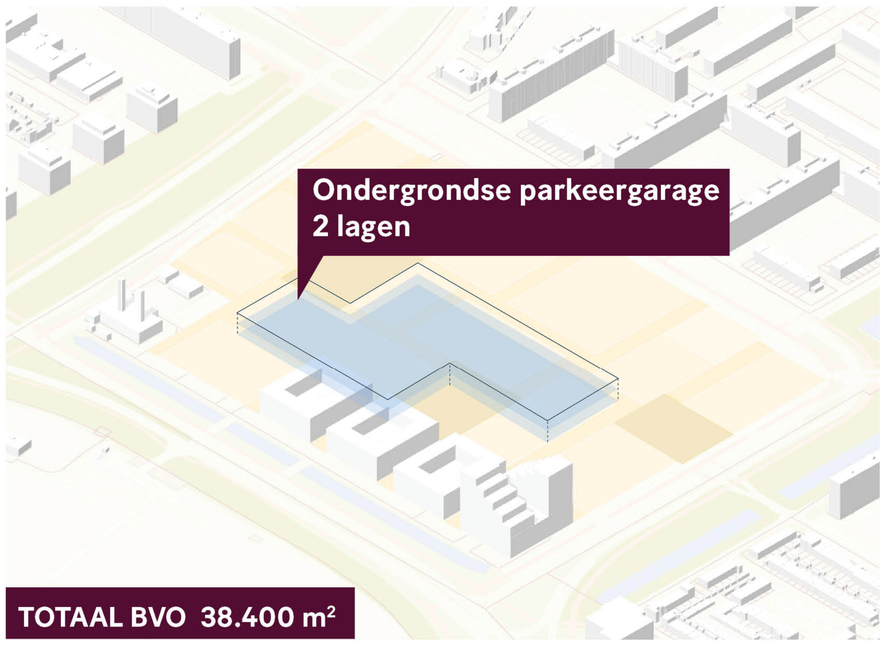








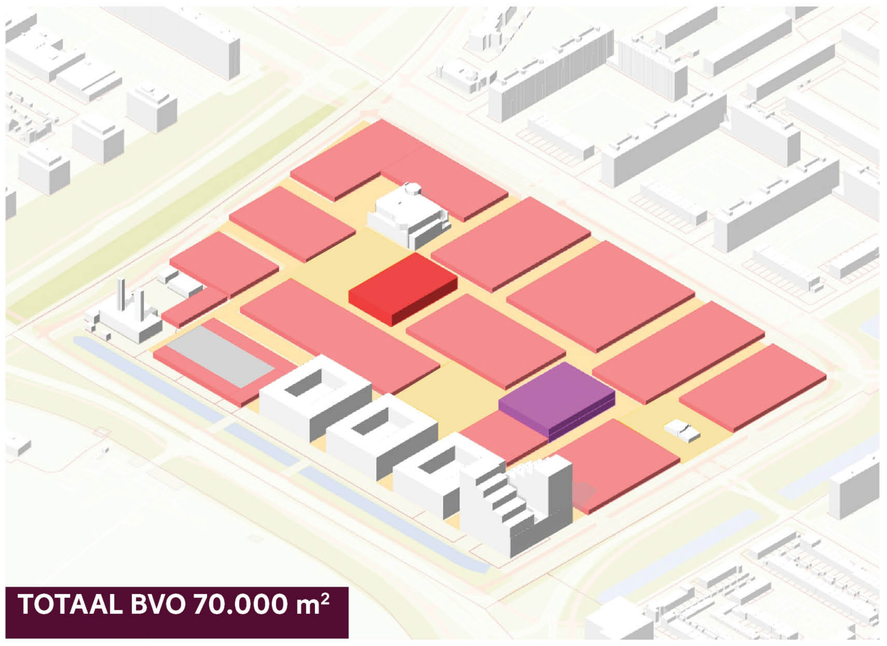
Ondergronds



TOTAAL BVO 38.400 m²

Ruimtelijke uitgangspunten
- Centrale ondergrondse parkeergarage bereikbaar vanuit de inprikkers voor de auto
- Bezoekers kunnen in het hart van het gebied naar boven

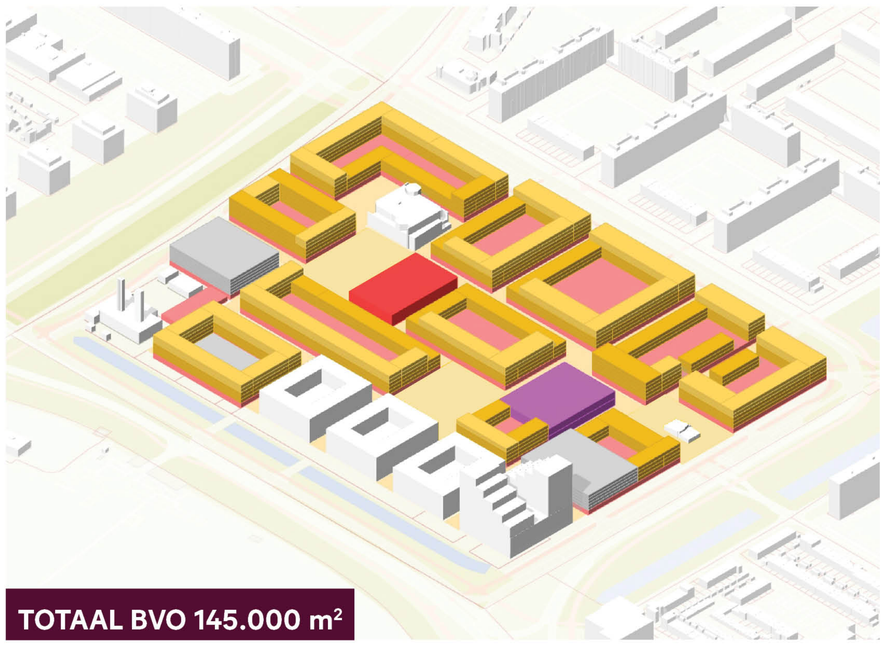
Begane grond



TOTAAL BVO 70.000 m²

Ruimtelijke uitgangspunten
- De bouwvelden worden zo efficiënt mogelijk gevuld om het benodigde programma voor de begane grond in te passen.

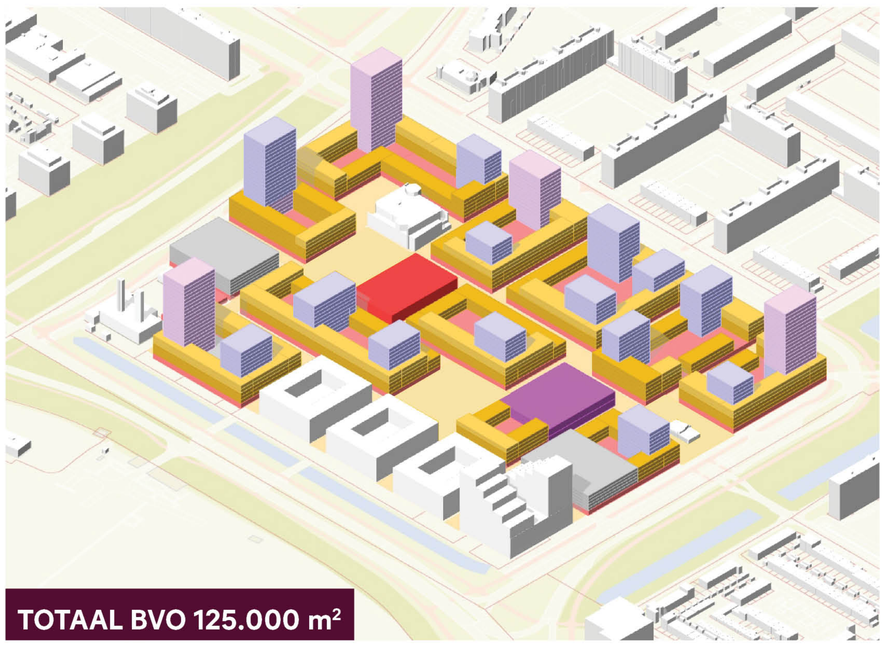
Stedelijke laag



TOTAAL BVO 145.000 m²

Ruimtelijke uitgangspunten
- De hoogte van de stedelijke laag hangt samen met een zonstudie. Een stedelijke laag van 4 lagen is toegepast waar voldoende zonlicht in de straten, pleinen of binnenhoven wenselijk is.
- In de volgende fase vindt een verfijningsslag plaats voor de typologie en menselijke maat

Bovenbouw / torens



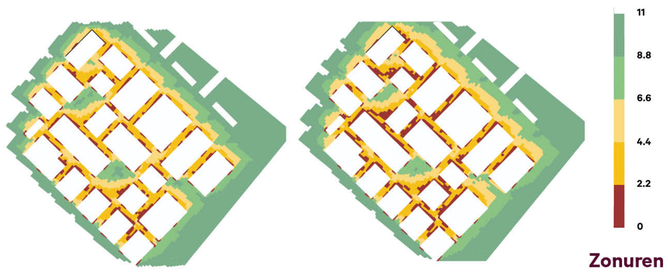
TOTAAL BVO 125.000 m²

Ruimtelijke uitgangspunten
- Bovenbouw maakt het mogelijk het gewenste programma te plaatsen, en zorgt voor een dynamisch en stedelijk centrum
- Hogere accenten zijn strategisch geplaatst aan belangrijke entrees en zichtlocaties

Bezonningsstudie

Hoe zorgen we voor een prettig leefklimaat in de openbare ruimte?

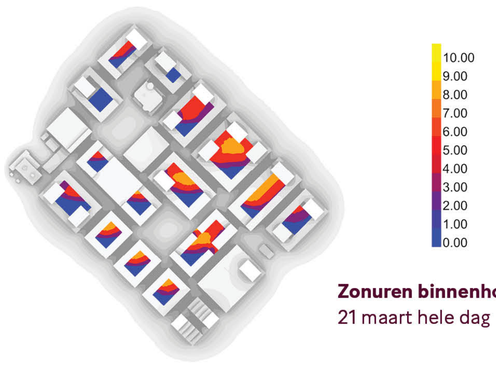
1. Stedelijke laag - inzet van zonanalyse bepaalt waar de stedelijke laag 4 of 6 lagen wordt om voldoende zonlicht in de straten te hebben



Stedelijke laag 4 lagen
21 maart hele dag

Stedelijke laag 6 lagen
21 maart hele dag

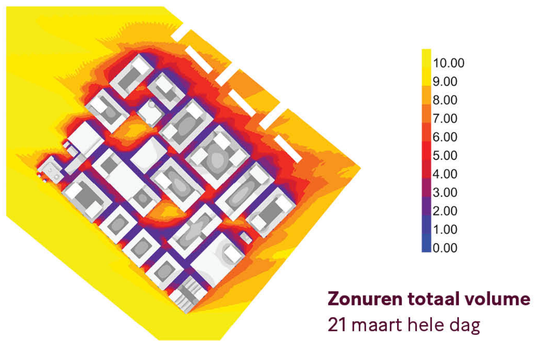
2. Binnenhoven - zonstudie bepaalt waar binnenhoven moeten worden vergroot om voldoende zonlicht te krijgen



Zonuren binnenhoven
21 maart hele dag

- Sommige blokken zijn te klein, wat zorgt voor weinig zonlicht in het binnenhof.
- In de vervolgstappen moeten de blokken verder worden geoptimaliseerd door een goede volumeopbouw, bijvoorbeeld de grootte van het blok, juiste hoogte van stedelijke laag en positie van torens i.r.t. de binnenhoven

3. Hoogbouw - bepaalt de positie van hoogbouw en effect op omgeving



Zonuren totaal volume
21 maart hele dag

-De hoge woontorens aan de randen (o.a. Zamenhofdreef) zorgen voor een afname (maximaal 2 uur) van de zonuren aan het einde van de dag in het vroege voorjaar en late najaar. In de zomermaanden staat de zon hoger en is er minder effect. Dit komt met name door de breedte van de omliggende dreven waardoor de afstand behoorlijk groot is.
- Mogelijke optimalisatie: hoe slanker de torens, hoe minder effect van schaduwwerking om de omgeving

Disclaimer: deze posters hebben geen formele status. Ze zijn gemaakt voor het Masterplan versie 1.0 (tussenstand, 31 oktober) om te komen tot het Masterplan Overvecht Centrum.

Deel 5 – Financiële analyse Masterplan 1.0 (Urban Reality)

Gemeente Utrecht

URBAN REALITY

EUROPALAAN 500 - 2.W.3
3526KS UTRECHT

INFO@URBANREALITY.NL
TEL. 085 – 004 39 82

OVERVECHT CENTRUM

Notitie financiële doorrekening Masterplan 1.0

Opdrachtgever	:	Gemeente Utrecht
Versie	:	1.0
Status	:	Definitief
Datum	:	23 oktober 2023
Contactpersoon	:	Mark Bouman en Erik Verkampen
Kenmerk	:	066/23040/20231024/EV/MB
Bijlagen	:	1 (Financiële onderbouwing)

Inleiding

Deze rapportage is een toelichting op de financiële doorrekening van het Masterplan 1.0 Overvecht Centrum. We geven in deze rapportage antwoord op de vraag wat het financieel effect is van het huidige stedenbouwkundig ontwerp en de wijze waarop wij dit ontwerp verwerken in onze berekeningen. Daarnaast laten we de financiële impact zien van een aantal draaiknoppen.

Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk van deze notitie worden de basisprincipes van de financiële doorrekening toegelicht. Het tweede hoofdstuk behandelt de financiële doorrekening en het verschil ten opzichte van de ruimtelijke basisstructuur. Vervolgens, in hoofdstuk drie, worden enkele draaiknoppen toegelicht om het resultaat te beinvloeden. Tot slot gaat het vierde hoofdstuk in op de praktijk waarin elke grondeigenaar bijdraagt aan gemeenschappelijke investeringen, zoals openbare ruimtes, parkeeroplossingen en de kosten die door de gemeente worden gemaakt.

Inhoudsopgave

1 Uitgangspunten 4

2 Financiële doorrekening 7

3 Stel dat 8

4 De praktijk 10

Bijlages 11

1 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de haalbaarheid van het Masterplan 1.0 aan de hand van een fictieve financiele doorrekening. De fictieve situatie gaat ervan uit dat één partij alle eigendommen koopt en herontwikkelt. In werkelijkheid verloopt dit proces anders. Elke eigenaar maakt zijn eigen beslissing over herontwikkeling of verkoop. Deze keuze hangt af van factoren zoals de boek- en marktwaarde van hun eigendommen en het tijdig investeren om te voorkomen dat het vastgoed of het gebied teveel achteruit gaat en dat het te moeilijk wordt om verder verval tegen te gaan.

1.1 DE RUIMTELIJKE BASISSTRUCTUUR ALS NIEUWE ´BASIS´.

Financieel gezien starten we met de haalbaarheidsberekening uit de verkenningsfase als ons vertrekpunt. Telkens wanneer we nieuw uitgangspunt vaststellen, beschouwen we die als ons nieuwe startpunt voor de financiële doorrekening.

Zo hebben we eind vorig jaar en begin dit jaar gewerkt aan het verder uitwerken en gezamenlijk vaststellen van de ruimtelijke basisstructuur. Dit was een belangrijke stap om een basis te leggen voor het masterplan. Bij het vaststellen hebben we ook de financiële gevolgen van deze basisstructuur gedeeld. Daarbij hielden we het volume en de verdeling van het programma (wonen, niet-wonen en parkeren) onveranderd ten opzichte van de verkenning maar hebben we enkel de ruimtelijke basisstructuur verwerkt. Onze conclusie was dat dit geen financiële invloed had op het resultaat in vergelijking met het ontwerp uit de verkenningsfase.

Vervolgens is een speelvelddocument opgesteld waarin de bandbreedtes van diverse thema's verder zijn uitgewerkt. Deze notitie bevat onder andere afwegingen omtrent 'wonen', 'niet-wonen' en 'parkeren'. Hiermee hebben we inzicht in mogelijke opties en richtingen voor deze onderwerpen. Op basis van de varianten in het speelvelddocument zijn bepaalde uitgangspunten gekozen voor de doorrekening van het Masterplan 1.0. Dit is enkel bedoeld om inzicht te verschaffen in de haalbaarheid. Alle keuzes in het speelveld staan nog open.

1.2 MASTERPLAN 1.0

Omdat we in een ontwerpproces voortdurend uitgangspunten aanvullen of verscherpen, wijzigt ook het programma of de omvang van het project. Dit gebeurt bijvoorbeeld door te rekenen met verschillende woningbouwprogramma's of een andere parkeeroplossingen uit te werken. Daarom gebruiken we voor de financiële doorrekening van het Masterplan 1.0 en de varianten een vast volume te realiseren van 300.000 m². Wanneer het volume van wonen minder wordt, wordt dit opgevuld door niet-wonen en vice versa.

Voor het uitgangspunt in masterplan is de volgende verdeling aangehouden, in vergelijking met de basistructuur:

Volume excl. parkeren (in m² BVO)

Te handhaven	56.000	56.000	0
Wonen	245.000	242.000	- 3.000
Niet-wonen	42.000	45.000	+ 3.000
Totaal m² BVO	**301.000**	**301.000**	**0**
Nader te detailleren	**0**	**13.000**	**+ 13.000**

We zien dat het programma voor niet-wonen is toegenomen en dat dit ten koste gaat van wonen. Dit komt door de keuze van het niet-wonen programma wat in paragraaf 1.3 wordt toegelicht. Het te handhaven programma bestaat uit de C&A, NPD strook en de apotheek. Het programma 'nader te detailleren' maakt niet onderdeel uit van de berekeningen, maar is de marge waar Posad Maxwan rekening mee houdt. Zodat bij de verdere uitwerking er ruimte is om onderdelen die nog niet zijn benoemd op te lossen, zoals traforuimtes.

Voor de verdeling op maaiveld geldt de volgende verdeling.

	RBS	MP 1.0	Verschil
Ruimtegebruik (in m²)			
Handhaven OR	18.300	18.300	0
Handhaven bebouwd	18.600	18.600	0
Openbare ruimte (OR)	54.000	53.700	- 300
Bebouwd	69.200	69.500	+ 300
Totaal m²	**160.100**	**160.100**	**0**

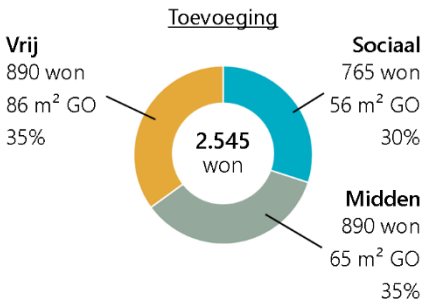
In het ruimtegebruik zijn enkele kleine verschillen opgetreden bij de vertaling van de ruimtelijke basisstructuur naar het Masterplan 1.0.

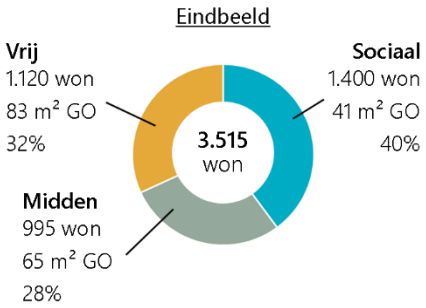
1.3 OMZETTEN VOLUME NAAR PROGRAMMA

Voor de financiële doorrekening moeten we het volume omzetten naar een programma. Hiervoor maken we gebruik van de varianten uit het speelvelddocument. We beginnen met het programma voor wonen.

1.3.1 Wonen

Voor de verdeling van het woonprogramma zijn we uitgegaan van een programma waarbij de toevoeging verdeeld is naar 30% sociaal, 35% midden en 35% vrij. Dit komt overeen met de tweede variant uit het speelvelddocument. Zoals te zien is in de onderstaande grafiek, komt deze verdeling overeen met een toevoeging van 2.545 woningen. In de grafiek wordt ook aangegeven hoeveel woningen er per segment zijn en wat de gemiddelde gebruiksoppervlakte is.

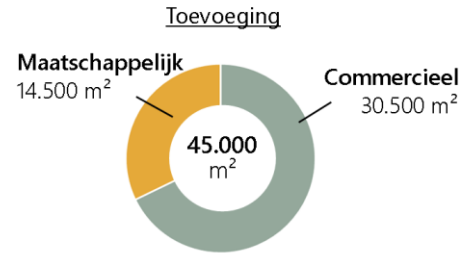


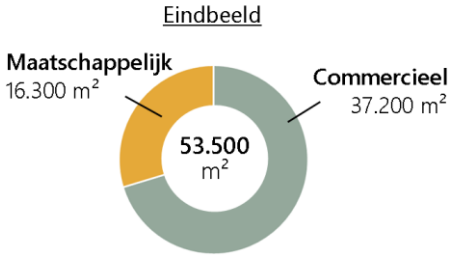


Dit resulteert in een gemengde samenstelling. Het uiteindelijke beeld, inclusief de NPD-strook, laat een verdeling zien van 40% sociaal, 28% midden en 32% vrij. Hierin valt op dat met name de gemiddelde oppervlakte bij de sociale woningbouw afneemt. Dit wordt veroorzaakt door de te handhaven studentenwoningen van de Fizz. In totaal zijn er dan 3.515 woningen in Overvecht Centrum.

1.3.2 Niet-wonen

Voor de verdeling van het niet-wonenprogramma hebben we gekozen voor de verdeling zoals beschreven bij de tweede variant in het speelvelddocument. Hiermee nemen we het niet-wonenprogramma als uitgangspunt, zoals in de onderstaande grafieken is weergegeven. In totaal is in de eindistuatie 53.500 m² niet-wonen programma aanwezig. Dit is inclusief de NPD-strook, het C&A gebouw en de apotheek.





1.3.3 Autoparkeren

Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door het programma voor wonen en niet-wonen van zowel de nieuwbouw als de te handhaven bebouwing. Om tot het aantal parkeerplekken te komen hanteren we de parkeernormen die gelden voor alle gebouwen (dus inclusief te handhaven en nieuwbouw).

We berekenen de parkeervraag op basis van de gemeentelijke auto parkeernormen en de bijbehorende bezettingsgraden. Op deze manier krijgen we inzicht in de parkeervraag op het moment dat het drukste is. Echter, doordat we eventueel onderscheid willen maken in het type parkeergarage maken we ook inzichtelijk wat de piek voor bewoners en bezoekers afzonderlijk is.

Aantal parkeerplekken auto	
Piek bezoekers	1.257 pp
Piek bewoners	1.570 pp
Piek separaat	**2.825 pp**
Piek gemengd	**2.325 pp**

Voor de financiële doorrekening hanteren we variant 3 'Bezoekers en bewoners delen parkeerplaatsen'. Hierbij houden we rekening met een totaal van 2.325 autoparkeerplaatsen in het gebied. Wat betreft de verdeling tussen ondergronds en bovengronds parkeren, gaan we ervan uit dat de piek van de parkeervraag van bezoekers ondergronds wordt opgelost, terwijl het overige deel bovengronds wordt voorzien. Daarmee wordt op alle momenten van de dag voldaan aan de parkeereis voor bezoekers. Op de piekmomenten van de bewoners, moeten de bewoners deels in de ondergronds garage staan.

1.3.4 Fietsparkeren

Voor fietsparkeren hebben we een vergelijkbare berekening uitgevoerd om het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen in het gebied te bepalen. Het verschil met autoparkeren is dat we hier uitgaan van het principe dat fietsenstallingen voor bewoners in de woongebouwen dienen te worden voorzien, terwijl fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en niet-wonen-gebruikers openbaar moeten zijn. Hierdoor is het niet noodzakelijk om een gemengde piek in de parkeervraag te bepalen, aangezien de bewoners en hun fietsen al binnen hun woongebouwen worden ondergebracht.

Aantal parkeerplekken fiets	
Piek bezoekers	3.107 fpp
Piek bewoners	8.300 fpp
Totaal aantal fietsplekken	**11.407 fpp**

2 Financiële doorrekening

Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van het masterplan 1.0, hebben we het eerder genoemde programma verwerkt in een haalbaarheidsberekening. We hebben hierbij aangenomen dat één partij alle gebouwen verwerft en herontwikkelt.

Voor de kosten hebben we rekening gehouden met de inbrengwaarde van alle te herontwikkelen gebouwen, de inrichting van openbaar terrein en de plankosten voor de gemeente om dit alles mogelijk te maken.

Voor het resultaat met betrekking tot parkeervoorzieningen zijn de kosten voor de bouw van de parkeergarages meegenomen. We hebben ook rekening gehouden met opbrengsten, enkel voor de parkeerplaatsen voor bewoners, tegen een tarief van €20.000 per parkeerplaats. Op dit moment is er nog geen rekening gehouden met een bijdrage voor bezoekers.

Voor een diepere toelichting op de verschillende termen en een gedetailleerde onderbouwing van kosten en opbrengsten, verwijzen we naar bijlage 1.

De tabel laat zien dat het resultaat ongeveer € 50 miljoen negatief is. Dit is een aanzienlijk bedrag, en om een idee te geven van de omvang van dit bedrag, is het resultaat omgerekend naar woningequivalenten. Op basis van het programma zijn het 3.000 woningequivalenten.

Wat is een woningequivalent?

Een "woningequivalent" is een manier om financiële resultaten uit te drukken in het aantal woningen. Hiermee wordt abstracte financiële informatie begrijpelijk gemaakt door deze te relateren aan concrete vastgoedeenheden.

1 woning	=	1 woningequivalent
100 m^2 BVO niet-wonen	=	1 woningequivalent

Het verschil tussen de ruimtelijke basisstructuur en het masterplan 1.0 zijn met name zichtbaar bij parkeren. In vergelijking met de ruimtelijke basisstructuur neemt het aantal parkeerplaatsen af. Wel nemen door marktontwikkelingen de kosten toe, vooral voor ondergronds parkeren. Daarnaast is bezoekers parkeren niet meer bovengronds maar ondergronds. In totaal nemen de kosten af met ongeveer € 4 miljoen.

Daarnaast is het niet-wonen programma toegenomen en verschoven naar een programma dat minder opbrengt. Tot slot is door de toename van niet-wonen het woningprogramma afgenomen en zijn meer sociale woningen opgenomen. In totaal nemen de opbrengsten met ongeveer € 4 miljoen af.

Kosten	**RBS**	**MP 1.0**	**Verschil**
Inbrengwaarde	- € 110.000.000	- € 110.000.000	0
Civiele kosten en plankosten	- € 37.000.000	- € 37.000.000	0
Totale kosten	**- € 147.000.000**	**- € 147.000.000**	**0**

Kosten voor parkeren	**RBS**	**MP 1.0**	**Verschil**
Voor bewoners	€ 34.000.000	€ 10.000.000	- € 24.000.000
Voor bezoekers (auto)	€ 35.000.000	€ 55.000.000	+ € 20.000.000
Voor bezoekers (fiets)	€ 5.000.000	€ 5.000.000	0
Totale kosten voor parkeren	**€ 74.000.000**	**€ 70.000.000**	**-€ 4.000.000**

Opbrengsten	**RBS**	**MP 1.0**	**Verschil**
Wonen programma	€ 115.000.000	€ 111.000.000	- € 4.000.000
Niet-wonen programma	€ 30.000.000	€ 30.000.000	0
WBI subsidie	€ 24.000.000	€ 24.000.000	0
Totale opbrengsten	**€ 173.000.000**	**€ 165.000.000**	**- € 4.000.000**

Resultaat	**- € 50 miljoen**	**- € 50 miljoen**	**€ 0 miljoen**
Resultaat / woningequivalent	**- € 17.000**	**- € 17.000**	

3 Stel dat

Het bereikte resultaat is een momentopname en sterk afhankelijk van de geselecteerde uitgangspunten. Om inzicht te geven in de haalbaarheid, zijn er in de vorm van "stel-dat" scenario's verschillende instellingen uitgewerkt als een manier om de variabelen aan te passen en alternatieve resultaten te verkennen. Het gaat hierbij om variabelen waarop we invloed hebben maar ook variabelen waar we geen invloed op hebben.

3.1 MARKTONTWIKKELINGEN

Een voorbeeld van een variabele waar we geen invloed op hebben is de marktontwikkeling. De marktontwikkelingen kunnen zowel positief als negatief fluctueren. In de afgelopen periode heeft deze ontwikkeling een negatief effect gehad op het resultaat. Maar andersom zou ook kunnen.

Stel dat: De marktwaarde van de woningen met 10% stijgt.

In de afgelopen periode zijn de bouwkosten gestegen, terwijl de marktwaarde van de woningen minder of nauwelijks is gestegen. Als de marktwaarde van alle woningen in het masterplan, met uitzondering van de sociale huurwoningen, met 10% stijgt, heeft dit een positief effect op het resultaat.

+ € 54 miljoen

Stel dat: de marktwaarde van de woningen stijgt met 5% en de bouwkosten dalen met 5%.

Zoals bij de vorige stel dat beschreven hebben we de afgelopen periode we marktontwikkelingen opgemerkt die invloed hebben op onze financiële berekeningen. In dit scenario gaan we niet uit van 10% stijging van de marktwaarde, maar stellen we dat de woningwaarde met 5% stijgt en de bouwkosten met 5% dalen. Op basis hiervan zou het financiële resultaat naar verwachting toenemen.

+ € 55 miljoen

3.2 ONTWERPKEUZES

Naast marktontwikkelingen zijn er ook factoren waarop we directe invloed kunnen uitoefenen. Deze factoren vormen variabelen waarover we keuzes moeten maken. Uit het speelvelddocument zijn enkele varianten genomen en die zijn financieel uitgewerkt.

Stel dat: De afwijkingsmogelijkheden extra fietsparkeren en deelmobiliteit wordt ingezet.

Door gebruik te maken van afwijkingsmogelijkheden voor parkeren kan het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's worden verminderd, Het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen zorgt voor een afname van 15% op het totale parkeeraanbod. Daarnaast kan door de implementatie van deelauto's voor bewoners het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners aanvullend met 50% worden verminderd. Echter, voor de deelauto's moeten wel weer specifieke parkeerplaatsen worden toegevoegd. In totaal resulteert dit in een afname van 565 autoparkeerplaatsen: 160 voor bezoekers en 405 voor bewoners. Als gevolg van deze afwijkingsmogelijkheden moeten wel 335 extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bezoekers en 365 extra fietsplaatsen voor bewoners. Het toepassen van deze afwijkingsmogelijkheden verbetert het resultaat.

+ € 8 miljoen

Stel dat: Volledig betaald parkeren invoeren.

Stel dat er wel betaald parkeren voor bezoekers wordt ingevoerd en er geen gratis parkeerperiode is van een of twee uur gratis parkeren. Dan zorgt dit voor een verbetering van het resultaat.

+ € 44 miljoen

Stel dat: De inbrengwaarde gehalveerd wordt.
We hebben een fictieve financiële doorrekening gemaakt met als uitgangspunt de hypothetische situatie waarin één partij alle vastgoed verwerft en herontwikkelt. In deze berekening hebben we aangenomen wat de marktwaarde zou zijn van het bestaande vastgoed. Het is echter belangrijk op te merken dat de praktijk vaak complexer is. In werkelijkheid beslist elke eigenaar afzonderlijk of ze willen herontwikkelen. Deze beslissing wordt door meer factoren beïnvloed dan alleen de marktwaarde van het vastgoed. Er spelen vaak verschillende overwegingen en belangen een rol bij zulke beslissingen. Om de invloed van de inbrengwaarde in kaart te brengen, laten we zien wat het effect zou zijn als deze waarde zou halveren. In deze situatie verbetert het financiële resultaat.
+ € 55 miljoen

Stel dat: Er meer sociale woningbouw wordt geprogrammeerd..
Het besluit om een woningprogramma met een groter aandeel sociale huurwoningen te hanteren (nieuwbouw: 50% sociaal, 35% midden, 15% vrije sector) leidt tot een verslechtering van het resultaat. In dit eindscenario bestaat het sociale huurprogramma uit 54%, het middensegment uit 29%, en het vrije sector programma uit 17%. Als gevolg van de toename van sociale huurwoningen ten koste van het vrije sector programma, neemt de gemiddelde woninggrootte af, wat resulteert in een groter aantal woningen. Deze toename vereist ook de realisatie van meer parkeerplaatsen voor zowel auto's als fietsen. Als gevolg van deze keuze zou het resultaat verslechteren.
- € 15 miljoen

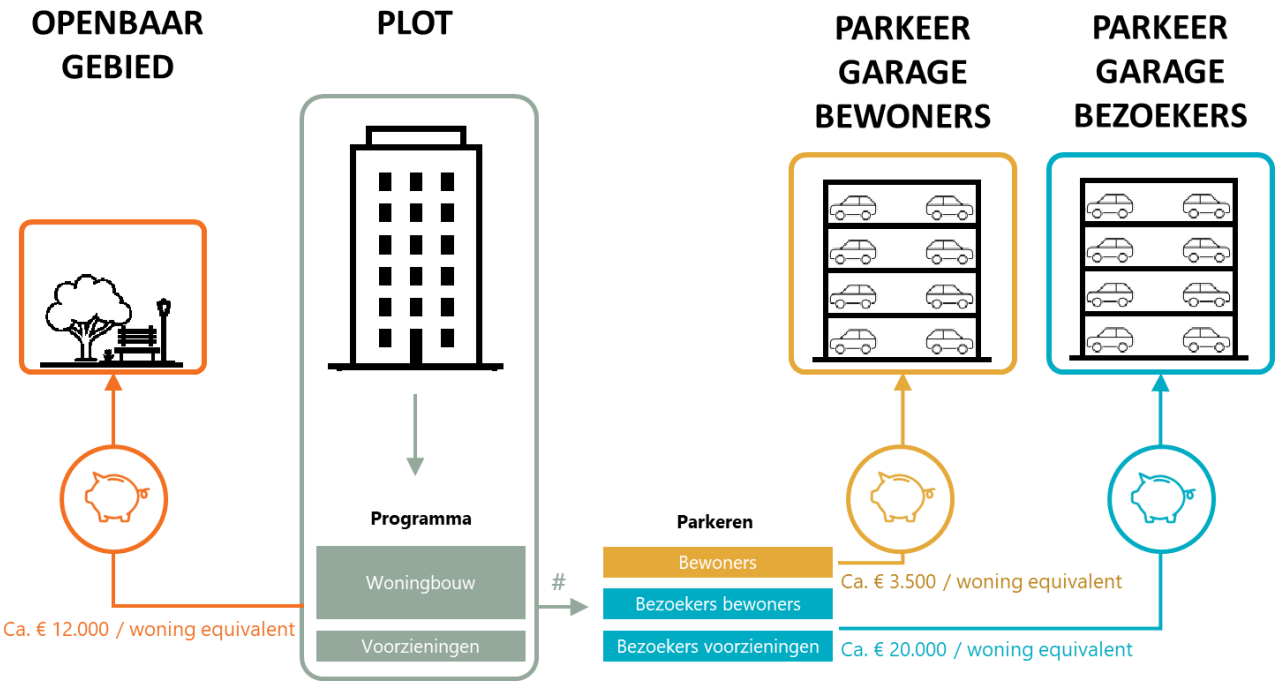
4 De praktijk

In onze financiële doorrekening hebben we aannames en scenario's gebruikt om de haalbaarheid van de totale ontwikkeling te beoordelen. Maar in de werkelijkheid is de situatie complexer. De eigenaren beslissen individueel of en wanneer ze herontwikkelingen willen uitvoeren.

Wanneer herontwikkeling plaatsvindt, moeten eigenaren bijdragen aan gemeenschappelijke kosten in het gebied. Dit omvat een financiële bijdrage voor zaken als de parkeervoorzieningen, de inrichting van openbare ruimtes en de ontwikkelingskosten van het project. Op basis van onze huidige berekening komen we uit op:

- ongeveer € 3.500 per woningequivalent als bijdrage voor het bewonersparkeren;
- ongeveer € 20.000 per woningequivalent voor bezoekersparkeren, en;
- ongeveer € 12.000 euro per woningequivalent voor de inrichtingskosten en planontwikkelingskosten.

Het idee is dat we kijken naar de ontwikkeling op een specifieke plot. Op basis van het programma dat daar wordt gerealiseerd: het aantal woningen en de oppervlakte voor niet-wonen, bepalen we de vereiste bijdrage aan de kosten voor parkeren en de inrichting. Dit betekent dat elke ontwikkeling zijn eigen verantwoordelijkheid draagt voor de financiële inzet die nodig is om gemeenschappelijke voorzieningen en kosten te dekken. Deze aanpak streeft naar een eerlijke verdeling van financiële verplichtingen op basis van de specifieke kenmerken van elke ontwikkeling. In de komende periode moeten we dit verder verfijnen en uitwerken. Ons uitgangspunt is daarbij dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen: het programma dat het meeste opbrengt, draagt het meeste bij aan de algemene voorzieningen.



Bijlage 1
Financiële onderbouwing

De financiële doorrekening van het Masterplan 1.0 laat een negatief resultaat zien van € 50 miljoen. Dit bedrag is samengesteld uit verschillende componenten, waaronder kosten, opbrengsten en het financiële resultaat met betrekking tot parkeren. In dit hoofdstuk lichten we een en ander verder toe.

ONDERBOUWING VAN DE KOSTEN

Om het gebied te realiseren zijn kosten geraamd voor het inbrengen van het vastgoed en het tot ontwikkeling brengen van het totale gebied. In totaal gaat het om circa € 147 miljoen. Dit is opgebouwd uit onderstaande posten.

Inbrengwaarde

Dit betreft de waarde van de huidige gebouwen die gecompenseerd moet worden door nieuwe ontwikkelingen. Voor de totale inbrengwaarde van het vastgoed is ongeveer € 110 miljoen gerekend. Voor het bepalen van deze waarde is een schatting gemaakt van de waarde op basis van de huidige bestemming.

Tijdelijk beheer/maatregelen

De ontwikkeling van het centrumgebied is een complexe binnenstedelijke ontwikkeling waarbij veel bezoekers in en uit het gebied gaan tijdens de ontwikkeling. In dat kader is een post van circa € 2 miljoen geraamd. Voor tijdelijk beheer en tijdelijke maatregelen wordt € 15 / m^2 plangebied gerekend.

Sloop en sanering

In het gebied zijn momenteel diverse opstallen aanwezig die voor ontwikkeling gesloopt moeten worden. De sloopkosten hiervoor zijn geraamd op circa € 2 miljoen uitgaande van € 30,- per m^2 BVO.

Bouwrijp maken

Na sloop zijn de gronden zogeheten functievrij gemaakt en kan het bouwrijp maken starten. De grond is bouwrijp als het terrein in een zodanige staat verkeert dat het terrein geschikt is om te gaan bouwen. Dat betekent bijvoorbeeld het aanleggen van waterleiding, elektra en riolering ten behoeve van de opstallen, aanleg van bouwwegen en dergelijke. De totale kosten van het bouwrijp maken van het plangebied zijn circa € 5 miljoen. Voor het bouwrijp maken wordt uitgegaan van € 90 / m^2 gerekend over het openbare gebied.

Woonrijp maken

Na realisatie van de opstallen worden deelgebieden woonrijp gemaakt. Woonrijp maken is het inrichten van openbare delen van een woongebied of bedrijfsterrein voor uiteindelijk definitief gebruik. Het betreft het aanbrengen van voorzieningen op of in het maaiveld zoals de definitieve verhardingen, straatverlichting, groenvoorzieningen en straatmeubilair. De totale kosten voor het woonrijp maken van het plangebied zijn ongeveer € 7 miljoen. Voor het woonrijp maken van het openbare gebied wordt gerekend met € 110 / m^2 voor zowel de verharding als voor het groen.

Plankosten

De realisatie van het centrumgebied betreft een complexe ontwikkeling. Om hier goed invulling aan te kunnen geven, is in totaal circa € 15 miljoen opgenomen voor de plankosten. Plankosten is gebaseerd op 10% van totale kosten. Dit is voor nu gebaseerd op een eerdere raming en is vastgezet op 15 miljoen om een gelijke waarde te houden bij verschillende varianten. Plankosten zijn de kosten die gekoppeld zijn aan de planvorming van ruimtelijke ontwikkeling en de uitvoering. Hierbij valt te denken aan de kosten voor het maken van de (gemeentelijke) plannen, financiële/planeconomische begeleiding, stedenbouwkundig ontwerp en de planvoorbereiding, directievoering en toezicht.

Onvoorzien

Gezien de huidige fase en de complexiteit van het project wordt op dit moment gerekend met een post voor onvoorzien ter grootte van circa € 6 miljoen. Dit betreft 20% over de bovenstaande kosten (m.u.v. de inbrengwaarde).

RESULTAAT VOOR PARKEREN

De financiële doorrekening toont een negatief resultaat van ongeveer € 70 miljoen voor parkeren als gevolg van hogere investeringskosten voor parkeervoorzieningen in vergelijking met de opbrengsten.

De parkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd in losse parkeerhubs. Op basis van de parkeernorm en dubbelgebruik moeten 1.068 parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bewonersparkeren. Daarnaast moet voor bezoekers nog 1.257 parkeerplekken gerealiseerd worden. Voor bewonersparkeren is een opbrengst gerekend, van ongeveer € 20.000 / plek, en voor bezoekersparkeren niet. Daarnaast rekenen we voor een ondergrondse parkeerplek ongeveer € 52.000 en voor een bovengrondse parkeerplek ongeveer € 33.000.

Daarnaast moeten 3.107 fietsparkeerplekken gerealiseerd worden. Hiervoor zijn de investeringskosten meegenomen à ongeveer € 1.700 per plek, en daarvoor zijn geen opbrengsten gerekend.

ONDERBOUWING VAN DE OPBRENGSTEN

In totaal is de opbrengstpotentie van de ontwikkeling geraamd op circa € 165 miljoen. De totale opbrengsten zijn opgebouwd conform onderstaande tabel en in de paragrafen hieronder worden de opbrengstcategorieën separaat toegelicht.

Wonen

Op basis van de ruimtelijke uitgangspunten is, bij volledige ontwikkeling, in het gebied ruimte voor ongeveer 2.545 woningen. De nieuwbouw heeft een verdeling van 30% sociaal, 35% middensegment en 35% vrije sector.

De totale opbrengst voor woningbouw komt uit op ongeveer € 111 miljoen. Om hiertoe te komen zijn de woningbouwsegmenten verdeeld in een rekenkundige verfijndere verdeling van woningtypologieën. Voor elke rekenkundige woontypologie is de opbrengst van de verkoop van bouwrijpe grond bepaald, de residuele grondwaarde.

De grondprijzen van de sociale huurwoningen zijn vaste kavelprijzen, conform nota grondprijzen 2023 van Gemeente Utrecht. Voor alle middenhuur- en koopwoningen zijn de grondprijzen residueel bepaald. Voor de middenhuur is het actieplan Middenhuur van Gemeente Utrecht gevolgd. De residuele grondwaarde is het verschil tussen de totale opbrengstwaarde van de (te realiseren) woningen en de totale investeringskosten voor het bouwen van de woningen. Hiervoor is met een marktanalyse de opbrengstwaarde bepaald. Vervolgens zijn aan de hand van kostenkengetallen de stichtingskosten van de woningen bepaald.

Niet-wonen

Het totale programma voor niet-wonen resulteert in een opbrengst van ongeveer € 30 miljoen. Dit programma is opgesplitst in een aantal categorieën om de grondwaarde van diverse voorzieningen te bepalen. Hierbij is uitgegaan van de residuele waarderingsmethode, met uitzondering van maatschappelijk. Hiervoor is de grondwaarde bepaald aan de hand van de vaste grondprijs uit de nota grondprijzen.

Subsidies en overige opbrengsten

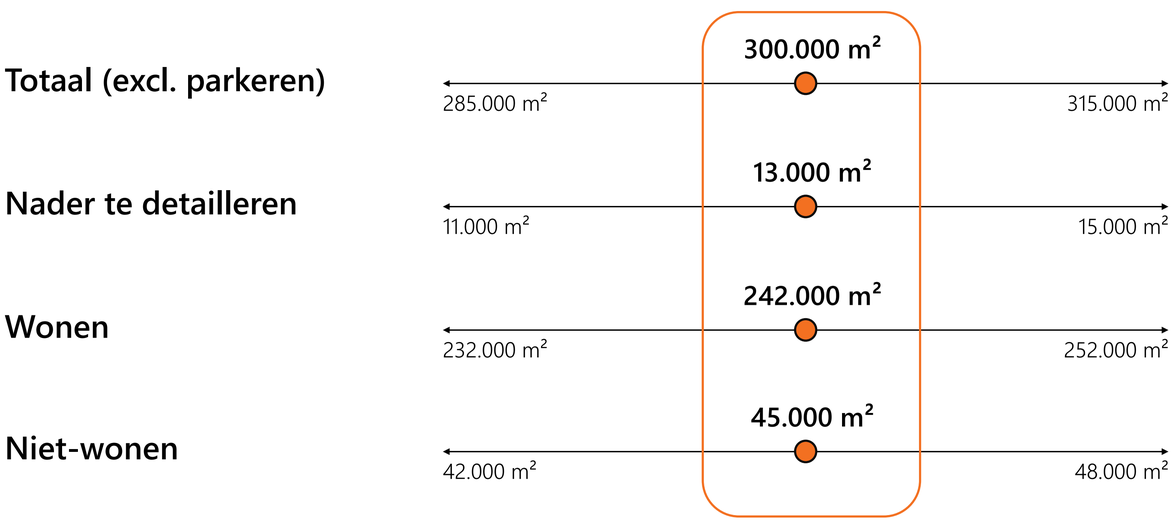
Voor dit project is een WBI-subsidie verstrekt De totale omvang van de subsidie is ongeveer € 12 miljoen. Voorwaarde bij deze subsidie is cofinanciering door de gemeente en provincie. Dat is ook nog eens ongeveer € 12 miljoen. Daarmee komt deze post uit op ongeveer € 24 miljoen totaal.

Omschrijving	Segment	Huur/koop	BVO	GBO	Maandhuur	VON	Grondwaarde
Woningen							
Studenten, delen	Studenten	Huur	23 m²	15 m²	€ 420,00	n.v.t.	**€ 5.000**
Studenten, zelf	Studenten	Huur	36 m²	24 m²	€ 725,00	n.v.t.	**€ 17.500**
Sociaal 1	Sociaal	Huur	50 m²	35 m²	€ 450,00	n.v.t.	**€ 16.000**
Sociaal 2	Sociaal	Huur	69 m²	50 m²	€ 645,00	n.v.t.	**€ 16.000**
Sociaal 3	Sociaal	Huur	89 m²	65 m²	€ 740,00	n.v.t.	**€ 22.000**
Sociaal 4	Sociaal	Huur	101 m²	75 m²	€ 800,00	n.v.t.	**€ 22.000**
Midden, huur 1	Middenduur	Huur	57 m²	40 m²	€ 808,07	n.v.t.	**€ 52.000**
Midden, huur 2	Middenduur	Huur	69 m²	50 m²	€ 889,60	n.v.t.	**€ 46.500**
Midden, huur 3	Middenduur	Huur	89 m²	65 m²	€ 1.011,88	n.v.t.	**€ 35.500**
Midden, huur 4	Middenduur	Huur	108 m²	80 m²	€ 1.134,17	n.v.t.	**€ 28.500**
Midden, koop 1	Middenduur	Koop	59 m²	40 m²	n.v.t.	€ 232.000	**€ 40.500**
Midden, koop 2	Middenduur	Koop	68 m²	50 m²	n.v.t.	€ 260.000	**€ 43.500**
Midden, koop 3	Middenduur	Koop	88 m²	65 m²	n.v.t.	€ 318.500	**€ 49.500**
Midden, koop 4	Middenduur	Koop	101 m²	75 m²	n.v.t.	€ 352.500	**€ 52.000**
Vrij, koop 1	Vrij	Koop	68 m²	50 m²	n.v.t.	€ 260.000	**€ 43.500**
Vrij, koop 2	Vrij	Koop	88 m²	65 m²	n.v.t.	€ 318.500	**€ 49.500**
Vrij, koop 3	Vrij	Koop	107 m²	80 m²	n.v.t.	€ 376.000	**€ 58.500**
Vrij, koop 4	Vrij	Koop	158 m²	120 m²	n.v.t.	€ 516.000	**€ 65.500**
Voorzieningen							
Detailhandel	Detailhandel	Huur					**€ 1.087**
Supermarkt	Detailhandel	Huur					**€ 1.117**
Comm. Dienstverlening	Overig commercieel	Huur					**€ 197**
Restaurant, e.d.	Overig commercieel	Huur					**€ 602**
Sportschool	Overig commercieel	Huur					**€ 197**
Hotel	Overig commercieel	Huur					**€ 0**
Kantoor	Kantoor	Huur					**€ 210**
Kinderdagverblijf	Overig commercieel	Huur					**€ 0**
Atelier	Sociaal-maatsch	Huur					**€ 0**
Bibliotheek	Sociaal-maatsch	Huur					**€ 225**
Theater	Sociaal-maatsch	Huur					**€ 225**
Wijkgebouw	Sociaal-maatsch	Huur					**€ 225**
Gezondheidscentrum	Sociaal-maatsch	Huur					**€ 225**
Basisschool	School	Huur					**€ 0**

Financiële doorrekening

Ruimtelijke uitgangspunten (toevoeging)

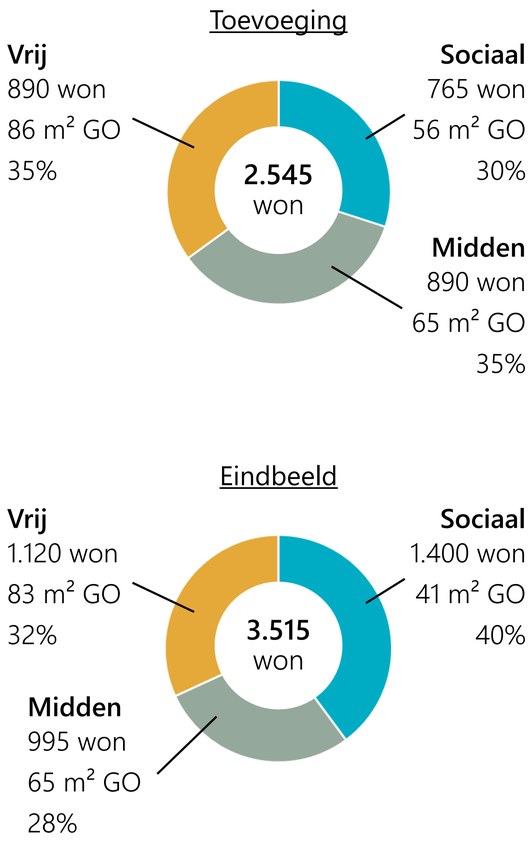
Er is een verschil tussen de ruimtelijke uitgangspunten die gehanteerd worden in de financiële doorrekening en de tekeningen van het masterplan. In de financiële doorrekening rekenen we met een vast uitgangspunt waarbij we toetsen of het getekende binnen de gestelde marges blijft.



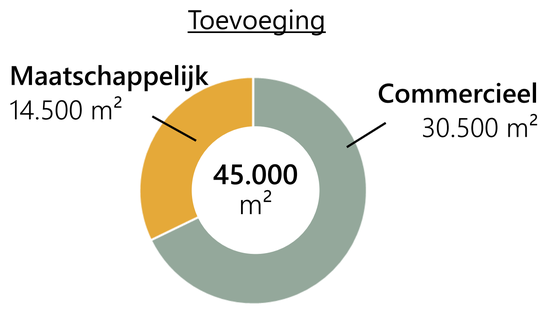
Programmatische uitgangspunten

De ruimtelijke uitgangspunten worden aan de hand van een van de varianten uit het speelvelddocument vertaald naar een woningbouwprogramma en een niet-wonen programma.

Wonen
Variant 2 uit het speelvelddocument



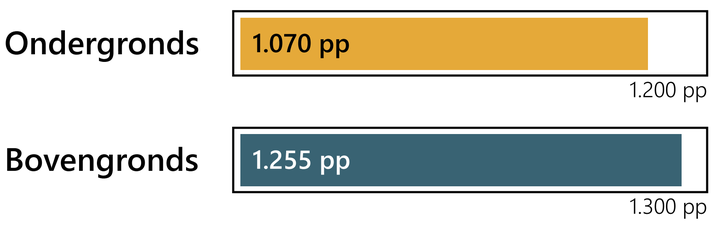
Niet-wonen
Variant 2 uit het speelvelddocument



Parkeer uitgangspunten

In de tekeningen van het masterplan zijn 2.500 parkeerplekken voor de auto ingetekend. Dit zijn 1.200 plekken voor de bezoekers, die ondergronds gaan parkeren en 1.300 plekken voor de bewoners die bovengronds gaan parkeren in collectieve garages. De fietsen voor bewoners staan in de woongebouwen. Voor de fietsen van bezoekers houden we in de tekeningen van het masterplan rekening met 3.200 bezoekersplekken. In onderstaande afbeeldingen laten we zien of de parkeeraantallen die horen bij het programma van de woningen en voorzieningen passen in de tekeningen.

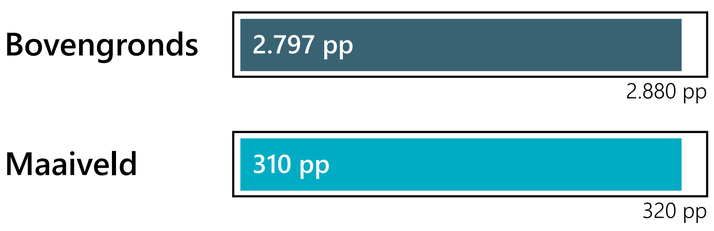
Parkeren voor de auto
Variant 3 uit het speelvelddocument



Parkeerverdeling
- Piek bewoners: 1.570 pp
- Piek bezoekers: 1.255 pp
- Piek integraal: 2.325 pp

Totaal parkeren auto	**2.325 pp**

Parkeren voor de fiets
Variant 2 uit het speelvelddocument



Totaal parkeren fiets	**3.107 pp**

Financiële doorrekening

De uitgangspunten zijn doorgerekend en laat zien dat het resultaat ongeveer € 50 miljoen negatief is. Dit is een aanzienlijk bedrag, en om een idee te geven van de omvang van dit bedrag, is het resultaat omgerekend naar woningequivalenten.

Kosten	
Inbrengwaarde	€ 110.000.000
Civiele kosten (aanleg openbare ruimte) en plankosten	€ 37.000.000
Totale kosten	**€ 147.000.000**

Kosten voor parkeren	
Voor bewoners	€ 10.000.000
Voor bezoekers (auto)	€ 55.000.000
Voor bezoekers (fietsen)	€ 5.000.000
Totale kosten voor parkeren	**€ 70.000.000**

Opbrengst	
Wonenprogramma	€ 111.000.000
Niet-wonenprogramma	€ 30.000.000
Subsidies en gemeentelijke bijdragen	€ 24.000.000
Totaal opbrengst	**€ 165.000.000**

Saldo / Woning equivalent	Saldo van doorrekening
- € 17.000	**circa € 50 miljoen negatief**

Stel dat: marktontwikkelingen

Er zijn ontwikkelingen die effect hebben op het resultaat zonder dat daarvoor keuzes gemaakt worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om marktontwikkelingen.

Omschrijving	**Effect op resultaat**
10% stijging woningwaarde	**+ € 54 miljoen**
5% stijging woningwaarde 5% bouwkostendaling	**+ € 55 miljoen**

Stel dat: keuzes

Naast marktontwikkelingen zijn er ook factoren waarop we directe invloed kunnen uitoefenen. Deze factoren vormen variabelen waarover we keuzes moeten maken.

Extra fietsparkeren en deelmobiliteit — + € 8 miljoen

Het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen zorgt voor een afname van 15% op het totale parkeeraanbod. Daarnaast kan door de implementatie van deelauto's voor bewoners het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners aanvullend met 50% worden verminderd. Echter, voor de deelauto's moeten wel weer specifieke parkeerplaatsen worden toegevoegd.

- 160 pp ondergronds
- 405 pp bovengronds
+ 300 fpp bovengronds
+ 35 fpp maaiveld

Volledig betaald parkeren invoeren — + € 44 miljoen

Stel dat er wel betaald parkeren voor bezoekers wordt ingevoerd en er geen gratis parkeerperiode is van een of twee uur gratis parkeren. Dan zorgt dit voor een verbetering van het resultaat.

Inbrengwaarde halveren — + € 55 miljoen

We hebben aangenomen wat de marktwaarde zou zijn van het bestaande vastgoed. In werkelijkheid beslist elke eigenaar afzonderlijk of ze willen herontwikkelen. Deze beslissing wordt door meer factoren beïnvloed dan alleen de marktwaarde van het vastgoed. Er spelen vaak verschillende overwegingen en belangen een rol bij zulke beslissingen.

Meer sociale woningbouw — - € 15 miljoen

Door een woningprogramma met meer sociaal te rekenen (nieuwbouw: 50% sociaal, 35% midden en 15% vrije sector), verslechterd het resultaat. In dit eindbeeld is het sociaal programma 54%, het middensegment is 29% en het vrije sector programma is 17%.

+ 240 woningen
+ 35 pp auto
+ 70 pp fiets

Deel 6 – samenvatting checkformulieren

Gemeente Utrecht

6. samenvatting Checkformulieren

Alle deelnemers van Team Overvecht Centrum, Team Eigenaren en Team Gemeente zijn gevraagd zelf een checkformulier in te vullen over Masterplan 1.0. Hierin werden deelnemers gevraagd om over het totale Masterplan 1.0 en per bouwsteen aan te geven of zij er wel of geen vertrouwen in hebben of het plan de goede kant op gaat. In totaal hebben 44 mensen het checkformulier ingevuld. 8 deelnemers (3 eigenaren en 5 mensen van Team Overvecht Centrum) hebben geen formulier ingevuld. De bewoners van de VVE Seinedreef hebben een dubbelrol in dit proces. Zij zitten zowel in Team Eigenaren als in Team Overvecht Centrum.

Uit de antwoorden blijkt aan de ene kant dat er onder alle groepen vertrouwen is in de huidige versie van het plan, met waardevolle feedback voor verdere ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er ook aandachtspunten en zorgen. Onder andere over de volgende onderwerpen:

- Er zijn zorgen over de voorgenomen verdichting en of het wel een prettig en aangenaam gebied gaat worden.
- De bewoners van de woningen VVE Seinedreef/Roelantdreef zijn bezorgd over de toekomst van hun woningen en het woongenot in Overvecht Centrum.
- En zijn zorgen over de haalbaarheid van dit plan. Lukt het om het financieel rond te krijgen?
- Valt het plan te faseren en flexibel te maken zodat eigenaren kunnen ontwikkelen, terwijl het winkelcentrum blijft draaien.

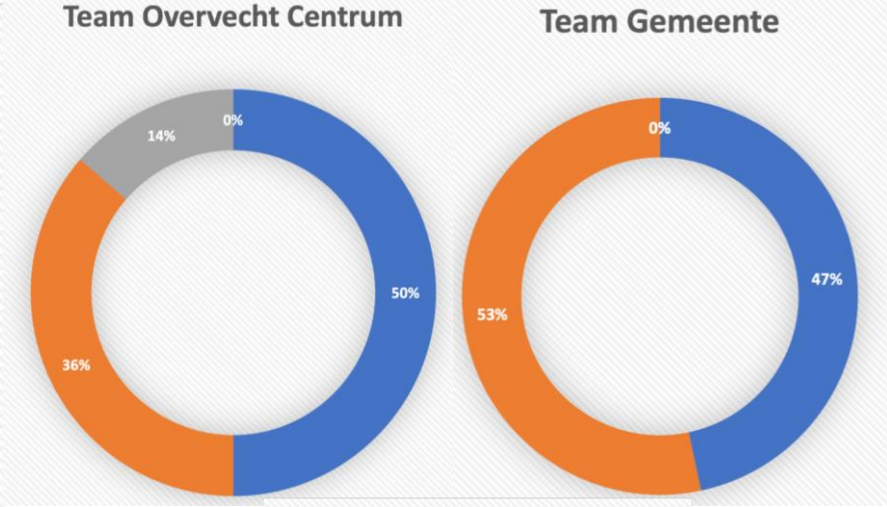
Deze input is belangrijk voor het tweede deel van de ontwerpfase, waarin we verder werken om tot het beste plan voor de wijk te komen.

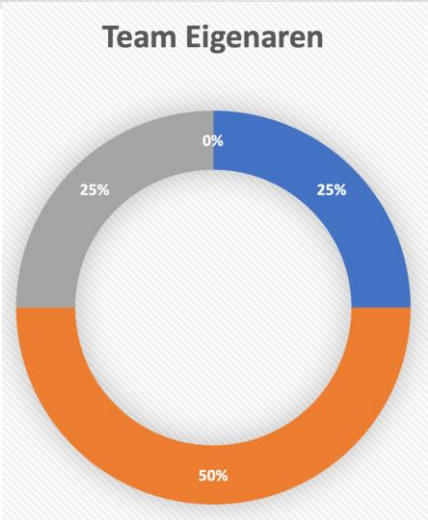
Hierna volgen de verder uitgewerkte resultaten. We beginnen met het hele Masterplan 1.0, daarna uitgesplitst per bouwsteen. Per bouwsteen zijn de belangrijkste zorgpunten verzameld. Met deze onderwerpen gaat het ontwerpteam verder aan de slag in de volgende ontwerpronde.

Masterplan 1.0

88% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen in Masterplan 1.0. Hiervan heeft 43% hier nog wel zorgen bij sommige delen. 12% twijfelt of het de goede kant op gaat. De mensen die twijfelen, maken zich zorgen over de hoge dichtheid, de toekomst van hun woning of over de financiële haalbaarheid van het plan.





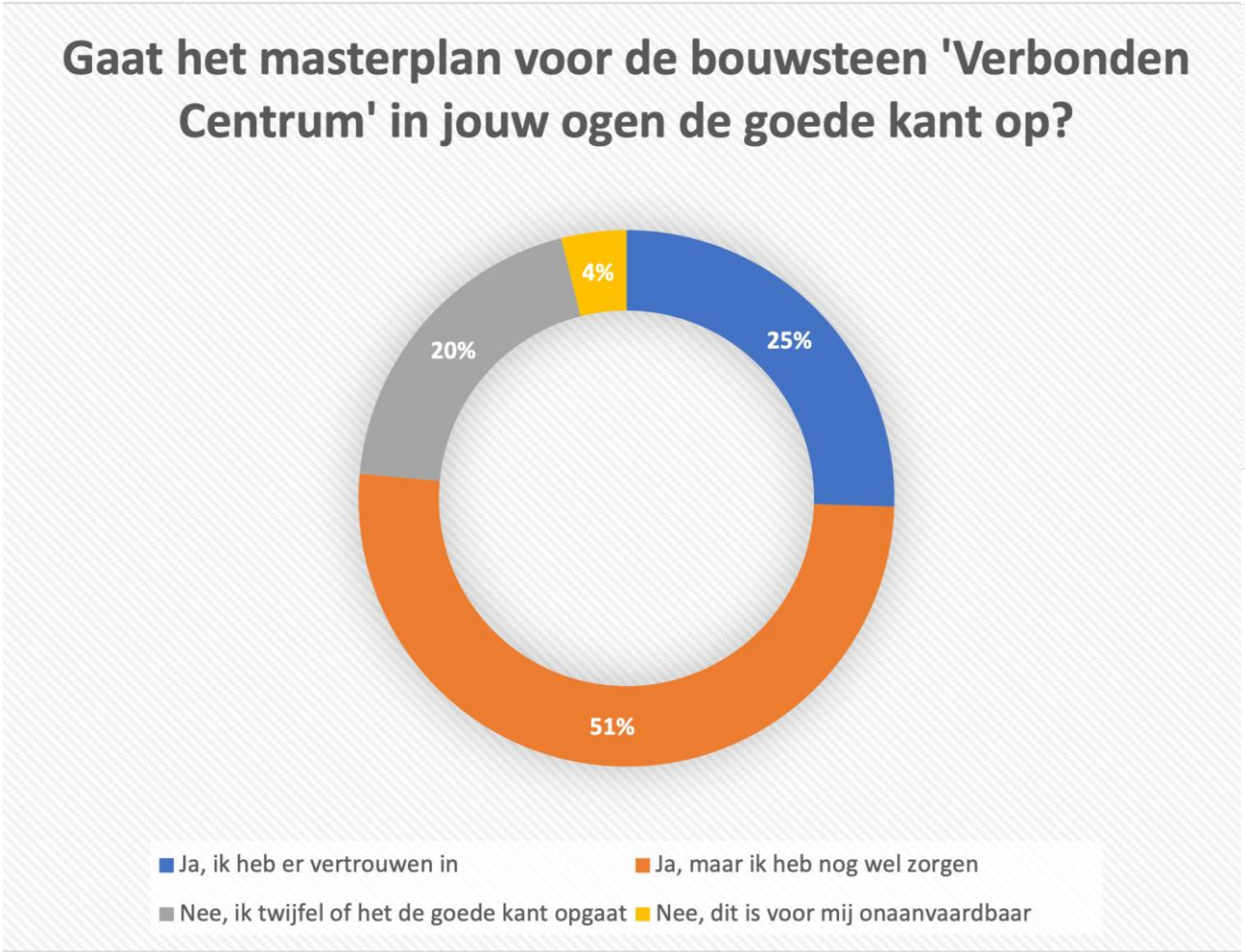


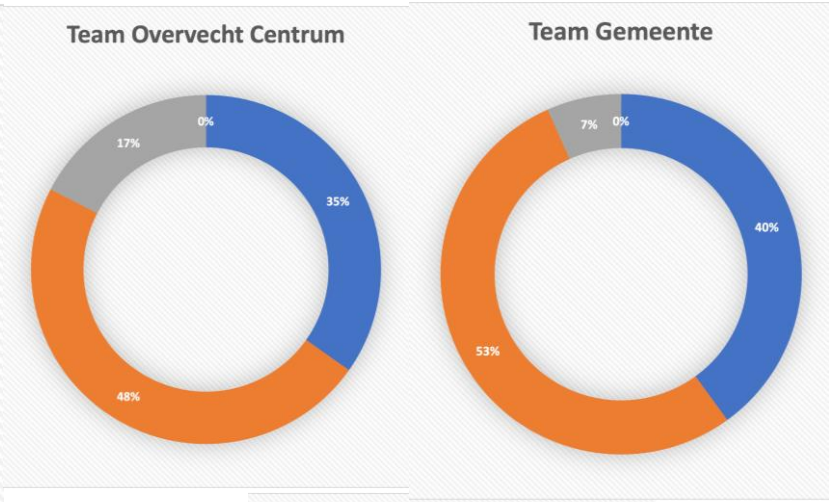
Aandachtspunten en zorgen bij Masterplan 1.0

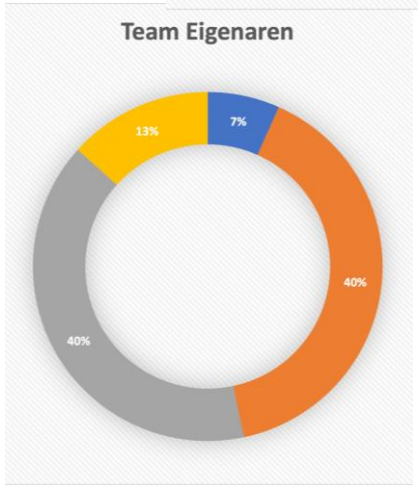
1. Er zijn zorgen over grote verdichting die nu bedacht is. Wordt het wel een prettig en aangenaam gebied?
2. De bewoners van de woningen VVE Seinedreef/Roelantdreef zijn bezorgd over de toekomst van hun woningen en het woongenot in Overvecht Centrum. Zij willen weten waar ze aan toe zijn.
3. Er zijn zorgen over de haalbaarheid van dit plan. Lukt het om het financieel rond te krijgen?
4. Er zijn vragen hoe het plan te faseren en flexibel te maken is zodat eigenaren kunnen ontwikkelen, terwijl het winkelcentrum blijft draaien.

Bouwsteen Verbonden Centrum

76% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen in de uitwerking van de bouwsteen Verbonden Centrum. Hiervan heeft 43% nog wel zorgen. 20% twijfelt of deze bouwsteen de goede kant op gaat en voor 4% is het onaanvaardbaar. De mensen die twijfelen of het onaanvaardbaar vinden, maken zich zorgen over de mate van vergroening, het hoge aantal parkeerplaatsen of juist het lage aantal parkeerplaatsen en over de straten waar je het gebied in rijdt naar de parkeergarages.







Aandachtspunten en zorgen bij Verbonden Centrum

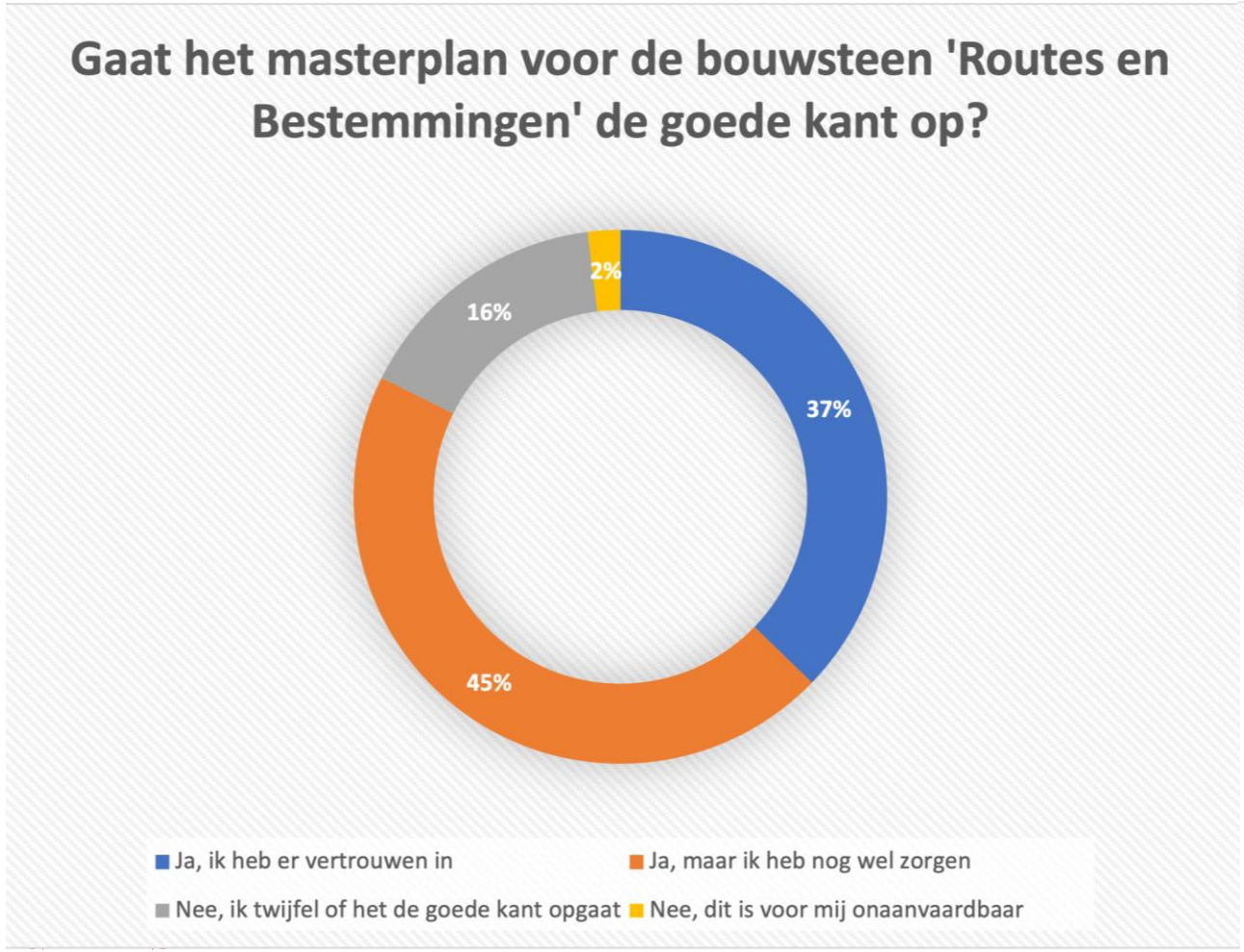
1. Het functioneren en de kwaliteit van de toegangsstraten naar de garages (inprikkers).
2. Sociale veiligheid van grote collectieve parkeergarages
3. Logistiek, expeditie (laden en lossen), Kiss and Ride en afvalinzameling.
4. Exploitatie parkeergarages (auto en fiets): gaat het geld kosten om je auto/fiets te parkeren?
5. Fietsparkeren in openbare ruimte.
6. Bereikbaarheid te voet (verbondenheid met de wijk, looproutes, oversteekbaarheid dreven om centrumgebied heen)

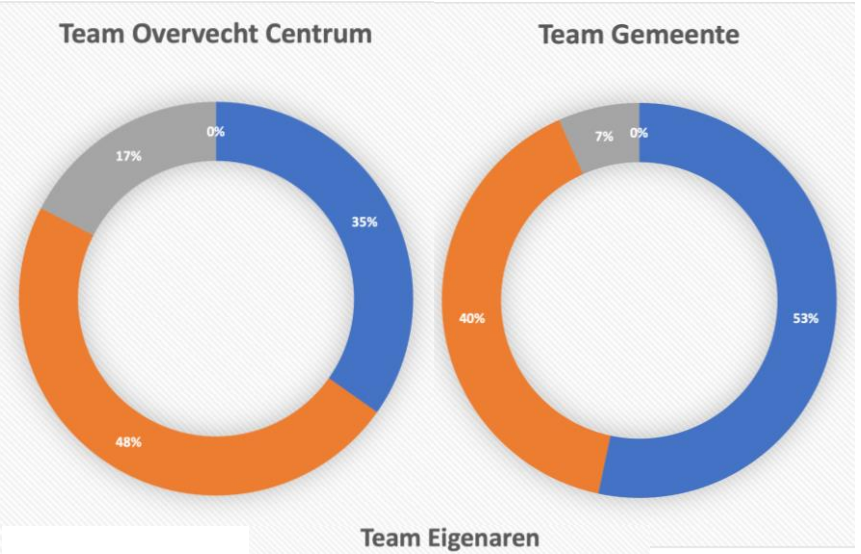
Relatie met Omgevingsvisie:

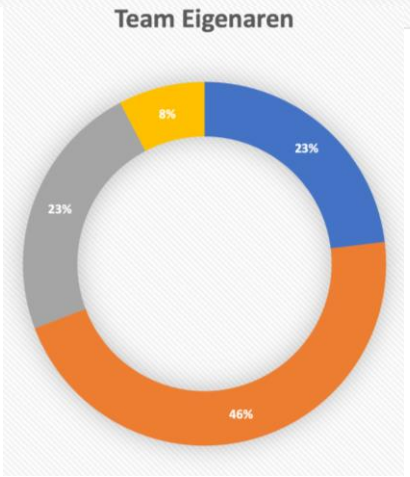
1. Bereikbaarheid Overvecht Centrum Marne/Moezeldreef (noordoostzijde).
2. Aantal inprikkers voor de auto naar de parkeergarage voor bezoekers.
3. Toekomst Einsteindreef (relatie met initiatief Einsteinkwartier).

Bouwsteen Routes en Bestemmingen

82% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen de bouwsteen Routes en Bestemmingen. Hiervan heeft 45% nog wel zorgen. 16% twijfelt of deze bouwsteen de goede kant op gaat en voor 2% is het onaanvaardbaar. De mensen die twijfelen of het onaanvaardbaar vinden, maken zich zorgen over de drukke straten naar de parkeergarages en of er wel voldoende rustige plekken zijn om er fijn te kunnen wonen.





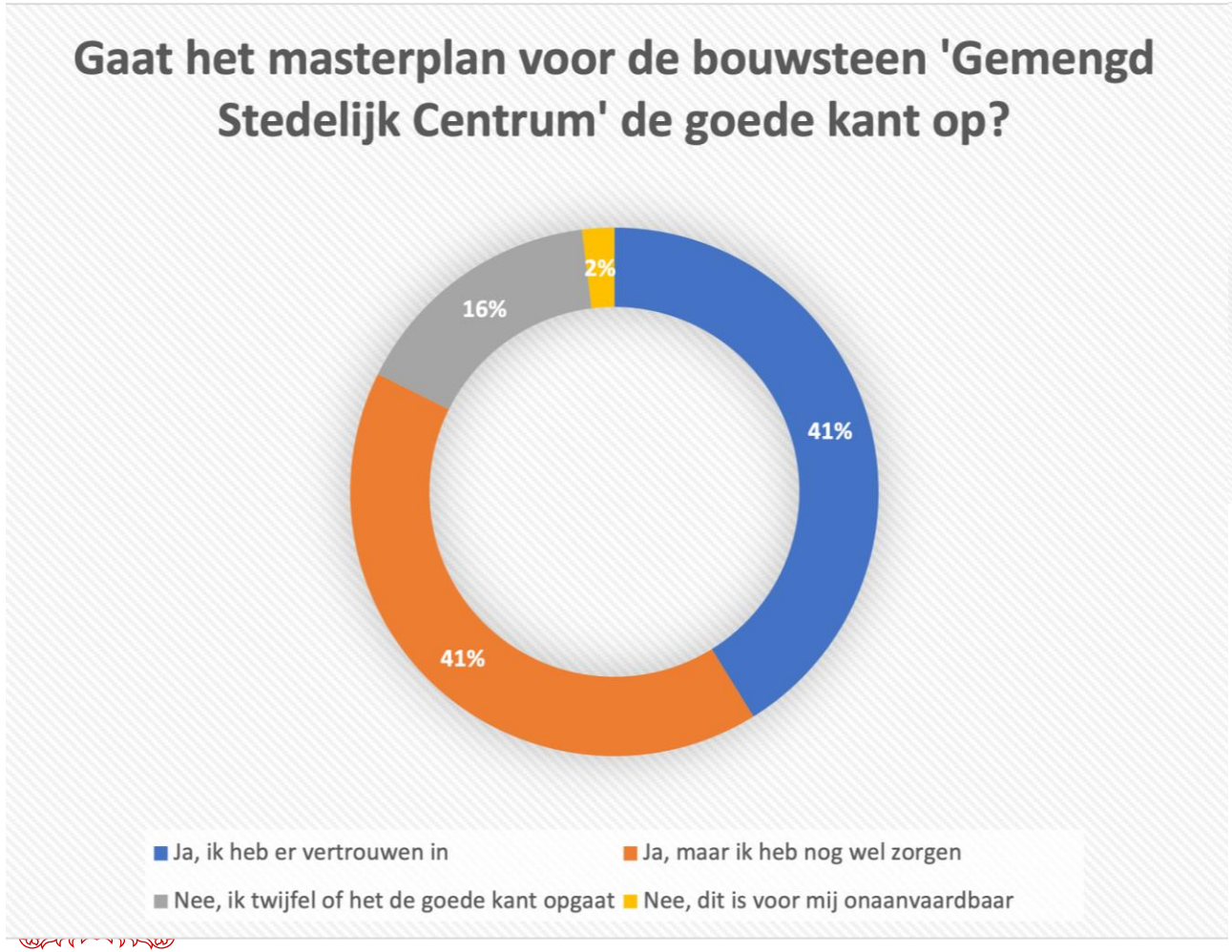


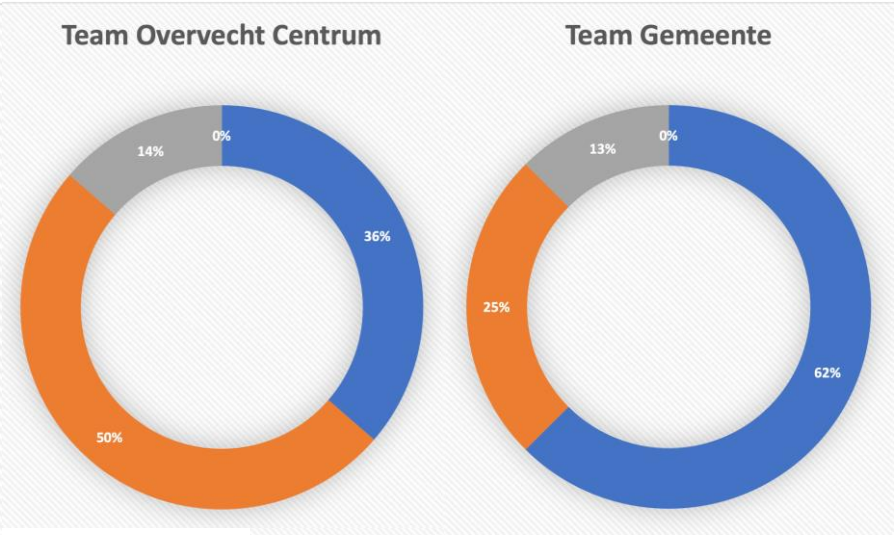
Aandachtspunten en zorgen bij Routes en Bestemmingen

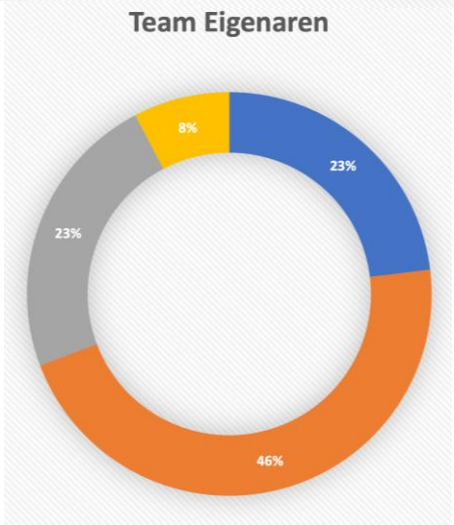
1. De looproutes vanuit parkeergebouwen naar de woningen.
2. Zijn bestemmingen goed bereikbaar voor fietsers?
3. Blijft het gebied aantrekkelijk genoeg om met de auto te komen?
4. Te weinig variatie in de breedte van de straten .
5. Verdieping concept Mercado/marktplein: wat kan daar precies gaan komen en hoe wordt dit aan aanwinst voor het gebied en de wijk?
6. Is er voor alle doelgroepen een plek in Overvecht Centrum om te verblijven, ontspannen?
7. Is er genoeg rust in het gebied om fijn te kunnen wonen?
8. Oproep om voetgangersgebied toegankelijk te maken voor fietsers buiten openingstijden winkels.
9. Drukte in de straten naar de parkeergarages.

Bouwsteen Gemengd Stedelijk Centrum

82% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen de bouwsteen Routes en Bestemmingen. Hiervan heeft 41% hier nog wel zorgen bij. 16% twijfelt of deze bouwsteen de goede kant op gaat en voor 2% is het onaanvaardbaar. De mensen die twijfelen of het onaanvaardbaar vinden, maken zich zorgen of er wel voldoende rustige plekken is om er fijn te kunnen wonen, zien hun functie niet terug of willen graag ander programma op hun eigen plot dan nu staat ingetekend.







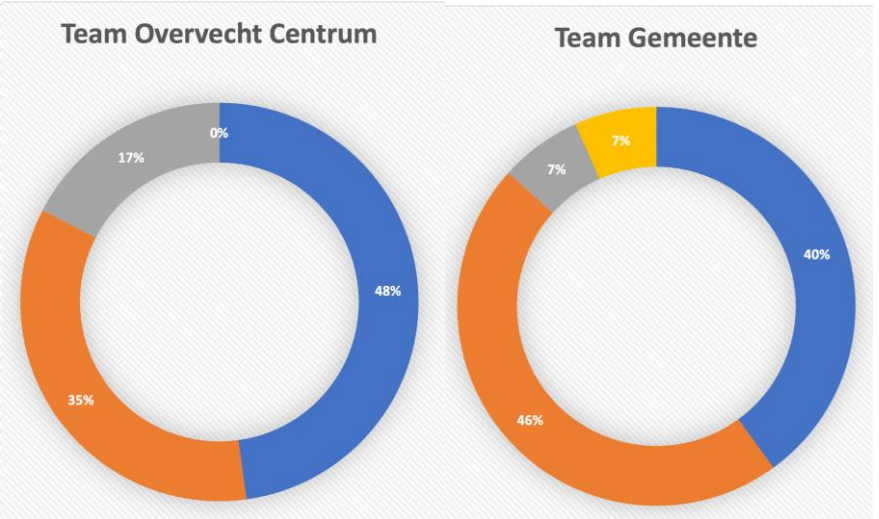
Aandachtspunten en zorgen bij Gemengd Stedelijk Centrum

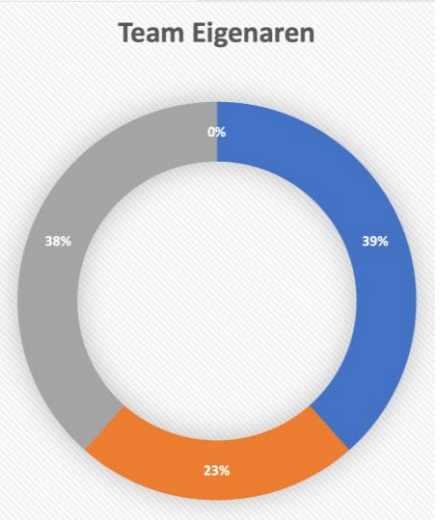
1. Wat maakt het straks bijzonder om naar Overvecht Centrum te gaan?
2. Wens voor meer horeca verspreid over het gebied.
3. Hoe borgen we het woongenot van de bewoners van de nieuwe en bestaande woningen in het gebied?
4. Uitwerking identiteit en positionering van Overvecht Centrum.
5. Functioneren, zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van het winkelrondje.
6. Hoe zorgen we ervoor dat het ook ‘s avonds prettig wordt?
7. Welke afspraken zijn nodig qua branchering om te zorgen voor een succesvol gemengd gebied?
8. Hoe kunnen we zorgen voor betaalbaarheid van huren voor ondernemers zodat het gebied ook een versterking is voor de wijkeconomie?
9. Geen dode plinten in het gebied!
10. Richting en kaders voor de beeldkwaliteit.
11. Welke invulling krijgt het maatschappelijke programma in het gebied?
12. Er zijn zorgen of de woningen en werkruimtes ook betaalbaar zijn voor bewoners en ondernemers uit Overvecht.

Bouwsteen Gezonde en Groene Leefomgeving

78% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen de bouwsteen Routes en Bestemmingen. Hiervan heeft 35% nog wel zorgen . 20% twijfelt of deze bouwsteen de goede kant op gaat en voor 2% is het onaanvaardbaar. De mensen die twijfelen of het onaanvaardbaar vinden, vinden dat er te weinig groen in het gebied zit, vragen zich af hoe de randen om Overvecht Centrum vergroend worden (Omgevingsvisie) en of er wel voldoende aandacht is voor klimaatadaptatie en hittestress







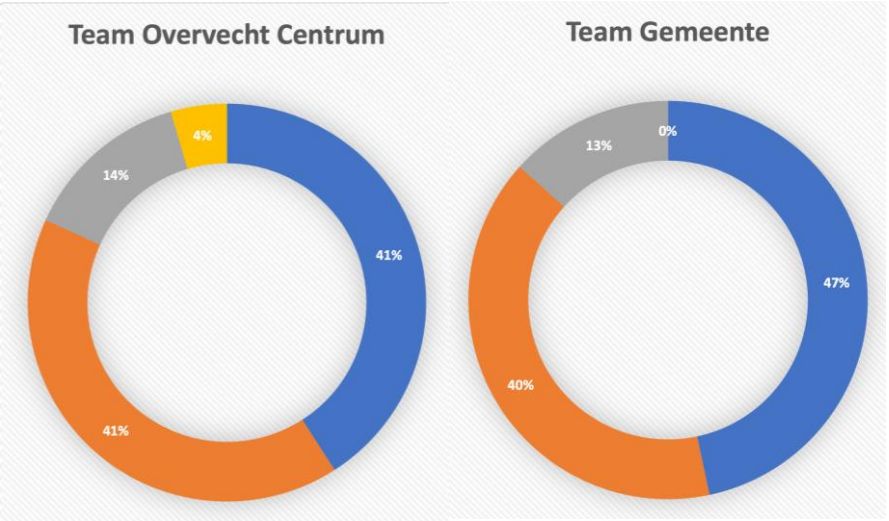
Aandachtspunten en zorgen bij Gezonde en Groene Leefomgeving

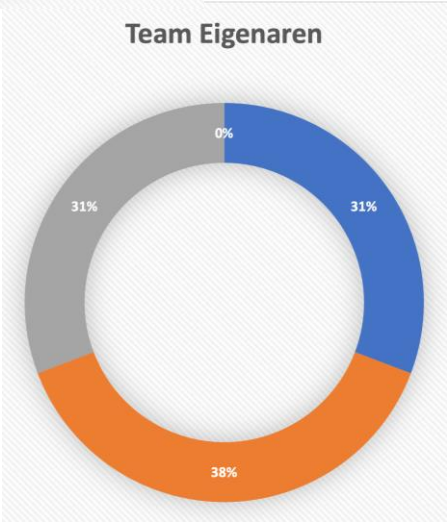
1. Zorgen over hittestress in het gebied. Is er genoeg ruimte voor schaduwplekken?
2. Verdieping ecologie. Wat zijn de mogelijkheden in zo’n sterk verstedelijkt gebied?
3. De kwaliteit van kleinschalig groen is extra belangrijk door beperkte ruimte; nadruk op goed beheer onderhoud.
4. Kan er meer groen in het gebied komen (ook verticaal groen)?
5. Hoe verbinden we het groen in het gebied met de omgeving?
6. Hoe kan het gebied goed bestand zijn tegen grote regenbuien (klimaatadaptief).
7. Wordt er ook naar verdroging gekeken?
8. Hoe kunnen de gebouwen bijdragen aan groene en duurzame ambities.
9. Hoe wordt de gezamenlijke WKO gerealiseerd en beheerd?

Bouwsteen Gebouwen en Menselijke Maat

80% van de mensen die een checkformulier hebben ingevuld hebben vertrouwen de bouwsteen Routes en Bestemmingen. Hiervan heeft 45% nog wel zorgen. 18% twijfelt of deze bouwsteen de goede kant op gaat en voor 2% is het onaanvaardbaar. De mensen die twijfelen of het onaanvaardbaar vinden, maken zich zorgen de hoge gebouwen en de hoge dichtheid. Is dit wel menselijke maat? Kun je wel wonen aan de drukke Einsteindreef (luchtkwaliteit)? Kun je op deze manier wel een wooncarrière maken? En waar komt de hoogbouw precies en wat betekent dit voor mijn plot?







Aandachtspunten en zorgen bij Gebouwen en Menselijke Maat

1. Wat zijn de beste plekken voor de hoogste gebouwen in het gebied qua bezonning, gezondheid, windhinder en leefkwaliteit in de straten en op de pleinen?
2. Hoe verdelen we het volume goed over het gebied en over de verschillende bouwvelden? Let hierbij ook op de overlast op de bestaande woningen rondom het centrumgebied.
3. Woonkwaliteit Overvecht Centrum (voldoende rust, (buiten)ruimte, kwaliteit binnenhoven, overal zorgen voor een fijne menselijke maat.
4. Kunnen er goede woonconcepten gemaakt worden in deze bouwblokken?
5. Hoe komen er genoeg aantrekkelijke plekken voor kinderen en jongeren in de openbare ruimte?