Bundel van de Gemeenteraad van 22 april 2021

Agenda bijlagen

AVG-VERSIE Lijst ingekomen stukken t.b.v. raadsvergadering d.d. 22 april 2021

AVG-VERSIE Overzicht ingekomen raadsbrieven t.b.v. raadsvergadering d.d. 22 april 2021 (29 maart - 12 april)

1 Opening

2 Vaststellen agenda

3 Ingekomen stukken

4 Raadsvoorstel Geheimhouding

Raadsvoorstel bekrachtiging geheimhouding - gemeenteraad 22 april 2021.pdf

Bekrachtiging geheimhouding - gemeenteraad 22 april 2021.pdf

Raadsbesluit Bekrachtiging geheimhouding 22 april 2021.pdf

5 Notulen raadsvergadering, Integrale voorbereidende vergadering en stemraad van 25 maart 2021

4e vergadering gemeenteraad 25 maart 2021.doc

Integrale voorbereidende vergadering 25 maart 2021.doc

Stemagenda raad 25 maart 2021.doc

6 Notulen Vragenuur 1 april 2021

20210401 vragenuur.doc

7 Actuele moties

Er zijn geen actuele moties ingediend

8 Debat over de Utrechtse propositie over het Groeifonds

Wethouders Van Hooijdonk en Verschuure
Status: B

De fracties van D66, VVD, SBU, S&S, CDA, CU, GroenLinks, PVV, PvdA, PvdD, SP willen graag een debat over de beoordeling van de propositie van de regio voor het groeifonds. De afwijzing van de aanvraag is een grote teleurstelling voor de stad en de regio in verband met de verstedelijkingsopgave in het licht van de woningnood. De fracties willen met elkaar in debat over de beoordeling en de waardering van de commissie over de Utrechtse propositie. Het is voor de fracties van belang dat het college verantwoording aflegt over de door hen gemaakte keuzes in de aanvraag. Verder willen de partijen met elkaar het debat aan gaan over de inhoud van de propositie, de totstandkoming van de propositie en de effectiviteit van de lobby richting het Rijk. De fracties willen in gesprek met het college richting meegeven voor de lobbyactiviteiten op het gebied van verstedelijking waaronder de inzet voor de formatie, een eventuele nieuwe aanvraag voor het groeifonds en de MIRT-verkenning, succesvol kunnen laten zijn voor Utrecht en inhoudelijk richting meegeven. Ten slotte kijken de fracties graag vooruit naar de invloed die dit heeft op de grote ruimtelijke plannen zoals de ruimtelijke strategie, de woningbouw in de Merwedekanaalzone en de actualisering van het mobiliteitsplan.

8.1 Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds

Dossier 1805 voorblad

Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds.pdf

Position paper_ Schaalsprong OV en Verstedlijking Metropoolregio Utrecht.pdf

Infographic OV Utrecht.pdf

8.2 Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds 8 december 2020

Dossier 1827 voorblad

Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds 8 december 2020

8.3 Raadsbrief Verstrekken propositie Nationaal Groeifonds

Dossier 1828 voorblad

Raadsbrief Verstrekken propositie Nationaal Groeifonds.pdf

Propositie NGF Schaalsprong OV en verstedelijking MRU.pdf

Bijlage 1. Maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken - GU en G4 - Eindrapportage 1572020.pdf

Bijlage 2. OV-toekomstbeeld midden NL bestuursnotitie Definitief (digitale verspreiding).pdf

Bijlage 3. Samenvatting Quick Scan HOV Zuidlob.pdf

Bijlage 4. Achtergrondrapportage HOV Zuidlob.pdf

Bijlage 5. Eindrapport Utrecht Nabij.pdf

Bijlage 6. Mobiliteitsplan 2040 (inspraakversie).pdf

Bijlage 7. Portfolio USP partners.pdf

8.4 Beantwoording SV 2021, nr. 103 over Afwijzing Propositie Groeifonds

Dossier 1838 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 103 over Afwijzing propositie Groeifonds.pdf

SV 2021-103 - bijlage 1 Overzicht_.pdf

SV 2021-103 - bijlage 2 - CPB vragen en antwoorden.pdf

SV 2021-103 - bijlage 3 - Additionele antwoorden op vragen gesprek CPB 13 jan.pdf

SV 2021-103 - bijlage 4 - Extra vragen CPB 27012021.pdf

SV 2021-103 - bijlage 5 - Staf NGF Commissie vragen en antwoorden.pdf

SV 2021-103 - bijlage 6 - Vragen aan experts en indieners -- Propositie A7 Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregi.pdf

SV 2021-103 - bijlage 7 - NGF commissie vragen en aanvullende informatie.pdf

9 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Wethouder Diepeveen
Status: B

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1\. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.
2\. geen exploitatieplan vast te stellen\.
3\. het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6\, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.

Dossier 1592 voorblad

Raadsvoorstel Merwedekanaalzone deelgebied 6 Eendrachtlaan 10 (april 2021).docx

Link naar RO publiceer (apr 2021).docx

Vaststellingsrapport Eendrachtlaan 10 (april 2021).docx

Merwedekanaalzone deelgebied 6 Eendrachtlaan 10_Toelichting (april 2021).pdf

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10_Regels.pdf

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01-Kader_01-000.pdf

Raadsbesluit Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan.pdf

9.1 Raadsbrief Beantwoording vragen bestemmingsplan Eendrachtlaan 10

Dossier 1811 voorblad

Raadsbrief Beantwoording vragen bestemmingsplan Eendrachtlaan 10.pdf

bijlage ontwerp terreininrichting.pdf

10 Raadsvoorstel Visie Vervoer voor iedereen

Wethouder Van Ooijen
Status: B

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1\. De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen\, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:
a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.
b. We bieden passend vervoer.
c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.
d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.
e. Het systeem is eenvoudig.
f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Dossier 1426 voorblad

Raadsvoorstel Visie Vervoer voor iedereen (april 2021).docx

Visie Vervoer voor iedereen (na verwerking amendement).docx

Visie Vervoer voor iedereen (april 2021).docx

Vervoerspact en Plan van Aanpak Vernieuwing dgv en aov.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Visie Vervoer voor iedereen (na M&S).pdf

STREKT TER VERVANGING Visie Vervoer voor iedereen (na M&S).pdf

Raadsbesluit Visie Vervoer voor Iedereen.pdf

11 Raadsvoorstel bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.

Wethouder Verschuure
Status: B

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
1\. De ontwerp weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. op het adres Sophialaan 7 te Utrecht vast te stellen waarmee de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. wordt geweigerd, én deze verklaring definitief vast te stellen indien geen zienswijzen tegen de ontwerp-verklaring bij de Provincie worden ingediend.

Dossier 1666 voorblad

Raadsvoorstel Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V..docx

(Ontwerp) Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V..docx

Raadsbrief Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.docx

Toelichting procedure uitbreiding De Trip B.V..docx

1. 4 mei 2016 Mer beoordelingsbesluit Provincie De Trip BV.pdf

2. 30 mei 2016 Bij aanvraag omgevingsvergunning overzicht tabellen opslagcapaciteit.pdf

3. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning.pdf

3a. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning (bijlagen bij aanvraag) De Trip (deel 1 van 2).pdf

3b. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning (bijlagen bij aanvraag) De Trip (deel 2 van 2).pdf

4. 7 juni 2016 Bevestiging aanvraag omgevingsvergunning Gedeputeerde Staten.pdf

5. 27 maart 2018 Verzoek aanvulling akoestisch rapport.pdf

6. 22 mei 2018 Akoestisch Rapport De Trip BV.pdf

7. 22 mei 2018 Beschrijving aard en omvang wijzigingen.pdf

8. 22 mei 2018 Overzicht tabellen opslagcapaciteit uit ruimtelijke onderbouwing aanmeldingsnotitie m.e.r..pdf

9. 22 mei 2018 Wijziging Indeling Inrichting De Trip BV.pdf

10. 25 mei 2018 Melding activiteitenbesluit De Trip BV.pdf

11. 19 april 2019 Second opinion Milieudienst DCMR.pdf

12. 20 september 2019 Advies uitbreiding bedrijfsactiviteiten Sophialaan 7 (HZ_ADVIES-16-17957).docx

13. 13 februari 2020 Ingekomen brief De Trip B.V..pdf

14. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR.pdf

15. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO.pdf

16. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing DCMR.pdf

17. 27 november 2020 Aanvullend advies gemeente aangepaste ruimtelijke onderbouwing De Trip.pdf

18. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedr)afvalstoffen, M-Tech, 30 okt 2020.pdf

Raadsbesluit Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.pdf

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
15-04-2021	Volksgezondheid	GGD regio Utrecht - zaaknr. 8773556 BMT 21 28	Zienswijze gevraagd: ontwerpbegroting GGDrU 2022	In handen stellen van het college, waarbij raadsvoorstel zienswijze ontwerp programmabegroting voor donderdag 29 april aan de gemeenteraad wordt gestuurd. Hiermee streven we naar behandeling in de Cie MenS op 27 mei en behandeling in de raad op 3 juni. Dit alles onder voorbehoud van de instemming van de Agendacommissie en DB Presidium die over de vaststelling van de agenda's gaan. De zienswijze kan hiermee tijdig bij de GGDrU worden aangeleverd (voor 22/6).
14-04-2021	Energie	Meerdere indieners - zaaknr. 8773499	Geen afleiding, geen valse oplossingen, geen kernenergie	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het voorstel Regionale energiestrategie 1.0.
14-04-2021	Volksgezondheid	GGD regio Utrecht - zaaknr. 8773533	Jaarstukken 2020 GGD regio Utrecht	Voor kennisgeving aannemen
13-04-2021	Groen	De heer C. G., secretaris Bestuurlijke Begeleidingsgroep Recreatie Midden Nederland - zaaknr. 8772125	Toekomstige Samenwerking Recreatieschap Stichtse Groenlanden	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. De stukken bevatten een uitnodiging voor een digitale informatiebijeenkomst op woensdag 28 april 2021 van 19.30 tot 20.30 uur.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
13-04-2021	Erfgoed	Mevrouw drs. C.C.A.E. K., directeur Het Utrechts Archief- zaaknr. 8772371 BMT 21 27	Concept ontwerp programmabegroting 2022 HUA ter zienswijze, kadernota 2021 en jaarstukken 2020 HUA inclusief controleverklaring accountant	in handen stellen van het college waarbij raadsvoorstel zienswijze ontwerp programmabegroting uiterlijk op woensdag 27 april aan de gemeenteraad wordt gestuurd. Hiermee streven we naar behandeling in de Cie. M&S van 27 mei 2021 en de raad van 3 juni 2021. Dit alles onder voorbehoud van de instemming van Agendacommissie en DB Presidium die over de vaststelling van de agenda's gaan. De zienswijze is hiermee niet bij de HUA voor de in de mail genoemde datum van 27 mei, maar wordt wel verzonden binnen de wettelijke termijn (te weten 8 juni 2021). En ook voor de vergadering van het Algemeen Bestuur op 14 juni.
13-04-2021	Groen	De heer C. G., secretaris Bestuurlijke Begeleidingsgroep Recreatie Midden Nederland - zaaknr. 8772216	Toekomstige samenwerking Plassenschap Loosdrecht	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. De stukken bevatten een uitnodiging voor een digitale informatiebijeenkomst op woensdag 28 april 2021 van 19.30 tot 20.30 uur.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
12-04-2021	Openbare ruimte	Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht - zaaknr. 8772682	Definitief advies Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht	Brief desgewenst betrekken bij de behandeling van het programmaplan Wervengebied
12-04-2021	Openbare Orde en Veiligheid	Mevr. L. J. - zaaknr. 8773578	openstelling terrassen COMMON SENSE - zaaknr. 8773578	Voor kennisgeving aannemen
12-04-2021	Asiel en Integratie	De Achterkant, Villa Vrede, Stichting Goud, Stichting Rechtop, U-2BHeard, Stil, M. S. S., (Predikante voor ongedocumenteerden in Utrecht), VluchtelingenWerk Ex-Amateam, Protestantse Diaconie Utrecht, Prisma Groep, SNDVU, RK Diaconaat Utrecht, SDB, Ubuntuhuis, Stichting Omduw en De Toevlucht - zaaknr. 8771258 BMT 21 25	Open brief zoals verzonden aan wethouder Van Ooijen over afbouw corona-opvang ongedocumenteerden en EU-migranten	Ter afdoening in handen stellen van college en raad hierover te informeren
09-04-2021	Groen	Recreatie Midden Nederland - zaaknr. 8770922 BMT 21 24	Ontwerp Begroting 2022 en Ontwerp Jaarrekening 2020 recreatieschap Stichtse Groenlanden	Voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De deadline voor de zienswijze is 7 juni 2021.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
09-04-2021	Groen	Recreatie Midden Nederland - zaaknr. 8771993 BMT 21 26	Ontwerp Begroting 2022 en Ontwerp Jaarverslag en - rekening 2020 Plassenschap Loosdrecht	Voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De deadline voor de zienswijze is 7 juni 2021.
08-04-2021	Openbare Orde en Veiligheid	De heer R. L. - zaaknr. 8750320	Diender verklaard	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
07-04-2021	Openbare ruimte	De heer R. vd K., mede namens bewoners RAK 22 eo - zaaknr. 8759508	Op gang brengen discussie over de wezenlijke problemen op Kromme Nieuwegracht en de fundamentele problemen in de communicatie tussen de gemeente Utrecht en haar bewoners	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het voorstel Programmaplan Wervengebied.
06-04-2021	Groen	Stichting Salland Zoemt - zaaknr. 8772768	Verslag Bomen de natuurlijke kooldioxidebuffers	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
05-04-2021	Openbare Orde en Veiligheid	De heer T. d B., namens bewoners Geertebuurt/Springweg (binnenstad Zuid-West) - zaaknr. 8773511	Aanpak overlast binnenstad	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.

LIJST INGEKOMEN STUKKEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de laatste kolom is een behandeladvies gegeven. Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Afzender	Onderwerp	Behandeladvies
05-04-2021	Vastgoed	De heer E. V., mede namens een aantal andere bewoners van het complex Meijster's Buiten - zaaknr. 8743796	Afschrift brief zoals gericht aan wijkwethouder Van Hooijdonk over Rijksmonument "Directievilla" voormalige Cereolfabriek in verval	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
01-04-2021	Ruimtelijke Ontwikkeling	De heren L. R en R. vd L., namens Milieugroep Zuilen - zaaknr. 8749562	Aanvullende informatie uitbreiding De Trip op Lage Weide	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het Raadsvoorstel bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.
31-03-2021	Personeel en Organisatie	College B&W gemeente Utrecht - zaaknr. 8730472	Bestuurlijk reactie op rapport Informatieveiligheid ‘Zo sterk als de zwakste schakel’	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van Raadsvoorstel Rekenkamerrapport ‘Zo sterk als de zwakste schakel: een onderzoek naar de informatieveiligheid bij de gemeente Utrecht’
31-03-2021	Volksgezondheid	De heer K. S. - zaaknr. 8743571	Geluidsnormen Motie Schonis	Voor kennisgeving aannemen
31-03-2021	Groen	De heer J. O. - zaaknr. 8758991	Onderhoud groenstroken Oudwijkerdwarsstraat	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
09-04-2021	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen	Raadsbrief Resultaten juridisch onderzoek Islamitische begraafplaats	De brief desgewenst betrekken bij de reeds ingeplande RIB en commissiebehandeling over de Islamitische begraafplaats. **Toezegging** De raad ontvangt in de zomer van 2021 een raadsvoorstel om te komen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats in Utrecht.
09-04-2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds	
09-04-2021	Wijk West	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Balans recreatie en leefbaarheid Muntsluis	De brief desgewenst betrekken bij de reeds ingeplande commissiebehandeling van de motie 47 De raad eerst aan zet voor een betere recreatieplek.
09-04-2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief 6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021	

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
09-04-2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Wethouder Eerenberg	Raadsbrief Evaluatie en vervolg op Actieplan Goederenvervoer 2015-2020	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
09-04-2021	Economische Zaken	Wethouder Verschuure	Raadsbrief Uitbreiding Wet toeristische verhuur per 1 juli 2021	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het RV Besluit eerste Wijziging Huisvestigingsverordening Regio Utrecht.
09-04-2021	Economische Zaken	Wethouder Verschuure	Raadsbrief Samenwerkingsplan 'Morgen Mooier Maken' voor beperken leegstand binnenstad Utrecht	
08-04-2021	Cultuur	wethouder Klein	Raadsbrief Utrechts Herstel en Innovatie pakket	
08-04-2021	Onderwijs	Wethouder Klein	Raadsbrief Ondertekening samenwerkingsovereenkomst aanmelden basisscholen	

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
08-04-2021	Energie	wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief terugkoppeling informatie en participatie Overvecht-Noord aardgasvrij	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
08-04-2021	Economische Zaken	Wethouders Verschuure, Klein en Voortman	Raadsbrief Uitwerking Maatregelenpakket 3 Werken Opleiden en Begeleiden	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
07-04-2021	Middelbaar Beroepsonderwijs	wethouder Verschuure	Raadsbrief aanbieden voortgangsrapportage mbo uitvoeringsplan	
07-04-2021	Circulaire Economie	wethouder Verschuure	Raadsbrief Verkenning duurzame houtbouw	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
06-04-2021	Werk en inkomen	Wethouder Voortman	Raadsbrief Uitwisseling gegevens gesubsidieerde rechtsbijstand en bijzondere bijstand	
06-04-2021	Groen	wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Wijziging statuten Utrecht Natuurlijk	

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
06-04-2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Wethouder Eerenberg	Raadsbrief Informatie over aanpassing Interferentiegebied bodemenergiesystemen Beurskwartier	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. Reactie wordt door het college gevraagd in de brief vóór 30 april.
06-04-2021	Werk en inkomen	Wethouder Voortman	Raadsbrief Coronasanering schulden	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
06-04-2021	Mobiliteit	wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief opritten Hogeweidebrug voor fietsers	
02-04-2021	Wonen	wethouder Diepeveen	Raadsbrief Voortgang een (t)huis voor ouderen	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
02-04-2021	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen	Raadsbrief Herstel kade Minstroom + Vaarroute Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompentorengracht voorlopig gesloten voor gemotoriseerd vaarverkeer	De brief desgewenst betrekken bij de behandeling van het programmaplan werven. De in de brief genoemde **toezegging** wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad wordt in Q4 2021 geïnformeerd over het herstel van de kademuur Minstroom
02-04-2021	Handhaving	Burgemeester	Raadsbrief Handhavingsverslag 2020	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
02-04-2021	Merwedekanaalzone	Wethouder Diepeveen	Raadsbrief Start voorhangprocedures Merwedekanaalzone	
01-04-2021	Wonen	wethouder Diepeveen	Raadsbrief Nadere regel fonds toevoegen woonruimte	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
01-04-2021	Werk en inkomen	wethouder Voortman	Raadsbrief Tweede voortgangsrapportage actieagenda Utrechters Schuldenvrij	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen
01-04-2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	wethouder Eerenberg	raadsbrief toelichting zienswijzen en petitie snorfiets naar de rijbaan	
01-04-2021	Werk en inkomen	wethouder Voortman	Raadsbrief Toezegging Armoedebeleid	
31-03-2021	Jeugd en Jeugdzorg	wethouder Eerenberg	Raadsbrief Analyse inzet Stichting JoU	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen. De in de brief genoemde **toezegging** wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: eind 2022 en eind 2024 geven we u een tussen-evaluatie [over inzet stichting JoU].
31-03-2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Fietshub Overvecht	

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
31-03-2021	Openbare Orde en Veiligheid	Burgemeester en wethouder Verschuure	Raadsbrief Invulling Fieldlab Cafés	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen en desgewenst betrekken bij de volgende corona-update bijeenkomst van het college.
31-03-2021	Cultuur	wethouder Klein	Raadsbrief Inclusieve cultuursector PACT Utrecht en verbinding met het MBO	
31-03-2021	Openbare Orde en Veiligheid	Burgemeester	Raadsbrief Update gevolgen en aanpak coronavirus in Utrecht	Desgewenst betrekken bij de corona-update bijeenkomst van het college
31-03-2021	Wonen	wethouder Diepeveen	Raadsbrief Aanpak discriminatie op de woningmarkt	De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
31-03-2021	Energie	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Potentie zon op dak in RES conceptbod	De brief desgewenst betrekken bij de behandeling van de RES 1.0. De in de brief genoemde **toezegging** wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de resultaten van de aanpak van belemmeringen bij zon op dak.

LIJST INGEKOMEN RAADSBRIEVEN T.B.V. RAADSVERGADERING D.D. 22 APRIL 2021

In de afgelopen periode zijn de onderstaande raadsbrieven vanuit het college ingekomen. Deze brieven zijn ter informatie. Voorstellen doet het college alleen middels raadsvoorstellen.

Uiteraard kunt u naar aanleiding van deze brieven onderwerpen agenderen voor informatiebijeenkomsten en/of commissiebehandeling via het beschikbare agenderingsformulier. Voor zover nodig is hieronder een aanvullend behandeladvies gegeven.

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Portefeuillehouder	Onderwerp	Behandeladvies
31-03-2021	Maatschappelijke Ondersteuning	Wethouder Van Ooijen	Raadsbrief Toezegging informatie complexe situatie gezin	Raadsbrief stond geagendeerd in besloten cie M&S 1 april jl. en raad 8 april jl.
30-03-2021	Openbare Orde en Veiligheid	Burgemeester	Raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer	
29-03-2021	Groen	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Evaluatie bomenbeleid en herplantplicht	De brief desgewenst betrekken bij de reeds ingeplande commissiebehandeling van het Bomenbeleid.
29-03-2021	Energie	Wethouder Van Hooijdonk	Raadsbrief Reactie rekenkamerbrief energietransitie	De brief desgewenst betrekken bij de reeds ingeplande commissiebehandeling van de rekenkamerbrief over deel 1 van het onderzoek naar de Energietransitie.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Bekrachtiging geheimhouding

Opgesteld door	Stafbureau Gemeentesecretaris
Kenmerk	6838480/20210422
Vergaderdatum raad	22 april 2021
Geheim	Nee
Bijlage	Bekrachtiging geheimhouding 22 april 2021

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1 De door het college opgelegde geheimhouding op documenten zoals vermeld in de bijlage ‘Bekrachtiging geheimhouding – gemeenteraad 22 april 2021’ te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Bekrachtiging gemeenteraad 22 april 2021 van de door het college opgelegde geheimhouding op grond van artikel 25, derde lid, van de Gemeentwet van:

Onderwerp	Kenmerk/ Zaaknr	Datum aanbieding gemeenteraad	Wat is geheim?	WOB grond	Datum besluit Geheimhouding	Grondslag Gemeentewet	Is het stuk permanent geheim	Geheim tot
Raadsbrief Toesturen extra juridisch advies VBK Samenwerkingsovereenkomst Merwedekanaalzone: de bijlage 'Brief Van Benthem en Keulen rechtmatigheidstoets SOK dd 13 april 2021'	7103312/20210420/VBK	20-4-2021	Bijlage(n)	10 lid 2 sub b en g	16-4-2021	55 lid1 + 86 lid 2 + 25 lid 2	Nee	tot het moment van sluiting van de grondexploitatie OPG + Busstalling Merwede of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren.
Raadsbrief 6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021: de bijlagen 'Bijlage 2 Financieel overzicht', 'Bijlage 3 Budget en besteding tm 30 december 2020' en 'Bijlage 4 Top 10 risico's'	4135403/20210324-AD	9-4-2021	Bijlage(n)	10 lid 2 sub b en g	31-3-2021	55 lid1 + 86 lid 2 + 25 lid 2	Nee	tot het project Noordelijke Randweg Utrecht is voltooid of zoveel eerder als het college raad (gedeeltelijk) in de openbaarheid kunnen informeren.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Bekrachtiging geheimhouding 22 april 2021

Opsteller	Stafbureau Gemeentesecretaris
Zaaknummer	6838480/20210422
Jaargang en nummer	2021, nr. 37
Vergaderdatum Raad	22 april 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De door het college opgelegde geheimhouding op documenten zoals vermeld in de bijlage ‘Bekrachtiging geheimhouding – gemeenteraad 22 april 2021’ te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 april 2021.

De griffier,	De voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

4e vergadering - 25 maart 2021

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 25 maart te 16.00 uur.

Voorzitter: mevrouw S.A.M. Dijksma, burgemeester.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Ferket, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening van de vergadering.

De voorzitter opent de vergadering en heet alle raadsleden en de mensen die meekijken of meeluisteren van harte welkom bij de raadsvergadering. De raad vergadert met inachtneming van de coronamaatregelen.
Aansluitend aan de raadsvergadering zal er een digitale stemvergadering plaatsvinden, waarin over de voorstellen en de ingediende amendementen en moties zal worden gestemd.
De vergadering vangt aan met een ceremonieel onderdeel. Het raadslid Jeffrey Koppelaar gaat met ziekteverlof en Eva Oosters zal hem tot 15 juli a.s. vervangen. Zij wenst Jeffrey heel veel sterkte en hoopt hem vlak voor het zomerreces weer te mogen begroeten in de raad.

Installatie tijdelijk raadslid Student & Starter.

Proces-verbaal van de zitting van de commissie tot het onderzoek van de geloofsbrieven van een nieuwbenoemd lid van de raad van de gemeente Utrecht.

De heer **Gilissen** (voorzitter commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven) meldt dat de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven van nieuwbenoemde leden van de raad van de gemeente Utrecht, bestaande uit de leden Corine van Dun, Fred Dekkers en hijzelf, op woensdag 24 maart 2021 de geloofsbrieven van het op 19 maart 2021 benoemd verklaarde lid van de gemeenteraad, Eva Oosters, heeft onderzocht. De commissie is tot de conclusie gekomen dat Eva Oosters voldoet aan de wettelijke vereisten voor het raadslidmaatschap en dat zij geen betrekking bekleedt die onverenigbaar is met het raadslidmaatschap. De commissie adviseert daarom om Eva Oosters toe te laten als lid van de raad van de gemeente Utrecht.

Hierna wordt zonder stemming besloten overeenkomstig het advies van de commissie tot onderzoek van de geloofsbrieven.

Mevrouw Oosters legt hierna in handen van de voorzitter de in de Gemeentewet voorgeschreven belofte af.

De **voorzitter** feliciteert mevrouw Oosters van harte met het lidmaatschap van de raad. Zij hoopt dat er een aantal mooie en succesvolle maanden zullen volgen.

(De voorzitter overhandigt daarop, onder applaus van de aanwezigen, een boeket bloemen aan

mevrouw Oosters.)

De **voorzitter** wil nog even stilstaan bij een ander heuglijk feit: op dinsdag 16 maart jl. waren drie leden van de raad, te weten Peter van Corler, Tim Schipper en Pepijn Zwanenberg, vijftien jaar raadslid. Zij feliciteert hen van harte, ook namens de gemeenteraad en het college.
(Applaus.)

2. Vaststelling agenda.

   De agenda wordt zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

3. Ingekomen stukken.

   Met betrekking tot de ingekomen stukken wordt zonder stemming besloten overeenkomstig hetgeen daaromtrent is voorgesteld.

4. Bekrachtiging geheimhouding.

   De voorzitter stelt voor om, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet, de door het college opgelegde geheimhouding van de documenten zoals vermeld in de bij de agenda gevoegde bijlage, te bekrachtigen.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig het voorstel van de voorzitter besloten.

5. Notulen raadsvergadering, integrale voorbereidende vergadering en stemraad van 4 en 18 februari 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

6. Notulen vragenuur van 4, 11 en 18 februari en 4 maart 2021.

   Deze notulen worden zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

8. Raadsvoorstel 1e Technische begrotingswijziging 2021.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

9. Raadsvoorstel Technisch herstel besluit fusie NUOVO scholengroep en Anna van Rijn College Nieuwegein.

   Zonder stemming wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

10. Burgeragendering Geluidsnorm.

    De **voorzitter** merkt op dat de initiatiefnemer, de heer Ted Zorn, namens de Utrechtse Stichting tegen Geluidsoverlast, om coronagerelateerde redenen het voorstel niet zelf zal toelichten in de raad. Daarom zal zij er kort iets over zeggen. De burgeragendering gaat over geluidseisen bij woningsplitsen en omzetten. De heer Zorn stelt de raad voor om het college te verzoeken de minimumgeluidseis van 52 dB op te nemen in de daarvoor geldende beleidsregel. Volgens hem leidt dat ertoe dat Utrechters minder geluidsoverlast van hun buren zullen ondervinden. Tijdens een inhoudelijke behandeling in de commissie zal verder worden gepraat over deze burgeragendering. Dan zal de initiatiefnemer er ongetwijfeld wel bij zijn. Daar rekent zij op.
    Zij dankt de heer Zorn hartelijk voor zijn agendering.

    De voorzitter schorst daarop de vergadering.

    Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

11. Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren.

De **voorzitter** vraagt of het debat in de voorbereidende vergadering aanleiding geeft om een motie of amendement in te dienen.

De heer **Van Steeg** (CDA) dient naar aanleiding van het debat motie 49 (Maatwerk voor ondernemers) in, mede namens de fracties van VVD, SP en PVV. Hierin wordt het college opgedragen om in het gesprek met de ondernemers over de invoering van betaald parkeren op zoek te gaan naar mogelijkheden om de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van winkels en horeca zo min mogelijk te schaden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) dient motie 50 (Gratis parkeren voor bewoners) in. Hierin wordt het college opgedragen om uiterlijk bij de programmabegroting 2022 een voorstel aan de raad voor te leggen om in de parkeerbelastingverordening 2022 een nieuwe parkeerzone op te nemen, waarin bewoners één gratis parkeervergunning per woning kunnen verkrijgen. Hij merkt hierbij op dat hij liever heeft dat de raad instemt met volgende amendement, want dit is verstrekkender.
Hij dient amendement 13 (Gratis parkeren voor bewoners) in. Hierin wordt aan het eerste beslispunt het volgende toegevoegd: “en bij het instemmen door de bewoners met betaald parkeren met ingang van 1 januari 2022 in de verordening parkeerbelastingen een nieuwe parkeerzone op te nemen, waarin het parkeergebied Lingestraat e.o. is gelegen, waarin de eerste parkeervergunning voor bewoners gratis is.”

De **voorzitter** constateert dat geen van de leden nog een motie of amendement in wil dienen en geeft het woord aan wethouder Van Hooijdonk voor de beantwoording.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) heeft in de integrale raadscommissie al goed kunnen adviseren op de moties en het amendement en zal daarom nu kort reageren. Het amendement van Stadsbelang Utrecht ontraadt zij, omdat het echt te ingewikkeld is. Het wijzigt iets wat dan niet zou stroken met de verordening, waardoor er intern inconsistente regelgeving ontstaat. Ook de motie van Stadsbelang Utrecht ontraadt zij. Als je dit alleen in dit gebied invoert, ontstaat er willekeur. Dit is niet rechtvaardig ten opzichte van andere gebieden. Het is ook helemaal niet raar dat mensen een tarief betalen voor een vergunning, vanwege de uitvoeringskosten en het gebruik van de openbare ruimte. Als de heer Bos dit overal in Utrecht zou willen invoeren, wordt er een enorme bres in de begroting geslagen.
De motie van de heer Van Steeg is nog licht veranderd. Er zal zeker met ondernemers gesproken worden, waarbij gekeken zal worden naar een goede oplossing. Aanvullend op wat zij vanochtend heeft gezegd, meldt zij ten eerste dat het uitmaakt waar de ondernemers gevestigd zijn met het oog op welk regime er gaat gelden. Dit gebied gaat mee in de draagvlakmeting, ook wat betreft de venstertijden. Voor de ondernemers buiten dit gebied gelden de aldaar geldende regels. Ten tweede zal bekeken moeten worden hoe de blauwe zone aan de Rijnlaan wordt ingepast, want een blauwe zone in een betaaldparkerengebied is bijzonder. Dit heeft echter geen betrekking op het voorliggende besluit, want dit gaat over een heel ander gebied.

De **voorzitter** meldt dat de besluitvorming over het voorstel, het amendement en de moties zal plaatsvinden in de digitale vergadering die aansluitend aan de raadsvergadering zal plaatsvinden.

12. Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan.

De **voorzitter** vraagt of het debat in de voorbereidende vergadering aanleiding geeft om een motie of amendement in te dienen.

De heer **Van Steeg** (CDA) dient amendement 14 (Participatie vanzelfsprekend) in, mede namens de fracties van D66 en PvdA. Hierin wordt beslispunt 1c als volgt aangevuld:

"C. Uitgangspunten voor participatie, die een uitwerking zijn van het Utrechtse participatiebeleid
'Samen stad maken op de Utrechtse manier' en de participatieleidraad 2019, namelijk:

- Bij het omgevingsplan geeft de gemeente in een kennisgeving aan hoe het participatietraject eruit komt te zien. Ook is een motiveringsplicht opgenomen om bij het besluit te vermelden hoe de omgeving betrokken is bij de voorbereiding en wat met de resultaten is gedaan. Deze motiveringsplicht geldt voor de Omgevingswetinstrumenten, omgevingsvisie, omgevingsprogramma en omgevingsplan;
- De participatieniveaus van cocreëren, adviseren en raadplegen zouden bij ieder omgevingsplan afgewogen moeten kunnen worden;
- Respecteren en vanzelfsprekend toepassen van de basisprincipes van Samen stad maken (maatwerk passend bij de opgave, betrokkenheid vanaf het begin van de planvorming en communicatie gedurende het gehele traject en terugkoppeling van wat er met inbreng is gedaan)."

De **voorzitter** constateert dat geen van de leden nog een motie of amendement in wil dienen en geeft het woord aan wethouder Verschuure, die digitaal aanwezig is, voor de beantwoording.

De heer **Verschuure** (wethouder) vraagt aan de heer Van Steeg of het amendement gewijzigd is ten opzichte van vanochtend. Als dat niet het geval is, kan hij direct antwoorden.

De heer **Van Steeg** (CDA) antwoordt, na overleg met mevrouw Zwinkels, dat het amendement niet gewijzigd is.

De heer **Verschuure** (wethouder) blijft in dat geval bij zijn oordeel. Het is technisch mogelijk om het voorstel aan te passen, maar hij vindt het overbodig om het amendement aan te nemen, omdat de participatievoorwaarden al in de verordeningen et cetera staan.

De **voorzitter** meldt dat de besluitvorming over het amendement en het voorstel zal plaatsvinden in de digitale vergadering die aansluitend aan de raadsvergadering zal plaatsvinden.

13. Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda.

De **voorzitter** vraagt of het debat in de voorbereidende vergadering aanleiding geeft om een motie of amendement in te dienen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) dient motie 51 (Geen extra bijdrage naar Vuelta) in, mede namens de fracties van PvdA, SP, DENK, Stadsbelang Utrecht en PVV. Hierin spreekt de raad uit dat na het besluit in maart 2021 niet nog eens uitstel of extra gemeentelijke bijdrage toegezegd moet worden voor de organisatie van de Vuelta in Utrecht en wanneer er onverhoopt hoger uitgevallen kosten zijn en deze binnen het budget worden opgevangen, ze niet verhaald mogen worden op het activatieprogramma in de Utrechtse wijken.

De **voorzitter** constateert dat geen van de andere raadsleden een motie of amendement wil indienen en geeft het woord aan wethouder Verschuure voor de beantwoording.

De heer **Verschuure** (wethouder) brengt in herinnering dat hij in de commissie en eerder in de raad al een aantal toezeggingen heeft gedaan. Mocht onverhoopt het geval zich voordoen waar in de motie over wordt gesproken, dan is de raad aan zet. Eerder heeft hij al aangegeven alles op alles te zullen zetten om het binnen het budget te organiseren. Hij had echter het voorbehoud gemaakt dat 100% zekerheid niet bestaat. Hij kan zich hier dan ook niet op vastleggen. Wel wil hij nogmaals zijn intentie hiertoe uitspreken. Al met al ontraadt hij de motie.

De **voorzitter** meldt dat de besluitvorming over het voorstel en de motie zal plaatsvinden in de

digitale vergadering die aansluitend aan de raadsvergadering zal plaatsvinden.

14. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein.

De **voorzitter** vraagt of het debat in de voorbereidende vergadering aanleiding geeft om een motie of amendement in te dienen.

De heer **De Pagter** (VVD) dient twee moties en twee amendementen in. Hij begint met de indiening van amendement 15 (Vliegende start Lombokplein), mede namens de fractie van de PVV. Hierin wordt besloten het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor het deel Graadt van Roggenweg niet vast te stellen en in beslispunt 1 de woorden “en de Graadt van Roggenweg” te schrappen.
Daarnaast dient hij amendement 16 (Behouden ventweg Graadt van Roggenweg) in, mede namens de fractie van de SP. Hierin wordt besloten aan beslispunt 1 de volgende zinsnede toe te voegen: “met dien verstande dat de ventweg op de Graadt van Roggenweg tussen de Koningsbergerstraat en de Croeselaan behouden blijft”.
Vervolgens dient hij motie 52 (Twee vliegen in één klap) in. Hierin wordt het college verzocht te onderzoeken of en hoeveel bouwlagen aan de woningblokken kunnen worden toegevoegd om het aantal woningen te verhogen en extra opbrengsten te genereren en de raad hierover uiterlijk in het vierde kwartaal van 2021 te informeren.
Tot slot dient hij motie 53 (Behouden rijrichting Leidseweg) in, mede namens de fracties van de SP en de PVV. Hierin wordt het college verzocht om bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp te onderzoeken of en hoe de bestaande rijrichting op het noordoostelijke deel van de Leidseweg behouden kan blijven en pas een keuze te maken over het al dan niet omdraaien van het eenrichtingsverkeer na participatie met de buurt.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) bedankt de wethouder voor de beantwoording. Hij houdt toch nog twee moties over. Als eerste dient hij motie 54 (30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel) in, mede namens de fracties van PvdA, GroenLinks, PvdD, SP, Student & Starter en D66. Hierin wordt het college opgedragen de intentie uit te spreken dat het gehele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van de herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt, parallel aan de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark en de raad hierover een voorstel te doen.
Toen er gesproken werd over de spreiding van het fietsverkeer gaf de wethouder aan dat hij de discussie het liefst voerde bij de behandeling van het mobiliteitsplan, maar de heer Wijmenga ziet toch urgentie om deze motie nu vast in te dienen. Daarom dient hij motie 55 (Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde) in, mede namens de fracties van SP, VVD, PvdD, Student & Starter en GroenLinks. Hierin wordt het college opgedragen te onderzoeken welke aanpassingen er in het netwerk mogelijk zijn om fietsers eerder te verleiden andere routes te kiezen richting de stallingen aan de westkant van Utrecht Centraal en de raad hier bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp over te informeren.

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat de Partij voor de Dieren niet overtuigd is door een fietstunnel met wat hangplantjes en graffiti. Daarom dient hij amendement 17 (Gelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en stadsstraat als voorkeursvariant) in, mede namens de fracties van PvdA, SP en Student & Starter. Hierin wordt besloten aan beslispunt 1 van het raadsvoorstel de volgende woorden toe te voegen: “met dien verstande dat in het PvE en FO, uitgegaan wordt van de gelijkvloerse kruising als voorkeursvariant en het PvE en FO dienovereenkomstig worden gewijzigd” en beslispunt 2 van het raadsvoorstel te schrappen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dankt de wethouder voor de in de commissie gedane toezeggingen. Zij vindt het echter nog wel van belang dat er zo snel mogelijk concrete maatregelen komen. Hoe langer hiermee gewacht wordt, des te groter wordt de kans op ongelukken. Daarom

dient zij motie 56 (Veiligheid bij de Muntbrug) in, mede namens de fracties van SP, VVD en PvdA. Hierin wordt het college opgedragen om ervoor te zorgen dat er eerst concrete oplossingen en veiligheidsmaatregelen komen bij de Muntbrug voordat water verbreed wordt om zo veiligheid te waarborgen, hierbij ook te kijken of duidelijk zichtbare communicatie op strategische plekken kan komen, in de Watervisie expliciet aandacht te geven aan hoe verschillende gebruikers op het Merwedekanaal samen kunnen gaan en welke maatregelen nodig zijn om veiligheid op het water te waarborgen en de raad hierover binnen een jaar te informeren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat het in de beantwoording veel ging over de individuele gevallen van woningen boven hotelkamers die er zijn, maar dat het erom gaat dat er een volledige afweging gemaakt kan worden, ook financieel gezien, of er voor hotels of woningen gekozen wordt. Hierop dient hij motie 57 (Woningen boven hotelkamers) in, mede namens de fractie van de PvdD. Hierin wordt het college opgedragen om voortaan in stedenbouwkundige en bestemmingsplannen, wanneer er wordt gekozen voor een hotelfunctie, duidelijk te onderbouwen waarom er wordt gekozen voor een hotelfunctie in plaats van woningen, de financiële impact daarvan expliciet te maken en zo de gemeenteraad in staat te stellen te kunnen sturen op welke functie wordt gerealiseerd.

De heer **Van Steeg** (CDA) wil drie moties indienen. Als eerste dient hij motie 58 (Extra oversteek Graadt van Roggenweg) in. Hierin wordt het college opgedragen om bij de verdere ontwikkeling van het Lombokplein te onderzoeken op welke manier een extra oversteek is in te passen is bij de Graadt van Roggenweg, daarbij zowel te kijken naar de mogelijkheden voor een loopbrug als een extra, veilige, oversteek op maaiveld en de raad hierover te informeren.
Vervolgens dient hij motie 59 (Eerst ov op orde) in, mede namens de fractie van de VVD. Hierin wordt het college opgedragen om niet eerder te beginnen met de herinrichting van de Graadt van Roggenweg voordat goede afspraken zijn gemaakt met de provincie over het OV en de bereikbaarheid van de stad via het ov, te garanderen dat herinrichting van de Graadt van Roggenweg niet leidt tot verslechterde bereikbaarheid van de stad via het ov en de Raad te informeren over de voortgang van de gesprekken met de provincie over dit onderwerp en de resultaten.
Tot slot dient hij motie 60 (Parkeren woonblokken) in. Hierin wordt het college opgedragen om de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners nadrukkelijk mee te wegen bij de bouw van mogelijke parkeerplaatsen onder de woonblokken en dit uitgangspunt ook bij de verdere uitwerking van de plannen voor de bouw van het Lombokplein nadrukkelijk mee te nemen.

De **voorzitter** constateert dat geen van de andere raadsleden een motie of amendement wil indienen en geeft het woord aan wethouder Eerenberg.

De heer **Eerenberg** (wethouder) dankt de raadsleden voor de fijne debatten die hierover gevoerd zijn. Hij zal als eerste de amendementen behandelen. Amendement 15 adviseert hij negatief. Zonder aanpassing aan de Graadt van Roggenweg wordt het te druk op het Lombokplein om de ambities waar te kunnen maken.
Ook amendement 16 adviseert hij negatief, omdat er bij 30 km/u simpelweg voor deze inrichting wordt gekozen. Bij 50 km/u is dit anders. Dit amendement zou dus een trendbreuk veroorzaken.
Hij komt op amendement 17. De ambitie van het college dat Utrecht een fietsstad is, betekent dat je een robuuste, comfortabele en veilige fietsroute moet faciliteren. Hierom moet hij dit amendement negatief adviseren.
Over motie 52 had hij in het debat ook al gezegd dat hij dit een ingewikkelde motie vindt, omdat er gesproken wordt over woningblokken en bouwlagen. Zowel in de raad als in de buurt zijn hier eerder andere afspraken over gemaakt. Hij adviseert deze motie dus negatief.
Met betrekking tot motie 53 brengt hij in herinnering dat hij in het debat vanochtend heeft gezegd dat hij graag de veiligheidscheck wil doen op deze keuze. Die toezegging staat nog steeds. Deze motie sorteert te veel voor op het ter discussie stellen van de keuze. Het voorlopig niet omdraaien gaat hem net iets te ver. De veiligheidscheck zal gedaan worden en aan de hand daarvan zal er zeker gesproken worden. Motie 53 krijgt een negatief advies.

In motie 54 wordt een prachtige ambitie uitgesproken. Het college pakt die handschoen zeker op. In de motie wordt ook gesproken over tijdlijnen. Hier zal men in de praktijk ongetwijfeld uitkomen. Het belangrijkste zijn de ambitie en het onderzoek. Deze motie krijgt dus een positief advies.
Over de spreiding van het fietsverkeer, waarover in motie 55 gesproken wordt, heeft hij vanochtend gezegd dat hier bij de mobiliteitsvisie goed over gesproken zal worden met wethouder Van Hooijdonk. Hij beschouwt deze motie als een uitstekende opwarmer voor dat debat en adviseert de motie positief. Dit heeft hij al besproken met wethouder Van Hooijdonk.
Wethouder Verschuure heeft met wethouder Diepeveen overlegd over motie 56, omdat dit ook terug zal komen bij de Watervisie. Zij adviseren deze motie positief. De ambitie is om dit sneller dan een jaar te doen. Dit is vanochtend al besproken.
Motie 57 vindt hij lastig. Hij denkt dat het college het eens is met de PvdA dat er altijd een zorgvuldige afweging gemaakt moet worden, maar hij herkent zich niet in wat er gezegd wordt over de casus. In zekere zin is de motie overbodig, omdat de afweging altijd zorgvuldig gemaakt wordt. Het dubbeltje valt voor hem net naar de negatieve kant.
Hij komt bij de moties van het CDA. Motie 58 heeft betrekking op een barrièrewerking in de stad. Dit is een goede motie en krijgt een positief advies.
Met betrekking tot motie 59, over het ov, heeft hij toegezegd dat het college het gesprek zeker zal voeren. Hij vindt de motie net iets te strak, met name het tweede punt, waar gevraagd wordt om garanties. Hij wil eerst het gesprek voeren en dit terugkoppelen. De motie krijgt een negatief advies.
Tot slot geeft hij ook motie 60 een negatief advies. Hier is al over gesproken. Eerder in het traject zijn er duidelijke afspraken gemaakt. De plannen voldoen aan alle gestelde kaders.

De **voorzitter** meldt dat de besluitvorming over de amendementen, het voorstel en de moties zal plaatsvinden in de digitale vergadering die aansluitend aan de raadsvergadering zal plaatsvinden.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

(Bij hervatting van de vergadering heeft mevrouw Dijksma het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan de heer De Pagter.)

De voorzitter heropent de vergadering en stelt aan de orde:

7. Actuele moties.

De **voorzitter** meldt dat er vier actuele moties zijn ingediend en herhaalt de spelregels. De indiener heeft maximaal twee minuten voor het indienen van de motie. Het college heeft ook twee minuten voor beantwoording. De indiener krijgt de gelegenheid om de motie kort toe te lichten en elke fractie krijgt de gelegenheid om een korte vraag te stellen aan de indiener, het college of allebei.

Actuele motie 45. Stop stigma op woonwagenstandplaatsen.

Mevrouw **Podt** (D66) stelt dat woonwagenbewoners in Utrecht al heel lang vragen of er woonwagenstandplaatsen bij komen, zodat ook hun kinderen in woonwagens kunnen wonen. Hier was afgelopen week een debat over. De eerste motie gaat over het stigma. Standplaatsen voor woonwagens zijn in eerste instantie een woonopgave. De fractie van D66 heeft veel moeite met het feit dat standplaatsen automatisch als kwetsbaar wordt aangemerkt, waardoor er iedere keer een analyse volgt van de risico's. Woonwagenbewoners hebben al veel te maken met discriminatie en stigma. De gemeente moet daar niet aan bijdragen. Daarom dient zij motie 45 (Stop stigma op woonwagenstandplaatsen) in, mede namens de fracties van GroenLinks, SP, PvdA, DENK, Student & Starter en PvdD. Hierin wordt het college opgedragen om woonwagenlocaties alleen aan te merken als kwetsbare locatie als hier een expliciete aanleiding voor is en hier in zo'n geval specifiek uitleg over te geven in relevante stukken aan de gemeenteraad.

De heer **Van Deún** (PVV) vraagt wat mevrouw Podt bedoelt met een kwetsbare locatie. Heel veel

bewoners in de buurt van een woonwagenkamp vinden het per definitie een kwetsbare locatie. Wat is de definitie van een kwetsbare locatie?

Mevrouw **Podt** (D66) heeft daar geen definitie van. Dit is als antwoord in de commissie gezegd op haar vraag waarom dit op deze manier gedaan wordt. Er zijn voorzieningen waar moeilijkheden mee worden verwacht. Hier komt dan een risicoanalyse op. Dit was de strekking van de beantwoording in de commissie. Dit zijn dus niet haar woorden.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de locatie van een eventuele woonwagenstandplaats kwetsbaar is, of dat het de bewoners zijn die de locatie volgens het college kwetsbaar maken. Hoe kijkt D66 hiernaar?

Mevrouw **Podt** (D66) meent dat de heer Bos ook een vraag aan het college stelt. Zelf vindt zij dat men, tot het tegendeel is bewezen, nooit te maken heeft met kwetsbare locaties of kwetsbare inwoners. Dit is het uitgangspunt in de Nederlandse rechtsstaat.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen meer zijn en geeft het woord aan de burgemeester voor de beantwoording.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) stelt vast dat de motie uit twee delen bestaat. Allereerst is er het verzoek om de woonwagenlocaties alleen als kwetsbaar aan te merken als hier een expliciete aanleiding voor is. Dit is inderdaad in lijn met het beleid. In het Integraal Veiligheidsplan (IVP), dat door de raad is vastgesteld op 14 maart 2019, zijn woonwagenlocaties aangemerkt als locaties die extra aandacht behoeven. Dat betekent niet dat er op elke locatie wat aan de hand is. Omdat de gemeente niet kan melden om welke locatie het gaat, soms om opsporingsredenen en dergelijke, is het algemeen geformuleerd. Een specifieke woonwagenlocatie wordt pas aangemerkt als kwetsbaar als de informatie, bijvoorbeeld een bestuurlijke rapportage van politie en justitie, daartoe aanleiding geeft. Het gaat dus niet om de plek, maar om de activiteiten die plaatsvinden op die plek.
Het tweede verzoek in de motie is om uitleg te geven in de relevante stukken. Dit wil zij doen, maar onder de voorwaarde dat dit begrensd wordt door opsporingsbelangen of privacybelangen van betrokkenen. Dit betekent dat enkel op fenomeenniveau, in een openbare of geheime sessie met de raad, informatie kan worden verstrekt die niet herleidbaar is tot locaties of personen. Als zij dit zo mag uitleggen, kan het college de motie overnemen.

De **voorzitter** geeft eerst andere raadsleden het woord voor mevrouw Podt weer het woord krijgt.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) heeft een punt van orde. Hij heeft een vraag over de uitleg van de motie, mocht deze alsnog in stemming komen. Als de motie wordt overgenomen, hoort hij graag eerst van de indiener wat zij met de motie doet. Mogelijk heeft zijn vraag dan geen relevantie meer.

Mevrouw **Podt** (D66) wil, voor zij hier antwoord op kan geven, nog een vraag aan de burgemeester stellen. Zij kan goed leven met de beantwoording van de burgemeester. Ze vindt het echter lastig dat er in een IVP dan een algemene aanmerking staat van woonwagenstandplaatsen, terwijl de burgemeester zelf aangeeft dat het niet om woonwagenstandplaatsen gaat. Kan de burgemeester aangeven dat de gemeente hiermee stopt en er bijvoorbeeld gesproken wordt van bepaalde woonwagenstandplaatsen? Dit draait om het stigma. De burgemeester geeft zelf aan dat dit eigenlijk niet terecht is.

Mevrouw **Dijksma** (burgemeester) antwoordt dat dit IVP nu vastgesteld is en er de komende jaren ligt, maar in de communicatie hierover moet zo veel mogelijk precisie verleend worden. Mevrouw Podt heeft gelijk dat er niet op elke plek problemen zijn. Er zijn echter wel op sommige plekken problemen. Dat zijn er meer dan een. Dit is een fenomeen waar de gemeente op blijft letten. De burgemeester zal precies doen wat de raad vraagt.

Mevrouw **Podt** (D66) kan met deze precisie genoegen nemen en trekt de motie in.

De **voorzitter** stelt vast dat motie 45 overgenomen en ingetrokken is.

Actuele motie 46. Standplaatsen ook mogelijk op nieuwe locaties.

Mevrouw **Podt** (D66) vroeg samen met andere partijen in het debat naar maar standplaatsen voor woonwagens in Utrecht. D66 steunt het voorstel van de wethouder om in eerste instantie te kijken naar uitbreiding van het aantal standplaatsen op de bestaande locaties, maar de fractie wil dat ook standplaatsen op nieuwe locaties een optie zijn. Daarom dient zij motie 46 (Standplaatsen ook mogelijk op nieuwe locaties) in, mede namens GroenLinks, SP, PvdA, ChristenUnie, DENK, Student & Starter en PvdD. Hierin wordt het college opgedragen om het beleid uit 2013 niet langer als ijkpunt te nemen voor uitbreiding of nieuw te ontwikkelen woonwagenlocaties, op nieuwe grotere ontwikkellocaties ook steeds af te wegen of er ruimte is voor standplaatsen en de raad hierover per locatie te informeren en in de P&C-cyclus te rapporteren op de gemiddelde zoektijd naar een standplaats en het aantal gerealiseerde woonwagenstandplaatsen.

De **voorzitter** constateert dat geen van de raadleden een vraag wil stellen aan de indiener. Hij geeft het woord aan wethouder Diepeveen.

De heer **Diepeveen** (wethouder) wil de motie ontleden. Het eerste punt in het dictum vindt hij een constatering van wat er al gebeurt. De gemeente zit al op een andere weg. Hij heeft in de commissie toegezegd dat het college in de maand oktober komt met het nadere onderzoek van de gedane verkenning naar mogelijkheden tot uitbreiding op bestaande locaties. Dit gaat in zekere zin om het aanplakken aan bestaande locaties. Daarbij zal ook de vraag betrokken worden of er ook met andere vierkante meters gewerkt kan worden.
Ook het derde punt, het rapporteren over de P&C-cyclus, kan het college prima doen.
Het tweede punt van het dictum vindt hij ingewikkelder. Voorkomen moet worden dat via actuele moties nieuw beleid ingezet wordt. Hier kan op een tweetal momenten goed over gesproken worden. Het eerste is natuurlijk bij de RSU. Dit gaat namelijk om grotere ontwikkellocaties, maar ook om de optelsom op stedelijk niveau. Het college voldoet aan het beleidskader van BZK en heeft, vergeleken met de regio en andere G4-steden, een behoorlijk aantal woonwagenstandplaatsen. Op enig moment moet toch het debat gevoerd worden wat voor ambitie men nou heeft. Dit kan ook procedureel opgevat worden, waardoor er elke keer bij de grote locaties gekeken wordt. Hij wil het oordeel over de motie daarom aan de raad laten.

De heer **Bos** (D66) ziet met interesse wat er gebeurt, maar ziet tegelijkertijd dat een dergelijk beleid consequenties heeft voor locaties van tiny houses. Dit zijn ook beweegbare goederen waarin je kunt wonen. Hoe kan dit imputeren op het huidig beleid met betrekking tot tiny houses?

De heer **Diepeveen** (wethouder) verwijst niet voor niets naar de maand oktober, wanneer het college terugkomt met het nadere onderzoek woonwagenlocaties en de bredere RSU-discussie. Dit is de plek om dit soort debatten te voeren.

Mevrouw **Podt** (D66) vindt het prima om het debat ook bij de RSU te voeren. D66 zegt ook niet dat overal woonwagenstandplaatsen moeten komen, maar de motie is in eerste instantie een reactie op de brief van de wethouder waarin de deur wordt dichtgegooid voor nieuwe woonwagenlocaties in nieuwe ontwikkelgebieden. D66 wil die deur openhouden en er ook bij nieuwe locaties naar kijken.

De heer **Diepeveen** (wethouder) heeft wat aarzeling bij de motie, omdat er via een actuele motie aan beleidsontwikkeling gedaan wordt. De nadere gesprekken worden binnenkort gevoerd, zowel bij de RSU als in oktober, wanneer het nadere onderzoek er ligt. Dan kan er een nieuwe afweging gemaakt worden.

Mevrouw **Podt** (D66) meent dat de wethouder zelf een beleidsvoorstel heeft gedaan, namelijk om dit niet te doen. Hier reageert zij op door te zeggen dat de deur opengehouden moet worden. Zij brengt de motie dus graag in stemming.

De **voorzitter** meldt dat de besluitvorming over de actuele motie 46 zal plaatsvinden in de digitale vergadering die aansluitend aan de raadsvergadering zal plaatsvinden.

Actuele motie 47. Raad eerst aan zet voor betere recreatieplek.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) stelt dat de Munt druk is en dat er overlast plaatsvindt. Student & Starter keurt deze overlast niet goed. Integendeel, dit geeft een nare bijsmaak aan een van de mooiste stukjes van Utrecht. Hier ligt ook de kern: de Munt is een van de mooiste stukjes Utrecht voor veel mensen, jong en oud. Mensen hebben de behoefte om naar buiten te gaan. Dit gevoel is in deze coronatijden sterker dan ooit. Dit was afgelopen zomer zichtbaar, toen mensen gedwongen waren om in eigen land en stad verkoeling en plezier te zoeken. Haar motie gaat niet zozeer om de inhoud, maar is vooral een oproep tot een goed proces om hier later over te spreken. In dit proces moet de raad haar wensen en bedenkingen mee kunnen geven. Dit vraagt om een breder gesprek over de openbare ruimte, het mogelijk maken van meer recreatieplekken met zwemwater en de manier waarop de bezoekers van deze plekken goed gespreid kunnen worden. Hoe kan overlast beter opgelost worden dan door een gebied zomaar af te sluiten. Hier moet ingezet worden op alternatieven. Daarom dient zij motie 47 (Raad eerst aan zet voor betere recreatieplek) in, mede namens de fracties van D66, VVD, CDA en Stadsbelang Utrecht. Hierin wordt de raad opgeroepen om geen hekken te plaatsen voordat de raad de mogelijkheid heeft gehad om zich erover uit te spreken.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) stelt dat de motie en de op 4 maart gestelde vragen de suggestie wekken dat de raad over individuele vergunningaanvragen gaat. Dit is niet het geval. Het college toetst deze aanvragen op vastgesteld beleid en hopelijk niet op de politieke dagkoers. Wat voor resultaat van een raadsdebat zien de indieners voor zich, terwijl de raad bij dit soort besluiten feitelijk geen rol heeft?

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) antwoordt dat zij met deze motie vooral wil bereiken dat er geen precedent wordt geschept, waar er bij meldingen gelijk hekken worden geplaatst om parken. Er moet eerst goed over gesproken worden. Dit gaat niet over de landtongen bij de Munt. Dit probleem speelt op meer plekken in de stad en moet breder aangevlogen worden. Zij verwacht, met de groei van de stad, in de toekomst meer van dergelijke casussen. Hoe gaat de raad hier dan op inspelen? Hier kan wel degelijk op gestuurd worden en beleid op gemaakt worden.

De heer **Işik** (PvdA) stelt dat de PvdA wel de veiligheid en leefbaarheid in de wijk wilde waarborgen. Daarom had de fractie ook schriftelijke vragen gesteld. Voor de PvdA maakt het niet uit of het een hek is of dat er gehandhaafd wordt. Het gaat erom dat veiligheid en leefbaarheid gewaarborgd worden. Mevrouw Sturkenboom vertelt dat zij het probleem breder wil aanvliegen. Waarom wordt dit niet in het dictum van de motie meegenomen en wordt er juist zo'n specifiek verzoek gedaan?

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) was bang dat ze dan meer een agendering voor een commissiedebat zou schrijven en de hekken ondertussen geplaatst zouden worden. Daarom is de eerste stap om hier een gesprek over te hebben. Deze casus is de aanleiding. De agendering voor een commissiedebat komt dan later.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt in hoeverre mevrouw Sturkenboom vindt dat het plaatsen van hekken een tijdelijke noodoplossing kan zijn tot er bijvoorbeeld meer handhavers beschikbaar zijn. Er kunnen eerst hekken geplaatst worden. Vervolgens kan er gesproken worden en daarna kan er een andere oplossing komen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vindt dit de gesprekken die de raad zou moeten voeren.

Nu wordt er, voor er meerdere belangen zijn afgewogen, al voor gekozen om meerdere hekken te plaatsen. Wellicht zijn er meer oplossingen, maar die mogelijkheden worden nu niet besproken, omdat er gelijk een besluit genomen wordt. Als deze motie wordt aangenomen, kan de raad het gesprek daarna aangaan.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) vindt een goed gesprek op zich altijd een goed idee, maar in de motie wordt gedaan alsof het hele gebied wordt afgesloten. Dit zou GroenLinks absoluut niet willen, want het is mooi dat daar gerecreëerd wordt. Het voorstel is om dit gebied tussen 22:00 uur en 08:00 uur af te sluiten. Dit is toch juist een mooi compromis tussen genieten van een gebied en geen overlast creëren voor bewoners?

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vindt dat er nu een reactie op de inhoud uitgelokt wordt. Dat wilde zij met deze motie juist vermijden. Er staan ook partijen onder die niet per sé tegen de hekken zijn. Deze motie is een compromis. Mevrouw Sturkenboom merkt op persoonlijke titel op dat men in deze tijd niet meer braaf op de bank gaat zitten na 22.00 uur. Er zijn ook mensen in de stad die nog buiten willen recreëren. Door hekken te plaatsen wordt het probleem verplaatst. Waarom wordt er niet gezocht naar andere oplossingen waarbij de klachten van de bewoners ook serieus worden meegenomen? Hier is een commissiedebat voor nodig.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) vindt het af en toe een wat bijzonder frame. Er staan nu hekken, maar ze worden genegeerd. Het is nu al verboden, maar de hekken worden overdag juist weggehaald. Het is geen openbare ruimte. De bewoners willen weer kunnen slapen. Het gaat om geluidsoverlast. In de motie wordt ook over afval gesproken en er wordt een verband gelegd met zwemmen. De recreatiebehoefte groeit in de stad. De gemeente moet hier wat mee, hoewel het niet eenvoudig is. Het gaat echter te ver dat zwemwater in het geding komt wanneer de landtongen na 22.00 uur afgesloten worden. De overlast bestaat al lang en neemt ook al lang toe. De raad is hierover in juli 2020 geïnformeerd. Toen is al aangekondigd dat het college dit onderzocht. De raad is duidelijk geïnteresseerd in de afweging van het college. De brief is al toegezegd. Hierin staat hoe de afweging uitvalt en wordt extra informatie gegeven, bijvoorbeeld over de kosten. Het lijkt de wethouder, gezien de belangstelling van de raad, redelijk om de raad de kans te geven te reflecteren op deze brief. Hierdoor zal het wel iets langer duren. De ultieme consequentie van deze opmerking is dat de wethouder de motie kan overnemen, met alle kanttekeningen die zij erbij gemaakt heeft.

Mevrouw **Schilderman** (D66) begrijpt dat de wethouder bereid is om een brief te sturen nadat het college een standpunt heeft ingenomen, maar dat er dan nog wel voldoende tijd voor de raad is om deze daadwerkelijk te bespreken. Is dit inderdaad de interpretatie van de wethouder en is het college bereid om in die brief in te gaan op de verschillende punten die net genoemd zijn en op hoe het college omgaat met overlastmeldingen en ingrepen in de openbare ruimte? Mevrouw Schilderman heeft een heel dossier over het verwijderen van bankjes, waar zij graag ooit een einde aan zou willen zien.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) dacht aan het begin van het betoog van mevrouw Schilderman nog “ja” te kunnen antwoorden, maar gaandeweg werd de scope wel heel groot. Zij weet niet of het college alle bankjeszorgen van mevrouw Schilderman weg kan nemen, maar ze begrijpt dat een deel van de raad de verbinding zoekt met de recreatiebehoefte in de stad. Zij hoopt dat de raad niet een heel exposé verwacht, omdat het dan te lang zal duren, maar kan wel toezeggen dat ze erop ingaat. Ze bedoelde eerder te zeggen wat mevrouw Schilderman zei. De toegezegde brief komt inderdaad na het besluit van het college, maar met voldoende tijd voor de raad om daarop te reflecteren.

De heer **Işik** (PvdA) vraagt of het college in de brief ook kan aangeven dat er een inventarisatie wordt gemaakt van de uitbreiding van zwemwater en eventueel van de uitbreiding van recreatiegebieden.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat ze dit kan doen, met de kanttekening dat ze kan refereren aan de zwemwaterbrief of de RSU, waarin de recreatiebehoefte staat. Als de raad een heel

nieuw exposé verwacht, levert dit vertraging op en dit wil niemand. Er zullen dus veel verwijzingen gemaakt worden, maar ze kan er wel op ingaan.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) ziet hier, net als bij de parkeeroverlast, een toekomstige waterbedwerking van inperkende maatregelen. Wat er nu is bij de Munt, ontstaat in Kanaleneiland. Daar komen dan ook weer klachten van bewoners. Dan blijf je door de hele stad met verboden werken om de recreatie te kunnen inperken. Dat is het gevolg van het ruimtelijk beleid van het college. Hij vraagt of het college betaald recreëren en recreatievergunningen in overweging neemt.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat dit nieuw zou zijn. Zij krijgt vaak signalen van de raad dat recreatie vooral heel laagdrempelig moet zijn. Het is op zich goed nieuws dat steeds meer Utrechters in de openbare ruimte willen recreëren. Het gaat hier om het juiste evenwicht en er wordt in dit geval vooral gesproken over de nacht.

De heer **Van der Marel** (VVD) vindt dat hier inhoudelijk genoeg over gesproken is en vraagt wanneer de raad de brief van het college kan verwachten.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) wil vooral dat het een goede brief wordt en heeft zojuist wat extra opdrachten gekregen. Zij verwacht dat het binnen enkele weken kan.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) dankt de wethouder voor de toezegging dat de raad hier nog een gesprek over kan voeren. Ook al is GroenLinks voor deze oplossing bij nachtelijke overlast, het is altijd goed om met elkaar te praten. Er kwam een bezorgde mail van buurtbewoners binnen. Zij maken zich zorgen dat deze oplossing, na jaren van gesprekken met allerlei instanties, nu weer vertraging oploopt. Kan de wethouder verzekeren dat het gesprek zo snel plaatsvindt dat de hekken geplaatst kunnen worden voordat de overlast deze zomer weer z'n hoogtepunt bereikt. Hoe erg is de vertraging die de wethouder al aankondigde?

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) vindt dit bijna een vraag over het weerbericht. Er is sterke samenhang tussen het weer en hoeveel mensen buiten zitten. Met bewoners was afgesproken om het vroeg in het seizoen te doen. De wethouder meent dat het 1 april was. Dat wordt ingewikkeld als het een paar weken langer duurt. Los van de tijd die het maken van de brief kost en de reflectietijd van de raad, hoeft het niet langer te duren. Er moet overigens nog door het college besloten worden dat er een hek komt.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vraagt of zij het goed begrijpt dat de raad eerst een brief krijgt, dan een raads- of commissiedebat kan voeren en dat het college pas daarna eventueel besluit om hekken te plaatsen.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat het zo gaat als mevrouw Schilderman zei. Het college neemt een besluit, informeert de raad en geeft de raad kans op reflectie. Mocht er daarna iets uit te voeren zijn, dan wordt het uitgevoerd.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dankt de wethouder voor de toezegging. Omdat de motie wordt overgenomen, trekt zij haar in.

De **voorzitter** stelt vast dat motie 47 is ingetrokken.

<u>Actuele motie 48. Utrecht laat bejaarde vrouw en zoon met autisme niet in de steek</u>.

De heer **El Abassi** (DENK) citeert een familie naar aanleiding van de druk die de gezinsleden vanuit Mitros en de gemeente voelen nadat besloten was om de zoon met een verstandelijke beperking in een instelling te plaatsen: "Wij zweren bij God dat we er alles aan zullen doen om ons gezin bij elkaar te houden". Uit diagnostisch onderzoek blijkt dat hiervoor geen noodzaak is en dat de

kwaliteit van zijn leven bij zijn familie beter is. In de dagvaarding staat dat de gemeente aangeeft dat er sprake is van woonoverlast door het gezin. Er staat niet in dat er veel meer steunbetuigingen van omwonenden zijn dan overlastmeldingen. Van 2010 tot 2016 waren er geen overlastmeldingen op dit adres. Dit werd anders toen het gezin een nieuwe buurman kreeg. Het gezin heeft wel hulp nodig. De zoon heeft recht op passende zorg en passende huisvesting. Dit is een plicht van de gemeente. Het gezin heeft geen zorg of huisvesting gekregen, terwijl ze al jaren om hulp vragen, ook bij de gemeente. In plaats daarvan trekt de gemeente het gezin uit elkaar. Een oudere vrouw die de taal niet spreekt en niks kan zonder haar kinderen wordt weggestopt in een eenpersoonswoning. Haar gehandicapte zoon komt in een instelling en haar andere zoon komt op straat. Deze andere zoon wordt niet alleen dakloos, ook zijn pgb wordt onmogelijk en hij zit per direct zonder inkomen. Ook het pensioen van de moeder komt in gevaar door het ontbreken van een woonadres. Hierom dient de heer El Abassi motie 48 (Utrecht laat bejaarde vrouw en zoon met autisme niet in de steek) in. Hierin wordt het college opgedragen om voor 1 april 2021 zorg te dragen voor passende zorg en passende huisvesting voor het gezin en indien passende zorg en huisvesting voor 1 april niet mogelijk is, in overleg met Mitros de uithuiszetting uit te stellen totdat het gezin wel passende zorg en passende huisvesting heeft.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat niemand gezinnen in deze stad niet wil helpen of in de steek wil laten. Waarom komt deze motie nu in dit geval? Volgende week is hier namelijk een overleg over.

De heer **El Abassi** (DENK) antwoordt dat er achter de schermen veel contact is geweest. Deze motie komt niet uit de lucht vallen. De PVV heeft misschien ook gelezen dat het gezin per 1 april op straat wordt gezet. Wanneer er volgende week over gesproken wordt, staat het gezin al op straat. Daarom is de motie geschreven.

De heer **Schipper** (SP) heeft zich ook met het geval bemoeid en vindt het inderdaad schrijnend. Het gaat nu over één geval. De heer Schipper heeft al een paar interpellaties van dergelijke gevallen op zijn naam. Wat vindt de heer El Abassi er in het algemeen van dat de gemeente op de stoel van de corporatie gaat zitten? De corporatie heeft zelf al genoeg middelen om op te treden.

De heer **El Abassi** (DENK) heeft geen idee waarom de gemeente een aanzet heeft gegeven om Mitros dit te laten doen. Er zijn voor hem heel veel onduidelijkheden in het dossier. Er wordt constant vanuit de gemeente op aangestuurd om het gezin op straat te zetten, terwijl de deskundigenverklaringen iets anders aangeven.

De heer **Isik** (PvdA) merkt op dat de PvdA zich te allen tijde keihard zal inzetten om mensen in dergelijke situaties op straat te laten belanden. Tegelijkertijd vindt de heer Işik de titel van de motie kwalijk. Die suggereert dat de gemeente niks doet om de problemen op te lossen. Dit is niet waar. Er is een gesprek geweest met Mitros en de wethouder. Zij doen er alles aan om de problemen op te lossen. De heer Işik roept DENK op om de motie aan te houden tot er een gesprek plaatsvindt op 1 april. Dan zal men met z'n allen bekijken wat de beste oplossing is. Op sociale media wordt er ten onrechte gesteld dat dit gezin op straat wordt gezet.

De heer **El Abassi** (DENK) heeft eerst mondelinge vragen gesteld. Hij is niet zomaar overgegaan tot moties. Hij heeft de heer Işik heel vaak horen aangeven dat hij veel achter de schermen doet. De heer El Abassi is ook achter de schermen bezig en krijgt signalen, verhalen en verslagen van wat er besproken is. Er is gesproken met de gemeente en met het buurtteam. In beide gevallen heeft de gemeente erop aangestuurd om het gezin uit elkaar te trekken, waarbij moeder eventueel in een eenpersoonswoning komt. De andere persoon komt dakloos en zonder inkomen op straat. Het andere kind komt in een instelling terecht. Het laatste wat de heer El Abassi nog kan doen is een motie indienen voor het gezin op straat komt. Dit lijkt hem goed en hij heeft graag raadsleden als de heer Işik aan zijn zijde. Als niemand ziet wat de heer Işik achter de schermen doet, kan men hier niks mee.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) is er ook van geschrokken dat dit gezin uit huis gezet zal worden, terwijl zij nog geen zicht hebben op een nieuwe woonplek. Al het mogelijke moet gedaan worden om huisuitzettingen te voorkomen. In dit verhaal is veel nog niet helder. Dat is ernstig, zo kort voor die uitzetting. Daarom vraagt mevrouw De Koning aan de heer El Abassi of hij het ook een goed idee vindt dat de raad, naast het gesprek van volgende week, ook nog een keer in gesprek gaat met de familie, om beide kanten van het verhaal te horen.

De heer **El Abassi** (DENK) is er al vanaf dag 1 voorstander van dat de raad hier haar onderzoeksplicht uitvoert en haar controlefunctie goed uitoefent in plaats van eenzijdig het verhaal van de gemeente aan te horen. Hij is er dus voorstander van om ook het gezin aan te horen, maar als het volgende week de bedoeling is dat alleen de gemeente haar verhaal kan doen en het gezin de mond gesnoerd wordt en de stukken van deskundigen niet meegenomen worden, dan heeft het gesprek geen zin. Dan is er geen sprake van hoor en wederhoor. De heer El Abassi zal er uiteraard wel bij aanwezig zijn.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vraagt of de heer El Abassi denkt dat het gesprek wel zin heeft als de andere partijen, zoals de persoon die het betreft, maar ook deskundigen, wel uitgenodigd worden bij het gesprek.

De heer **El Abassi** (DENK) antwoordt dat hij bereid is de motie in te trekken als de wethouder kan toezeggen dat in een geheime vergadering ook een lid van het gezin en drie deskundigen aanwezig kunnen zijn. Zij kunnen zich rustig houden, dus er zal geen sprake zijn van moddergooien. Hij wil dat de raad alle ins en outs kent aan het einde van de rit.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) vindt het wat ver gaan om de raad te betrekken bij dit individuele geval. Mitros en de gemeente zouden moeten bekijken of ze de zaak kunnen oplossen. Het is veel belangrijker dat er een pauze wordt ingelast waarin het college en Mitros een maand de tijd krijgen om tot een oplossing te komen en waarin het gezin gewoon in de woning kan blijven. Is dat niet veel handiger?

De heer **El Abassi** (DENK) vindt het heel makkelijk om de controlefunctie van de raad niet uit te oefenen. Wanneer de gemeente het beleid in de ogen van de raad niet goed uitvoert, moet de raad de gemeente op de vingers tikken. In dit geval heeft hij het vermoeden dat veel dingen niet kloppen en hij vraagt de raad hier kritisch naar te kijken en daarbij alle partijen te horen. Vanuit het gezin en vanuit de deskundigen komt er een goed verhaal bij hem terecht. Zeker gezien de gevolgen moet de raad hier kritisch naar kijken. Een gezin wordt uit elkaar getrokken en mensen worden dakloos.

De heer **Gilissen** (VVD) is het ermee eens dat de raad kritisch naar de gemeente moet kijken, maar vraagt of de heer El Abassi begrijpt dat dat in dit geval lastig is. Hij kent dit dossier niet. Hij voelt er ongemak bij om met een politieke uitspraak, wat een motie is, daar vandaag iets over te zeggen. Hij is bereid om het gesprek aan te gaan. De wil is er wel, maar het moment is enigszins ongemakkelijk. Begrijpt de heer El Abassi dit? Er zijn ook andere manieren om dit voor 1 april op de agenda te zetten.

De heer **El Abassi** (DENK) is wel degelijk op pad gegaan en heeft ook wel aangeklopt bij raadsleden. Misschien was de VVD niet de eerste partij waar hij aan dacht, ook gezien het aantal zetels. Hij is begonnen bij de wat grotere partijen. Tegelijkertijd had hij gesprekken met de familie. Als de uithuiszetting met een week verlengd is, waar hij signalen over heeft gekregen, kan hier volgende week over gesproken worden. De week erop is er dan weer een raadsvergadering waar een conclusie getrokken kan worden. Op dat moment zullen alle raadsleden beter geïnformeerd zijn dan nu. Tegelijkertijd vindt hij dat hij niet alleen de heer Gilissen op zou moeten zoeken, maar dat dat andersom ook het geval zou moeten zijn. Hij heeft twee weken geleden namelijk een emotionele mondelinge vraag gesteld. Het was niet moeilijk geweest om daarover even bij hem aan te kloppen.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen meer zijn vanuit de raad. Er is volgende week een besloten raadsvergadering waarin ook over deze casus gesproken zal worden. Wethouder Van Ooijen krijgt nu de gelegenheid om te reageren.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) ervaart er groot ongemak bij dat een persoonlijke situatie tot een politieke kwestie verwordt en dat dit als noodzakelijk wordt geacht. Met betrekking tot de titel van de motie stelt de wethouder hartgrondig dat de gemeente kwetsbare personen nooit laat vallen. De heer El Abassi gaf zelf al aan dat er volgende week in beslotenheid over deze precaire situatie wordt gesproken. Dan kunnen alle vragen aan de wethouder gesteld worden over de handelswijze van de gemeente in de afgelopen weken en hoe zij die de komende weken voor zich ziet. Als de heer El Abassi daar dan een politiek oordeel over wil geven, stelt de wethouder voor om dat pas te doen nadat het college de ins en outs heeft gegeven. Daarom stelt de wethouder voor dat de motie aangehouden wordt. Als de heer El Abassi hier niet toe bereid is, moet hij de motie ontraden.

Mevrouw **De Koning** (GroenLinks) bedankt de wethouder dat hij de raad wil informeren over de ins en outs van deze casus die allen aan het hart gaat, ook de wethouder. Dit kan natuurlijk alleen als er na die informatie ook nog een mogelijkheid voor de raad is om een uitspraak te doen. Dan is het mogelijk om de motie aan te houden. Dit zou moeten betekenen dat het gezin in de tussentijd niet op straat komt te staan. Kan de wethouder bevestigen dat de familie niet het huis uit wordt gezet voor de raad de ins en outs heeft gehoord en daarover een uitspraak heeft kunnen doen?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) antwoordt dat dit wat hem betreft kan, als dit met de griffier kan worden afgestemd wat betreft de agenda.

De heer **Schipper** (SP) had het in zijn vraag aan de heer El Abassi al over de rol van de gemeente wat betreft sociale huurwoningen. In het verleden heeft de raad hier al eens uitspraken over gedaan, hoewel ze hier terughoudend mee omgaat. Waarom gaat het college in deze kwestie toch weer op de stoel van Mitros zitten? Die heeft toch genoeg instrumenten om woonoverlast aan te pakken?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) zou hier veel over kunnen zeggen, maar hiermee zou hij de privacy van dit gezin schenden. Dit wil hij niet in het openbaar doen. De heer Schipper heeft gelijk dat Mitros en de gemeente verschillende rollen hebben. In dit geval heeft de gemeente de afgelopen week een stap naar voren gezet om te voorkomen dat de situatie op persoonlijk niveau escaleert.

De **voorzitter** zegt tegen de heer Işik dat hij geen tijd meer heeft en dus geen vraag kan stellen.

De heer **Gilissen** (VVD) vindt dat het ongemak alleen maar toeneemt. Het wordt nu een politiek debat en hij wil niet beslissen over deze motie op basis van mondelinge informatie. Hij wil een brief van het college met een feitelijke beschrijving van de casus, eventueel met stukken, zodat hij zich goed kan voorbereiden op de bijeenkomst van volgende week. Kan de wethouder toezeggen dat hij dit voor de bijeenkomst van volgende week toestuurt?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) zegt dit bij dezen toe.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) heeft een vervolgvraag op de vraag van de heer Schipper. Het is onduidelijk bij wie de verantwoordelijkheid in deze casus ligt. Is het gewenst dat de gemeente in dit soort gevallen meer en eerder de regie neemt? Hij proeft een soort ontevredenheid over het functioneren van de gemeente.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) antwoordt dat professionals in dit soort complexe casuïstiek soms pas te laat met elkaar om de tafel gaan om een oplossing te forceren. Dat speelt hier ook mogelijk. In algemene zin is hiervoor de City Deal-aanpak op touw gezet. Maar in de meest complexe situaties is men er vaak te laat bij en escaleert de situatie. Dat is hier ook gebeurd.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) hoorde dat de heer El Abassi het gesprek zinnig vindt als alle partijen worden uitgenodigd, dus de deskundigen en de personen die het betreft. Hij zou dan zelfs bereid zijn om de motie in te trekken. Wil de wethouder ook deze partijen uitnodigen, zodat de motie niet ingediend hoeft te worden?

De heer **Van Ooijen** (wethouder) voelt hier ongemak. Een precaire persoonlijke kwestie wordt zo een politieke kwestie. Uiteraard is het aan de raad. Als die de familie wil spreken, staat het haar vrij. Dat kan voorafgaand zijn aan het gesprek dat de wethouder met de raad heeft, dat kan daarna gebeuren en dat kan op individueel niveau. Het is dan wel aan de raad om dat te faciliteren. De raad zal hierover met de griffie in gesprek moeten of zelf personen moeten benaderen.

De **voorzitter** constateert dat, met uitzonding van de heer Işik, die geen tijd meer heeft, geen van de raadsleden nog een vraag wil stellen. De indiener van de motie, de heer El Abassi, krijgt het woord.

De heer **El Abassi** (DENK) hoorde de heer Gilissen vragen naar een brief met informatie. De heer El Abassi heeft bijvoorbeeld stukken over een diagnostisch onderzoek. Hierin staat bijvoorbeeld: “H. is sterk afhankelijk van z’n belangrijke verzorger”.

De **voorzitter** stelt dat de heer El Abassi net zijn inbreng heeft gegeven en vraagt of hij nog een vraag heeft voor de wethouder.

De heer **El Abassi** (DENK) stelt dat er uit die stukken blijkt dat er een enorme behoefte is dat de familie bij elkaar blijft. De wethouder vertelde dat er vooraf of achteraf wat geregeld kan worden, maar wat is het probleem als er één gezinslid en drie deskundigen aanwezig kunnen zijn wanneer de raad door het college geïnformeerd wordt? Het gezin zegt dat het verhaal van de gemeente niet helemaal klopt. De raad kan dan een goede afweging maken.

De heer **Van Ooijen** (wethouder) antwoordt dat hiermee de privacy van alle betrokkenen op het spel komt te staan. Het college informeert de raad onder geheimhouding over de handelswijze van de gemeente en wat het van plan is om de komende weken te gaan doen. Wat de raad daarnaast aan informatie wenst, is aan de raad zelf. Zo is het bij iedere politieke kwestie.

De **voorzitter** vraagt of de heer El Abassi zijn motie in stemming wil brengen.

De heer **El Abassi** (DENK) antwoordt dat hij, met de toezegging dat er volgende week gesproken zal worden met de gemeente en er ook met het gezin en de deskundigen gesproken wordt, de motie wil aanhouden.

De **voorzitter** vertelt dat hij de motie dan moet intrekken, want aanhouden kan niet.

De heer **El Abassi** (DENK) trekt daarop zijn motie in.

De **voorzitter** constateert dat de heer El Abassi motie 48 intrekt en haar later mogelijk opnieuw indient.
Hij deelt mee dat men een halfuur na het sluiten van deze raadsvergadering verder zal gaan met de digitale stemagenda.

De voorzitter sluit hierna, te 15.38 uur, de vergadering.

Lijst van toezeggingen, gedaan in de raadsvergadering van 25 maart 2021.

- Actuele motie 47. Raad eerst aan zet voor betere recreatieplek.

Wethouder Van Hooijdonk

- zal de raad binnen enkele weken, voorafgaand aan het besluit om hekken te plaatsen, een brief sturen over de groeiende recreatiebehoefte en de wijze waarop het college hiermee wil omgaan.

- zal in de genoemde brief een inventarisatie opnemen van eventuele uitbreiding van zwemwater en recreatiegebieden.

INHOUD

1. Opening Pag. 1

Installatie tijdelijk raadslid Student & Starter Pag. 1

2. Vaststellen agenda Pag. 1

Gemeente Utrecht

3.	Ingekomen stukken	Pag. 1
4.	Bekrachtigging geheimhouding	Pag. 1
5.	Notulen raadsvergadering, integrale voorbereidende vergadering en stemraad van 4 en 18 februari 2021	Pag. 2
6.	Notulen vragenuur van 4, 11 en 18 februari en 4 maart 2021	Pag. 2
9.	Raadsvoorstel Technisch herstel besluit fusie NUOVO scholengroep en Anna van Rijn College Nieuwegein	Pag. 3
10.	Burgeragendering Geluidsnorm	Pag. 3
11.	Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren	Pag. 3
12.	Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan	Pag. 4
13.	Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda	Pag. 5
14.	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Pag. 5
7.	Actuele moties	Pag. 8

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN INTEGRALE VOORBEREIDENDE VERGADERING

25 maart 2021

Integrale voorbereidende vergadering, gehouden op donderdag 25 maart 2021 te 10.00 uur.

Voorzitter: de heer Zwanenberg.

Aanwezig zijn de leden: El Abassi, Assen, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Ferket, Gilissen, Heijne, Işik, Van Heuven, Te Hoonte, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sturkenboom, Sungur, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Voorts zijn aanwezig de fractiemedewerkers: Gaillard en Van Ophem.

Griffier: mevrouw Van Hall.

1. Opening.

   De **voorzitter** heet de aanwezigen van harte welkom, ook de mensen die thuis meekijken of meeluisteren. In deze integrale voorbereidende vergadering worden alle punten besproken die na bespreking in de commissievergadering als B-punt zijn doorgeleid voor een afrondend debat in de raad. In de integrale voorbereidende vergadering kunnen moties en amendementen worden aangekondigd, die in de raadsvergadering van vanmiddag kunnen worden ingediend.
   Bericht van verhindering is ingekomen van de heer Bos, die wordt vervangen door de heer Gaillard, Mevrouw Van Ophem zal namens de Student & Starter-fractie het woord voeren over agendapunt 13.

2. Vaststellen agenda.

   De agenda wordt zonder stemming ongewijzigd vastgesteld.

11. Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren.

   De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat er niet zozeer behoefte is aan betaald parkeren, maar meer aan het verminderen van de parkeeroverlast. Wat de Stadsbelang Utrecht-fractie betreft, kan hetzelfde worden gerealiseerd via een parkeerzone waarin burgers een eerste gratis parkeervergunning krijgen, waardoor zowel de overlast afneemt als de druk op de portemonnee van de burgers niet toeneemt. Daarom dient de Stadsbelang Utrecht-fractie het amendement "Gratis parkeren voor bewoners" in.
   Aangezien het college dit amendement waarschijnlijk naast zich neer zal leggen, dient de Stadsbelang Utrecht-fractie ook een motie "Gratis parkeren voor bewoners" in, om bij de programmabegroting 2022 de raad een voorstel voor te kunnen leggen om in de parkeerbelastingverordening 2022 een nieuwe parkeerzone op te nemen. Daarin zijn het parkeergebied Lingestraat en omgeving opgenomen, waar burgers en autobezitters per woning één gratis parkeervergunning kunnen krijgen.

   De heer **Van Deún** (PVV) zegt dat de PVV-fractie geen motie indient, maar aangezien ze anders een zeer uitgebreide stemverklaring geeft, zal de spreker die nu alvast laten horen. De fractie zal anders stemmen dan normaal.
   Het standpunt van de PVV-fractie over betaald parkeren is duidelijk. Steeds behandelt de raad de

parkeerproblemen via het beleid van het college. Dat betekent dat de olievlekwerking steeds maar doorgaat. De omwonenden vragen dan uiteindelijk om betaald parkeren, maar die zitten wél eerst ruim een jaar in de rats vanwege een gecreëerd probleem. Omdat de PVV-fractie weet dat het voor nu de enige oplossing is om de wijkbewoners weer rust te gunnen, stemt ze deze keer in met het voorstel. Ze komt hier echter op terug, want de volgende groep met vanwege het parkeerbeleid doodongelukkige wijkbewoners staat alweer klaar.

De heer **Van Steeg** (CDA) zegt in de commissievergadering te hebben gesproken over binnenstedelijk bouwen en de druk die dat geeft op het parkeren. De CDA-fractie hoeft daarop niet terug te komen. De fractie heeft toen een motie aangekondigd om met ondernemers in gesprek te gaan. De wethouder heeft toegezegd dat te zullen doen. De motie is ter inspiratie en geeft de wethouder enkele punten mee. Het dictum luidt: "Draagt het college op in gesprek met ondernemers over de invoering van betaald parkeren op zoek te gaan naar mogelijkheden om aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van winkels en horeca zo min mogelijk te schaden en om in ieder geval de volgende opties te bespreken: de mogelijkheid om het eerste uur parkeren gratis te laten zijn, de mogelijkheid om te schuiven met het moment waarop betaald parkeren ingaat - bijvoorbeeld van 6.00 uur tot 11.00 uur - en de invoering van een beperkte blauwe zone om tijdelijk parkeren te faciliteren en om de raad hierover te informeren."

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) dankt de raad voor zijn betrokkenheid. Die blijkt uit de suggesties die worden gedaan.
Zij heeft inderdaad toegezegd om met ondernemers te spreken. Dat zal het college echt doen. In de commissievergadering had de wethouder geen idee paraat, maar zij kan nu wél een suggestie doen. Wat een optie kan zijn, is het regime van de Amsterdamsestraatweg. Daar wordt ruimte geschapen voor bezoekers door de regel dat vergunninghouders in het winkelgebied op bepaalde tijdstippen niet mogen parkeren. Dat zou een idee kunnen zijn. Wat het college doet, is het verdelen van de ruimte. Bezoekers van de winkels en bewoners hebben niet altijd hetzelfde belang. Dat is goed om in het achterhoofd te houden. Kort parkeren en lang parkeren kunnen elkaar in de haren zitten. Uit de spelregels blijkt dat het college de venstertijden van dit gebied aan de wijkbewoners moet voorleggen. Die zullen daar een uitspraak over doen.
Het eerste uur gratis is niet erg gebruikelijk, maar het college gaat daarover in gesprek. Er zijn geen blauwe zones in de gereedschapskist van het college. De drie genoemde opties worden met omwonenden besproken.

De heer **Schipper** (SP) begrijpt dat de blauwe zone niet in het gereedschapskistje van de wethouder zit. Op de Rijnlaan, op de hoogte van de winkelstrip, is echter een deel blauwe zone met parkeerschijf, maximaal een uur. Waarom zou dat niet ook elders kunnen?

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat hierover al veel debatten zijn gevoerd. Wat de heer Schipper voorstelt, is heel moeilijk handhaafbaar. Het is niet kostendekkend te maken. Er wordt veel mee gefraudeerd. Het trekt extra verkeer aan. Hiermee worden kort parkeren en extra bewegingen gestimuleerd. Het debat daarover is al gevoerd. Om die reden zijn in het beleid geen blauwe zones ondergebracht.

De heer **Schipper** (SP) begrijpt dat binnenkort, de redenering van de wethouder volgend, de blauwe zone bij de winkelstrip wordt opgeheven.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) zegt niet te weten of dingen worden veranderd. Zij heeft niet paraat hoe dat bij deze winkelstrip is geregeld, maar dit is wel hoe bij alle nieuwe vragen over blauwe zones de lijn van het college is.

De heer **Weistra** (GroenLinks) heeft scherp naar de wethouder geluisterd. Het deel van de motie dat de wethouder zal uitvoeren, is al toegezegd. Als in het dictum van de motie blauwe zones worden gesuggereerd, heeft hij niet de neiging om daarvan voorstander te zijn, omdat dit verkeerde verwachtingen wekt. Volgens hem heeft de wethouder niet gezegd of zij de motie ontraadt of overneemt.

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) antwoordt dat zij de motie in deze vorm ontraadt. Ter

verdediging van de heer Van Steeg wil zij wel zeggen dat zij dit in deze compleetheid niet heeft toegezegd. Zij begrijpt heel goed dat de heer Van Steeg probeert om dit via een uitspraak van de raad nog preciezer vast te timmeren. Zij heeft toegezegd om in gesprek te gaan. Als in de dialoog mogelijkheden zijn om het ondernemersbelang nog wat meer te steunen, zal het college dat doen. Dat is niet in de precisie van deze motie. Zij begrijpt de indiener van de motie in die zin ook.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat in de motie van de CDA-fractie sprake is van een tijdstip. De wethouder zegt dat de burgers daarover kunnen stemmen. Is de wethouder bereid om ervoor te zorgen dat de bewoners in het hele gebied - dus niet alleen in het gebied dat nu wordt opgeknipt - kunnen stemmen?

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) zegt niet te weten wat de heer De Pagter met het hele gebied bedoelt - die woorden kunnen ruim worden geïnterpreteerd - maar in ieder geval zal in twee gebieden tegelijkertijd worden gepeild. Het zuidelijke gebied krijgt de vraag of het wil dat dit ook in het noordelijke gebied wordt ingevoerd. Dat is het gebied waarvan nu sprake is. Het is prima om de venstertijdvragen in het gehele gebied aan de burgers voor te leggen.

De heer **De Pagter** (VVD) begrijpt dat het noordelijke gebied een stemming krijgt of men betaald parkeren wil en het zuidelijke gebied een stemming of men betaald parkeren wil als ook het andere gebied dat krijgt. Vervolgens komt er in het gehele gebied één stemming over het tijdstip. Heeft hij dit zo goed begrepen?

Mevrouw **Van Hooijdonk** (wethouder) zegt dat de heer De Pagter naar de precieze spelregels vraagt. Die heeft zij niet paraat. In ieder geval wordt deze vraag in het hele gebied aan de burgers voorgelegd.
De inbreng van de Stadsbelang Utrecht-fractie gaat vooral over het juridisch-formele aspect. In de verordening heeft de raad spelregels vastgelegd voor het betaald parkeren. Het amendement gaat daar tegenin. In haar beleving kan dat niet. Eigenlijk moet eerst de verordening worden veranderd, wil men zo'n amendement kunnen indienen. De Stadsbelang Utrecht-fractie heeft daarover nagedacht en een list verzonnen in de vorm van een motie. Dat zou theoretisch moeten kunnen. In de commissievergadering heeft zij gezegd het gestelde in de aangekondigde motie niet wenselijk te vinden. Men vindt het bij allerlei onderwerpen in de stad normaal dat men, als men iets van de overheid wil, kostendekkende tarieven moet betalen. Het zou merkwaardig zijn als dit wél gratis is. Los daarvan vindt zij het niet heel raar om mensen te vragen te betalen voor het gebruik van de openbare ruimte. In dit geval gaat van een tarief ook een gedragsprikkel uit. Als de raad het gestelde in de motie echt wil, dan roept dat vragen op over rechtvaardigheid en willekeur; waarom in het ene gebied wel en in het andere gebied niet? Dat is moeilijk uit te leggen en te onderbouwen. Als de consequentie daarvan is om het overal gratis te doen, is er een joekel van een probleem in de begroting. Daarom wil zij zowel het amendement als de motie ontraden.

De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) dankt de ambtenaren en de griffie voor hun steun.

De **voorzitter** merkt op dat het voorstel in de raadsvergadering verder zal worden besproken.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

De voorzitter heropent de vergadering en stelt vervolgens aan de orde:

12. Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat in de commissievergadering een goede bespreking van het voorstel heeft plaatsgevonden. Zij kondigt aan een amendement in te dienen, mede namens de fracties van D66 en PvdA. Het amendement gaat over participatie. Dit onderwerp is volgens haar niet toereikend opgenomen in het voorstel. Zij wil daar graag iets aan toevoegen, namelijk een aantal uitgangspunten inzake participatie die aansluiten bij het Samen stad maken en de bestaande participatieleidraad. Op die manier kan men duidelijk maken hoe men de participatie wil zien, in plaats van alleen te zeggen hoe men die niet wil, zoals nu in het voorstel wordt beschreven.

De heer **Te Hoonte** (VVD) begrijpt dat in het voorstel de afspraken worden gehanteerd die al over participatie gemaakt zijn en dat daar alleen van wordt afgeweken als zaken onder het Utrechts Plan Proces (UPP) vallen. In die zin zou het amendement dus overbodig zijn. Hij vraagt zich af waarom D66 nu een amendement mede indient, terwijl ze het voorstel eerder de A-status gaf.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) merkt op dat zij het voorstel goed vond. Daarna zag zij het amendement van de CDA-fractie over de verbinding van de participatie Omgevingswet en de participatie Samen stad maken. Zij vindt dat een mooie aanvulling. Daarom heeft zij zich bij dit amendement aangesloten.

De heer **Verschuure** (wethouder) denkt dat het amendement overbodig is. De participatie is in het voorstel goed geregeld, maar als men eraan hecht om dat nogmaals te onderstrepen, is het aan de raad om dat expliciet in de besluitvorming op te nemen. Hij kent de tekst van het amendement nog niet, maar voor zover hij het kan overzien, is het amendement overbodig.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zegt de wethouder vanochtend het amendement per e-mail te hebben toegestuurd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde. Wellicht heeft het amendement de wethouder nog niet bereikt, maar hij wil toch graag de technische beoordeling van de wethouder horen. Desnoods moet de vergadering even geschorst worden. Anders heeft deze wijze van vergaderen weinig zin.

De **voorzitter** merkt op dat de wethouder aan het amendement een politieke duiding geeft en geen technische. Een technische duiding wordt meestal door ambtenaren gegeven. De wethouder geeft aan of een amendement al dan niet gewenst is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wil gewoon weten wat de wethouder, het amendement gelezen hebbend, van het amendement vindt.

De **voorzitter** zegt dat volgens hem de wethouder al een politieke duiding heeft gegeven.

Mevrouw **Dekker-Abdulaziz** (D66) stelt voor dat de CDA-fractie het dictum van het amendement voorleest.

De **voorzitter** vindt het handig als iedereen het amendement onder ogen krijgt, zodat iedereen in staat is daarover een oordeel te vellen. Hij zal daartoe de vergadering kort schorsen.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering verleent de voorzitter het woord aan wethouder Verschuure.

De heer **Verschuure** (wethouder) merkt op dat hij het amendement gelezen heeft en dat het technisch uitvoerbaar is, maar overbodig is.

De **voorzitter** stelt vast dat de reactie van de wethouder geen vragen oproept. Het voorstel zal in de raadsvergadering verder worden besproken.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na heropening van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

13. Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat Utrecht midden in de covid zit en dat de coronamaatregelen, al dan niet terecht, worden voortgezet. Er is nog geen enkel zicht op wanneer alles weer normaal is, als het dat ooit nog wordt.
De horeca, de winkeliers en andere ondernemers zijn inmiddels ten einde raad. Het college vraagt opnieuw om geld voor een wielerevenement waarvan het helemaal niet zeker is of dat ooit weer in

Nederland van start gaat. In goede tijden is dit misschien een goed idee. Daarom heeft de PVV-fractie het idee de vorige keer gesteund, maar dat doet ze nu niet. De PVV-fractie besteedt het geld liever aan rechtstreekse steun voor Utrechtse ondernemers. Ze vraagt zich af of het college die mening deelt. Mocht het voorstel worden aangenomen - daar ziet het misschien naar uit - dient de PVV-fractie samen met de PvdD-fractie een motie in. De PvdD-fractie zal daarop ingaan. De PVV-fractie hoopt echt dat dit de laatste keer is dat voor dit evenement geld naar deze organisatie gaat. De PVV-fractie gunt het de Utrechtse ondernemers van harte.

De heer **Bakker** (D66) zegt geen uitgebreide eigen bijdrage te hebben, maar wel een vraag aan de heer Van Deún. Hij zegt het geld rechtstreeks te geven aan ondernemers en dergelijke, maar juist de ondernemers en de horeca hebben de handen ineengeslagen en hebben het college en de raad gevraagd om perspectief te bieden, alsmede zicht op een feestje om samen opnieuw iets leuks te doen. Waar haalt de heer Van Deun de aanname vandaan dat dit een evenement is waar de Utrechtse ondernemers niet op zitten te wachten? Dat doen zij juist wel.

De heer **Van Deún** (PVV) zegt daarom dit voorstel de vorige keer te hebben gesteund. Op dit moment is het echter uiterst onzeker of het evenement doorgaat. Op dit moment staat het water ons niet tot aan de lippen, maar heeft zich dat al boven de hoofden van de ondernemers gesloten. Daarom heeft het steunen van de ondernemers prioriteit. Er is geen gratis geld. Het geld is hard nodig. De PVV-fractie kiest ervoor om de € 100.000 nu te spenderen aan de ondernemers in Utrecht en niet aan een mogelijk wielerevenement. In andere tijden steunen wij dit soort voorstellen van het college, maar op dit moment niet.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat juist het Business Peloton Utrecht, Koninklijke Horeca Utrecht en de universiteit hebben gezegd dat steun nodig is. Het is lastig, maar geef het college weer wat zicht op iets waar het naartoe kan werken en waar het misschien energie uit kan putten. Daarom denkt hij dat het een heel krachtig signaal is om voor de Vuelta te gaan. De D66-fractie zal dat doen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat dit standpunt in de commissievergadering de PvdD-fractie meer dan duidelijk was. De fractie wil geen bijdrage leveren aan dit vervuilende massa-evenement. De fractie is altijd tegenstander geweest van de Vuelta in Utrecht. Het is een investering met publiek geld. Als Utrecht ervoor kiest haar bid in te trekken, komt er meer dan een miljoen vrij om belangrijke dingen mee te doen. Echter, de wethouder blijft graag zijn naam verbinden aan dit prestigeding. In het raadsvoorstel leest hij de mogelijkheid dat vanwege tegenvallers uiteindelijk nog meer geld naar de Vuelta gaat. In de commissievergadering is daarover een debat gevoerd. De fracties van PvdD, PvdA, SP, Stadsbelang Utrecht, DENK en PVV willen niet dat er nog meer geld naar de Vuelta gaat. Deze fracties hebben daarvoor een motie achter de hand. Zij vragen de wethouder of hij nu al kan toezeggen dat er niet nogmaals een financiële bijdrage naar de Vuelta gaat. Kan de wethouder dit toezeggen?
In de commissievergadering is gesproken over het risico dat wordt gelopen op nieuwe zoönotische pandemieën. Dat verschijnsel kleeft echt aan de Vuelta. Toen in de commissievergadering door mij daartoe een aantal argumenten werd genoemd, werd duidelijk dat de wethouder wat extra kennis nodig heeft over het ontstaan en het verspreiden van pandemieën. Hij heeft daarom voor Verschuure het boek "Dieren kunnen de pest krijgen" gekocht. De wethouder kan dat goed gebruiken bij het voeren van zijn economische beleid, maar ook bij het uitvoeren van motie 2020-229 "Utrecht verkleint het risico opnieuw op pandemie". De wethouder heeft die motie overgenomen. Graag ziet de PvdD-fractie de uitwerking daarvan in juli 2021 tegemoet. Misschien denkt de wethouder dat het boek niet objectief is omdat het is geschreven door Esther Ouwehand, maar alles wat erin staat is wetenschappelijk verantwoord. Het boek kreeg van de Volkskrant vier sterren. Flut is het niet. Hij is benieuwd wat wethouder Verschuure ervan vindt.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) merkt op dat de heer Van Heuven financiële risico's noemde. De wethouder heeft in de commissievergadering gezegd er alles aan te doen om hieraan geen extra geld te besteden. Waar doelt de heer Van Heuven op, afgezien van wat de wethouder heeft toegezegd?

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat de wethouder in de commissievergadering niet heeft toegezegd dat de passage over eventuele tegenvallers uit het raadsvoorstel wordt gehaald. De PvdD-fractie wil

dat de wethouder het iedereen duidelijk maakt dat na vandaag niet nog een keer extra geld naar de Vuelta gaat. Dat zou dan de vierde keer zijn. Misschien komt er ook een vijfde keer. De PvdD-fractie wil dat daar paal en perk aan wordt gesteld.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is het eens met de PVV-fractie dat Nederland in een buitengewoon zware crisis is terechtgekomen. De crisis is voor veel mensen buitengewoon zwaar en zet de bestaanszekerheid van velen onder druk. Er is zicht op verbetering, maar het is niet bekend hoelang dat nog duurt. Het is niet bekend hoe de nasleep van de crisis zal zijn. Om nu de keuze te maken voor € 50.000 voor de Vuelta - boven op de miljoenen die al zijn toegezegd - is niet de keuze van de PvdA-fractie.
Een groot evenement is leuk. De PvdA-fractie kijkt er naar uit. Wat de heer Bakker zegt, geldt ook voor de PvdA-fractie, maar de miljoenen kunnen in een crisis als deze echt beter worden besteed, bijvoorbeeld aan inkomenssteun voor mensen die niet kunnen rondkomen of om ondernemers belasting kwijt te schelden. Denk aan de precariobelasting, die kun je hier in één keer mee kwijtschelden. Ook de PVV-fractie zegt dat het hoogst onzeker blijft of de Vuelta kan doorgaan. Wat de PvdA-fractie betreft, wordt hier een streep gezet. Daarom heeft de PvdD-fractie mede namens de PvdA-fractie een motie ingediend om niet nog een keer uitstel en niet nog meer budget toe te zeggen. Met een duidelijke uitspraak van de raad - die verwacht de PvdA-fractie, gezien de inbreng van de GroenLinks-fractie in de commissievergadering - is het duidelijk dat dit de laatste keer zal zijn. In de motie staat ook dat als de kosten hoger uitvallen, men dat niet zal verhalen op de maatschappelijk-culturele activiteiten in de wijken. Kan de wethouder dat toezeggen? Anders zal hij een motie indienen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de VVD-fractie voorstander is van deze extra bijdrage om ervoor te zorgen dat de Vuelta doorgaat. Dat is voor de ondernemers in de stad belangrijk, vooral als corona onder controle is. De VVD-fractie zal het voorstel steunen.

De heer **Schipper** (SP) stelt dat de SP-fractie graag meedoet met de door de heer Van Heuven aangekondigde motie. Wie de geschiedenis kent, weet dat die gedoemd is om zich te herhalen. De SP-fractie wil echt voorkomen dat de raad achteraf nog een rekening wordt gepresenteerd.

De heer **Van Steeg** (CDA) merkt op dat de CDA-fractie in principe voorstander is van het raadsvoorstel, juist omdat ze ziet hoeveel draagvlak ervoor is bij de middenstand en de ondernemers die het zo moeilijk hebben.
Extra geld vragen aan ondernemers, juist nu, doet pijn. Dat moet heel goed worden bekeken. Daarom heeft de CDA-fractie de wethouder verzocht om een extra bijdrage te vragen aan de ondernemers die minder last hebben gehad van de coronacrisis. De wethouder zei dat te zullen doen. Wellicht kan hij zeggen of hij dat heeft gedaan. Hij zei ook dat hij het geld dat ondernemers zouden moeten bijdragen al ongeveer bij elkaar heeft. Misschien kan hij daarvan een update geven.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) merkt op dat zijn fractie in de commissievergadering heeft gezegd moeite te hebben met het extra geld. Ook de fracties van PvdA en PvdD hebben daarover vragen gesteld. Het extra geld dat nodig is als er onverhoopt een tekort is, mag niet ten koste gaan van de activiteiten die de gemeente met de stad wil organiseren.
Het is koffiedik kijken of volgend jaar een evenement van deze omvang kan worden georganiseerd, gelet op corona. De gemeente heeft gezegd dit evenement te willen faciliteren vanwege de maatschappelijke impact ervan. Anders zou er veel geld worden uitgegeven aan alleen een wielerronde. Hij begrijpt dat de raad nu al het krediet vrijgeeft, zodat de organisatie echt van start kan. De ChristenUnie-fractie wil echter dat het evenement kan worden georganiseerd conform de wensen van de raad, dus met bezoekers en met maatschappelijke activiteiten. Hij hoort graag van de wethouder dat hij met de organisatiepartners de vinger aan de pols blijft houden en dat hij de raad informeert als het in het voorjaar van 2022 duidelijk is dat de Vuelta niet in lijn met de wensen van de raad kan worden georganiseerd.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat er door corona een reële kans is dat wat de heer Wijmenga schetst, zal gebeuren. Dan komt de wethouder terug met het bericht dat er, als er niet wordt bezuinigd, extra budget moet komen. Wat wordt het antwoord van de ChristenUnie-fractie als de wethouder opnieuw terugkomt met de vraag om extra budget?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) sluit zich op dit punt aan bij de heren Van Heuven en Van der Zweth, die de wethouder hebben gevraagd of hij kan bevestigen dat het bij dit budget blijft en dat de raad er later niet nogmaals geld bij moet leggen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de wethouder vermoedelijk zal herhalen wat hij in de commissievergadering zei, namelijk dat hij dit niet kan garanderen. Daarom vraagt de PvdA-fractie deze uitspraak van de raad. Wat doet de heer Wijmenga dan? Steunt hij de aangekondigde motie?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) zegt benieuwd te zijn naar de tekst van de motie en naar de reactie van de wethouder daarop. Het zou kunnen dat de ChristenUnie-fractie de motie steunt.

Mevrouw **Van Ophem** (Student & Starter) merkt op dat haar fractie nog steeds enthousiast is over de Vuelta. De Student & Starter-fractie is ook wat optimistischer over de vraag of die volgend jaar zal plaatsvinden. Ze hoopt dat de wethouder in de toekomst zijn enthousiasme meeneemt bij het steunen van lokale initiatieven en evenementen, bijvoorbeeld door het gebruik van het evenementenfonds.

De heer **Bakker** (D66) is het met mevrouw Van Ophem eens dat de raad enthousiast moet blijven over het organiseren van de Vuelta. Er is goede hoop dat het over een dikke anderhalf jaar zal lukken. De raad moet er vol voor gaan, met een mooi activatieprogramma en evenementen in de stad voor ondernemers. Hij herhaalt graag hoe belangrijk het is dat de link wordt gelegd tussen het organiseren van de Vuelta en Utrecht 900 jaar. Het is fijn als de wethouder daar explicieter op kan terugkomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of het ook voor de heer Bakker hierna klaar is. Als blijkt dat extra budget nodig is en als blijkt dat uitstel nodig is, is het dan ook voor de D66-fractie klaar? Gaat de Vuelta dan helaas niet door?

De heer **Bakker** (D66) zegt dat best een lastige vraag te vinden. Hij wil daar niet zomaar "ja" op zeggen. Anderhalf jaar geleden had niemand kunnen bedenken dat corona op de wereld af zou komen en wat er allemaal zou gebeuren. Niemand weet wat de toekomst precies brengt. En ook niemand wil tonnen extra uitgeven voor dit evenement. Volgens hem is het heel duidelijk hoe een groot deel van de raad over het beschikbaar stellen van extra budget denkt, ook de D66-fractie. Dat moet iedere keer worden afgewogen. Hij ziet ook dat het enthousiasme voor het evenement in de stad heel groot is. Als extra budget nodig is, moet de wethouder naar de raad terugkomen. Volgens hem wordt dan een nieuw gesprek gevoerd.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat niet kan worden ingeschat hoe het met het geld zal gaan. Bij de Tour de France was er sprake van een naheffing van € 600.000 aan onvoorziene kosten. De heer Bakker wil er geen tonnen extra geld tegenaan gooien, maar hij wil ook niet de raadsuitspraak doen dat de gemeente er geen extra geld meer tegenaan gooit voor onvoorziene kosten, groot of klein.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat de Tour de France de gemeente Utrecht netto geld en waarde heeft opgeleverd. Utrecht heeft daarvan geprofiteerd. Het activatieprogramma is nu nog groter. Ondernemers worden er nu nog beter bij betrokken. Het Business Peloton Utrecht is nu enthousiast. Volgens Bakker moet er alles aan worden gedaan om een naheffing te voorkomen. Maar zijn fractie wil niet nu al besluiten dat er nooit meer iets extra mag gebeuren. Zo ver wil de D66-fractie niet gaan, ook al vanwege de grote waarde van het organiseren van het evenement.

Mevrouw **Kleinrensink** (GroenLinks) merkt op dat de GroenLinks-fractie heeft besloten het voorstel te steunen op grond van het coalitieakkoord. In de commissievergadering is de fractie ingegaan op de financiële risico's en op het voorkomen van overschrijdingen. De GroenLinks-fractie dankt de wethouder voor de toezeggingen die op dat punt zijn gedaan. De GroenLinks-fractie is benieuwd naar de antwoorden die nog zullen worden gegeven. Er moet van de Vuelta vooral een feest voor iedereen worden gemaakt. Het activatieprogramma is daartoe heel belangrijk.

De heer **Verschuure** (wethouder) is het eens met de opmerking van de PVV-fractie over de impact van corona op de stad en de ondernemers. Hij kan niet anders dan onderschrijven dat die heftig is en dat ondernemers in de stad alle steun kunnen gebruiken. Het college probeert op andere gebieden hetzelfde te doen. De wethouder vreest echter dat het steunen van ondernemers ook volgend jaar nodig zal zijn. Dan is juist het idee dat er volgend jaar perspectief is op een evenement waar men naartoe kan leven en dat dit een impuls zal geven aan de economie, de horeca en dergelijke. Dat is erg gewenst. Dat blijkt uit de signalen uit de stad. Ook de heer Bakker refereerde daaraan. De oproepen van het Business Peloton en de Koninklijke Horeca zijn er om dit mogelijk te maken. De wethouder hoopt dat hij hiermee de steun van de raad kan terugwinnen.

De heer **Van Deún** (PVV) vraagt of de ondernemers geen worst wordt voorgehouden, terwijl niet eens bekend is of Vuelta wel doorgaat.

De heer **Verschuure** (wethouder) zegt geen glazen bol te hebben. Hij weet niets zeker. Het college heeft corona niet zien aankomen. Hij kan niet garanderen dat corona volgend jaar voorbij is. Hij zal het boek van de heer Van Heuven lezen; wellicht doet hij dan nieuwe kennis op waar hij later op kan terugkomen. Het is het uitgangspunt en de verwachting van het college is dat de Vuelta volgend jaar moet kunnen doorgaan.
De wethouder bedankt de heer Van Heuven voor het boek. Hij zal dat met veel interesse lezen. Hij zal zich bezinnen op zijn reactie erop.
Mocht het zover komen dat de Vuelta volgend jaar niet kan worden georganiseerd, dan zal daarover worden gesproken. Het is uiteindelijk aan de raad om daarover een besluit te nemen - niet alleen aan de raad, ook aan de partners; als men samenwerkt, bezint men zich gezamenlijk op de dan ontstane situatie. Dan is er opnieuw een oordeel van de raad nodig, net zoals er vandaag opnieuw over wordt besloten.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt te begrijpen dat de wethouder dat zegt, want als een extra bijdrage nodig is, moet er een financieel akkoord komen. Dat is volgens de Gemeentewet zo. De gemeenteraad gaat daarover. Het is prettig om de horen dat er dan sprake zal zijn van een raadsvoorstel. Het gaat de PvdA-fractie er echter ook om dat er nu al duidelijkheid over komt, want er ligt nu een voorstel waarbij de raad de laatste in de rij is om dat te accorderen. Iedereen staat te wachten op de gemeenteraad die even zijn fiat moet geven, zodat men verder kan. Een uitspraak nu houdt de hoop in dat de Vuelta doorgaat. Zijn fractie was aanvankelijk tegen de Vuelta, maar hoopt nu dat het feest er zal komen. Maar als het feest niet kan doorgaan, door corona of door gebrek aan budget, dan is er nu de duidelijkheid dat het dan ophoudt.

De heer **Verschuure** (wethouder) wil dat de Vuelta volgend jaar zal worden georganiseerd. Hij wil zich niet bezighouden met "als dan"-redeneringen. Hij zal er alles aan doen, voor zover dat in zijn vermogen ligt, om ervoor te zorgen dat het wél op een goede manier voor elkaar komt. Misschien is hij op dat moment geen wethouder meer. Dat zou best kunnen; er komen nog verkiezingen. De heer Van der Zweth vraagt om een besluit over iets dat over ruim anderhalf jaar mogelijk kan plaatsvinden. Als zich onverhoopt de situatie voordoet dat het niet voor elkaar komt, dan is de raad opnieuw aan zet. Dat lijkt hem in het democratische proces de nette weg.
Hij zal er alles aan doen om het evenement binnen het bestaande budget verder te organiseren. Dat is het uitgangspunt. Daar gaat hij voor 100% voor. Dat is de toezegging die hij doet. Als men hem echter vraagt een voor 100% goudgerande garantie te geven, dan vraagt men iets dat in de categorie "glazen bol" thuishoort. Dat kan hij niet.

De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) vindt dat de wethouder een beetje kort door de bocht gaat. Er zijn zaken met een bepaalde waarschijnlijkheid, waarmee rekening moet worden gehouden. Terecht vraagt de PvdA-fractie of er rekening wordt gehouden met de kans dat de organisatie van de Vuelta niet kan doorgaan. Dat is geen "als dan"-verhaal of in een glazen bol kijken.

De heer **Verschuure** (wethouder) vindt dit meer een opmerking dan een vraag.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) zegt de wethouder dank voor de toezegging. Hij vraagt zich ook af hoe de raad wordt geïnformeerd over de voortgang van het proces. Hij weet dat destijds bij de Tourstart de raad elk kwartaal een update kreeg. Volgens hem was dat ook bij de Vuelta het geval.

Dat proces wordt gecontinueerd en daarbij wordt dit punt steeds betrokken.

De heer **Verschuure** (wethouder) zegt dat zoals ook in 2020 gebeurde, het college de raad steeds kwartaalrapportages over de Vuelta heeft gegeven. Naarmate de start naderde, waren die uitvoeriger omdat er meer te rapporteren was. Dat zal het college natuurlijk ook nu doen. Het college houdt de vinger aan de pols. Het belang van Utrecht geldt alle publieke en private partners. Iedereen heeft de intentie en de wens om een evenement te organiseren waarin wijken met elkaar worden verbonden en activiteiten worden georganiseerd. Gisteren werd dit ook aangehaald tijdens een bijeenkomst van het Business Peloton Utrecht. Juist ook voor veel private partners is het van groot belang om de stad erbij te betrekken. Die wil graag de wijken en de inwoners mobiliseren.
De heer Van der Zweth heeft gezegd dat als dit nu wordt besloten, de zaak rond is. Het is echter nog niet zo ver. Er is sprake van een voorwaardelijke subsidieaanvraag bij het ministerie van VWS. Die moet de subsidie nog verlenen. Ook is er nog het gesprek met de Vueltaorganisatie zelf. Er zijn nog twee stappen te gaan.
Het is de intentie van het college om, als er onverhoopt nog extra kosten worden gemaakt, dat niet ten koste te laten gaan van de activiteiten. Het is wel de variabele kostenpost waarmee men iets kan doen. Veiligheid, de fee en de aanleg van het parcours zijn vaste kosten. Daarop kan het college niet bezuinigen. Het college wil zoveel mogelijk activiteiten en evenementen zien. Dat waren er in 2020 150. Het is de intentie van het college om daar vol voor te gaan.
De CDA-fractie vroeg of kwetsbare ondernemers kunnen worden ontzien. Het overgrote deel van de ondernemers dat aanvankelijk meedeed, doet ook nu weer mee. Die maken zelf de keuze of zij hun bijdrage overeind houden. De meesten hebben zich daar opnieuw aan geconformeerd. Een enkeling is echt in zwaar weer terechtgekomen en heeft gezegd het er moeilijk mee te hebben. Het lijkt hem uit overwegingen van privacy niet opportuun om die te melden. De basis is - dat is eigenlijk vorig jaar al gezegd - dat het overgrote deel van de private partijen opnieuw wil meedoen. Er komen er ook steeds nieuwe bij.
De heer Wijmenga vroeg of de vinger aan de pols kon worden gehouden. Hij heeft dat al willen toezeggen. De gemeente zet in op een evenement mét bezoekers en met activiteiten. Dat maakt het de moeite waard.

De heer **Van Steeg** (CDA) merkt op dat volgens hem in de commissievergadering is gesproken over € 200.000,00 die van ondernemers wordt verwacht. De wethouder zei daar al bijna te zijn. Kan hij daarover iets meer zeggen? Kan de wethouder nog een extra oproep doen aan ondernemers die niet door corona zijn getroffen? De wethouder zei daarop volmondig "ja". Nu zegt hij dat de ondernemers naar hem toe komen. Dat is iets anders. Hoe geeft hij daar invulling aan?

De heer **Verschuure** (wethouder) zegt de heer Versteeg niet helemaal te begrijpen. Hij is als wethouder Economische Zaken bijna permanent met ondernemers in gesprek. Er zijn ondernemers die het heel zwaar hebben. Het is begrijpelijk dat er voor hen minder mogelijkheden zijn. Daarnaast zijn er veel die het wél goed doen, zoals bouwbedrijven. Daar doet de organisatie meer nadrukkelijk een beroep op, maar hij kan geen enkele private partij verplichten om een bijdrage te leveren. Zo werkt het niet. Veel bedrijven dragen Utrecht een warm hart toe en hebben daar graag iets voor over, ook voor de inwoners. Daarom willen ze participeren. Het is goed om te benadrukken dat de publiek-private samenwerking in Utrecht bij de organisatie van de Vuelta uniek is. Dit gebeurt niet op veel plekken. Heel vaak is er wel een private bijdrage, maar heel klein. In Utrecht is dat bijna fiftyfifty. Men kan de ondernemers daar een compliment voor maken.
De Student & Starter-fractie zei te hopen dat de wethouder ook enthousiast blijft voor lokale evenementen. Het mooie van de Vueltastart is juist dat het een overkoepelend internationaal evenement is, maar waar veel lokale initiatieven en evenementen uit voortkomen. Dat is het activatieprogramma waarover wij spraken.
Volgend jaar is Utrecht 900 jaar. Het college probeert de zaken met elkaar te combineren en om synergie te bewerkstelligen. Daarmee zijn ook lokale evenementen gemoeid.

De **voorzitter** deelt mee dat het voorstel in de raadsvergadering verder zal worden besproken.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na hervatting van de vergadering stelt de voorzitter aan de orde:

14. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein.

De heer **Virginia** (GroenLinks) merkt op dat zijn fractie zeer te spreken is over de woningbouw en voorzieningen. Er komen 350-400 betaalbare woningen bij. In het plan wordt op verschillende plekken groen en water toegevoegd. Ook is GroenLinks blij met het eindelijk realiseren van de bevaarbare Leidsche Rijn. Dat biedt kansen voor klimaatadaptatie en voor recreatie. Zijn fractie wil een groene verbinding tussen het Daalsepark en het Lombokpark. Dat houdt ook in dat er minder rijstroken komen in de Daalsetunnel en dat de maximumsnelheid terug wordt gebracht tot 30km/h. De beantwoording op dit punt heeft hierover onvoldoende duidelijkheid gegeven en daarom zal de ChristenUnie hierover, mede namens GroenLinks, een motie indienen.
De keuze tussen een ongelijkvloerse en een gelijkvloerse kruising was heel moeilijk. Voor GroenLinks geven de voordelen voor de fietsstad en de bus de doorslag en daarom kiest zij voor een ongelijkvloerse kruising. De heer Dekkers van GroenLinks maakt hierin een andere keuze. Uit de informatie uit de stukken en de beantwoording door de wethouder in de commissie blijkt dat zowel het spreiden van de fietsers via voldoende alternatieve fietsroutes als de ongelijkvloerse kruising nodig zijn om de toenemende fietsstroom beheersbaar te houden.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt de beschouwing van GroenLinks op de kruising interessant. Wat heeft GroenLinks overtuigd dat die ongelijkvloers moet zijn?

De heer **Virginia** (GroenLinks) meent dat het spreiden noodzakelijk is. De knelpunten zijn niet met het een of het ander op te lossen. Eigenlijk komt het er steeds op neer dat, wil je het fietsfileknelpunt op kunnen lossen, je die ongelijkvloerse kruising nodig hebt. Dat wil niet zeggen dat er geen nadelen aan kleven.
Het is van het grootste belang dat er blijvend wordt ingezet op het verdunnen van het fietsverkeer ten westen van de kruising en rondom de binnenstad. Hoewel er met de ongelijkvloerse kruising minder groen bijkomt dan met de gelijkvloerse, wordt met dit plan het gebied aanmerkelijk groener dan het was. Kan de wethouder toezeggen de voetgangersoversteekbaarheid extra aandacht te geven bij de uitwerking van de plannen? Graag ook een toezegging van de wethouder dat aan de ongelijkvloerse overgang maximaal verticaal en ander groen zal worden toegevoegd. Is de wethouder bereid om daar waar geen groen mogelijk is de onderdoorgang aantrekkelijker te maken met behulp van bijvoorbeeld graffiti of andere kunst? Hij verwijst hierbij naar de in 2015 aangenomen motie van GroenLinks over een tunnelvisie. Tot slot graag een reactie van de wethouder hoe de sociale veiligheid in de tunnel gewaarborgd gaat worden.

De heer **De Pagter** (VVD) is blij dat er in de plannen meer groen komt. De VVD maakt zich zorgen over de financiën voor het hele project. Het project gaat meer dan € 60 miljoen kosten en daar is nog helemaal niet genoeg geld voor. Het is nodig om het project te verkleinen. Daar heeft hij een aantal amendementen en moties voor. Het meest verstrekkende amendement is getiteld “Vliegende start Lombokplein”. De strekking is dat de Graadt van Roggenweg wordt uitgesteld en dat het programma van eisen nu nog niet wordt vastgesteld, maar wordt losgeknipt en op de lange termijn wordt gezet. De Graadt van Roggenweg kost € 14-18 miljoen. Als dat wordt uitgesteld, kan een vliegende start worden gemaakt met het Lombokplein.

De heer **Virginia** (GroenLinks) vindt dat het een samenhangend plan is. Aan de ene kant reageert de VVD enthousiast op het plan, maar aan de andere kant wil ze een cruciaal deel eruit knippen. Hoe valt dit te rijmen?

De heer **De Pagter** (VVD) zegt dat er breed draagvlak is voor het omzetten van het Westplein naar het Lombokplein. De Graadt van Roggenweg ligt daarvoor. Het kan helpen in de verkeersstromen om daar al ingrepen te doen, maar het is niet essentieel. Iedereen wil dat het Lombokplein snel wordt aangelegd en daarom is het belangrijk daarop te focussen en alle energie in te steken.

Hij heeft nog een amendement dat ook met de Graadt van Roggenweg samenhangt. Het voorstel is om de ventweg te laten liggen aan de noordwestzijde van de Graadt van Roggenweg. Er zijn veel parkeerplaatsen daar ongebruikt en in plaats daarvan kan groen worden aangelegd. Ook hier geldt vanwege het financiële tekort dat het verstandig lijkt om zoveel mogelijk infrastructuur te laten liggen.

De heer **Koning** (D66) heeft het voorstel rondom het laten liggen van de ventweg gesteund, maar ziet nu een inconsistentie in de lijn van de VVD. Voorheen wilde de VVD het groener maken, maar nu laat zij die ambitie varen. De ventweg moet blijven liggen ten koste van nieuw groen.

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat een behoorlijk aantal parkeerplaatsen kan worden opgeheven ten gunste van groen. Het is niet zo dat je niet tot vergroening kunt komen als je die ventweg laat liggen.
Hij heeft nog een motie die samenhangt met de financiën, getiteld “Twee vliegen in één klap”. Deze gaat over het financiële tekort en het schreeuwende tekort aan koop- en huurwoningen in de stad. Als je woningen toevoegt aan de bouwblokken kun je mogelijk extra opbrengsten genereren. Deze motie verzoekt het college te onderzoeken of en hoeveel bouwlagen aan de woningblokken kunnen worden toegevoegd.

De heer **Koning** (D66) kan zich vinden in extra woningen, zeker als dat gebeurt op de lagen die al gepland worden, waardoor het niet ten koste gaat van extra groen. Maar er is een zorgvuldig participatieproces doorlopen. Dat zou doorkruist worden met deze motie.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het ook van belang om naar bestaande blokken te kijken. Het idee is niet om bouwblokken te gaan toevoegen. Deze motie verzoekt slechts om het te onderzoeken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de VVD het met hem eens is dat je dan ook de ambitie moet hebben om het woonprogramma, dat al in het plan zit, door te trekken naar wat je extra zou realiseren?

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat het woonprogramma dat nu in het plan zit, berust op de Woonvisie. Het zou het doel van het college moeten zijn om met het gehele plan binnen de Woonvisie te blijven.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat de Woonvisie aanzienlijk minder ambitieus is dan wat hier in dit plan is voorgelegd. Wil de VVD de huidige plannen doortrekken?

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) vraagt of de heer De Pagter heeft nagedacht over welke criteria verbonden zijn aan het onderzoek of en hoe een extra bouwlaag kan? Zit daar ook de aansluiting en het karakter van de hoogte van Lombok bij?

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat dit een onderdeel is van het onderzoek. Hij denkt dat het mogelijk zou zijn om extra bouwlagen toe te voegen, misschien niet op het hele bouwblok, slechts op delen. Er moet worden gekeken hoe het financieel tekort verkleind kan worden. Koopwoningen toevoegen heeft effect op de financiën en er is veel vraag.

De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) zegt dat bij hoogbouw de geluidsoverlast gemiddeld vaak hoger ligt. De visie is om geluidsoverlast te beperken in de stad. Spreekt de heer De Pagter hier expliciet de wens uit dat de geluidsoverlast wel laag blijft?

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat het zal moeten voldoen aan de geluidsnormen.

De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) legt uit dat er een verschil is tussen wettelijke geluidsnormen en de geluidsnormen waar het college naar streeft. Hij vraagt expliciet de VVD vasthoudt aan de geluidsnormen waar het college naar streeft?

De heer **De Pagter** (VVD) veronderstelt dat bij een opdracht aan het college, het college de waarden die het nastreeft meeneemt.

De heer **Virginia** (GroenLinks) zegt dat dit onderzocht is met een participatietraject. Wat ontbreekt er wat nog niet uitgezocht zou zijn en dus alsnog uitgezocht moet worden?

De heer **De Pagter** (VVD) antwoordt dat er uitgezocht moet worden of er meer bouwlagen kunnen worden toegevoegd. De wethouder heeft zich in de commissie afgevraagd of dit extra geld gaat opleveren, maar dat moet dus worden onderzocht.

De heer **Virginia** (GroenLinks) stelt dat dit een traject van jaren is geweest, waarin participatie heeft plaatsgevonden. Nu wordt geïnsinueerd dat dit onzorgvuldig is gedaan.

De heer **De Pagter** (VVD) wil onderzoek naar extra woonlagen, omdat er een financieel tekort is op dit project en omdat er een tekort is aan woningen in de stad. Het is geen waardeoordeel over het onderzoek dat tot nu toe heeft plaatsgevonden.
Hij heeft nog een voorstel over de Graadt van Roggenweg, namelijk de wens dat met de provincie de mogelijkheid en kosten worden verkend van het ombouwen van de trambaan naar een tram- en busbaan om het openbaar vervoer daar goed te kunnen organiseren.
Hij heeft nog een motie voor het behouden van de rijrichting op de Leidseweg. In de nieuwe plannen komt er in dat deel alleen bewonersverkeer.
De VVD gaat het plan beoordelen aan de hand van de amendementen die worden ingediend en al dan niet worden aangenomen en zal dan haar definitieve standpunt bepalen.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat de PVV tegen grootschalig binnenstedelijk bouwen blijft. Het woonprogramma zou aangepast moeten worden. Hij wijst op de uitkomst van het referendum in Houten en vraagt de wethouder naar zijn reactie daarop. Voor dit plan komt een referendum te laat.
Het Westplein moet een belangrijke schakel voor het doorgaand autoverkeer blijven. Een 30km zone past daar niet. Het verbeteren van fietsverbindingen is prima, net als het doortrekken van de Leidsche Rijn. Hij deelt de mening van andere partijen dat de herindeling van de Graadt van Roggenweg beter moet en zal moties daarvoor mede indienen.

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) stelt dat het grootste pijnpunt in dit voorstel de ongelijkvloerse kruising is. Het gaat ten koste van openbare ruimte voor groen, het is duurder, extra asfalt trekt meer fietsers aan, terwijl er alternatieve routes zijn. Ze wil samen met de SP, PvdA en Stadsbelang Utrecht een amendement indienen om de beslispunten zo te wijzigen dat de voorkeursvariant juist gelijkvloers wordt. De PvdD is mede-indiener van een motie over het spreiden van fietsverkeer die nog wordt ingediend.
Zij wil het liefst dat dit hele gebied een 30km zone wordt. Daarom wordt ook daarover een motie mede ingediend.
Dat er in dit voorstel hotelruimte bijkomt is niet oké. Een goede onderbouwing waarom dit een goede uitruil is ontbreekt nog steeds. Kan de wethouder toezeggen dat het college hier in het vervolg kritischer naar kijkt?

De heer **Virginia** (GroenLinks) stelt dat dit binnen de kaders valt van wat de raad heeft vastgesteld qua ruimtelijke ontwikkeling en hotel. Waarom is die afweging niet zorgvuldig gemaakt?

Mevrouw **Sasbrink** (Partij voor de Dieren) vindt dat de raad kritisch moet blijven, omdat er telkens uitzonderingen worden gemaakt op het vastgestelde hotelbeleid.

Er zijn vele goede punten in dit plan te noemen: alle bouwlocaties worden duurzaam en circulair, er wordt gestuurd op horeca die gezond en duurzaam is, er komen binnentuinen die groen en openbaar toegankelijk zijn, er komt een woonprogramma met betaalbare woningen, er komt veel groen bij en er komen maatregelen voor het circulair inrichten van de openbare ruimte. Desondanks wordt het lastig om met het hele plan in te stemmen als het amendement voor de gelijkvloerse kruising het niet gaat halen.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) heeft vier moties voorbereid. Hij hoeft die niet allemaal in te dienen, mits er nog meer toezeggingen komen van de wethouder.
Er staat geen fietsenstalling bij de ambities voor het Jaarbeursplein. Is de wethouder bereid om bij het SPvE voor het Jaarbeursplein gebouw ook alvast te onderzoeken of daar een extra stalling te realiseren is? Dat zou zomaar een motie kunnen schelen.
De ingang naar de Hojel-parkeergarage is de enige autoroute die nog op het Jaarbeursplein resteert. Het college schreef in een brief dat het met de garage-eigenaar wil bespreken of die ontsluiting via het Jaarbeursplein kan vervallen, zodat het Jaarbeursplein autovrij kan worden. De heer Wijmenga heeft daar een motie over liggen, maar hoort graag iets concreter wat de ambitie van de wethouder hierin is.

De heer **Koning** (D66) stelt dat het voor mensen met een handicap wenselijk is dat ze relatief dicht bij het station kunnen komen. Moet het college daarmee rekening houden in de verdere planvorming?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) antwoordt dat het evident is dat het station bereikbaar blijft voor mensen met een handicap en ook voor hulpdiensten.

De heer **Virginia** (GroenLinks) vraagt of de ChristenUnie bereid is om een wat dwingendere motie in de achterzak te houden voor een volgende fase, mocht men niet willen afzien van de ingang op het Jaarbeursplein?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) antwoordt dat het een recht is dat die ondernemer nu heeft en waar de openbare ruimte nu voor ingericht is. Dat kun je niet zomaar weghalen. Dan krijg je eventueel planschadediscussies.
Hij wil voorts een motie indienen om de raad een uitspraak te laten doen over het snelheidsregime in de Daalsetunnel. Wat hem betreft kan het hele gebied van de Sowetobrug tot aan het Daalsepark integraal als 30km zone bestempeld worden.
Is de wethouder bereid om te onderzoeken welke aanpassingen er in het netwerk mogelijk zijn om fietsers eerder te verleiden andere routes te kiezen richting de stad aan de westkant van Utrecht Centraal en daar de raad bij de uitwerking van het voorlopige ontwerp over te informeren? Ook hier geldt: een toezegging voorkomt een motie.
In het raadsvoorstel wordt de onderdoorgang uitgebreid besproken. De ChristenUnie ziet uit naar het amendement van collega-fracties en zal dat waarschijnlijk steunen om te kiezen voor de gelijkvloerse kruising in dit geval. De heer Wijmenga beaamt dat het in zijn geheel een goed stuk is geworden.

De heer **Koning** (D66) vraagt waarom de ChristenUnie aangeeft dat de gelijkvloerse variant meer wenselijk zou zijn, ofschoon zij het belangrijk vindt dat fietsers kunnen doorfietsen. Is de heer Wijmenga van zijn geloof gevallen?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) legt uit dat je moet kiezen wat voor het netwerk als geheel de beste oplossing is. Hij snapt dat voor deze locatie voor een onderdoorgang wordt gekozen, omdat het allerlei problemen op die plek oplost. Maar het focust fietsers ook op deze locatie, want ze kunnen hier sneller doorrijden. Je moet fietsers juist verleiden om via andere routes te gaan om wat meer spreiding in het netwerk te krijgen. Dat mist bij dit voorstel, dat is het probleem.

De heer **Koning** (D66) onderschrijft het perspectief van de alternatieve routes, maar weet ook dat de investeringen en de werkzaamheden die daarvoor nodig zijn niet binnen een paar jaar geregeld zijn. Zou de heer Wijmenga kunnen overwegen om het alle twee te doen, zorgen voor alternatieve routes en voor een robuuste verbinding op deze locatie?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) is ook voorstander van het zoeken naar alternatieve routes, maar je gaat nu investeren in dit punt. De bestaande twee alternatieven worden niet verder gestimuleerd door dit plan. Sterker nog, door de toevoeging van die onderdoorgang worden die routes minder aantrekkelijk.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt hoe de heer Wijmenga erop komt dat het toch een gelijkvloerse kruising moet zijn. Zou het misschien beter zijn om die keuze nu niet te maken en te kijken hoe een en ander zich verhoudt tot elkaar en op een ander moment die keuze te maken?

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) zegt dat je op een gegeven moment een besluit moet nemen. Er moet een voorlopig ontwerp uitgewerkt worden. Als je alle opties maar in de lucht houdt, worden dat langlopende en dure processen. Hij denkt dat het goed is als de raad nu de knoop doorhakt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat Utrecht onbetaalbaar is en dat het om die reden goed is dat er in dit plan wordt gekozen voor een aanzienlijke hoeveelheid sociale huur. Dit is een goede stap, maar gemiddeld ben je er, ook in het Stationsgebied, nog lang niet.
De wethouder heeft in de commissie een aantal toezeggingen gedaan. De PvdA-fractie blijft zorgen houden over de hoeveelheid autoverkeer in het gebied. De Graadt van Roggenweg is een van de meest vervuilde plekken in de stad. Stevigere ingrepen zijn nodig om dit hele gebied meer autovrij te maken. De ChristenUnie dient mede namens de PvdA-fractie een motie in om het hele gebied 30km/h te maken.
Het steekt de PvdA-fractie dat de beperkte ruimte wordt benut voor hotelkamers in plaats van woningen, gezien het schreeuwende tekort aan betaalbare woningen. Zijn vraag aan de wethouder is hoe het kan dat er al besloten is dat de hotelkamers er komen als de rekensom nog helemaal niet is gemaakt. Wordt de wooncrisis wel serieus genomen? Hij vraagt een toezegging van de wethouder om in de toekomst altijd eerst te kijken of er woningen mogelijk zijn boven een hotelfunctie om te kijken of dat financieel uitkomt en dat onderbouwd aan de raad voor te leggen. Hij heeft hier een motie over, mocht de wethouder dit niet kunnen toezeggen.
Over de ongelijkvloerse kruising is de mening van de PvdA-fractie niet veranderd. Hij verwijst hierbij naar de argumenten van de heer Wijmenga. De PvdA-fractie neigt naar steun voor het hele plan, maar ondersteunt het amendement om die ongelijkvloerse kruising eruit te halen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dankt de wethouder voor de toezeggingen gedaan in de commissie. Dit plan zorgt voor een nieuw dynamisch stukje Utrecht met een heuse skyline. Er vinden veel bewegingen plaats in dit dynamische drukke stukje stad. Daarom is het van belang dat er spreiding is van de fietsroutes. De fractie steunt de motie van de heer Wijmenga als deze ingediend wordt, maar wil het allebei, zowel de ongelijkvloerse kruising als de spreiding van de fietsroutes.
Wel is de fractie bezorgd dat het heel erg druk wordt met bewegingen op het water. Er zijn heel veel gebruikers op een klein stukje kanaal, 4,5km. Straks worden de Leidsche Rijn en de Singel doorgetrokken en aan elkaar verbonden. De fractie heeft in 2018 een motie ingediend om met een gedegen plan te komen zodat de veiligheid op het water gewaarborgd zou worden. Wanneer komt dit plan er? Omdat de fractie de veiligheid op het water heel belangrijk vindt, heeft zij een motie opgesteld. Deze motie vraagt nu echt om concrete oplossingen en maatregelen en om de raad hier binnen een jaar over te informeren.

De heer **Koning** (D66) herinnert zich de motie uit 2018 nog goed. Is mevrouw Sturkenboom niet van mening dat die motie gewoon uitgevoerd moet worden in plaats van een nieuwe motie in te dienen? Het duurt nog lang voordat het water terug is. Wanneer moeten die maatregelen ingaan?

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dient precies daarom de motie wel in. Het is makkelijk om te zeggen dat het nog een hele tijd duurt, maar als je dan pas gaat kijken welke maatregelen moeten worden genomen, is het kwaad al geschied. Daarom wil zij nog een keer met een motie een signaal afgeven. De motie uit 2018 bood nog enige ruimte, maar het is een feit dat het steeds drukker wordt. In 2028 zullen meer mensen daar recreëren. Daarom moet er een plan komen met concrete maatregelen, dat ten goede kan komen aan alle veiligheid op het water.

De heer **Virginia** (GroenLinks) vraagt of Student & Starter onderkent dat in 2030 de bewoners graag met maximaal 30km/h door het gebied willen rijden en willen genieten van een groene verbinding tussen het Daalsepark en het Lombokpark.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) is altijd voor een groene stad geweest. 30km/h, ongelijkvloerse kruisingen en meer groen passen daar goed in. Omwille van de tijd heeft zij deze aspecten niet in haar inbreng opgenomen.

De heer **Gaillard** (Stadsbelang Utrecht) deelt de zorgen van de VVD en de PVV over het financiële tekort van dit plan. Het amendement van de heer De Pagter is sympathiek, maar zelfs dan zal er een groot tekort blijven. Hij is het eens met de Partij voor de Dieren dat er kritischer met de hotelstop moet worden omgegaan. Omdat de meerderheid van de raad naar verwachting voor het voorstel zal stemmen, zal Stadsbelang Utrecht enkele amendementen en moties steunen.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt het goed dat het Lombokplein wordt aangepakt. Met een aantal zaken uit het voorstel is de CDA-fractie minder blij. Allereerst de fietskruising. Het is lastig om daarin een goede keuze te maken, gezien de verdere ontwikkeling van de fietsroutes. Moet op dit moment een keuze worden gemaakt? Een tweede punt is dat de Graadt van Roggenweg een soort barrière is tussen het Muntkwartier en het Beurskwartier. Hij kondigt een motie aan om daar een extra oversteek te maken. Het ov dreigt niet op tijd gereed te komen en de wethouder gaat met de provincie in gesprek over mogelijke oplossingen. Het CDA pleit ervoor om eerst te zorgen dat de basis op orde is en dat er inzicht in de kosten is. Ook op dat vlak overweegt het CDA om een motie indienen. Een laatste punt is het parkeren. In het plan staat de mogelijkheid om parkeermogelijkheden te maken onder de woonblokken. Hij vraagt de wethouder om waar dat kan die mogelijkheid te creëren, om mensen te faciliteren en niet af te schrikken. Ook op dat punt overweegt hij een motie.

De heer **Koning** (D66) meent dat ook in dit gebied wordt gewerkt conform de nota Stallen en Parkeren. Wat moet het college nu anders doen?

De heer **Van Steeg** (CDA) meent dat juist voor ouderen de mogelijkheid moet worden gecreëerd om in hun eigen buurt te blijven wonen. Parkeren onder de woonblokken kan daarbij een belangrijk middel zijn. Het is te makkelijk om het parkeren te laten bepalen door diverse bestaande nota's.

De heer **Schipper** (SP) heeft in de commissie aandacht gevraagd voor gelijkvloers tegenover ongelijkvloers, spreiding van het fietsverkeer, inrichting als 30km-weg, de ventweg Graadt van Roggenweg en de rijrichting op de Leidseweg. Andere fracties hebben daarover goede moties en amendementen geschreven, die de SP ondersteunt. De SP was en is geen voorstander van een bevaarbare Leidsche Rijn, omdat dat ten koste gaat van de ruimte voor de voetganger, tot meer drukte leidt op de Leidsche Rijn en de Merwedekanaalzone en omdat het duur is. De motie uit 2005 bepaalde dat dit uitsluitend tijdens de verbouwing van het station mogelijk was. Die tijd is voorbij. Ook is het geld er nog niet. Hoewel er goede zaken in het voorstel staan, zoals groen en het woonzorgconcept, vraagt de SP zich af wanneer een en ander tot uitvoering kan komen. In 2006 was een van zijn eerste werkbezoeken "Trek Lombok door tot aan het spoor". Nu, vijftien jaar later, wordt er nog over gesproken, maar zonder perspectief op financiering.

De heer **Koning** (D66) is tevreden met het voorliggende plan. Het water wordt hersteld, het plein wordt heringericht en het gebied zal een knooppunt blijven, waar water, fietsers, wandelaars, ov en auto's elkaar kruisen, een levendige plek. Ook wordt veel groen en water toegevoegd en komen er

vele honderden woningen. Steeds meer mensen willen zich in de stad verplaatsen van oost naar west, maar de sporen blijven een barrière. Het is nodig dat er fijnmazige verbindingen bij komen. Het vergroten van de Sijpesteijntunnel is waarschijnlijk niet de beste oplossing, maar de oplossing bij de Nicolaas Beetsstraat/Kruisvaartkade is een goed alternatief. D66 wil dat de gemeente doorpakt om die barrière te doorbreken. Er wordt momenteel hard gewerkt aan de plannen voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Ook wordt er gebouwd in Heycop. De nieuwe verbinding moet er dan ook binnen tien jaar zijn. Kan het college aangeven hoe daaraan wordt gewerkt?

De heer **De Pagter** (VVD) wijst erop dat de nieuwe tunnel bij de Nicolaas Beetsstraat € 60 miljoen gaat kosten. Waar wil D66 dat van gaan betalen?

De heer **Koning** (D66) meent dat nog niet inzichtelijk is wat de kosten zullen zijn. Het gaat weliswaar om tientallen miljoenen, maar het is belangrijk dat de tunnel er gaat komen als je zo veel huizen toevoegt in deze gebieden. Voorts heeft D66 een vraag over de omgekeerde rijrichting op de Leidseweg. De motie van de VVD gaat net iets te ver, want die vraagt om dat te heroverwegen. Is het college bereid om na te gaan in hoeverre de inrichting van de Leidseweg verkeersveilig is en of er aanvullende maatregelen nodig zijn bij de rijrichting die het college voorstelt?

De **voorzitter** sluit de eerste termijn af en geeft wethouder Eerenberg het woord.

De heer **Eerenberg** (wethouder) dankt voor de gemaakte complimenten voor dit mooie plan. Met dit plan wordt, na twintig jaar, een belangrijke stap gezet. Raad en college hebben gekozen voor een aanpak waarbij het plan ontwikkeld werd en tegelijkertijd gezocht werd naar geld voor het plan. Hij wil vooral het financiële knelpunt oplossen en niet de strategie van de VVD bewandelen om het plan te versoberen. Hij vindt de suggesties om onderzoeken te doen naar extra woningen onverstandig. De raad heeft juist gekozen voor minder woonblokken en meer groen. Er is uitgebreid geparticipeerd. In eerdere plannen zat een woontoren van 70 meter, die onder de bewoners niet op draagvlak kon rekenen. Ook een extra bouwblok op het Leidse blok zou klachten opleveren over schaduw, terwijl de gemeente die mensen eerder tegemoet is gekomen op dit vlak. Het plan sluit stedenbouwkundig qua bouwhoogte goed aan op Lombok. Hij is het eens met de heer Van der Zweth dat het toevoegen van sociale woningen een financieel probleem oplevert.
Over de tunnel zijn vele argumenten gewisseld in de commissie. Hij is van mening dat fietsers beter gespreid moeten worden door de stad en dat een comfortabele en veilige fietsroute onder het toekomstige Lombokplein moet worden gefaciliteerd. Op alle door GroenLinks gevraagde toezeggingen reageert hij positief: goed kijken wat het betekent voor voetgangers, of het op creatieve manieren groener kan worden gemaakt, in samenspraak met de buurt. Dit soort zaken komt in een volgende ontwerpfase aan de orde.
Een aantal fracties moedigt het college aan om meer werk te maken van alternatieve routes. Die discussie moet ook met wethouder Van Hooijdonk worden gevoerd bij het Mobiliteitsplan, omdat dit ingrepen vraagt op plekken buiten de jurisdictie van dit plan.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vraagt of de wethouder een motie op dat punt ontraadt.

De heer **Eerenberg** (wethouder) reageert dat het college het eens is met het uitgangspunt van meer spreiding, maar denkt dat die discussie ook met wethouder Van Hooijdonk moet worden gevoerd. Op een aantal zaken die buiten het plangebied vallen, is een reactie gevraagd. Er is geopperd om een groter stuk van de Graadt van Roggenweg tot de Daalsetunnel 30km/h te maken. Dat is de stip op de horizon, maar dat vraagt investeringen. Een andere inrichting van de weg is op een aantal plekken complex en in dit plan zitten geen middelen om dat toe te kunnen zeggen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) meent dat het in de motie erom gaat de intentie uit te spreken dat het hele gebied 30km/h wordt vanaf de Sowetobrug, te onderzoeken of de Daalsetunnel 30km/h kan worden en daarover een voorstel te doen. Daar hoort nog geen budget bij. Kan de wethouder dat wel toezeggen?

De heer **Eerenberg** (wethouder) deelt de ambitie, maar ook een onderzoek kost capaciteit en geld. Voorts is gesproken over veiligheid op het water en bij de Muntsluis. Student & Starter heeft met betrekking tot de Merwedekanaalzone bij wethouder Diepeveen een motie ingediend om te zorgen dat alles op een veilige manier wordt ingericht. Wethouder Diepeveen zal daarover een update verstrekken. In het kader van die motie en gezien de inspanningen van wethouder Diepeveen kan de wethouder het gevraagde toezeggen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) vraagt de wethouder de toezegging smart te maken.

De heer **Eerenberg** (wethouder) zegt toe dat het college binnen een jaar een brief stuurt inzake het totale verkeer op het water en de veiligheid. Hopelijk kan wethouder Diepeveen met de Watervisie eerder duidelijkheid bieden.
Met betrekking tot het Jaarbeursplein deelt hij de ambitie van de heer Wijmenga. Wel zullen er taxi's mogen rijden en moet de gemeente in gesprek met de private partij die de parkeergarage exploiteert. Hij zegt toe op dit punt terug te komen bij de eerstvolgende gelegenheid waar over het Jaarbeursplein wordt gesproken.
Het Jaarbeurspleingebouw zou een heel mooie plek zijn voor een fietsenstallingsruimte, maar ook dat kost een investering waar nog geen geld voor is geregeld. De wethouder neemt de opdracht van de raad graag aan en zegt toe daarop terug te komen op het eerstvolgende formele moment waarop over het Jaarbeursplein wordt gesproken.
De VVD-fractie heeft gevraagd om de tram en de bus te combineren. De provincie is daar niet toe bereid, gezien de recente forse investeringen in de tramlijn. Het college kan nogmaals met de provincie in gesprek, maar het antwoord van de provincie zal volgens de wethouder niet wijzigen. Het is dus de vraag hoe effectief een motie zal zijn.

De heer **De Pagter** (VVD) meent dat het college dan met een motie in de hand naar de provincie kan gaan en dat de raadsfracties hun collega's bij de provincie zouden kunnen oplijnen.

De heer **Eerenberg** (wethouder) gaat graag nogmaals het gesprek met de provincie aan, hoewel hij van mening is dat de provincie redelijke argumenten heeft.
In antwoord op de opmerkingen over de ventweg stelt de wethouder dat er twee verschillende regimes zijn. Er is het 50 km/u-regime, zoals bij de Stadsboulevard. Hier is echter gekozen voor 30 km/u en daarbij hoort geen ventweg. Die ruimte is in het plangebied nodig voor groen en andere ontwikkelingen.
Over de rijrichting is in de commissie uitgebreid gesproken. Het is ingewikkeld om de rijrichting om te draaien, omdat je dan bij de Damstraat een andere bocht moet maken. De wethouder zegt toe nog eens scherp te kijken hoe een en ander op een veilige manier kan worden gerealiseerd. Bij het eerstvolgende ontwerp komt hij daarop terug.
Met betrekking tot de oversteekplaatsen op de Graadt van Roggenweg zegt de wethouder de CDA-fractie toe nog eens goed te kijken naar de barrièrewerking van de Graadt van Roggenweg. Ook dat aspect komt terug in de volgende ontwerpfase.

De heer **Van Steeg** (CDA) heeft begrepen dat ook hier de discussie met de provincie een issue is. Wellicht kan een motie de wethouder helpen om die discussie scherper te voeren.

De heer **Eerenberg** (wethouder) meent dat dat afhankelijk is van de keuze die wordt gemaakt. Sommige vormen van oversteekplaatsen vragen stevig overleg met de provincie.

De heer **Virginia** (GroenLinks) geeft de wethouder mee dat oversteekbaarheid belangrijk is voor mensen met een beperking, die immers niet snel de oversteek kunnen maken.

De heer **Eerenberg** (wethouder) zal dit aspect meenemen.
Met de provincie moet ook worden besproken hoe het reistijdverlies in het ov minimaal kan worden gehouden. De wethouder wil dit overleg voeren, maar wil er niet op wachten met de uitvoering. Ook deze toezegging komt terug in de volgende ontwerpfase.

Er is uitgebreid gesproken over hotelkamers versus woningen. De afweging ligt bij de ontwikkelaar en die heeft goede argumenten om geen woningen naast hotelkamers te willen. Natuurlijk neemt het college de wooncrisis serieus en kijkt het waar in de toekomst hotelkamers ten koste gaan van woningen. De hotelondernemer is echter nodig voor de ontwikkeling van dit gebied.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) memoreert dat zijn fractie in de discussie financieel meer inzicht wilde. Er moest veel opgevraagd worden en veel werd niet onderbouwd. Op basis van de karige informatie moet de raad de inschatting maken of een hotel de enige optie is. Is de wethouder het met hem eens dat dit een volgende keer beter moet, zodat de raad beter een keuze kan maken?

De heer **Eerenberg** (wethouder) begrijpt dit standpunt en verwijst naar het proces. De wooncrisis leeft breed in de raad, maar de hoteleigenaar heeft deze voorwaarden gesteld om mee te werken aan het plan.
Over parkeren is in 2017 een motie ingediend, getiteld “Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein? Nee, bedankt”. Die motie is door de raad aangenomen. In de titel zit de beantwoording richting de CDA-fractie.
Over sociale veiligheid in de tunnel is hij het eens met de GroenLinks-fractie. In de volgende ontwerpfases wordt daar meer over bekend.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft gevraagd of de raad in het vierde kwartaal, na het gesprek met de provincie, geïnformeerd kan worden over de kosten en mogelijkheden van het combineren met de trambaan.

De heer **Eerenberg** (wethouder) gaat het gesprek aan en verwacht een uitkomst in het vierde kwartaal te kunnen melden.

De heer **Van Steeg** (CDA) wijst erop dat de CDA-fractie destijds tegen de door de wethouder genoemde motie heeft gestemd. De eerste insteek is niet dat er parkeerplekken bij moeten, maar dat er parkeerfaciliteiten moeten worden gerealiseerd bij en onder de woonblokken. Past dat binnen de uitvoering van die motie?

De heer **Eerenberg** (wethouder) denkt dat een evenwichtige afweging is gemaakt in de bestaande visies over parkeren. In dit gebied zijn de mogelijkheden zeer beperkt, ook met het oog op wandelaars en fietsers. Met de voorzieningen in en buiten het plangebied moet het lukken om aan de normen te voldoen.

De heer **Van Steeg** (CDA) meent dat de door hem voorgestelde parkeermogelijkheden juist meer ruimte bieden aan wandelaars en fietsers. In het plan staat dat ouderen de mogelijkheid moeten hebben om zo veel mogelijk in de eigen wijk te wonen. Dan is het te makkelijk om te verwijzen naar het bestaande parkeerbeleid.

De heer **Eerenberg** (wethouder) denkt dat niet alle mensen die daar gaan wonen op dezelfde manier omgaan met automobiliteit. Er zijn heel veel voorzieningen in de wijk, ook voor ouderen.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) dankt de wethouder voor de toezegging, maar wil die graag scherper zien. Het is belangrijk dat er eerst maatregelen komen en dat dan pas het water breder wordt gemaakt en wordt doorgetrokken.

De heer **Eerenberg** (wethouder) reageert dat de drukte op het water en de gevolgen voor de veiligheid te maken hebben met de specifieke plekken waaraan mevrouw Sturkenboom refereert. Een aantal maatregelen om het veiliger te maken, valt onder wethouder Diepeveen. Hij zegt toe dat in het kader van de veiligheid op het water de onderwerpen Muntsluis, medegebruik en recreëren in de toegezegde brief aan de orde komen. Hopelijk komt de raad bij de behandeling van de Watervisie tot de conclusie dat de toezegging eigenlijk niet meer nodig is. De brief wordt binnen een jaar gestuurd, zodat er nog ruimschoots tijd is om na te gaan wat een en ander betekent voor het wel of niet uitgraven van dit stuk water.

De **voorzitter** deelt mee dat het voorstel in de raadsvergadering verder zal worden besproken.

Daarop sluit de voorzitter, te 12.46 uur, de integrale voorbereidende vergadering.

Lijst van toezeggingen, gedaan in de integrale voorbereidende vergadering van 25 maart 2021.

Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein.

Wethouder Eerenberg

- zal de raad binnen een jaar een brief sturen inzake het totale verkeer op het water en de veiligheid.
- zal terugkomen op de mogelijkheid van een fietsenstallingsruimte in het Jaarbeurspleingebouw bij het eerstvolgende formele moment waarop over het Jaarbeursplein wordt gesproken.
- zal bij het eerstvolgende ontwerp terugkomen op de mogelijkheid van het draaien van de rijrichting.
- zal bij het eerstvolgende ontwerp terugkomen op de oversteekplaatsen op de Graadt van Roggenweg en de barrièrewerking van deze weg.
- zal het gesprek aangaan met de provincie over de mogelijkheden van een gecombineerde tram- en busbaan en zal de raad daar naar verwachting in het vierde kwartaal over kunnen informeren.

INHOUD

1. Opening Pag. 1

2. Vaststelling agenda Pag. 1

11. Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren Pag. 1

12. Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan Pag. 4

13. Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda Pag. 5

14. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel

Gemeente Utrecht

2 0 2 1

STEMAGENDA GEMEENTERAAD UTRECHT

Stemagenda gemeenteraad donderdag 25 maart 2021, 16.00 uur.

De vergadering vindt in verband met de coronamaatregelen niet plaats in de raadszaal, maar digitaal.

Voorzitter: de heer Zwanenberg.

Aan de digitale vergadering nemen deel: de leden Assen, El Abassi, Bakker, Bijsterbosch, De Boer, Bos, Van Corler, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Deldjou Fard, Van Deún, Van Dun, Ferket, Gilissen, Heijne, Van Heuven, Te Hoonte, Işik, Kleinrensink, Koning, De Koning, Van der Marel, Meerding, Oosters, De Pagter, Podt, Saiah, Sasbrink, Schers, Schilderman, Schipper, Schreuder, Van Steeg, Streefland-Driesprong, Sungur, Sturkenboom, Virginia, Vonk, Weistra, Wiegant, Wijmenga, Zwanenberg, Van der Zweth en Zwinkels.

Opening van de vergadering.

De **voorzitter** opent de vergadering en heet alle digitaal aanwezigen welkom. Hij heeft geconstateerd dat alle raadsleden aanwezig zijn.

Hierna wordt een proefstemming gehouden.

Nadat de proefstemming goed is verlopen, wordt overgegaan tot de stemmingen over de raadsvoorstellen, moties en amendementen.

Aan de orde is de stemming over de actuele motie 46 (Standplaatsen ook mogelijk op nieuwe locaties).

De heer **Van der Marel** (VVD) merkt op dat de VVD-fractie tegen de motie zal stemmen. De wethouder was duidelijk in zijn beantwoording: liever geen beleidszaken naar aanleiding van actuele moties. Dit komt uitgebreid aan de orde in het najaar en dan praat de raad er verder over.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) stelt dat ook de CDA-fractie wat ongemak had over deze motie. Ze vindt het prima om even af te wachten wat er komt uit het onderzoek en de toezegging van de wethouder. Tegelijkertijd heeft de CDA-fractie gezien dat de motie alleen enige ruimte biedt om een en ander per locatie wat nader af te wegen en te bekijken. Daar heeft haar fractie wel begrip voor. Daarom zal ze toch voor de motie stemmen.

Hierna wordt digitaal gestemd over de actuele motie 46, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, D66, GroenLinks, PVV, SP, Student & Starter, ChristenUnie, DENK, PvdD en PvdA ervoor hebben gestemd en de leden van de fracties van VVD en Stadsbelang Utrecht ertegen, zodat de motie is aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 13 (Gratis parkeren voor bewoners).

Over amendement 13 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en DENK ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren).

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat zijn fractie altijd tegen het achteraf opknippen van parkeergebieden is geweest. Zijn fractie vond het in dezen ook heel bijzonder dat de gemeente zelf

initiatiefnemer is geweest voor het bij de bewoners op het spel zetten van het eigen beleid. Binnenkort wordt er gesproken over een nieuw parkeerbeleid. Het lijkt hem niet dat men nu nog allerlei andere dingen moet gaan doen. Zijn fractie is tegen het raadsvoorstel.

De heer **Van Heuven** (PvdD) stelt dat er goede participatie is geweest, wat fijn is. De Partij voor de Dieren kan echter niet instemmen met het verkleinen van het betaaldparkerengebied. De discussie hierover laat bovendien zien dat er zo snel mogelijk in de hele stad betaald parkeren ingevoerd moet worden om van dit soort tijdverdrijf over salamistukjes af te zijn. Daarom stemt zijn fractie tegen het raadsvoorstel.

De heer **De Pagter** (VVD) deelt mee dat de VVD tegen dit raadsvoorstel is. Er had gewoon een draagvlakmeting georganiseerd moeten worden in dit gebied. Dat had een jaar geleden al moeten gebeuren. Dat moet eigenlijk nog steeds gebeuren. Zijn oproep zou zijn: organiseer een draagvlakmeting in het hele gebied en ga niet knippen in kleinere gebiedsindelingen.

De heer **Işik** (PvdA) merkt op dat zijn fractie zal instemmen met het raadsvoorstel. Zijn fractie is erg tevreden met de toezegging van de wethouder dat zij ook het zuidelijk gebied zal meenemen bij de draagvlakmeting.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de hele stad gewaterbed wordt met betaaldparkerengebieden. Zijn fractie is daar geen voorstander van zolang het de bewoners raakt. De raad heeft niet ingestemd met zijn amendement om de mensen een gratis parkeervergunning te geven. Daarom kan hij absoluut niet instemmen met het raadsvoorstel.

Hierna wordt digitaal gestemd over het raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, PVV, GroenLinks, D66, ChristenUnie en PvdA ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het raadsvoorstel is aangenomen.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van een stemverklaring over de moties 49 en 50.

De heer **Van Deún** (PVV) merkt op dat de PVV voor gratis parkeervergunningen voor bewoners is. Daarover heeft zijn fractie al eerder een motie ingediend. Maar dat moet dan wel gelden voor alle bewoners van Utrecht en niet alleen voor de bewoners in de omgeving van de winkelstraten. Hij heeft niet de illusie dat motie 50 het wel zal halen, maar omdat zijn fractie gratis parkeren voor de hele stad wil, is deze motie een mooi precedent om met gratis parkeren te beginnen. Dus in dit geval zal hij voor motie 50 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 49 (Maatwerk voor ondernemers).

Over motie 49 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van SP, PVV, CDA, DENK, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen.

Aan de orde is de stemming over motie 50 (Gratis parkeren voor bewoners).

Over motie 50 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht, DENK en PVV ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen.

Aan de orde is de stemming over amendement 14 (Participatie vanzelfsprekend).

Over amendement 14 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat leden van de fracties van CDA, D66, PVV, Student & Starter, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 21 tegen 24 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan.

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat je bij een transitiestrategie verwacht vooral iets te horen over hoe en iets minder over wat. Dit voorstel is vooral nog steeds een opsomming van wat er allemaal moet gebeuren. Bovendien wordt het gebruik van eenvoudige taal met voeten getreden. Zijn fractie kan daarom niet instemmen met het voorstel.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat haar fractie wel degelijk een aantal positieve punten in de transitiestrategie ziet. Tegelijkertijd vindt haar fractie het heel jammer dat haar amendement het niet heeft gehaald. Ze is blij met de steun die ze van enkele partijen heeft gekregen. De CDA-fractie zal zich blijven inzetten voor participatie. De Omgevingswet is geen wet die zonder inspraak en participatie van inwoners kan worden doorgevoerd.
Vanwege de ambtelijk-technische punten in het voorstel kan de CDA-fractie ermee instemmen, maar op de boodschap van participatie zal ze later nog een keer terugkomen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) stelt dat de Omgevingswet helaas landelijk wordt opgelegd. De Partij voor de Dieren is tegen deze wet, maar dat brengt haar in een lastige positie, omdat ze op gemeenteniveau geen keuze heeft. Bij deze transitiestrategie had haar fractie zorg dat de bescherming van de natuur daarmee nog kariger zou worden dan die nu al is. Ambtelijke navraag heeft haar fractie echter gerustgesteld dat het college zorgdraagt voor verbetering van bijvoorbeeld de procedure rond het verlenen van kapvergunningen en dat de waarde van bomen daarin wordt meegenomen. Daarom zal haar fractie voor het voorstel stemmen.

De heer **Işik** (PvdA) sluit zich aan bij de stemverklaring van de CDA-fractie. Daarnaast wil hij een graag een punt van zorg aan de orde stellen: de capaciteit van de ambtelijke ondersteuning. Het takenpakket van de ambtenaren neemt toe. Het kabinet komt met minder middelen naar de gemeenten, terwijl de werkdruk toeneemt. Hij heeft dat aan de orde gesteld. De wethouder zegt: wij kunnen het aan. Hij gelooft de wethouder op zijn blauwe ogen. Daarom zal de PvdA-fractie instemmen met het raadsvoorstel.

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat participatie de grondslag is onder de Omgevingswet. Zijn fractie gaat ervan uit dat dit goed wordt uitgevoerd in Utrecht. Daar is nog extra over gesproken in de commissie en dat is daar ook nog eens bevestigd. Een amendement was wat zijn fractie betreft niet nodig. De VVD-fractie kan instemmen met het raadsvoorstel zoals het is voorgelegd.

Hierna wordt digitaal gestemd over het raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en SP ertegen gestemd hebben en de leden van de overige fracties ervoor, zodat het raadsvoorstel is aangenomen met 42 tegen 3 stemmen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda.

Over het raadsvoorstel wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van VVD, ChristenUnie, Student & Starter, GroenLinks, D66 en CDA ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het raadsvoorstel is aangenomen met 34 tegen 11 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 51 (Geen extra bijdrage naar Vuelta).

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat de D66-fractie de strekking van de motie wel kan volgen. Maar ze wil zich niet zodanig vastpinnen dat er nooit meer één euro extra mag worden uitgegeven, ook gegeven de onzekerheid in deze coronatijd. Dat vindt zijn fractie op dit moment niet slim. Zijn fractie is voor het feestje, maar stemt tegen de motie.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) stelt dat dit voor zijn fractie de laatste keer is dat er extra geld aan de Vuelta wordt uitgegeven. Het zal zeker een mooi evenement worden, maar er zijn financiële problemen voor de stad op komst, dus er zal een keuze gemaakt moeten worden. Daarom zal zijn fractie de motie steunen.

Hierna wordt digitaal gestemd over motie 51, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de

fracties van GroenLinks, PVV, SP, ChristenUnie, DENK, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is aangenomen met 25 tegen 20 stemmen.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van een stemverklaring over de amendementen 15, 16 en 17.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft een stemverklaring bij amendement 17. Hij heeft zich jarenlang ingezet voor het Lombokplein en een bevaarbare Leidsche Rijn. Aanvankelijk was hij voor een autotunnel, maar terecht is hij daarvan afgestapt; die past niet in dit mooie stukje binnenstad en niet bij het autobeleid van de toekomst. Ook een fietstunnel past volgens hem niet in het mooie stukje nieuwe binnenstad en ook niet in het fietsbeleid van de toekomst, waarbij, om de gewenst groei te faciliteren, maximaal moet worden ingezet op spreiden en verdunnen. De overige raadsleden van GroenLinks maken een andere afweging, maar hij steunt het amendement en het raadsvoorstel.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) merkt op dat ook de CDA-fractie voor het amendement van de Partij van de Dieren inzake de gelijkvloerse kruising zal stemmen. Ze is er wat minder van overtuigd dat het college de samenhang van alle fietsverbindingen doorziet. Daarom stemt haar fractie voor amendement 17 en tegen het raadsvoorstel.

Aan de orde is de stemming over amendement 15 (Vliegende start Lombokplein).

Over amendement 15 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat leden van de fracties van PVV, CDA, DENK en VVD ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 11 tegen 34 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 16 (Behouden ventweg Graadt van Roggenweg).

Over amendement 16 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat leden van de fracties van VVD, Stadsbelang Utrecht, DENK, SP en CDA ervoor gestemd hebben en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het amendement is verworpen met 13 tegen 32 stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 17 (Gelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en stadsstraat als voorkeursvariant).

Over amendement 17 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht, PvdA, PvdD, ChristenUnie, SP en CDA, alsmede de heer Dekkers ervoor gestemd hebben en overige leden ertegen, zodat het amendement is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vindt dat er sprake is van een mooi stedenbouwkundig plan, maar het geheel is dusdanig verweven met een te dure tunnel, die met extra asfalt zorgt voor extra druk en ten koste gaat van 400 meter groen. Dit maakt dat haar fractie tegen deze versie van het voorstel stemt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat zijn fractie bezwaren had rondom het proces om te kiezen voor hotelkamers, die Utrecht helemaal niet nodig heeft, anders dan woningen. Zijn fractie kiest ook voor de gelijkvloerse kruising. Het plan bevat echter ook veel betaalbare woningen op een plek waar dat hard nodig is. En het hele gebied wordt een 30 km/u-gebied, wat zijn fractie graag wil. Daarom steunt de PvdA-fractie het voorstel.

De heer **Schipper** (SP) merkt op dat voor zijn fractie het dubbeltje net de andere kant op valt. Zijn fractie was voor de gelijkvloerse kruising, maar nu wordt toch gekozen voor een tunnel. Ook gelet op de onzekere financiële onderbouwing heeft zijn fractie er onvoldoende vertrouwen in dat het, zeker op korte termijn, gaat lukken. De SP-fractie stemt dus tegen het raadsvoorstel.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) stelt dat je als gemeente echt verkeerd bezig bent als je voor

tientallen miljoenen nat gaat op een simpele ontwikkeling. Dit gaat uiteindelijk ten koste van andere uitgaven die zeer noodzakelijk zijn in de stad. Zijn fractie kan dus absoluut niet instemmen met deze put waar het geld ingegooid wordt. Ze stemt dus tegen het raadsvoorstel.

De heer **Wijmenga** (ChristenUnie) vindt dat er sprake is van een mooi plan. Het is jammer dat amendement 17 het niet gehaald heeft. De ChristenUnie-fractie zal toch instemmen met het raadsvoorstel, waarbij ze verzoekt om de aantekening dat ze geacht wenst te worden tegen het tweede beslispunt van het voorstel te hebben gestemd.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat de VVD-fractie, dat ondanks het feit dat de amendementen 15 en 16 zojuist zijn verworpen, toch instemt met het voorstel, omdat met name het Lombokplein deze upgrade echt verdient. De VVD-fractie zal het college nauwgezet volgen op het punt van de financiën. Ze zal goed controleren of het college met een goede financiële onderbouwing komt bij het voorlopig ontwerp.

Hierna wordt digitaal gestemd over het raadsvoorstel, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, GroenLinks, D66, PvdA, ChristenUnie en VVD ervoor stemmen en de leden van de overige fracties ertegen, zodat het raadsvoorstel is aangenomen met 35 tegen 10 stemmen, met inachtneming van de door de heer Wijmenga afgelegde stemverklaring.

De **voorzitter** geeft hierna gelegenheid voor het afleggen van een stemverklaring over de moties 52 tot en met 60.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft een stemverklaring over motie 57. Zijn fractie is voor meer betrokkenheid van de raad, maar dat betekent niet dat ze tegen meer hotelkamers is. Het moet wat de VVD-fractie betreft ook alleen gaan om nieuwe hotelinitiatieven. De VVD-fractie kan de motie wel steunen.

De heer **Koning** (D66) merkt op de wethouder het een en ander heeft toegezegd over motie 58. Dat maakt de motie wat zijn fractie betreft wat overbodig. Daarbij ziet zijn fractie dat het niet gemakkelijk en ook niet heel logisch zou zijn om tussen de Koningsbergerstraat en het Jaarbeursplein nog een extra oversteek toe te voegen. Daarom zal de D66-fractie tegen de motie stemmen. Uiteraard is zijn fractie wel benieuwd naar de uitkomst van wat de wethouder heeft toegezegd.

Mevrouw **Sturkenboom** (Student & Starter) heeft een stemverklaring over motie 57. Hoewel haar fractie wel het doel van de motie onderschrijft, moet er toch een goede afweging gemaakt worden tussen de keuze voor woningen of voor hotelkamers. Haar fractie maakt op dit punt een andere keuze en zal tegen motie 57 stemmen.

De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat in motie 52 wordt gevraagd de boel te optimaliseren en te bekijken of er woonlagen kunnen worden toegevoegd. Dat vindt zijn fractie in dezen een verstandige keuze. Wel wil hij daarbij opmerken dat de geluidshinder, de geluidscontouren e.d. goed in de gaten gehouden moeten worden, want er is al zo veel geluidsoverlast waar de raad genoegen mee neemt. Dat moet hier voorkomen worden.
Zijn fractie kan instemmen met motie 57. Eigenlijk is ze helemaal geen voorstander van het toevoegen van meer hotelkamers, maar in dezen kan het niet anders. Zijn fractie onderschrijft waar de motie toe oproept.

Aan de orde is de stemming over motie 52 (Twee vliegen in één klap).

Over motie 52 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van VVD en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 7 tegen 38 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 53 (Behouden rijrichting Leidseweg).

Over motie 53 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van SP, PVV, CDA, DENK, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de

overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 14 tegen 31 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 54 (30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel).

Over motie 54 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, SP, GroenLinks, D66, ChristenUnie, PvdD, PvdA en Stadsbelang Utrecht ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is aangenomen met 34 tegen 11 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 55 (Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde).

Over motie 55 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat het lid van de fractie van PVV ertegen heeft gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat de motie is aangenomen met 44 stemmen tegen 1 stem.

Aan de orde is de stemming over motie 56 (Veiligheid bij de Muntbrug).

Over motie 56 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PVV en DENK ertegen hebben gestemd en de leden van de overige fracties ervoor, zodat de motie is aangenomen met 42 tegen 3 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 57 (Woningen boven hotelkamers).

Over motie 57 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, DENK, PvdD, PvdA, Stadsbelang Utrecht en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 16 tegen 29 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 58 (Extra oversteek Graadt van Roggenweg).

Over motie 58 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, GroenLinks, SP, Student & Starter, ChristenUnie, PvdD, PvdA en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is aangenomen met 31 tegen 14 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 59 (Eerst ov op orde).

Over motie 59 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, PVV, SP, Student & Starter, DENK en VVD ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 15 tegen 30 stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 60 (Parkeren woonblokken).

Over motie 60 wordt digitaal gestemd, waarna de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van DENK, Stadsbelang Utrecht, VVD, PVV en CDA ervoor hebben gestemd en de leden van de overige fracties ertegen, zodat de motie is verworpen met 12 tegen 33 stemmen.

De **voorzitter** dankt de raadsleden voor hun medewerking en wenst iedereen een fijne avond.

De voorzitter sluit daarop, te 16.56 uur, de vergadering.

Gemeente Utrecht

INHOUD

Opening	Pag. 1
Stemming over het raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren	Pag. 2
Stemming over het raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan	Pag. 3
Stemming over het raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda	Pag. 4
Stemming over het raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein.	Pag. 5

Gemeente Utrecht

2021

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur – 1 april 2021

Vragenuur, gehouden op donderdag 25 maart 2021 te 18.30 uur.

Het vragenuur vindt in verband met de coronamaatregelen niet plaats in de raadzaal, maar digitaal.

Voorzitter: mevrouw Podt.

Aanwezig zijn de leden: Assen, Bos, Van Dalen, Dekker-Abdulaziz, Dekkers, Te Hoonte, Kleinrensink, Sasbrink, Schilderman, Vonk, Van der Zweth en Zwinkels.

Namens het college zijn aanwezig: burgemeester Dijksma en de wethouders Diepeveen, Van Hooijdonk, Verschuure, Van Ooijen en Voortman.

Voorts is aanwezig de fractiemedewerker: Van Ophem.

Griffier: de heer Lith.

Opening van het vragenuur.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Goedemiddag. Welkom bij het vragenuur. We hebben vanmiddag negen sets met mondelinge vragen.

1. Vragen van mevrouw Assen inzake "Abri's met afbeelding foetus van abortusinformatie.nl".

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Ik kort de inleiding in en focus me op de vragen. Die gaan over de abri's waarin afbeeldingen van foetussen waren opgehangen. Ze wekken onze afschuw, maar dat is geen reden om politiek te handelen. Dat is wel het feit dat op deze abri's wordt verwezen naar een website die objectiviteit uitstraalt, maar allerminst objectieve informatie deelt. Daarom wil de PvdA-fractie weten of en, zo ja, wat hiertegen te doen is, temeer daar in de Tweede Kamer recent twee moties zijn aangenomen die relevant zijn, de een met de strekking dat reclame-uitingen die onjuistheden bevatten moeten worden tegengegaan en de ander dat organisaties in hun uitingen open moeten zijn over hun achterliggende missie en deze duidelijk moeten communiceren.

Daarom stellen wij de volgende vragen:

1. Heeft de wethouder kennisgenomen van de reclame-uitingen op abri's die in gemeentelijk eigendom zijn en beheerd worden door JCDecaux?
2. Van het Humanistisch Verbond hebben wij begrepen dat zij klachten hebben ontvangen van personen bij wie de abri's raken aan nare herinneringen en trauma's. Zijn er bij de gemeente ook klachten en meldingen binnengekomen over deze abri-campagne? Zo ja, hoeveel?
3. Is er gemeentelijk beleid over de reclame-uitingen in abri's die in gemeentelijk eigendom zijn en zo ja, wat is dit beleid?
4. Is het gegeven dat verwezen wordt naar abortusinformatie.nl waarop desinformatie staat over abortus aanleiding om campagne-uitingen tegen te houden?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! In antwoord op de vragen van mevrouw Assen kan ik zeggen dat de poster op vijf plekken in de stad in reclamevitrines en abri's heeft gehangen. Overigens moet ik erbij zeggen dat JCDecaux deze sinds medio 2018 niet meer beheert, maar dat we als beheerder van deze objecten LBL hebben.

Het antwoord op vraag 2. We hebben twee klachten ontvangen over de betreffende posters. Met beide melders is direct via de e-mail en de telefoon contact opgenomen.

Het antwoord op vraag 3. De gemeentelijke reclameverordening en de reclamerichtlijnen zijn vastgelegd in de welstandsnota. Die gaat over verschijningsvormen maar niet over de inhoud van de reclame-uitingen. In de overeenkomst met de beheerder, LBL, staat dat de reclame-uitingen niet storend en/of aanstootgevend en niet in strijd met de goede zeden en openbare orde mogen zijn. Daarvoor moet de reclame voldoen aan de richtlijnen van de Reclame Code Commissie.

Het antwoord op vraag 4 luidt dat de gemeente na het ontvangen van de klachten contact heeft opgenomen met de exploitant om hem daarin mee te nemen en te vertellen wat de aard van de klachten is. Naar aanleiding van dat contact heeft de exploitant de posters verwijderd. Ze zijn dus uit het straatbeeld van Utrecht verdwenen. Ze zijn ongeveer een week te zien geweest. De posters zijn verwijderd door de exploitant vanwege medeleven met het zeer persoonlijke verhaal van een van de melders.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Ik ben heel blij dat LBL dit heeft gedaan uit compassie, zo beluister ik. Maar zit wat in de overeenkomst staat die de wethouder voorlas voldoende aanleiding om te voorkomen dat dit nog een keer gebeurt?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Gezien de aard van de klacht en het contact dat wij hebben gehad met de exploitant zal deze precieze uiting niet meer voorkomen; dat lijkt mij duidelijk. Natuurlijk zijn de criteria goede zeden, openbare orde, aanstootgevend et cetera niet met een schaartje te knippen; dat zal mevrouw Assen ook begrijpen. Ik vind dat de exploitant in dit geval op een adequate manier heeft gereageerd en dat geeft mij vertrouwen voor de toekomst.

De **VOORZITTER**: Ik krijg een appje van mevrouw Zwinkels dat zij moeite heeft met het vinden van de link van het vragenuur. Ik hoop dat de griffier kan helpen. We behandelen daarom eerst de derde set vragen en kijken daarna of mevrouw Zwinkels de weg gevonden heeft.

3. Vragen van mevrouw Assen (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en de heer Gilissen (VVD) inzake "Wordt Speelplaats de Kameleon in Pijlsweerd nu toch weer aan het lijntje gehouden?".

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Opnieuw kort ik de inleiding in.

De speelplaats Kameleon in Pijlsweerd heeft een lange aanloop. We hebben veel gedaan om de speelplaats op te knappen en lopen ertegenaan dat de speelplaats officieel geen speeltuin is. Maar we hadden in december een doorbraak met een overgenomen motie die ertoe moest leiden dat er met een projectleider toch een plan ontwikkeld zou worden om de speelplaats en het gebied daaromheen op te knappen. We waren blij, en de bewoners ook, met de overgenomen motie die opdroeg tot een gezamenlijke ontwikkeling van het plan van aanpak voor de speelplaats en het omliggende gebied in het eerste kwartaal van 2021, maar het is nu eind maart en dit plan is er nog steeds niet, want de aangestelde projectleider zegt daartoe geen ruimte te zien, omdat er onvoldoende budget is. Bewoners hebben daarom weer bij ons aan de bel getrokken, want opnieuw lijken zij niet verder te komen, ondanks dat er nu een projectleider is. De fracties van PvdA, CDA en VVD hebben daarom de volgende vragen:

1. Hoe kan het dat er nog geen plan voor het gebied ligt, door bewoners en gemeente samen opgesteld, terwijl dit volgens de aangenomen motie in het eerste kwartaal zou gebeuren?
2. Er liggen al drie uitgewerkte scenario's. In hoeverre worden die gebruikt?
3. Wat is de wethouder van plan te doen om te zorgen dat dit plan er alsnog zo snel mogelijk ligt en de motie wordt uitgevoerd?
4. Als er nu een plan gereed was geweest, had er bij de voorjaarsnota gekeken kunnen worden hoe dat plan financieel uitgevoerd zou kunnen worden. Hoe zorgt de wethouder er nu voor dat het alsnog mogelijk wordt op korte termijn te komen tot een plan en financiering?
   Wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?
5. Rond de Kameleon is een aantal heel betrokken bewoners actief. Bewoners die je als gemeente wilt koesteren, maar ze dreigen uit frustratie af te haken. Wil de wethouder de vrijwilligers rondom de Speelplaats de Kameleon vragen naar hun ervaringen met participatie om daar lessen uit te trekken voor de stad?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Dat dit op bordjes van zo veel wethouders ligt, geeft misschien het probleem al aan. Maar als wijkwethouder heb ik me hiervoor verantwoordelijk gemaakt – en daar sta ik nog steeds voor – om te zorgen dat we hier naar een oplossing toegaan.

Om gelijk een antwoord te geven op de eerste vraag. De personele capaciteit bij Ruimte is op dit moment erg kritisch. Er zijn niet zoveel mensen beschikbaar om dit project op te kunnen pakken. Dat heeft ertoe geleid dat het lang heeft geduurd voordat er een projectleider was. Die is er nu. Daarnaast is er op dit moment slechts beperkt budget beschikbaar. Er is budget voor kleine ingrepen, maar zoals uw raad wellicht heeft gehoord, wil het bestuur heel graag een totaalplan, zodat het in een keer goed gaat. Dat past niet in het beschikbare budget. In de komende voorjaarnota zal een budget worden aangevraagd voor een integraal plan. Uw raad neemt daarover natuurlijk uiteindelijk het besluit. Mocht uw raad in het kader van de voorjaarnota ruimte zien om die investering toe te kennen, kan het plan ingezet en uitgevoerd worden.

De drie scenario's bestaan uit schetsen. Die kunnen zeker worden gebruikt om tot een haalbaar en gedragen plan te komen, maar ze zijn nog niet helemaal uitgewerkt. Er moet bijvoorbeeld nog naar de ondergrond worden gekeken, de kabels, leidingen, afwatering en materiaalgebruik en naar de kosten ervan.

Zodra uw raad in het kader van de voorjaarsnota duidelijkheid geeft of de investeringswens van de Kameleon gehonoreerd kan worden, zullen we natuurlijk zo snel mogelijk starten met het herinrichtingsplan van de plek, inclusief de speeltuin en de directe omgeving.

Ik ben vast voornemens om weer langs te gaan als de coronamaatregelen dit toelaten. Het college werkt namelijk ook zo veel mogelijk thuis. Ik zal dan zeker vragen naar de ervaringen van de bewoners. Daarnaast, de daadwerkelijke participatie rondom het plan zal natuurlijk nog moeten plaatsvinden als het herinrichtingsplan wordt opgesteld. We weten daar dus meer van als de voorjaarsnota is behandeld.

Mevrouw **SCHILDERMAN** (D66): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor de beantwoording. Ik heb nog een vraag over de mogelijke investering. In hoeverre is daarbij rekening gehouden met de wensen van de betrokkenen? Kunnen die ingewilligd worden, of is die ruimte er niet?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Nu gaat het van: drie stappen snel thuis. De voorjaarsnota is nog niet vastgesteld. Het college haalt op dit moment de voorstellen, investeringswensen, knelpunten en noem maar op uit de organisatie op. Laat ik er niet op vooruitlopen hoe die investering er precies uitziet. Het college is bezig met de voorbereiding en ik weet even de datum niet uit mijn hoofd, maar die zal naar uw raad komen en dan zal de voorjaarnota gepresenteerd worden. Het is uiteindelijk aan uw raad om daarvoor een budget beschikbaar te stellen, waarbij we er bij een investeringswens rekening mee houden dat die in een budget past dat enigszins hout snijdt.

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Voorzitter! De wethouder heeft de personele capaciteit als belangrijk probleem genoemd. Zijn er binnenkort in de wijk nog andere plannen of ontwikkelingen waarbij de initiatiefnemers mogelijk kunnen aanhaken?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Die zie ik niet. Dit is een specifiek gebied met een specifiek plan. We zullen een specifiek projectteam moeten samenstellen. De mogelijkheid om aan te haken bij een ander initiatief ken ik zo niet.

Mevrouw **ASSEN** (PvdA): Voorzitter! Er was een budget om een plan te ontwikkelen en nu is er nog geen plan. Hoe kunnen we bij de voorjaarsnota dan een budget toekennen?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! We hebben een idee van wat er ongeveer nodig zou kunnen zijn voor een integraal plan. Dat heeft te maken met de openbare ruimte, met spelen, met een huisje. Uiteindelijk zal er een plan moeten worden gemaakt, en budget en capaciteit moeten zijn vanuit verschillende betrokken afdelingen. Ruimte heeft een projectleider beschikbaar gesteld, maar bij andere afdelingen zijn we ook afhankelijk van de capaciteit. Die was tot nu toe nog niet beschikbaar. Als dat plan er is, gaan wij ervan uit dat dat voldoende zal zijn om het naar ordegrootte te kunnen uitvoeren.

2. Vragen van mevrouw Zwinkels (CDA) inzake "NK-tegelwippen".

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Afgelopen dinsdag, op 30 maart, is het NK-tegelwippen van start gegaan. Uiteraard doen we als Utrechters ook mee. En we gaan voor de winst! De gemeente kan

inwoners natuurlijk ook helpen. Inwoners uit Leidsche Rijn lieten ons weten dat zij begonnen zijn met het opknappen van hun tuin. Vaak houdt dit in dat zij enthousiast de tegels eruit halen, en hun tuin vergroenen. Dat is natuurlijk hartstikke mooi en past in onze vergroeningsambities en het thema klimaatadaptatie.

De bewoners vragen zich af of zij de tegels als grofvuil mogen laten ophalen door de gemeente. Zij hebben te horen gekregen dat dit niet mogelijk is. Dat vinden we jammer, want nu komt de overwinning in gevaar! En los daarvan, wij weten dat andere gemeenten ook - vaak als onderdeel van hun subsidieregelingen - de service aanbieden om tegels op te halen en circulair te verwerken. Ik heb drie vragen:

1. Deelt het college het enthousiasme om het NK-tegelwippen te gaan winnen?
2. Is het college bereid om voortaan de mogelijkheid te bieden om tegels (op afspraak) als grofvuil te laten ophalen door de gemeente?
3. Zo ja, wil het college hier op korte termijn werk van maken en hierover communiceren?

De heer DIEPEVEEN (wethouder): Voorzitter! Ik heb afgelopen vrijdag de eerste tegels mogen wippen. Dat was nog voor de competitie begon op het Malieblad, wat trouwens prachtig gaat worden, want daar halen we heel veel steen weg en brengen we heel veel groen aan. Daar gaan we allemaal veel plezier aan beleven. Ik deel het enthousiasme van mevrouw Zwinkels, overigens ook haar "competitiedrift". We hebben Den Haag uitgedaagd.

Het antwoord op vraag 2. Ik heb begrepen dat bewoners via de live chat van de gemeente te horen hebben gekregen dat het ophalen van tegels niet mogelijk is. Dat klopt simpelweg niet, er is een fout gemaakt. In het kader van de Waterproof 030 bewustwordingscampagne halen we wel degelijk tegels op bij particulieren als ze hun tuin willen vergroenen. Bewoners moeten hiervoor een aanvraag indienen via de website van de gemeente. Om ervoor te zorgen dat bewoners bij vragen de volgende keer wel de goede informatie krijgen over deze mogelijkheid, hebben we dit nog eens extra onder de aandacht gebracht bij ons Klant Contact Centrum.

Het antwoord op vraag 3 is dat vanuit Waterproof 030, de Duurzame Week en het NK Tegelwippen hierover wordt gecommuniceerd. We hebben een aantal tegelwippartners in de stad. Die krijgen elke maand een gereedschapskistje voor de communicatie en in dat gereedschapskistje is de tegelophaalservice een belangrijk onderdeel. Via de communicatiekanalen van de gemeente en al die partners wordt deze regeling verder verspreid. De aangesloten partners bij het tegelwippen in Utrecht zijn in ieder geval HDSR, het waterschap dus, Mitros Portaal, Utrecht Natuurlijk, Natuur en Milieu Federatie, Guerrilla Gardeners, 52 weken duurzaam en De Jonge Honden. We doen het dus samen met heel veel partijen en hopelijk met heel veel inwoners. Hopelijk gaan we met de stad een geweldige vergroening bereiken.

Mevrouw **SASBRINK** (PvdD): Voorzitter! Fijn om te horen dat het gereedschapskistje voor communicatie er is, want die tegelophaalservice was inderdaad op de website moeilijk te vinden. De actie lijkt vooral gericht te zijn op particulieren. Kan er iets meer gedaan worden om bijvoorbeeld ook schoolpleinen en buurtpleinen hierbij te betrekken?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Dat is exact de bedoeling. Het is niet voor niets dat ik net het Malieblad noemde. Vanuit de gemeente willen wij natuurlijk het goede voorbeeld geven in de openbare ruimte. Maar ook schoolpleinen en dergelijke nemen we mee in de communicatie.

Mevrouw **ZWINKELS** (CDA): Voorzitter! Dank aan de wethouder voor de antwoorden en fijn dat we het misverstand hebben kunnen wegnemen. We kijken met veel belangstelling naar de uitslag, of we kunnen winnen van Den Haag.

4. Vragen van mevrouw Podt (D66), mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) en de heer Van der Zweth (PvdA) inzake "ruim 10.000 ontvangers bijstand de dupe van fout bij gemeenten".

Mevrouw **DEKKER-ABDULAZIZ** (D66): Voorzitter! In een artikel van de NOS wordt het volgende gesteld: "Door een fout bij ruim 200 gemeenten is er bij bijstandontvangers met schulden beslag gelegd op meer geld dan wettelijk mag. Het zou gaan om tientallen euro's per maand..."

Het gaat om een foute verrekening van vakantietoeslag en de beslagvrije voet, waardoor mensen onder de streep te weinig geld overhouden. Ook wordt er gezegd: "De organisaties noemen

de urgentie van dit probleem "zeer hoog" en schrijven dat "een kwetsbare groep" hierdoor verder in de financiële problemen kan komen." Verderop in het artikel wordt nog aangegeven "dat in het document van de Beroepsorganisatie van gerechtsdeurwaarders (KBvG) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) staat dat het probleem mogelijk nog groter is dan nu bekend."

De fracties van D66, GroenLinks en de PvdA zijn erg geschrokken van dit bericht. Dat brengt ons tot de volgende vragen:

1. Zijn er aanwijzingen dat bovenstaand probleem ook aan de orde is in de gemeente Utrecht?
2. Indien dit ook in de gemeente Utrecht heeft kunnen gebeuren, wat is de omvang? Hoeveel mensen zijn er geraakt?
3. Wat kan er gedaan worden voor de gedupeerden, om te zorgen dat zij niet de dupe worden van deze fout? Geld dat reeds is betaald aan schuldeisers lijkt volgens het artikel niet teruggevraagd te (kunnen) worden door de deurwaarders.
4. Mocht bovengenoemd probleem niet spelen binnen de gemeente Utrecht, hebben we onze zaken dan zo op orde dat een soortgelijk probleem zich niet in de toekomst alsnog kan voordoen?
5. Eerder heeft het college aangegeven dat het 'incidenteel voorkomt dat onterecht bijstand wordt teruggevorderd als gevolg van het niet goed toepassen van de beslagvrije voet'. Welke waarborgen zijn er nu om te voorkomen dat dit gebeurt? Welke extra mogelijkheden ziet het college?

Mevrouw VOORTMAN (wethouder): Voorzitter! Mevrouw Dekker heeft namens haar fractie en de fracties van GroenLinks en de PvdA gevraagd of er aanwijzingen zijn dat het genoemde probleem ook aan de orde is in de gemeente Utrecht. Ja, dat probleem is ook aan de orde in de gemeente Utrecht. Het gaat niet om een fout van de gemeente, maar een weeffout in het nieuwe systeem waarmee beslagleggers, zoals deurwaarders, vanaf januari de beslagvrije voet vaststellen wanneer ze beslag leggen op de bijstandsuitkering van een cliënt. De VNG heeft hierover gisteren een nieuwsbericht gepubliceerd.

De tweede vraag gaat over de omvang van het probleem en hoeveel mensen er zijn geraakt. Er zijn in Utrecht ruim 200 beslagleggingen op bijstandsuitkeringen op deze nieuwe wijze vastgesteld en in ongeveer twintig gevallen is er meer beslag gelegd dan de 5% van de bijstandsnorm die is toegestaan. Dat is het aantal mensen dat is geraakt en elke persoon is er natuurlijk één te veel.

Wat kan er gedaan worden voor de gedupeerden, vraagt mevrouw Dekker, om ervoor te zorgen dat zij niet de dupe worden? Wij hebben in Utrecht in een vroeg stadium geconstateerd dat door beslagleggers een te lage beslagvrije voet werd doorgegeven. Ondanks dat wij als gemeente wettelijk verplicht zijn ons te houden aan de door de beslaglegger gemaakte berekening, hebben we de verantwoordelijkheid genomen om de deurwaarder niet meer dan 5% te betalen. Alle nieuwe beslagleggingen worden hierop gecontroleerd en bij de mensen waar te veel beslag is gelegd door de deurwaarders, zullen wij dit handmatig herstellen voor de volgende betaling van de uitkering. Door de VNG en de beroepsgroep van deurwaarders zijn hierover instructies gemaakt en ook afspraken over het terugstorten van te veel ingehouden inkomen. De deurwaarders kunnen dat alleen doen als de gelden nog op een derdengeldrekening staat. Als de deurwaarder de gelden al heeft doorbetaald aan zijn opdrachtgever, proberen we tot andere oplossingen te komen, bijvoorbeeld een extra verlaging van het beslag in de komende maanden.

De volgend vraag is of we onze zaken zo op orde hebben dat een soortgelijk probleem zich in de toekomst niet meer kan voordoen. Een soortgelijk probleem kan zich in principe niet meer voordoen, omdat de problemen nu bekend zijn en er ook een duidelijke instructie ligt bij zowel gemeenten als deurwaarders.

Het antwoord op de laatste vraag. Het niet goed toepassen van de beslagvrije voet door een deurwaarder heeft niets te maken met het wel of niet terugvorderen van bijstand door de gemeente. Zoals hiervoor aangegeven, wordt bij alle nieuwe beslagleggingen gecontroleerd of er niet meer dan 5% van de bijstandsnorm wordt afgedragen. Als dit wel het geval is, wordt dit handmatig gecorrigeerd. Daarnaast is de VNG met het Ministerie van Sociale Zaken bezig om het systeem van beslag bij bijstandsuitkeringen verder te vereenvoudigen. Als de gemeente zelf een vordering heeft op een cliënt, wordt altijd maximaal 5% in acht genomen. Dat heet dan geen beslag, maar een verrekening.

De heer **VAN DER ZWETH** (PvdA): Voorzitter! Dank voor de antwoorden van de wethouder. Vanochtend hebben we gesproken over die laatste vraag. Wij kennen een voorbeeld waar er meer is gevorderd bij die persoon dan die 5%. Welke controlemechanismes, bijvoorbeeld het vier-ogen-principe, heeft de gemeente om dat zo veel mogelijk te voorkomen?

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Ik wil graag kijken naar de individuele casus waar de heer Van der Zweth het over heeft om het probleem zelf op te lossen. Maar ik wil ook kijken hoe het heeft kunnen ontstaan. De waarborg die we hebben, is dat we goed kijken en maximaal 5% van de bijstandsnorm in acht nemen. Dat doen we. Iets anders kan ik er niet van maken.

Mevrouw **KLEINRENSINK** (GroenLinks): Voorzitter! Fijn om te horen dat het op deze manier zal worden hersteld. Ik vroeg me af of deze twintig mensen nog gebeld worden om te horen of ze verder in de problemen zijn gekomen, omdat er te veel is teruggevorderd. Ik kan me voorstellen dat sommige mensen daardoor verder in financiële problemen zijn gekomen.

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Het gaat gelukkig om een klein aantal mensen. Ik zeg toe dat we die check gaan doen. Ik verwacht het niet, maar je weet het nooit en we moeten het gewoon zeker weten.

Mevrouw **DEKKER-ABDULAZIZ** (D66): Voorzitter! Dank. Ik begrijp dat er door de gemeente geen fouten zijn gemaakt. Maar in het artikel staat dat de gemeenten dit hadden kunnen zien, als ze goed hadden gekeken. Hoe zorgen we ervoor dat soortgelijke fouten niet nogmaals worden gemaakt als iemand anders deze fout maakt?

Mevrouw **VOORTMAN** (wethouder): Voorzitter! Het is door de oplettendheid van gemeenten naar voren gekomen dat er bij het gebruik van de rekentool een te lage beslagvrije voet is berekend. Daarom hebben we hiertegen geprotesteerd en daarom is het gelukkig maar in een heel beperkt aantal gevallen toch niet goed gegaan. Ik heb de vraag beantwoord hoe we dit bij volgende situaties zullen voorkomen. De problemen zijn nu bekend en er ligt een duidelijke instructie bij zowel gemeenten als deurwaarders.

5. Vragen van de heer Virginia (GroenLinks), mevrouw Schilderman (D66), mevrouw Sasbrink (PvdD) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake "Moestuinen Rijndijk".

De heer **VIRGINIA** (GroenLinks): Voorzitter! Op de Rijndijk in Maarschalkerweerd liggen al zo'n 40 jaar moestuinen. Deze worden met veel liefde en plezier onderhouden door bewoners van Utrecht met een heel diverse achtergrond. Er zijn geen geschreven regels en de gebruikers vormen geen vereniging. Het is zo gegroeid en gegaan in de afgelopen 40 jaar en jaarlijks wordt door de gebruikers van de moestuinen een klein bedrag aan huur afgedragen aan de grondeigenaar. Het is voor deze mensen een toevluchtsoord om de zorgen van de dag achter zich te laten en om elkaar, zeker in coronatijd, te spreken.

Onlangs hebben de gebruikers van de grondeigenaar te horen gekregen dat ze allemaal per 1 januari 2022 moeten stoppen en dat de moestuinen zullen verdwijnen. Dit leidt bij de fracties van GroenLinks, D66, Partij voor de Dieren en CDA tot de volgende vragen:

1. Is de wethouder op de hoogte van het gebruik van de moestuinen en de aangekondigde beëindiging? Zo ja, wat is de reden van deze beëindiging en welke rol heeft de gemeente hierin?

In het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd staat beschreven dat er in het gebied plek is voor stadslandbouw: "Stadslandbouw is in Maarschalkerweerd de doorontwikkeling van één van de oudste grondgebruiken in het gebied. Als geen andere functie heeft het een verbindende rol. Het verbindt de stad met het landschap."

2. Is de wethouder het met onze fracties eens dat de moestuinen op de Rijndijk al 40 jaar een prachtige invulling zijn van stadslandbouw en daarom passen in de visie van het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd? Zo nee, waarom niet?
3. Wat is volgens het geldende bestemmingsplan de functie van het gebied en welke activiteiten zijn daarbinnen mogelijk?

Er schijnt contact geweest te zijn met de gemeente over vermeende overlast bij het gebruik van de moestuinen. Het zou gaan over verrommeling van het gebied.

4. Is de wethouder bekend met deze overlastmelding? Zo ja, waar ging de melding over en wat is er met de melding gedaan?
5. Is de wethouder bereid om met de grondeigenaar in gesprek te gaan en te onderzoeken of het voortbestaan van de moestuinen, passend bij de visie op het gebied, mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! We zijn ambtelijk recent door een huurder van een moestuin op de hoogte gesteld van de opzegging door de eigenaar. Daarna hebben we contact gezocht met de eigenaar. Hij geeft aan dat er sprake is van overlast, het terrein verrommelt, en hij daarover zeer vaak met zijn huurders in gesprek is geweest, maar dat dit niet tot verbetering heeft geleid. Hij heeft daarom de huur opgezegd, nadat hij vaker met de huurders in gesprek is geweest. De gemeente heeft hierin geen rol, in ieder geval niet in de zin dat zij hierop kan sturen, omdat dit privaat eigendom is.

In het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd wordt stadslandbouw inderdaad genoemd als een passende invulling van dit gebied. De kavel ligt in het zogenaamde Lunettenpark. Volgens het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd is hier in algemene zin ruimte voor groen, natuur, recreatie, ongeorganiseerde sport en bewegen. De bestemming is recreatie en volkstuin. Hieronder wordt verstaan: volkstuinen, recreatieve voorzieningen ten behoeve van dagrecreatie, water, waterbeheer en waterberging en bij de bestemming behorende verkeer- parkeer- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en nutsvoorzieningen.

Bij de gemeente is melding gemaakt van onder andere de verbranding van grofvuil, plastic en andere zaken en er is melding gedaan van illegale bebouwingen in het gebied. De inspecteur van VTH heeft geconstateerd dat de aanwezige bebouwing zou passen als er een vergunning voor aangevraagd zou zijn et cetera. Maar het is aan de eigenaar om die vergunning aan te vragen en er is geen vergunning afgegeven.

We zijn in gesprek met de eigenaar, maar vooralsnog stelt de eigenaar zich op het standpunt dat hij de huur heeft opgezegd, omdat gesprekken in het verleden over het wijzigen van gedrag niet hebben geleid tot verbeteringen.

Mevrouw **SCHILDERMAN** (D66): Voorzitter! Dank aan de wethouder voor de beantwoording. Ik vroeg me af of de wethouder iets weet van mogelijke plannen van de grondeigenaar met dat gebied en of de gemeenteraad daar nog over komt te spreken in enge zin.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Met de eigenaar zijn gesprekken gevoerd over het gebied. Hij is zeer enthousiast over de visie Maarschalkerweerd en wil er graag aan meewerken. Zaken als stadslandbouw en dergelijke ziet hij absoluut zitten. Er is nog geen precieze nieuwe invulling voor dit gebied, maar daarover zullen we met hem in gesprek zijn.

Mevrouw **SASBRINK** (PvdD): Voorzitter! Kan de wethouder als hij in gesprek is over de toekomstige invulling die moet passen binnen de bestemming recreatie en volkstuinen, bij de eigenaar nagaan of de huidige huurders, die een jarenlange band hebben met dit gebied, een tweede kans kunnen krijgen vanwege hun binding met het gebied, om hun moestuinactiviteiten voort te zetten, als de invulling stadslandbouw wordt?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Vanzelfsprekend zijn we in gesprek. Ik wijs erop dat de verhuurder niet zomaar de huur heeft opgezegd, maar dat daar aanleiding voor was. We kunnen de vraag nog een keer stellen, maar het beeld dat er niets aan de hand was, is niet aan de orde.

De heer **VIRGINIA** (GroenLinks): Voorzitter! Dank aan de wethouder voor de beantwoording. Dit is natuurlijk na 40 jaar heel zuur – sommige mensen hebben echt al 40 jaar een moestuin. Mijn vraag is: is er werkelijk niet in overleg met de grondeigenaar te komen tot een plan van aanpak waarbij de gemeente wellicht, of de grondeigenaar zelf, stappen onderneemt om die overlast te verminderen, omdat dat deel van de gebruikers dat geen overlast veroorzaakt de moestuinen kan blijven beheren?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Dit is een herhaling van de vraag die eerder is gesteld. De grond is privaateigendom, dus wij hebben als gemeente geen positie. Er zijn ook geen

huurcontracten. Mensen betalen een klein bedrag om gebruik te maken van deze grond. Ik begrijp dat de eigenaar daar lang in is meegegaan. Ik wil niet te diep op de casuïstiek ingaan, maar hij heeft de gebruikers van zijn grond aangespoord hun gedrag aan te passen, omdat er een aantal dingen plaatsvond waarmee hij het niet eens was en die niet de bedoeling zijn, zoals vuur maken, plastic stoken en dat soort dingen. Dat mag gewoon niet. Hij heeft ze in een gesprek gevraagd hun gedrag aan te passen en dat hebben ze niet gedaan. Daarom heeft hij gemeend de huur te moeten opzeggen. Ik kan nog een keer vragen wie wel en wie niet, en die vraag zullen we nog een keer stellen, maar het is niet zo dat er niets aan de hand was. U schetst een beeld alsof het allemaal pais en vree was, maar dat was het niet. Daarom is wat de gemeente kan doen zeer beperkt.

6. Vragen van de heer Vonk (GroenLinks) en de heer Van der Zweth (PvdA) inzake "maaltijdvoorziening voor iedereen".

De heer **VONK** (GroenLinks): Voorzitter! Vanaf 1 april stopt naast de nachtopvang ook de maaltijdvoorziening van niet-rechthebbenden en ongedocumenteerden. In onze vragen over Solidarity Kitchen hebben de fracties van GroenLinks en PvdA al eens aandacht gevraagd voor duurzame maaltijdvoorziening voor deze groep. Nu dreigt dit weer mis te gaan. Gelukkig heeft het Rode Kruis in samenwerking met partners een initiatief klaarstaan om toch maaltijden uit te delen vanuit hun bus per 1 of anders 8 april. Het enige wat ontbreekt, is een vergunning en dat duurt normaliter vier weken, kregen zij te horen.

Onze fracties hebben daarover de volgende vragen:

1. Kan het college toezeggen het Rode Kruis en zijn partners zo snel mogelijk een vergunning te verlenen om het mogelijk te maken maaltijden uit te delen vanuit de bus aan een groep die dit hard nodig heeft?
2. Kan het college toezeggen in gesprek te gaan met het Rode Kruis om, naast de vergunning voor de tijdelijke coronasituatie vanuit de bus, ook zorg te dragen voor een duurzame oplossing?

In de brief over Solidarity Kitchen stond dat er geen acuut probleem was, "omdat die mogelijkheden hebben om aan maaltijden te komen via de reguliere voorzieningen voor maaltijdvoorzieningen." Dit vervalt nu waardoor er toch een probleem ontstaat.

3. Hoe beoordeelt het college de huidige situatie t.o.v. de intenties uitgesproken in de brief van 15 december 2020? Wat mogen wij hierop verwachten van het college?

De heer **VAN OOIJEN** (wethouder): Voorzitter! Dank aan de fracties voor hun vragen en dank voor hun alertheid om als waakvroeg voor deze doelgroep in de stad op te treden.

Het antwoord op vraag 1. Wij streven ernaar, zoals ook in de brief verwoord, om niemand qua maaltijdvoorziening tussen wal en schip te laten vallen. Daarom zijn we op dit moment met het Rode Kruis en verschillende partners in de stad in gesprek om op korte termijn een tijdelijk noodplan te realiseren voor de duur van de corona-lockdown. In eerste instantie hebben wij hierbij de periode in ons hoofd van 1 mei tot 1 augustus 2021. Dat is net een iets ander periode dan in de vragen genoemd. In het noodplan zit ook een vergunning voor de bus en de locatie die geregeld moet worden. Dat kost even tijd, omdat die afweging goed gemaakt moet worden. We doen ons uiterste best om dit te regelen. We zullen uw raad in ieder geval binnen enkele weken informeren over hoe dit noodplan precies georganiseerd is en of de start inderdaad kan plaatsvinden.

Het antwoord op vraag 2. We hebben structurele afspraken met de Tussenvoorziening over maaltijdvoorzieningen, ook voor de groep ongedocumenteerden. In verband met de coronamaatregelen zijn we nu op zoek naar een alternatief, maar zodra die coronamaatregelen wegvallen, zal de Tussenvoorziening weer vormgeven aan de maaltijdvoorziening voor de beide doelgroepen, namelijk de groep voor de maatschappelijke opvang en de groep ongedocumenteerden. Daarnaast is de Tussenvoorziening ook bezig met het ontwikkelen van maaltijdvoorzieningen in de wijk en is kleinschalig gestart in de wijk Overvecht met een voorziening. Mede afhankelijk van de maatregelen verwachten wij dat men uiteindelijk weer op zestig maaltijden komt. We hebben ook voor de structurele situatie ongeveer in gedachte hoe die voorziening zou moeten functioneren.

Het antwoord op vraag 3. In de brief waar de vragenstellers aan refereren, hebben we uitgesproken dat mensen in een kwetsbare positie in principe gedurende de lockdown aan een maaltijdvoorziening moeten kunnen komen. Daarmee hebben we volgens mij vooralsnog aan de intentie voldaan. Zoals ik hiervoor schetste, hebben we een tijdelijke oplossing voor de ongedocumenteerden in het vat zitten. Voor de EU-arbeidsmigranten zijn we ook nog aan het

verkennen hoe we zorg kunnen dragen tijdens de zorgvuldige afbouw. In dat opzicht blijven we werken volgens de principes zoals ze in de brief zijn geschetst.

De heer **VAN DER ZWETH** (PvdA): Voorzitter! De wethouder zegt enkele weken en 1 mei, maar het probleem speelt nu. Wat kan hij betekenen voor bijvoorbeeld de komende week?

De heer **VAN OOIJEN** (wethouder): Voorzitter! Dat is een goede vraag. Wij hebben een periode in gedachte die 1 mei begint. De vragenstellers noemen tussen 1 april en 8 april voor de start. Daar zit een aantal weken tussen. Ik ga er als een haas achteraan. Waar het vandaan komt dat er over verschillende tijdstippen voor de start wordt gedacht, kan ik niet helemaal plaatsen. Ik zie dit als een luid en duidelijk signaal dat daarin blijkbaar een verschil is ontstaan. We gaan proberen het gat te dichten, want er lijken me een paar weken te veel tussen te zitten.

De heer **VONK** (GroenLinks): Voorzitter! Dank voor de beantwoording van de wethouder. Ik sluit me aan bij de heer Van der Zweth: alles wat sneller kan, zou mooi meegenomen zijn, juist vanwege de urgentie. Daarover hebben we de wethouder gehoord.

7. Vragen van mevrouw Van Ophem (Student & Starter) en de heer Koning (D66) inzake "Samen scoren: EK Schermen".

Mevrouw **VAN OPHEM** (Student & Starter): Voorzitter! Aankomende zomer is het zo ver, dan doet Nederland, na 7 jaar, mee aan het EK voetbal. De fracties van Student & Starter en D66 zien kansen om de aankomende tijd op een veilige manier gezelligheid naar Utrecht te brengen, door het gebruik van grote schermen. Daarbij hebben we de volgende vragen:

1. Is het college het met de fracties van Student & Starter en D66 eens dat het aankomende EK een gewenste stip op de horizon is om de Utrechter weer perspectief te geven op een leuk vooruitzicht en een minder bezorgde zomer, met veilige maatregelen?
2. Is het college het met de fracties van Student & Starter en D66 eens dat er met de huidige vaccinatiestrategie meer mogelijk zou kunnen zijn in de maanden juni/juli, waardoor de Utrechter onder andere naar het EK op schermen zou kunnen kijken?
3. Is het college bereid om naar de mogelijkheden te kijken om het EK te laten leven in Utrecht, daarbij onder andere te kijken naar schermen en hierover met (horeca)ondernemers in de stad in gesprek te gaan?
   Schermen zouden bijvoorbeeld in parken, zoals het Wilhelminapark of Griftpark, kunnen staan. Door cirkels te tekenen, kunnen mensen op veilige afstand van elkaar genieten van een ouderwets potje voetbal.
4. Ziet het college dit als optie?
5. In hoeverre kan een bijdrage uit bijvoorbeeld het Initiatievenfonds bijdragen aan het realiseren van het EK kijken in parken?
6. In hoeverre kan het college aansluiting zoeken bij een private partij, bijvoorbeeld door het verlenen van vergunningen, om grote schermen en/of cirkels in parken te realiseren? En kunnen deze vergunningen bijtijds worden verleend?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Ik zal een aantal vragen in een klap beantwoorden.

Ik zou niets liever willen dan mevrouw Van Ophem meteen deze toezegging te doen. Dat zou betekenen dat ik er vertrouwen in heb dat het helemaal goed komt met de vaccinatiestrategie en we alles aan coronamaatregelen die er nu zijn weer los kunnen laten. Helaas weten we dat nog niet zeker.

De gemeente Utrecht staat sowieso open voor het bieden van perspectief. Dat hebt u de afgelopen dagen kunnen zien met onze fieldlab cafés en alle andere evenementen, en met het testen van het testen waar we aan meedoen. Ik denk dus dat we dezelfde bedoeling hebben, namelijk ervoor zorgen dat we de samenleving zo goed als mogelijk weer heropenen.

Ik zeg er eerlijk bij dat we op dit moment ervaring hebben met cirkels in de parken. We tekenen die ook zelf, maar niet iedereen houdt zich eraan. Dat hebben we helaas de afgelopen avonden gezien. Het hangt dus echt heel sterk af van de omstandigheden waarin de epidemie zich bevindt.

Mocht dit georganiseerd kunnen worden, dan zijn bijdrage uit het initiatievenfonds en alle dingen die u vraagt zeker onderwerp van gesprek. Maar ik zeg uw fractie en de fractie van D66: vraag me dit over twee maanden nog een keer. Dan hebben we echt een beter zicht op hoe de zomer eruit gaat zien. Vooralsnog is de prioriteit om veel in de buitenruimte mogelijk te maken, om het een en ander vooral voor de scholen te doen, het hoger onderwijs en de terrassen die op enig moment weer open moeten. Stap voor stap gaan we verder. Maar ik kan geen toezeggingen doen over een zomer waarvan ik nu nog niet weet hoe die eruit gaat zien. Ik hoop dat u mij dit wilt vergeven.

Mevrouw **SASBRINK** (PvdD): Voorzitter! Ik schrik een beetje dat de burgemeester zo welwillend is om alles wat deze vragenstellers willen, toe te zeggen. Natuurlijk als het weer kan, gaan we ervoor. Maar is het niet verstandiger om dit soort activiteiten ergens anders te organiseren, zoals op het Brusselplein, Jaarbeursplein en Janskerkhof, en die kwetsbare parken te ontzien? Kan de burgemeester toezeggen dat als er straks meer kan, dat niet in de parken te doen waar het toch al zo druk is, maar juist te kijken naar meer versteende omgevingen?

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! Misschien moet ik beginnen met zeggen dat ik net iets te charmant was in mijn poging om juist geen toezegging te doen. Ik heb geprobeerd geen toezeggingen te doen, omdat ik net als mevrouw Sasbrink niet weet hoe deze zomer zich gaat ontwikkelen. Ik vind overigens wel dat ze een goede suggestie doet om in de toekomst – ooit gaan we dit weer meemaken – ook naar de versteende omgeving te kijken, als het mogelijk is om dingen te doen, hopelijk zo snel als kan. Ik begrijp dat heel goed. Ik kan me zomaar voorstellen dat de vragende fracties dat met mevrouw Sasbrink eens zullen zijn. Volgens mij ging het hen er niet om, per se iets in de parken te doen, maar meer gemeenschappelijk naar een moment te zoeken waarop we weer wat vrolijkheid kunnen organiseren in de stad. Zo heb ik het verstaan. Dat kan natuurlijk ook heel goed op andere plekken.

Mevrouw **VAN OPHEM** (Student & Starter): Een duidelijke beantwoording. We komen zeker weer terug bij de burgemeester. De suggestie van de PvdD-fractie vind ik goed. Die nemen we de volgende keer met de vragen mee, dus bedankt daarvoor. De enige opmerking die ik nog wil maken, is dat we tegen die tijd zitten met de vergunningverlening over twee maanden. Ik hoop dat de vergunningen op korte termijn geregeld kunnen worden.

Mevrouw **DIJKSMA** (burgemeester): Voorzitter! We zullen er natuurlijk ons best voor moeten doen om te zorgen dat de vergunningen op tijd worden verleend, als dit aan de orde is. Nogmaals, dat kan ik niet beloven. Ik weet niet hoe de zomer zich ontwikkelt. De komende weken zijn echt heel spannend en we bereiden ons nog steeds voor op een scenario waarin de ziekenhuis- en ic-opnames enorm toenemen. Vergist u zich niet. Het is op dit moment echt alle hens aan dek.

8. Vragen van de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) en de heer Te Hoonte (VVD) inzake "Recht op de waarheid over de ruzie aan de RES-tafel".

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik zit in twee vergaderingen, eentje van de commissie Controle Financiën en deze over de mondelinge vragen. Gezien de tijd sla ik met uw permissie de inleiding bij mijn vragen over.

De fracties van Stadsbelang Utrecht en de VVD Utrecht hebben de volgende vragen:

1. Klopt de weergave van het artikel van RTV Utrecht? Zo nee, wat is dan de ontstane situatie volgens het college?
2. Klopt het dat de verhoudingen tussen de actoren op scherp staan, zo ja tussen welke actoren?
3. Is er sprake van een impasse? Zo ja, wat gaat het Utrechts college doen om die impasse te doorbreken? Zo nee, wat gaat het college eraan doen om actoren te overtuigen dat er geen sprake is van een impasse?
4. Waarom spreekt de externe bemiddelaar, Wouter de Jonge, zijn twijfels uit of de zaak nog wel vlot te trekken is?
5. Waarom is ervoor gekozen in de raadsbrief te verhullen waarvan sprake is?
6. Wat gebeurt er als er geen consensus wordt bereikt tussen partijen over de zoekgebieden of de oplossingen mochten er zoeklocaties uitvallen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Gezien de tijd zal ik proberen de beantwoording vlot te doen.

Ik recapituleer even hoe het proces is gegaan. We hebben in de regio een concept-RES vastgesteld, zowel in de Utrechtse raad als in praktisch alle andere raden, om op 1,8 TWh uit te komen, toen nog op basis van potentieelstudies. Het is niet voor niets dat we via een concept-RES naar een definitieve RES gaan. Dat vullen we sindsdien verder in, waardoor het concreter wordt. Gezien de gevoeligheid van het onderwerp, zonnevelden en windmolens, is het een lastig verdeelvraagstuk en een lastig thema in de regionale ruimtelijke plannen. Daarvoor hebben we extra tijd nodig gehad, zoals is gebleken. Dat heeft het college uw raad laten weten.

Ondertussen is de inzet van Utrecht helder, dat heb ik uw raad ook laten weten. Daarover ben ik ook in de regio helder en transparant. Het is de vraag hoe we op een goede manier kunnen onderbouwen dat we die 1,8 TWh willen halen en op een goede manier verdelen. Daar komen we niet zomaar uit, is gebleken. Dit stond ook in de brief en herken ik in de woorden van Wouter de Jonge in het artikel. Zijn quotes lijken mij een goede beschrijving van de situatie, even los van de kwalificatie die de journalist eraan geeft.

Volgens mij zijn we prima met elkaar in overleg. Afgelopen vrijdagochtend hebben we nog een goed overleg gehad over hoe we het met elkaar willen doen. Dus het overleg verloopt in een goede sfeer, ook in kleinere onderlinge gesprekken, bilateraal en in kleine groepjes. Maar het blijft een gevoelig thema en dat zal iedereen herkennen. Het is altijd ingewikkeld om plekken te vinden voor windenergie. Daar gaat het hier om en dat is voor niemand van de actoren in deze groep makkelijk.

Ik kan niet zeggen dat er een impasse is. We hebben extra tijd nodig. Dit stond ook in de brief, maar we doen wel wat we ons met elkaar hebben voorgenomen. Zo hebben we afgelopen vrijdag niet meer, maar ook niet minder gedaan dan de bedoeling was. Ik herken dit overigens ook niet in de woorden van Wouter de Jonge in dat artikel.

Ik herken dus ook niet het frame dat Wouter de Jonge zou zeggen dat er een impasse is. Volgens mij is wat hij zegt de constatering van een feit, want hij zegt dat hij nog niet zo ver is. Dat is zo, anders waren we er al uit geweest en had uw raad een andere brief gehad. Ik zie dit als de beschrijving van de huidige situatie. We zijn nog met elkaar in overleg en zoeken hoe we die 1,8 TWh goed kunnen onderbouwen.

De vragenstellers suggereren dat de raadsbrief verhullend is. Dat is volgens mij niet zo. Er staat letterlijk dat we nog zoeken naar consensus en een goede onderbouwing. Daar gaat het precies om. Ik heb de raad snel willen informeren, omdat ik wist dat de griffie bezig was met de planning. Door de brief snel te sturen, wist de raad snel dat we de bakens gingen verzetten.

De laatste vraag is een als/dan-vraag. Die is altijd moeilijk te beantwoorden, want we kunnen niet in een glazen bol kijken. Vooralsnog ga ik ervan uit dat we er met elkaar uitkomen en daarvoor een formule zullen vinden. Daar wordt hard op ingezet en hard voor gewerkt. In alle gevallen is het zo dat het voor Utrecht glashelder is wat onze inzet is. Hoe het verder in de regio gaat? Wij zullen daaraan met elkaar werken, wat mij betreft.

De heer **TE HOONTE** (VVD): Voorzitter! Ik hoor de wethouder praten over consensus en onderbouwing. Ik heb het idee dat in het hele traject door verschillende raadsleden in verschillende sessies met RES en regionaal is aangegeven dat er vragen zijn bij de onderbouwing en ze zich afvragen of er consensus is onder de raadsleden. Is mevrouw Van Hooijdonk van mening dat dit signaal te weinig is opgevangen in het hele traject en heeft zij daar iets mee gedaan?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! We doen dit met zestien gemeenten, drie of vier waterschappen en één provincie. Die kennen allemaal hun eigen parlementariërs. Opgeteld zijn dat er een paar honderd. Al die parlementariërs zullen geen consensus met elkaar hebben. Maar ik ga ervan uit dat de heer Te Hoonte dat ook niet verwacht. Volgens mij is er een aantal goede onderzoeken gedaan en komt het er nu op aan dat wat we opschrijven, klopt – daar worden de laatste checks op gedaan – en we elkaar bestuurlijk kunnen vinden op een onderbouwing en vulling van het bod, zoals we dat in concept hebben neergelegd. Dat moeten we bestuurlijk kunnen dragen en we moeten natuurlijk ook allemaal het gevoel hebben dat we onze eigen parlementen daarvoor kunnen winnen. Immers, elke bestuurder heeft een parlement achter zich. Ik denk niet dat die signalen onvoldoende zijn, maar dat altijd al helder was dat de besluitvorming over elke concrete locatie in een raad plaatsvindt. Dat is een ingewikkelde dans. Wouter de Jonge zegt daar ook iets over in dat interview. Dat is een waarheid als een koe.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! De beantwoording gaat een beetje over de vragen heen. Er wordt door wethouder Marchal geconstateerd dat er sprake is van een impasse. Dit is dus niet een constatering van de heer De Jonge. Ik vraag we af welke gemeenten voor de invulling van de zoekgebieden en de oplossingen, mochten er zoeklocaties uitvallen, consensus hebben over die ambitie van 1,8 TWh en bij welke gemeenten het nog moeilijk ligt.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Als je met zijn zestienen consensus zoekt – want dat is hoe het werkt, de gemeenten, provincie en waterschappen die zich allemaal achter zo'n bod moeten scharen – kun je niet zeggen dat het bij de ene helft is gelukt en bij de andere helft nog niet. Het moet met elkaar lukken. Dat is het hele idee van consensus. Nogmaals, volgens mij is die brief die we hebben gestuurd helder over het feit dat we nog niet zo ver waren op dat moment. Die brief is van een maand geleden. Afgelopen vrijdag waren we ook nog niet zo ver. Dat was overigens ook niet de planning, want het was gewoon een tussenstand. We hopen dat we daar de komende tijd wel komen.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Dat is geen antwoord, maar ik had ook niet anders verwacht.

9. Vragen van de heer Van Dalen (VVD), mevrouw Sturkenboom (Student & Starter), de heer Van Steeg (CDA), de heer Van Deún (PVV) en de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake "ruimte voor extra terrassen ook voor horecaondernemers zonder voldoende terrasruimte".

De heer **VAN DALEN** (VVD): Voorzitter! We zijn heel blij met het fieldlab-experiment in Utrecht, met de winnaars Hofman, De Beurs, Ubica, VinVin en 't Oude Pierement. Gefeliciteerd en heel veel succes. Ik hoop dat we heel snel weer terug kunnen naar een normale situatie, waarin we in de horeca kunnen zitten en dus ook op het terras. En daar zit nu net het knelpunt.

Op het moment dat de terrassen weer open mogen, heeft een aantal kroegen en restaurants in straten als Mariastraat en Zadelstraat geen ruimte. Ze kunnen hun terras niet vergroten. Als ze op een plein wat meer ruimte zouden krijgen, bijvoorbeeld voor het Conservatorium op de Mariaplaats, scheelt dat. Je kunt ook denken aan het Vredenburg, de Breedstraat, Janskerkhof enzovoorts. Vandaar de volgende vragen:

1. Is het college het met de genoemde partijen eens dat er ook voor deze horecagelegenheden extra ruimte voor extra satellietterrassen nodig is? Zo nee, waarom niet?
2. Zijn er aanvragen gedaan door horecaondernemers (alleen of gezamenlijk) om extra satellietterrassen toe te staan (zoals op de Mariaplaats voor het Conservatorium)? Zo ja, waar?
3. Is het college bereid om deze extra terrassen toe te staan om horecagelegenheden te helpen financieel te overleven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar?
4. Aan welke voorwaarden moeten de aanvragers voldoen om extra satellietterrassen te kunnen krijgen?
5. Welke aanvullende maatregelen ziet het college om deze horecaondernemers te helpen om te overleven door ruimte te bieden?
6. Hoe gaat het college het aanvraagproces bij de gemeente voor een extra (satelliet)terras vereenvoudigen en versnellen?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Misschien goed om te melden dat er inmiddels 170 aanvragen zijn binnengekomen voor uitbreiding van tijdelijke terrassen. Daarvan zijn er inmiddels honderd gehonoreerd en veertig ontheffingen voor de Wabo afgegeven. Dus de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving zit niet stil.

We zijn het met de vragenstellers eens zolang er extra ruimte nodig is binnen de bestaande coronamaatregelen, maar er moet ook rekening worden gehouden met bewoners, bezoekers en andere ondernemers. Zie hiervoor de raadsbrief die we op 16 februari jl. hebben gestuurd, waarin een en ander wordt toegelicht.

We hebben één aanvraag voor een satellietterras binnengekregen. Dat betreft de Mariaplaats waaraan in de vragen wordt gerefereerd. Overigens bestond vorig jaar ook een mogelijkheid om een satellietterras aan te vragen, maar daarvan is toen geen gebruik gemaakt in Utrecht.

We streven ernaar zo veel mogelijk mee te werken, onder voorwaarde dat dit past binnen het beoordelingskader en het ruimtelijk kader waarover uw raad op 16 februari jl. is geïnformeerd. We

werken er graag aan mee, maar wel met een aantal randvoorwaarden in het achterhoofd. De aanvraag voor het satellietterras op de Mariaplaats is op dit moment in behandeling, maar die zal waarschijnlijk moeilijk passen binnen de gestelde kaders.

De heer Van Dalen vraagt naar de voorwaarden. Die staan beschreven in de brief die we 16 februari jl. naar uw raad hebben gestuurd. Het bieden van extra ruimte is keer op keer maatwerk en wordt daarom per initiatief beoordeeld. En er zijn ook andere functies die om ruimte vragen, bijvoorbeeld voor het Conservatorium, mogelijk een fietsenstalling, maar ook voor evenementen vanuit het Conservatorium.

Gevraagd wordt of het nog sneller kan, maar ik denk dat we behoorlijk snel zijn en dat de aanvraag voor een extra terras eenvoudig, snel en soepel verloopt. We krijgen 'as we speak' nog aanvragen binnen; die worden in behandeling genomen. Horecaondernemers die bijvoorbeeld vorig jaar een uitgebreid terras hebben gehad, hoeven alleen maar aan te geven hoe ze dat nu weer willen. In principe is dat voldoende voor indiening.

Vooropgesteld, op dit moment kunnen de horecaondernemers nog geen gebruik van de vergunning maken. We hadden allemaal gehoopt 1april te kunnen starten. Maar helaas is dit, gezien de omstandigheden, niet mogelijk.

Eventuele nieuwe vergunningen op nieuwe plekken die nog niet eerder waren vergund dan wel gedoogd, moeten natuurlijk ook door hulpdiensten beoordeeld worden, want die moeten doorgang kunnen blijven vinden.

Kort gezegd, uw raad kan erop vertrouwen dat wij al het mogelijke in het werk stellen om mee te werken, zij het dat er ook andere zaken zijn waarmee we rekening moeten houden. Ik noemde net al het aantal dat al verleend is. Het is goed te benadrukken dat de mensen bij Vergunning, Toezicht en Handhaving heel hard werken.

De heer **DEKKERS** (GroenLinks): Voorzitter! Dank aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen. Hij verwijst verschillende keren naar de voorwaarden voor satellietterrassen. Zou het niet goed zijn in het kader van verwachtingsmanagement te vermelden dat in die voorwaarden ook de afstand tussen het café en het satellietterras een punt is, en bij alle genoemde locaties niet altijd een oplossing kan worden gevonden, omdat ze buiten die kaders vallen?

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Dit staat in de brief. Het idee van satellietterrassen is dat ze zich juist op een plek bevinden waar dichtbij geen horecagelegenheid is. Er zijn ook andere randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan om een plek geschikt te maken. We denken daarbij eerder aan plekken buiten de binnenstad die hiervoor geschikt zijn dan plekken binnen de binnenstad, omdat de ruimte daar heel schaars is.

De heer **VAN DALEN** (VVD): Voorzitter! De heer Dekkers triggert me. Ik kan me juist voorstellen dat er een aantal aanvragen binnenkomt voor een satellietterras dat niet in het zicht is van het restaurant of café, maar zich een stukje verderop bevindt, bijvoorbeeld voor de restaurants aan de Drieharingenstraat met een terras ergens op het Vredenburg. Is het mogelijk daar een satellietterras te krijgen? Daar gaan deze vragen over.

De heer **VERSCHUURE** (wethouder): Voorzitter! Laat ik vooropstellen dat een satellietterras zonder permanent toezicht vanuit het personeel volgens ons sowieso heel onverstandig is. Je zult altijd een uitgiftepunt moeten hebben, waarvandaan het personeel toezicht kan houden.

Het Vredenburg wordt meerdere keren in de week gebruikt voor andere functies, ik noem bijvoorbeeld de markt. Om daar dan een terras op te zetten, lijkt ons niet direct in de reden liggen. Maar er is nog geen aanvraag ingediend om dat te doen. Als zo'n aanvraag wordt ingediend, gaan we altijd kijken wat mogelijk is.

De **VOORZITTER**: Beste mensen! Dit was het vragenuur voor vandaag. Allemaal bedankt voor het kijken, uw aanwezigheid en de vragen. Graag tot volgende week.

Hierna sluit de voorzitter, te 19.36 uur, het vragenuur.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1805
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	8.1
Omschrijving	Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds
ID	1859
Behandelend ambtenaar	A.F. de Vries
Telefoon	
E-mail	Aldert.de.vries@utrecht.nl
Datum collegebesluit	9 april 2021
Geocodering	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	22 april 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	A.F. de Vries	**Datum**	9 april 2021
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	210409MT
E-mail	Aldert.de.vries@utrecht.nl	**Onderwerp**	Propositie Nationaal Groeifonds
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling, Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Vandaag heeft het kabinet besloten over de toewijzing van de eerste tranche van het Nationaal Groeifonds (kamerbrief). Zoals we u op 14 januari jl. berichtten is de Utrechtse propositie “OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht” door het kabinet als één van de kansrijke voorstellen aan de beoordelingsadviescommissie aangeboden.

Het kabinet volgt het advies van de commissie om vanuit de eerste tranche nog geen financiële middelen te reserveren voor de Utrechtse propositie. De beoordelingscommissie is positief over de samenhang in het plan tussen bereikbaarheid en het bouwen van nieuwe woningen en de komst van extra arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd constateert de commissie dat plannen als deze te omvangrijk zijn om volledig door het groeifonds te worden bekostigd. Woningbouw wordt als een regionale opgave neergezet, en is niet meegewogen in de toewijzing van de fondsmiddelen. Dit is een thema dat de formerende partijen ter harte zullen moeten nemen bij grote investeringsbesluiten van een nieuw kabinet.

De twee grootste stedelijke agglomeraties in het land, de MRA en de MRDH, krijgen wel een reservering toegekend, met name omdat deze nadrukkelijk het nationaal belang in het mobiliteitssysteem dienen. Voor de uitwerking van de OV schaalsprong hebben we dus huiswerk te doen, samen met de ministeries en RWS, ProRail en NS, onder andere om de ontlasting van het nationaal spoor- en wegennet scherper in beeld te krijgen.

Vanuit de regio Utrecht participeren de USP-partners in de proposities Ai Ned, Health RI en Regmed XB welke (deels) bekostigd zullen worden uit de 1e tranche van het Groeifonds. De OV schaalsprong is hard nodig om de groei van R&D en innovatie in de regio Utrecht te kunnen accommoderen.

Wij zien deze uitkomst dan ook als een belangrijke opmaat naar een besluit tot investering in de Utrechtse schaalsprong OV door de formerende partijen. De urgentie van de propositie voor Utrecht én voor Nederland is namelijk evident. Zonder een substantiële investering in de schaalsprong OV door aanleg van twee lightraillijnen en van een nieuw station Lunetten Koningsweg is het niet mogelijk

tot 73.000 woningen te ontwikkelen. Hiermee stagneert de realisatie van een groot deel van de vraag naar 125.000 woningen tot 2040 in de meest gewilde regio Nederland. Ook komt de realisatie van 50.000 extra banen in de knel. Daarbovenop mist Nederland economische groei in toekomstgerichte sectoren als Life Science and Health en duurzame leefomgeving door onderbenutting van het Utrecht Science Park. Tenslotte loopt Nederland vast op weg en spoor door overbelasting van Utrecht Centraal en nog meer congestie op de ring Utrecht.

Kortom: zonder deze investering hapert het hart van Nederland, en laten we woningzoekenden, ondernemers, werknemers, en reizigers in midden Nederland in de kou staan.

Als onderdeel van Utrechts Aanbod aan het nieuwe kabinet, starten we de komende weken dan ook een campagne om het belang van de Utrechtse schaalsprong OV breed onder de aandacht te brengen. Hierbij delen we een onderliggend position paper ten behoeve van die campagne met u. Tevens zijn deze te downloaden op www.utrecht.nl/gezondegroei.

De inhoud van het position paper sluit aan bij plannen van gemeente, regio en provincie zoals de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio en de Provinciale Omgevingsvisie. Het gezamenlijke ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht (Utrecht Nabij) is de basis voor verdere besluitvorming door het Rijk.

Ondertussen werken wij langs verschillende sporen verder aan de uitwerking van de Utrechtse schaalsprong OV onder andere in de MIRT-verkenning die in het programma U Ned uitgevoerd wordt. Provincie en gemeente bereiden daartoe ook een financiële propositie voor. U zult hier komende maanden nader over worden geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht

Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

Position paper ter ondersteuning van het investeringsvoorstel "Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht", ingediend voor het Nationaal Groeifonds

8 april 2021

Gemeente Utrecht

provincie :: Utrecht

UTRECHT10

UTRECHT SCIENCE PARK

Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

Schaalsprong OV en Verstedelijking Metropoolregio Utrecht
Gezonde en duurzame groei vanuit het hart van Nederland

We staan voor grote uitdagingen om ons land ook in de toekomst aantrekkelijk te houden om in te wonen, te werken en te ondernemen. Op tal van fronten lopen we tegen de grenzen van onze groei aan. Er is een tekort op zowel de woningmarkt als op de markt voor werklocaties. Er zijn – los van corona – toenemende files, vertragingen en overvolle stations. En onze brede welvaart staat onder druk. Als de netwerken in en rondom onze steden dichtslibben en de bereikbaarheid van Nederland afneemt, heeft dat negatieve gevolgen. De kosten lopen op en het vestigingsklimaat verslechtert. Terecht wordt daarom naast investeringen in toekomstbestendige sectoren en een inclusieve arbeidsmarkt, ingezet op een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Investeringen in bereikbaarheid en daarmee in een schaalsprong in de (OV-)infrastructuur zijn hierin essentieel.

Cruciale rol MRU in groei duurzaam verdienvermogen

De Metropoolregio Utrecht (MRU) heeft een cruciale rol in het herstel en de groei van het duurzaam verdienvermogen van ons land:

- Eén van de meest concurrerende regio's van Europa met een economie die wat betreft competitiviteit in de top drie staat, door een combinatie van een excellent leefmilieu, een hoog opleidingsniveau, haar centrale ligging, en een publieke R&D sector die tot de wereldtop behoort.
- De snelst groeiende regio van ons land met een grote verstedelijkingsopgave: tot 2040 is er vraag naar 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. De stad Utrecht verdubbelt in 40 jaar in omvang.
- De kennisleverancier van Nederland, met name op het gebied van Life Sciences & Health en duurzame, klimaatbestendige en gezonde leefomgeving. Met Utrecht Science Park als grootste en snelst groeiende campus van het land.
- De 'draaischijf van Nederland' op de weg en het spoor, met het drukste station van Nederland met zo'n 60 miljoen reizigers per jaar en de Ring Utrecht als meest kwetsbare snelweg in het land. De regio is een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk.

Nergens in Nederland zijn de nationale en regionale netwerken zo vervlochten als in de regio Utrecht. De uitdaging is letterlijk en figuurlijk de draaischijf van de Nederlandse economie draaiende houden op een plek die hard groeit. De sleutel daartoe ligt in het anders organiseren van de regionale bereikbaarheid.

Onze propositie

Vanuit het hart van Nederland willen wij:

A. De **woningnood** op de meest gewilde plek van Nederland op een gezonde manier **aanpakken** door de verstedelijkingsopgave (woningen en arbeidsplaatsen) te accommoderen op plekken met een goede OV-bereikbaarheid.

B. **Nederland bereikbaar houden** en de 'draaischijf van Nederland' laten draaien door het regionale verkeer (weg én spoor) minder via de nationale netwerken af te wikkelen.

C. Bijdragen aan **duurzaam economische herstel** door de agglomeratie-kracht te vergroten en de interne en externe bereikbaarheid van de (economische) toplocaties en met name Utrecht Science Park te verbeteren.

Om dit te bereiken, zetten de MRU en al haar partners in op een duurzame verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie, gericht op een **duurzaam en gezond leefmilieu**, stedelijke verdichting en een mobiliteitstransitie. Dit een strategie gericht op spreiding over knooppunten in en rond de stad (van monocentrisch, naar polycentrisch) en gekoppeld aan zware HOV-assen.

Als eerste fundamentele stap in deze strategie richt de Utrechtse propositie voor het groeifonds zich op het realiseren van twee lightrailverbindingen en een nieuw treinstation.

- De **Merwedelijn** vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding die de grote verstedelijkingslocaties langs het Merwedekanaal verbindt met Utrecht CS en omgeving en samen met de Waterlinielijn zorgt voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone.
- De **Waterlinielijn** is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en maakt verdere groei van de campus mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg.
- Een versterkt **station Lunetten-Koningsweg** creëert een kansrijke overstapknoop in het nationale en regionale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuw verdeelpunt in het zuidoosten van Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein, tram en busnetwerk. Utrecht Science Park krijgt een meer directe verbinding met de rest van het land en treinreizigers worden minder afhankelijk van Utrecht CS.

Nationale en regionale voordelen

De Merwedelijn en Waterlinielijn zorgen in combinatie met station Lunetten-Koningsweg aantoonbaar voor:

- een vergroting van het verdienvermogen van Nederland. De regionale economie groeit door het voorstel met 1,9 procent. Hiermee draagt de regio jaarlijks voor 0,2 procent (1,6 mld) bij aan de nationale groei.
- nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. De lightraillijnen maken 45.000 tot 73.000 woningen en 27.500 tot 49.500 arbeidsplaatsen mogelijk.
- een betere bereikbaarheid van economische toplocaties en daarmee vergroting van de agglomeratiekracht. Op Utrecht Science Park kunnen tot voorbij 4.000 R&D georiënteerde banen extra worden gecreëerd.
- een alternatief voor de auto en ontlasting van Utrecht Centraal. Het autoverkeer op de Ring Utrecht neemt in combinatie met maatregelen als fiets, parkeerbeleid en spitsmijden tot 14% af in de ochtendspits en door 20% minder regionale reizigers op Utrecht Centraal ontstaat er ruimte voor groei van het aantal (inter)nationale treinreizigers (tot 50%).

De propositie levert een bijdrage aan een **gezond en duurzaam leefmilieu**. Vermindering van CO_2 uitstoot door een sterke toename van minder vervuilende verplaatsingen (lopen, fiets, OV), en door een duurzame vorm van verstedelijking (lager energiegebruik, kortere verplaatsingen). Het maakt de mobiliteitstransitie mogelijk naar een stedelijke regio waarin lopen, fietsen én OV centraal staan. Waarin met name in de stad minder ruimte is voor de auto en meer ruimte voor groen, recreatie en cultuur. Bovendien draagt meer aandacht voor de actieve mobiliteitsvormen (lopen, fiets) bij aan de gezondheid en vitaliteit van mensen. Naast een investering in lightrail vraagt gezonde verstedelijking om voldoende ruimte voor en investeringen in groen, sport, maatschappelijke voorzieningen en energieopwekking. Deze aanpak, de "Utrechtse barcode", is mede bepalend voor de mate van verstedelijking die we uiteindelijk met elkaar weten te realiseren.

Het voorstel draagt verder bij aan **versterking** van de centrale as in het **kennisecosysteem** van ons land. Met name die tussen het Utrecht Science Park en de campus van Wageningen University & Research. Maar ook met andere economische toplocaties zoals Brainport Eindhoven en de Metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam Den Haag. Zo worden kennisclusters op het gebied van gezondheid, milieu, voeding en technologie nauw met elkaar verbonden en kunnen we onze leidende positie in de wereld op dit gebied verder uitbouwen.

Met dit alles dragen we bij aan de **brede welvaart** van mensen. Brede welvaart kijkt naar de materiële welvaart en het immateriële welzijn van mensen. Gezondheid, sociale verbanden, een veilige en aangename woon- en leefomgeving zijn daarin sleutelfactoren. Maar ook het hebben van werk naar vermogen en een betaalbare woning. Wij willen dat investeringen op het hoogste schaalniveau bijdragen aan het welbevinden van de individuele burger, jong en oud, werkend en niet werkend, praktisch en theoretisch opgeleid. Pas dan draagt welvaartsverhoging op het macro-niveau ook bij aan de welvaart op straat.

Investeren in **UTRECHTS** OV voor een gezonde groei van NEDERLAND

Met 2 lightrail verbindingen en een nieuw station...





...draagt Utrecht volop bij aan

Aanpak woningnood
73.000 woningen op meest gewilde plek van Nederland

Nederland bereikbaar houden
50% meer reizigers Utrecht CS, minder files ring Utrecht

Duurzaam economisch herstel
50.000 arbeidsplaatsen en groei Utrecht Science Park

Gezond Stedelijk Leven
Aantrekkelijke leefomgeving, gezonde en vitale mensen

Gemeente Utrecht · PROVINCIE UTRECHT · UTRECHT10 · UTRECHT SCIENCE PARK

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 3

1. DUURZAAM VERDIENVERMOGEN VANUIT HET HART VAN NEDERLAND 7
1.1 Drivers van duurzaam verdienvermogen 8
1.2 Cruciale rol Metropoolregio Utrecht 9
1.3 Toekomstbestendige groeistrategie MRU 10
1.4 Merwedelijn, Waterlinielijn en Lunetten/Koningsweg: een betekenisvolle stap 11

2. GEZONDE GROEI METROPOOLREGIO UTRECHT 13
2.1 Accommoderen verstedelijkingsopgave 14
2.2 Draaischijf van Nederland laten draaien 16
2.3 Vergroten agglomeratiekracht 20

3. INTEGRALE VERSTEDELIJKINGS- EN MOBILITEITSSTRATEGIE 25
3.1 Duurzaam en gezond leefmilieu 26
3.2 Stedelijk verdichten zorgt voor meer nabijheid 27
3.3 Mobiliteitstransitie 28

4. UTRECHTS WIEL MET SPAKEN 30
4.1 Dragend concept ruimtelijke ontwikkeling 31
4.2 Beoogde effecten Wiel met Spaken 32
4.3 Wiel met Spaken gedragen door alle partijen 32

5. START SCHAALSPRONG OV 34
5.1 Lightrailnetwerk zuidelijk deel MRU 35
5.2 Merwedelijn 36
5.3 Waterlinielijn 36
5.4 Lunetten-Koningsweg 37
5.5 Lightrail maakt andere interventies mogelijk 38
5.6 Ruim voldoende vervoerpotentie voor lightrail 38

6. EFFECTEN LIGHTRAILPROPOSITIE 40
6.1 Versterken agglomeratiekracht MRU en positie USP 41
6.2 Ruggengraat gezonde verstedelijking MRU 45
6.3 Draaischijf blijft draaien 47
6.4 Samenhangend effect Schaalsprong 48
6.5 Bijdrage brede welvaart 49

7. BATEN WEGEN OP TEGEN KOSTEN 51
7.1 Wat kost het? 52
7.2 Wat levert het op? 52

8. SAMENWERKING BINNEN DE MRU 56



Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

1. Duurzaam verdienvermogen vanuit het hart van Nederland

Duurzaam verdienvermogen vanuit het hart van Nederland

Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

Nederland is een zeer welvarend land. Toch staan we voor grote uitdagingen om ons land ook in de toekomst aantrekkelijk te houden om in te wonen, te werken en te ondernemen. En hierbij tegelijkertijd invulling te geven aan transities op gebied van energie, gezondheid en digitalisering. Terecht wordt daarom ingezet op investeringen in toekomstbestendige sectoren en missies, in een inclusieve arbeidsmarkt waarin vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten en in een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Investeringen in de bereikbaarheid zijn hierbij essentieel. Zo versterken we samen ons verdienvermogen zodat de economie een groeisprong kan maken.

1.1 Drivers van duurzaam verdienvermogen

Eind 2019 verscheen de '**Groeibrief'** van het Kabinet (*zie kader pagina 11*) met bovenstaande strekking. De Groeibrief benoemt de volgende fundamentele 'drivers' van het verdienvermogen van Nederland.

- **Talent** ontwikkelen en dóórontwikkelen: verbetering van het funderend onderwijs, verbetering van het systeem voor leven lang ontwikkelen;
- Vergroten van de **arbeidsparticipatie**;
- Versterken van **onderzoeks**- en **innovatie**-ecosystemen: verbeteren van de samenwerking tussen onderwijs, fundamenteel en toegepast onderzoek, innovatieactiviteiten van bedrijven, en vermarkting van innovatie door grote bedrijven, MKB en startups;
- Verbeteren van de **bereikbaarheid**: naast investeringen in schaalsprongen van (OV-)infrastructuur wordt deze ambitie gecombineerd met het klimaatbestendig en klimaatadaptief maken van netwerken, betere benutting van infrastructuur met nieuwe technologieën;
- Benutten van de grote **transities**: CO_2-reductie, energietransitie, circulaire economie voor het uitlokken van innovaties, onder meer voor digitale technologieën.

Bereikbaarheid is een bepalende factor voor samenwerking tussen alle partijen. En omdat die bereikbaarheid, met name in stedelijk gebied, onder druk staat, is het aangemerkt als één van de thema's uit de Groeibrief. Terecht stelt de Groeibrief dat steden een steeds belangrijkere rol innemen als de vestigingsplaats van economische activiteiten. Een groot deel van de economische en bevolkingsgroei zal zich daar concentreren. Het bieden van een hoge kwaliteit van leven in onze steden is cruciaal in het behouden en versterken van onze concurrentiepositie.

De Groeibrief nodigt uit te investeren in onderzoeks- en innovatie ecosystemen en transities op die plekken in het land die het verdienvermogen van Nederland versterken. Specifiek wordt gesteld dat investeringen in een schaalsprong voor de (OV-) infrastructuur cruciaal zijn om de groeiende stedelijke gebieden in Nederland bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

De **coronacrisis** vergroot de urgentie en de noodzaak om slim te investeren en te anticiperen, met name in hoogstedelijk gebied. De verwachting (van onder meer het CPB en PBL[1]) is dat corona een tijdelijke dip betekent in de economische ontwikkeling en mobiliteit. Dit laat onverlet dat OV de drager van duurzame ruimtelijke ontwikkeling is geworden en dat de kwaliteit van de leefomgeving steeds belangrijker is voor het welzijn van mensen. In het pré-

[1] Kansrijk Mobiliteitsbeleid, juni 2020

coronatijdperk waren we eigenlijk al te laat met veel (OV-)investeringen. Als we nu slim investeren, zijn we dus straks iets minder te laat.

1.2 Cruciale rol Metropoolregio Utrecht

De Metropoolregio Utrecht (MRU) speelt een cruciale rol in het herstel en de groei van het verdienvermogen van ons land. Een groeiende, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Metropoolregio Utrecht:

- Eén van de **meest concurrerende** regio's van Europe met een economie die wat betreft competitiviteit in de **top drie**[2] staat dankzij haar excellente wetenschappelijke positie, hoog niveau van publieke R&D uitgaven en een extreem hoogopgeleide beroepsbevolking.
- De snelst groeiende regio van ons land met een **grote verstedelijkingsopgave**: tot 2040 is er vraag naar 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen[3]. De stad Utrecht verdubbelt in 40 jaar in omvang.
- De **kennisleverancier van Nederland**, met name op het gebied van *Life Sciences & Health* en *duurzame, klimaatbestendige en gezonde leefomgeving*. Met **Utrecht Science Park** (USP) als grootste en snelst groeiende campus van het land. waar bedrijven als Genmab, het grootste biotech bedrijf van Europa, hun oorsprong vinden en groot geworden zijn.
- Een veelzijdige regio met een **excellent leefmilieu**. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland[4].
- De '**draaischijf van Nederland'** op de weg en het spoor, met het drukste station van Nederland met op dit moment een groeiend aantal reizigers van zo'n 60 miljoen per jaar en de Ring Utrecht als meest kwetsbare snelweg in het land. De regio is een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk.

Elk van deze kwaliteiten kent ook uitdagingen om die cruciale rol te blijven vervullen. De draaischijf hapert, het centrum van Utrecht raakt overbelast, de woningmarkt is oververhit, en een belangrijk economisch potentieel aan kennis kan beter worden benut.

De MRU staat voor de formidabele uitdaging om groei op een gezonde manier vorm te geven met versterking van de leefomgeving, haar goede uitgangspositie om te zetten in gezonde en duurzame economische groei, En dat in het middelpunt van ons nationaal weg- en spoorwegnetwerk.



[2] European Commission (2019): Regional European Competitiveness Index.
[3] Utrecht Nabij, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050, U Ned, november 2020.
[4] Zie ook de monitor *Kwaliteit van leven in de regio* van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland.

1.3 Toekomstbestendige groeistrategie MRU

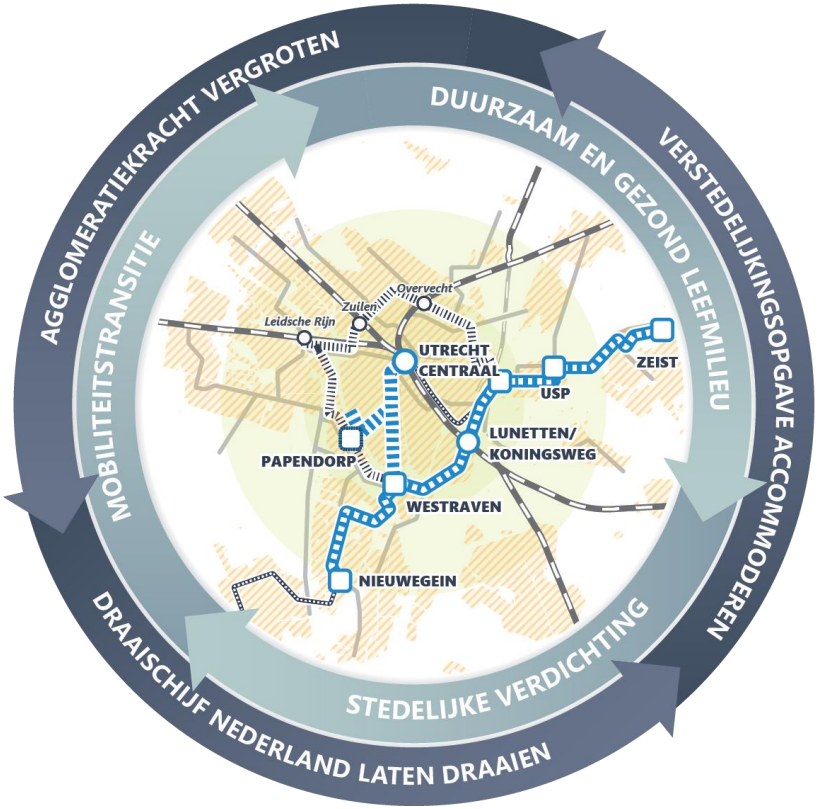
De regio volgt een integrale groeistrategie om de economische potentie van de regio te benutten, de groei op een gezonde manier vorm te geven en de nationale economie letterlijk en figuurlijk in beweging te houden. Kern van deze strategie is een **gezond stedelijk leven voor iedereen**. Dit is een strategie waar Rijk, regio en gemeenten samen met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven invulling aan geven. Een groeistrategie die recht doet aan de ruimtelijk-economische opgave in de regio én de nationale bereikbaarheidsopgave. Een strategie waarin economie, verstedelijking, mobiliteit, maar ook duurzaamheid, leefbaarheid hand in hand gaan, met gezondheid als leidend motief. Vanuit deze strategie laten het waarom ('why'), het hoe ('how') en het wat ('what') van deze lightrailpropositie zich als volgt duiden.

Why - De hoofdopgave voor de regio is om het duurzaam verdienvermogen van Nederland te versterken door:

1. De **woningnood** op de meest gewilde plek van Nederland op een gezonde manier **aan te pakken** door de verstedelijkingsopgave (woningen en arbeidsplaatsen) te accommoderen op plekken met een goede OV-bereikbaarheid;
2. **Nederland bereikbaar te houden** en de 'draaischijf Nederland' te laten draaien door het regionale verkeer (weg én spoor) minder via de nationale netwerken af te wikkelen;
3. Bij te dragen aan **duurzaam economische herstel** door de agglomeratiekracht te vergroten en de interne en externe bereikbaarheid van de (economische) toplocaties en met name Utrecht Science Park te verbeteren.

How - Om dit te bereiken, zetten de MRU en al haar partners in op een duurzame verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie, gericht op een duurzaam en gezond leefmilieu, op stedelijke verdichting en op een mobiliteitstransitie.

What -Als eerste betekenisvolle stap binnen deze strategie wordt ingezet op twee lightrailverbindingen in combinatie met een nieuw treinstation.



1.4 Merwedelijn, Waterlinielijn en Lunetten/Koningsweg: een betekenisvolle stap

Om de groei op een gezonde manier op te vangen en de mobiliteitstransitie waar te maken, is in de MRU behoefte aan een aantrekkelijk en reëel alternatief voor de auto. De regio investeert in fiets- en OV/lightrail-verbindingen om de groeiende stroom woon-werk verkeer in de stedelijke regio op te vangen. Hiermee beweegt Utrecht van een mono-centrische stad waarin alle druk op het centrum van Utrecht (CS) ligt, naar een stedelijke regio met meerdere centra gesitueerd langs een OV-ring.

Zo verminderen we knelpunten op de nationale weg- en spoornetwerken. We bouwen nieuwe woningen en werklocaties zoveel mogelijk langs deze fiets- en OV/lightrail-verbindingen, voorzien we van goed bereikbare knooppunten. Op deze goed bereikbare plekken vindt tevens de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer plaats.

Als eerste fundamentele stap in deze strategie is de Utrechtse propositie voor het Groeifonds gericht op het realiseren van twee lightrailverbindingen en een nieuw treinstation.

- De **Merwedelijn** vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding die de verstedelijkingslocaties langs het Merwedekanaal verbindt met Utrecht CS en omgeving en samen met de Waterlinielijn zorgt voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone.
- De **Waterlinielijn** is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en maakt verdere groei van de campus mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg.
- Een versterkt **station Lunetten-Koningsweg** creëert een kansrijke overstapknoop in het nationale en regionale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuwe verdeelpunt in het zuidoosten van Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein, tram en busnetwerk. USP krijgt een meer directe verbinding met de rest van het land en het steeds drukkere Utrecht CS wordt ontlast.

Met deze Groeifondspropositie voor de Merwedelijn en de Waterlinielijn, zetten we een eerste, betekenisvolle stap. Een eerste stap met een groot ruimtelijk-economisch effect in de regio én op het verdienvermogen van Nederland.

Na en parallel aan deze eerste stap zullen meer maatregelen nodig zijn, zoals het vervolmaken van de OV-ring, het versterken van de fietsinfrastructuur, creëren van voldoende en goede overstappunten van auto naar OV en het ontvlechten van nationaal en regionaal autoverkeer

Uitgangspunt voor deze propositie zijn de vele visies en plannen die de afgelopen periode op de verschillende schaalniveaus zijn verschenen. De verstedelijkingsrichtingen in de NOVI, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en Regionale Economische Agenda (REA) en in de nog vast te stellen Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) en het Mobiliteitsplan Utrecht zijn gelijkluidend. Tijdens het BO MIRT[5] eind 2020 is het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' vastgesteld. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking van de strategie door Rijk en Regio.

Deze propositie is een volgende invulling van deze strategie. De exacte uitwerking zal zijn beslag moeten krijgen in het samenwerkingsprogramma U Ned van Rijk en regio.

[5] https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1858010



Foto: Petra Appelhof

Groeibrief benadrukt noodzaak tot investeringen in Schaalsprong OV-infrastructuur stedelijke regio's

Zoals aangegeven stelt de Groeibrief dat steden een steeds belangrijkere rol innemen als de vestigingsplaats van economische activiteiten. Terecht wordt erkend dat we grenzen ervaren aan het accommoderen van de vraag: er is een tekort op zowel de woningmarkt als op de markt voor werklocaties. Er zijn – los van corona – toenemende files, vertragingen en overvolle stations. Met name rondom onze steden. Als de netwerken in en rondom de steden dichtslibben en de bereikbaarheid van Nederland afneemt heeft dat negatieve gevolgen. De kosten lopen op en het vestigingsklimaat verslechtert. De toenemende mobiliteitsvraag kan deels worden opgevangen door betere benutting van bestaande infrastructuur. Echter, de Groeibrief concludeert dat de bestaande infrastructuur bij lange na niet genoeg zal zijn om aanhoudende toename van de mobiliteitsvraag op te vangen.

De groei van goederen- en personenvervoer via achterlandverbindingen en de groei en verdichting van de steden vergen nieuwe oplossingen van ons mobiliteitssysteem. Investeringen in een schaalsprong in de (OV-)infrastructuur zijn nodig: hierdoor verbetert de bereikbaarheid van economische toplocaties en zorgen we ervoor dat Nederland een aantrekkelijke plaats blijft om te wonen, werken en ondernemen. Onze brede welvaart is gebouwd op creatieve zelfstandigen, innovatieve startups, trotse familiebedrijven, mondiale ondernemingen en een groot, gevarieerd en robuust midden- en kleinbedrijf. Mensen willen wonen in aantrekkelijke gebieden met goede voorzieningen. Een prettig leefklimaat en een hoge kwaliteit van de samenleving is daarmee bepalend voor ons economische succes. Ook voor het aantrekken van nieuwe talent. En, omgekeerd, kan verdere economische ontwikkeling ook bijdragen aan de versterking van die samenleving. Het bereikbaar en daarmee aantrekkelijk houden van de stedelijke gebieden in Nederland is dus cruciaal voor het vestigingsklimaat en het verdienvermogen van ons land.



Opgaven en doelen

2. Gezonde groei metropoolregio Utrecht

Gezonde groei Metropoolregio Utrecht

Opgave en doelen

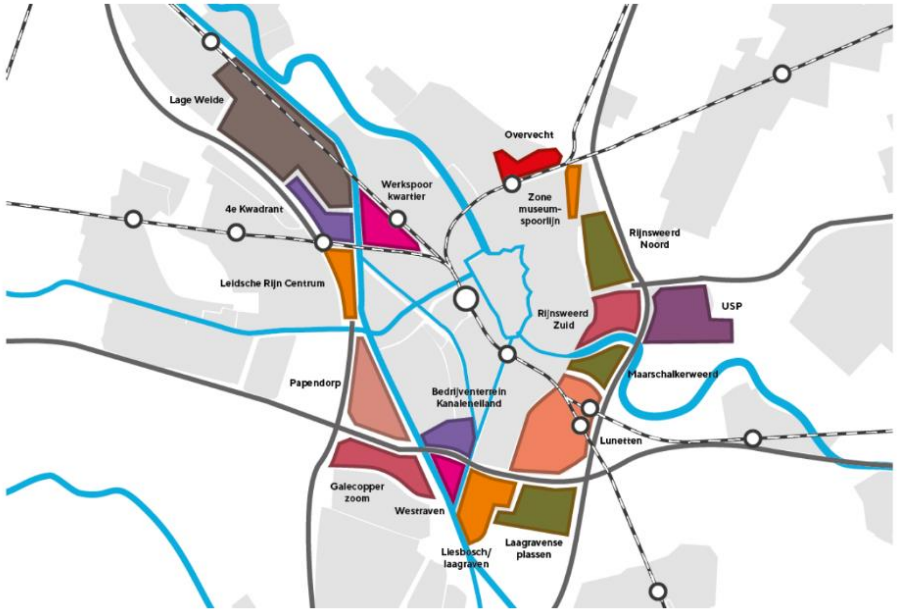
De kern van de opgave is meerledig en kent een grote samenhang. Er is sprake van onderbenutting van het grote economisch potentieel van de regio. Er moet een enorme verstedelijkingsopgave worden geaccommodeerd; tot 2040 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen[6]. En er treedt in de huidige situatie al een overbelasting van de nationale en regionale mobiliteitsnetwerken op, die groter wordt in combinatie met de verstedelijkingsopgave. De Metropoolregio Utrecht is van grote waarde en betekenis voor de nationale economie. Daarmee zijn investeringen gericht op deze opgaven cruciaal voor het duurzaam verdienvermogen van Nederland als geheel. In dit hoofdstuk wordt de opgave op drie thema's nader toegelicht. Hoofdstuk 3 gaat aansluitend in op hoe deze opgaven aan te pakken.

2.1 Accommoderen verstedelijkingsopgave

De trek naar de stad neemt wereldwijd toe. Dat beeld zien we ook in Nederland. Meer dan de helft van de groei van Nederland zal zich concentreren in de G4-regio's. Tot 2040 komen er in ons land zo'n 1,8 miljoen inwoners bij, waarvan meer dan de helft dus in de G4 en de omliggende stedelijke regio's. De regio's met de grootste opgave zijn de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de MRU.

MRU heeft momenteel een acuut woningtekort van ruim 26.000 woningen. Tot 2040 zijn er 125.000 woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Daarnaast verwacht de MRU tot en met 2040 80.000 extra arbeidsplaatsen te moeten accommoderen om het aantal banen mee te laten groeien met de groei van de regio. Deze arbeidsplaatsen zijn cruciaal voor een gezonde balans tussen inwoners en arbeidsplaatsen en om te voorkomen dat Utrecht een dominante 'woonstad' wordt.

Ook deze arbeidsplaatsen concentreren zich met name in stedelijk gebied. 70.000 arbeidsplaatsen moeten worden gerealiseerd in Utrecht stad. Hierbij wordt rekening gehouden met een verdeling van 33% kantoren, 5% wetenschap, 16% werken vanuit woning en 12% informeel. Voor deze 66% (ruim 50.000) van de toekomstige arbeidsplaatsen, is een goede OV-bereikbaarheid van groot belang[7].



De deelgebieden van de Grote U (Utrecht Nabij, 2020)

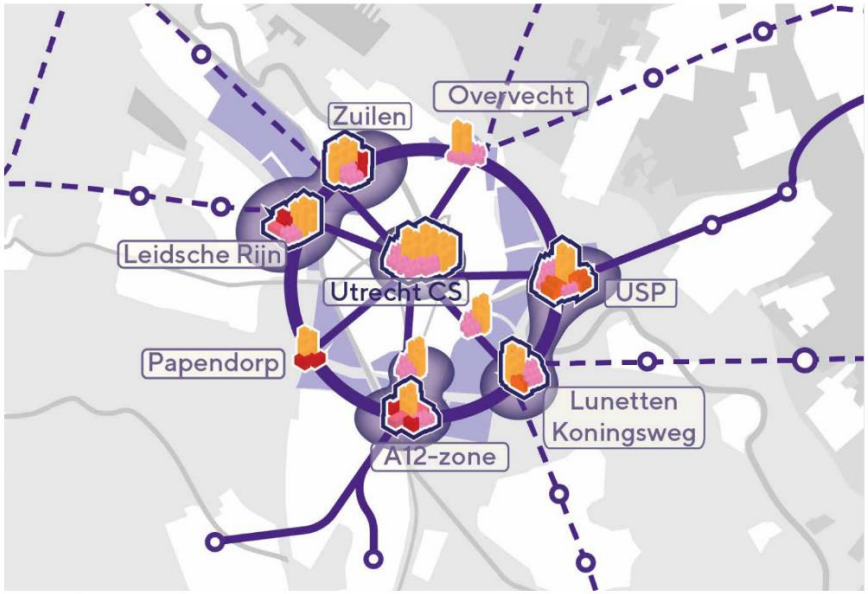
[6] Utrecht Nabij, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050, Uned, november 2020

[7] STEC, 2020

De locaties waar de grootste woningbouwaantallen in de regio Utrecht kunnen worden gerealiseerd, bevinden zich primair aan de randen van het stedelijk gebied en nabij bestaande OV-knopen. Maar ook binnenstedelijk zijn er ontwikkellocaties, zoals Beurskwartier en Merwedekanaalzone.

Op de afbeeldingen in deze paragraaf zijn de ontwikkellocaties aan de randen van het stedelijk gebied en nabij bestaande OV-knopen schematisch weergegeven. Concreet gaat het om de gebieden in de zogenaamde Grote U, rondom de stedelijke knopen van het Wiel met Spaken een nabij de Regiopoorten.

Met de Grote U wordt de binnenstedelijke tussenruimte bedoeld waar nog plaats gemaakt kan worden om een groot deel van de economische groei en de groei van de bevolking op te vangen en tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding te leggen tussen de binnenstad van Utrecht, de buitenwijken, de grootste randgemeenten en het waardevolle metropolitane landschap.



De knopen met ontwikkelpotentie van het Wiel met Spaken (Utrecht Nabij, 2020)



De 7 Regiopoorten in het netwerk van sprintercorridors (Utrecht Nabij, 2020)

Buiten het stedelijk kerngebied liggen mogelijkheden om een deel van de regionale groei op te vangen nabij de zeven Regiopoorten die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Breukelen, Bunnik, De Bilt-Bilthoven, Houten, Vianen, Woerden en Zeist.

Voor het ontwikkelen van de woningbouwlocaties is het belangrijk dat de bereikbaarheid goed wordt vormgegeven. De groei kan met de huidige netwerken echter niet worden opgevangen. In het bestaande OV-systeem zit te weinig rek. Bovendien is dit netwerk op dit moment primair gericht op Utrecht Centraal waar onvoldoende ruimte is om de capaciteit uit te breiden.

Vanwege haar centrale ligging in het nationale netwerk, vormt groei van de regionale mobiliteit bovendien een bedreiging voor de nationale bereikbaarheid. De groei van regionaal en nationaal verkeer op de weg en het spoor genereren doorstromings- én leefbaarheidsknelpunten in de MRU.

De opgave is een integrale verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie te volgen die de groei van woningen en arbeidsplaatsen op een gezonde en duurzame manier faciliteert. In hoofdstuk 3 wordt uitgelegd dat dit een strategie is gericht op spreiding over meerdere knooppunten in en rond de stad (van monocentrisch, naar polycentrisch) en gekoppeld aan zware HOV-assen. De ontwikkelopgave is nadrukkelijk een integrale, waarin ook groen, energietransitie, klimaatdaptatie, cultuur, erfgoed, voorzieningen en recreatie een plek in krijgen.

Specifiek voor Utrecht Science Park geldt dat de uitbreidingsmogelijkheden worden beperkt door de knelpunten in bereikbaarheid. Deze bereikbaarheid is momenteel te autoafhankelijk en de regionale en nationale OV-bereikbaarheid van USP is ondanks de in gebruik name van de Uithoflijn onvoldoende.

2.2 Draaischijf van Nederland laten draaien

De centrale ligging en goede autobereikbaarheid vanuit de rest van het land in brede zin zijn belangrijke assets van de MRU en mede bepalend voor het vestigingsklimaat. Deze kwaliteit staat onder druk. Het mobiliteitssysteem in en rond Utrecht wordt gekenmerkt door knelpunten, zowel op de weg als in het OV. En zowel op nationaal als regionaal schaalniveau (*zie volgende pagina*). Nergens in Nederland zijn de nationale en regionale netwerken zo vervlochten als in de regio Utrecht.

Doorstroming op het wegennet rond Utrecht is van fundamenteel belang voor Nederland. De uitdaging is de draaischijf van de Nederlandse economie draaiende te houden. Het anders organiseren van de regionale bereikbaarheid is daarvoor randvoorwaardelijk. De schaalsprong OV kan een bijdrage leveren aan de doorstroming op het wegennet door een belangrijkdeel van het

Visie op Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk. Het is bovendien een aantrekkelijke (hoofd)kantoorlocatie en een belangrijk knooppunt op de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is daarbij een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt over de gehele dag snelle, betrouwbare, comfortabele en hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub.

De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is. Dit zijn met name de (inter)nationale reizigers. We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken, door regionale overstappers te verleiden via andere (intercity)stations te reizen naar hun bestemming in de stad en de regio.



regionaal verkeer een alternatief te bieden, onder andere via overstappunten (hubs) op afstand van de stad.

In essentie komt het erop neer dat het in de MRU ontbreekt aan een hoogwaardig regionaal OV-systeem dat past bij de schaal en de groei van de regio. Het huidig OV-systeem is teveel gericht op één hoofdknoop – Utrecht Centraal Station – die ook een belangrijke functie vervult in het nationale en internationale OV-netwerk. Hierdoor kan het OV-systeem de groei niet aan en is er onvoldoende een volwaardig alternatief voor de auto voor handen. Ondanks dat er (op meer stedelijk niveau) al een mobiliteitstransitie gaande is, is de regio nu en in de toekomst nog erg afhankelijk van de auto.

Net zoals in andere metropoolregio's in Nederland is in de Metropoolregio Utrecht een ontwikkeling gaande van een monocentrisch mobiliteitssysteem naar een polycentrisch systeem. In het verleden is met de ontwikkeling van Randstadspoor ingezet op een stervormig systeem met Utrecht Centraal in het hart. In dat treinsysteem zit nog enige ruimte voor groei, maar de grenzen komen in zicht. Voor aan- en afvoer van reizigers in de stedelijke omgeving rondom Utrecht Centraal zijn de grenzen nu al zichtbaar: er is nauwelijks nog ruimte voor meer bussen, trams en fietsen. Een vergelijking van het mobiliteitssysteem van de MRU met de MRA is hiernaast opgenomen.

De opgave is de groei van de mobiliteit zodanig te faciliteren dat het tevens fungeert als drager voor de ruimtelijke ontwikkeling. Dit polycentrisch systeem (het Utrechts ***Wiel met Spaken***) wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

Knelpunten in het mobiliteitssysteem

Een grove analyse van de ontwikkeling in de vervoerstromen laat zien waar de grootste opgaven voor het mobiliteitssysteem van Utrecht zitten. De groei van het aandeel fiets is enorm en leidt tot issues op het gebied van doorstroming, veiligheid en ruimtegebruik (o.a. stallingsvoorzieningen).

Vergelijking Utrecht - Amsterdam

Een vergelijking van enkele kentallen van het mobiliteitssysteem van de MRU met Grootstedelijk Amsterdam (aaneengesloten bebouwing rond de stad) laat zien dat het monocentrische model van de MRU niet langer houdbaar is.

	Grootstedelijk Amsterdam	MRU
Inwoners	*900.000*	*800.000*
Arbeidsplaatsen	*300.000*	*250.000*
Aantal NS-stations	*12*	*13*
Waarvan Intercity-station	*5*	*1*
Metro	*5*	*0*
Tramlijnen (aantal) *In km's*	*14* *>200km*	*3* *<40km*

De potentie van het OV is dusdanig groot dat dit leidt tot overbelasting van het systeem. Het OV loopt tegen de grens aan van het moment waarop een schaalsprong noodzakelijk is. Voor groei van het aantal autoritten is geen ruimte in de stad. Dit leidt tot knelpunten op de Ring en toeleidende wegen. De groei van de stad moet dus door andere modaliteiten worden opgevangen.

Dit beeld wordt ondersteund door de knelpuntenanalyse voor de auto en het OV. De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die elke vier jaar wordt uitgevoerd, laat zien dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in alle scenario's. De NMCA[8] identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht, zowel het

[8] NMCA 2017

nationale spoor- en wegennet maar ook op de toegangsroutes naar Utrecht CS en op regionale OV-verbindingen.

Voor het nationale wegennet ontstaan er bij ongewijzigd beleid knelpunten op de ring Utrecht, met name op de A12. De verlieskosten rondom Utrecht zullen in 2040 tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar bedragen.

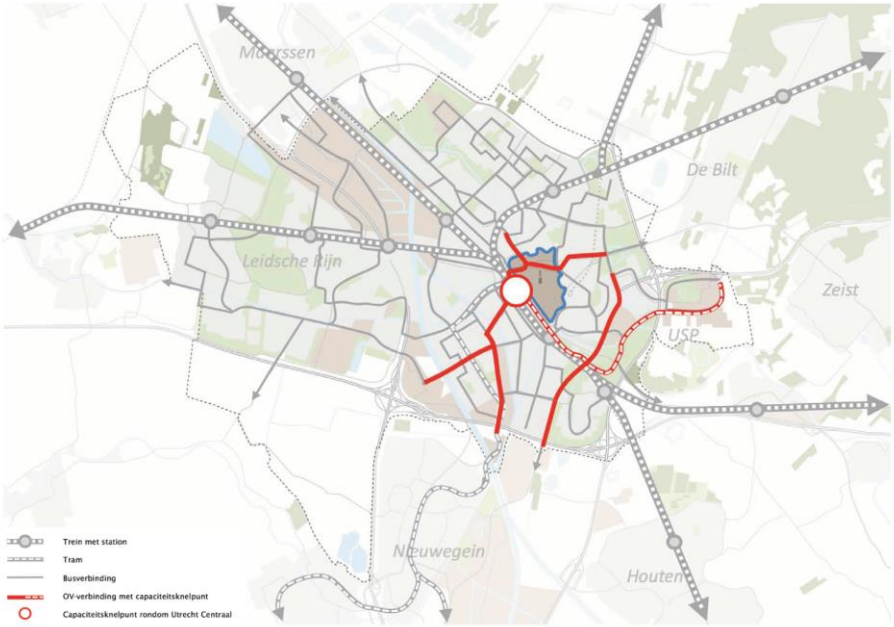
Op nationale knooppunt Utrecht CS komen verschillende modaliteiten samen; trein, tram, bus, fietsers, voetgangers, auto's en taxi's. Verdiepend onderzoek naar dit NMCA knelpunt heeft inzicht gegeven in de zwakke schakels in en rondom Utrecht CS[9]. De verwachting is dat zonder maatregelen deze knelpunten zich in de komende jaren steeds nadrukkelijker manifesteren als gevolg van de groeiende vervoersvraag van, naar en via Utrecht CS.



Voorziene knelpunten op de weg (Utrecht Nabij, 2020)

Voor het tram- en busnetwerk (BTM) komen vijf knelpunten naar voren[10]:

- Binnenstadscorridor Utrecht – Centraal – Zeist
- Lijn 28 Utrecht Centraal Station – Utrecht Science Park
- Busbaan door Utrecht Science Park
- Tramlijn 22 ('Uithoflijn'): Centraal Station – P+R Utrecht Science Park
- Van Zijstweg (route van/naar Merwedekanaalzone en Papendorp als ontwikkellocaties)



Voorziene knelpunten OV-systeem (Mobiliteitsplan Utrecht, 2020)

[9] Analyse Multimodale Knoop Utrecht Centraal, versie C, d.d. 24 mei 2018.
[10] Achtergrondrapportage bus, tram en metro (2017)

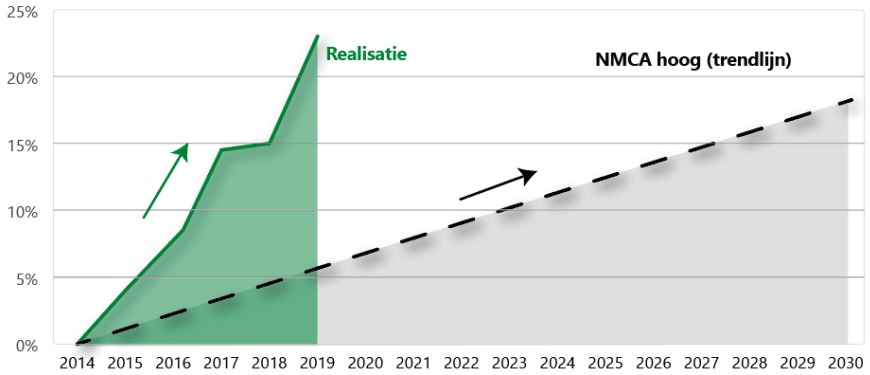
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-btm-2017

Het gaat hier stuk voor stuk om verbindingen met een aanzienlijk OV-gebruik, waarbij de grenzen van de bestaande infrastructuur bereikt zijn terwijl er verdere groei wordt verwacht.

De NMCA 2021 zal binnen enkele maanden worden gepubliceerd. Deze is uitgangspunt voor verdere verdieping. Studies die zijn uitgevoerd sinds de laatste NMCA laten zien dat knelpunten nog steeds bestaan en/of groter worden. Zo laat een actualisatie van de knelpuntenanalyse in 2019 zien dat de urgentie om de genoemde knelpunten in het BTM-netwerk op te lossen, fors is toegenomen[11]. Zo lag de groei op deze 5 knelpunten vanaf 2014 tussen de 3 en 9% per jaar. Dit is fors hoger dan de NMCA-prognoses uit 2017 (tot 3% per jaar). De knelpunten die hieruit springen zijn de Van Zijstweg en de busbaan door Utrecht Science Park.

De sterke groei van het OV valt ook op als je breder kijkt. Zo zijn er op het niveau van de provincie Utrecht forse verschillen met prognoses in de NMCA. Daar waar de NMCA uitgaat van 14% tot 31% (laag-hoog) in de periode 2014-2040, was in 2019 al sprake van een gerealiseerde groei van ruim 22%.

Ontwikkeling reizigerskilometers tram en bus in provincie Utrecht



Bron: Gemeente Utrecht

[11] Bus, Tram, Metro-netwerk Toekomstbeeld OV (2019)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/bus--tram---metro-netwerk---toekomstbeeld-ov



Foto: Kjell Pastema

De **essentie** is dat het mobiliteitssysteem in de breedte aan haar grens zit. Alle deelsystemen lopen over en maken in veel gevallen gebruik van dezelfde infrastructuur. En op die aanwezige infrastructuur is geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg. Hierdoor wordt het hele mobiliteitssysteem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors – onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan – gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel overlast van ondervindt (doorstroming, veiligheid, leefbaarheid).

Kortom: Als niet substantieel wordt geïnvesteerd in een schaalsprong, zal op Utrecht Centraal en omgeving (bv. binnenstadsas) **geen ruimte** zijn **voor groei**. Dit beperkt de bereikbaarheid en daarmee de verstedelijkingsopties in de hele regio.

2.3 Vergroten agglomeratiekracht

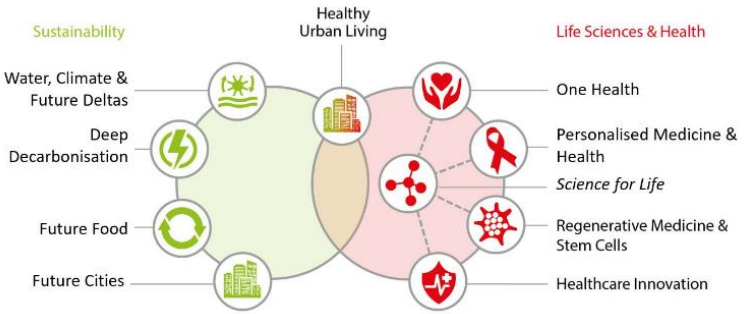
Uit verschillende onderzoeken van het CPB komt naar voren dat de productiviteit in stedelijke gebieden hoger is naarmate daar meer mensen wonen en werken. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze effecten worden ook wel aangeduid als matching, sharing en learning. Naast een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet, neemt de bereikbaarheid toe zonder extra mobiliteit.

Zoals eerder benoemd kent de MRU een excellent vestigingsklimaat en behoort het tot de top drie concurrerende regio's van Europa. De MRU kenmerkt zich door een groot economisch potentieel; groot aandeel hoogopgeleide beroepsbevolking, centrale ligging, gediversifieerde economie, hoog niveau academische kennisproductie, hoog besteedbaar inkomen, aantrekkelijke leefomgeving. Volop kansen dus voor grote agglomeratie-effecten.

Echter, op dit moment vertaalt dat zich onvoldoende naar een bovengemiddeld hoge groei van het Bruto Regionaal Product en ondernemerschap. Anders geformuleerd: het bovengemiddelde hoge niveau van inputfactoren leidt niet tot een bovengemiddeld hoge output. Agglomeratievoordelen (sharing, matching, learning) worden nog onvoldoende benut voor economische groei via innovatie en bedoelde en onbedoelde kennisoverdracht binnen het ecosysteem (kennisspillovers). Datzelfde geldt voor het omzetten van hoogwaardige kennis naar commercieel haalbare producten, processen of diensten (valorisatie). Voor het goed kunnen benutten van de economische potentie is het cruciaal dat de economische kernlocaties optimaal worden ontsloten, zowel regionaal als nationaal.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het bovendien van belang dat er voldoende woonruimte en arbeidsplaatsen (bereikbaar) zijn en blijven. En zoals de ***Groeibrief*** terecht constateert, staan wij voor grote opgaven als klimaatverandering, de energietransitie, het herstel van onze natuur en een transitie naar een circulaire economie: "*Een beperkte structurele groei biedt ook weinig tot geen ruimte om verder te investeren in onze collectieve dienstverlening, beter onderwijs en een sterkere samenleving.*" Ergo: de agglomeratiekracht moet worden vergroot om structureel te kunnen groeien.

Als de lightrailverbindingen uit voorliggende propositie niet worden gerealiseerd, kan het gewenste groeipad van R&D investeringen en bedrijvigheid niet worden gerealiseerd. Door de bereikbaarheid te verbeteren, wordt het grootste knelpunt voor de groei van het USP weggenomen en ontstaat een extra prikkel voor bedrijven en instellingen om te investeren. De drempel om te kapitaliseren op de aanwezige kennis- & talentpool verlaagt. Zonder verbeteringen in de bereikbaarheid blijft deze drempel (te) hoog.





Utrecht Science Park

USP is het grootste Science Park van Nederland en van wezenlijk belang voor de Nederlandse economie. Op de campus bevinden zich grote kennisinstellingen, gerenommeerde instituten en meer dan 130 bedrijven. Dagelijks komen zo'n 51.000 studenten en 27.000 medewerkers naar de locaties in Utrecht en Bilthoven. Daarnaast komen er veel bezoekers naar het USP, onder andere door de aanwezigheid van ziekenhuizen met een regionale en nationale functie (Universitair Medisch Centrum Utrecht, Wilhelmina Kinderziekenhuis en het Prinses Maxima Centrum).

Utrechts Science Park heeft zich, met haar satellietlocatie, ontwikkeld tot het landelijke hart van de kennis en economie over gezondheid en leefomgeving en de relatie daartussen. UMCU, RIVM, Deltares, KNMI en TNO vormen de basis, met een groeiend economisch ecosysteem met R&D-intensieve en snelgroeiende bedrijven, incubators, startups en venture capitalists.

De hele funnel van fundamenteel onderzoek en valorisatie tot aan economische vermarkting en wereldwijde opschaling is gekoppeld aan het USP. Dit komt tot uiting in bedrijven als Genmab, het grootste biotech bedrijf van Europa (beurswaarde ca.12 mld) , dat vanaf het USP innovatieve therapeutische producten op basis van antilichamen ontwikkelt, om daarmee het leven te verbeteren van patiënten met ziekten als kanker.

Naast Genmab leveren andere partijen op het USP, zoals Intravacc, Hubrecht Instituut, Bilthoven Biologicals en het Prinses Maxima Centrum een wezenlijke bijdrage aan opgaven op het gebied van gezondheid en duurzaamheid. De urgentie en relevantie hiervan zijn groot.

Zo neemt Intravacc, wereldwijd vooraanstaand op het gebied van translationeel onderzoek naar en de ontwikkeling van vaccins, binnenkort haar nieuwe moderne pilot productiefabriek in gebruik. Daarnaast geeft Intravacc leiding aan een consortium dat gaat starten met een zogeheten Multi Purpose Vaccine Production Plant (MPVPP). Deze fabriek zal in tijden van nood snel en veilig voldoende doses vaccin specifiek voor Nederland kunnen produceren. Dit zal Nederland in de toekomst minder afhankelijk maken van het buitenland in geval van een pandemie. De bouw van deze MPVPP draagt ook bij tot het aantrekken van nieuwe bedrijven op het USP-terrein.

Economische kenschets

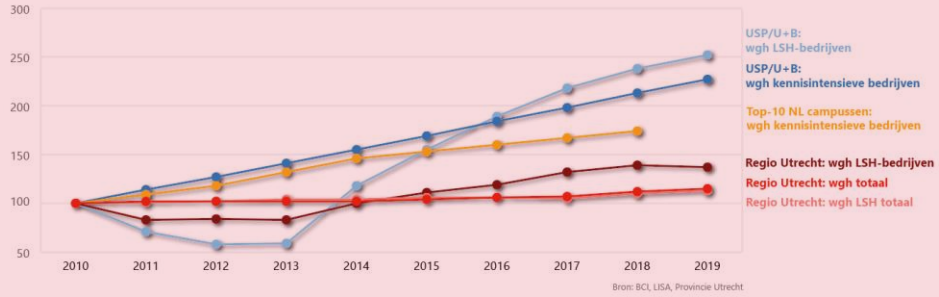
In de MRU is er sprake van onderbenutting van het economisch potentieel, terwijl het zonder meer één van de best ontwikkelde ecosystemen voor ondernemerschap in Nederland en Europa heeft[12]. Deze positie kan en moet dus beter worden benut. Hieronder wordt dat beeld samengevat geschetst. Het laat zien dat de potentie groot is, de realisatie daar nog wat bij achterblijft en wat de thema's zijn waar de grootste kansen liggen.

USP snelst groeiende Campus

Met het USP heeft de regio een campus die op meerdere fronten excelleert. USP is een van de 10 volwassen campussen in Nederland en kent de sterkste groei van werkgelegenheid bij bedrijven. Op Utrecht SciencePark (deel Utrecht en Bilthoven) was deze groei 25% in de periode 2014-2018.

Uit analyses van de connectiviteit binnen en tussen toplocaties in de G5 blijkt dat het Utrecht Science Park van alle campussen de meeste kennisrelaties onderhoudt met partners buiten het eigen gebied[13].

Ontwikkeling Werkgelegenheid (wgh) **bij bedrijven 2014-2018**



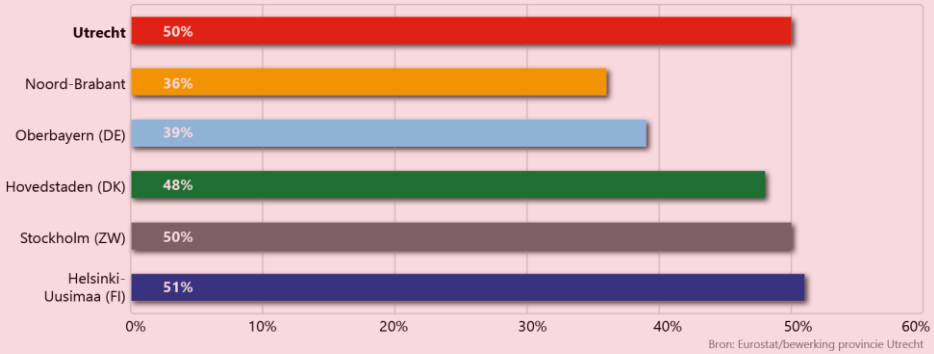
[12] Stam (2020)

[8] Reos, 2018

Hoogopgeleide beroepsbevolking

Van de Utrechtse beroepsbevolking is bijna de helft (47%) hoogopgeleid (HBO of hoger) tegenover een landelijk gemiddelde van 34%. Naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park willen blijven wonen en werken in Utrecht.

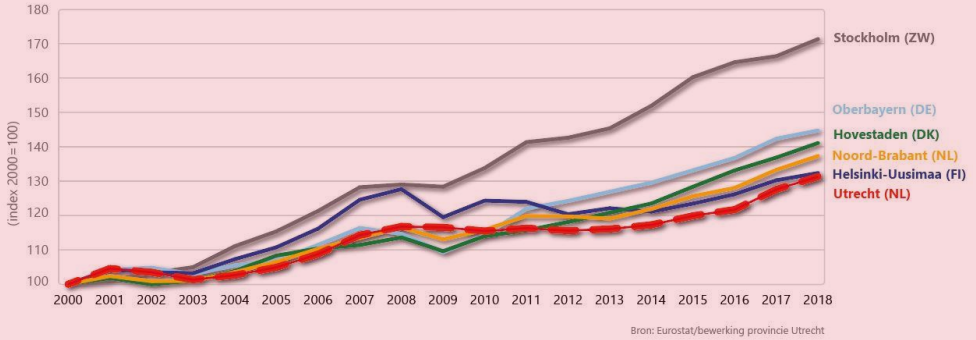
Aandeel werkende beroepsbevolking met hogere opleiding 2019 (15-74 jaar)



Economische groeicijfers

Utrecht is een van de meest concurrerende regio's van Europa. Wanneer de ontwikkeling van het BRP van Utrecht wordt vergeleken met regio's die qua concurrentiekracht en economische uitgangspositie (=inputfactoren) op gelijke hoogte staan met Utrecht (ranking in de Regional Competitiveness Index) dan is te zien dat de economische groei van Utrecht achterblijft.

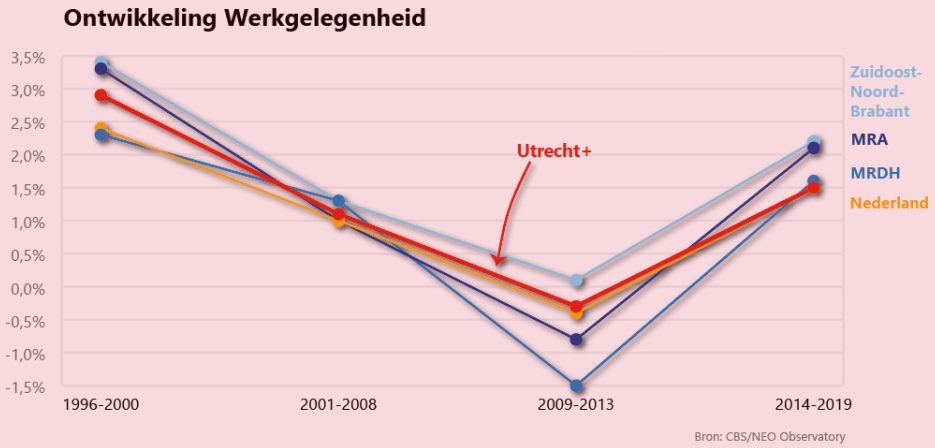
Ontwikkeling Bruto Regionaal Product

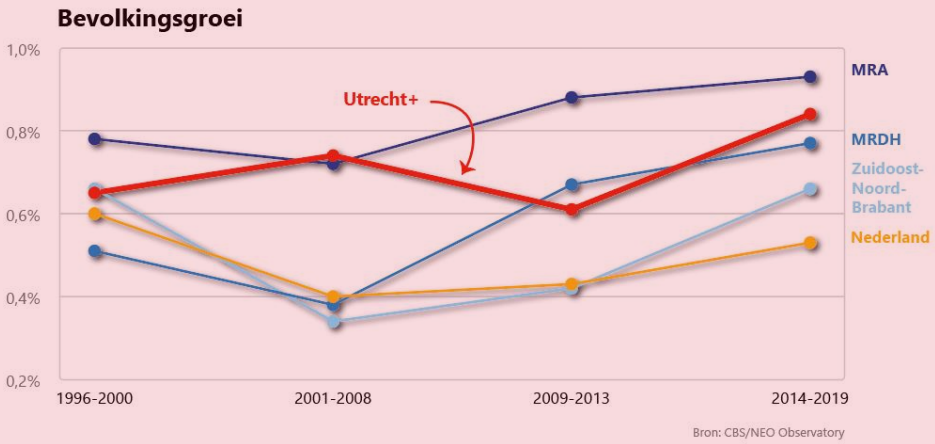


Groei inwoners en arbeidsplaatsen niet in balans

In inwonertal groeit de regio jaarlijks structureel harder (0,84%) dan het landelijk gemiddelde (0,53). Alleen de MRA groeit de laatste jaren nog harder.

De werkgelegenheid groeit echter niet in zelfde tempo mee als het inwonertal en daar wil de regio verandering in brengen. De groei van de werkgelegenheid moet gelijk opgaan met de groei van de stad. De groei van de regio Utrecht is nu nog gelijk aan het landelijk gemiddelde (1,5%). In de andere metropoolregio's groeit de werkgelegenheid harder met de grootste groei in de Brainport regio Eindhoven (2,2%).



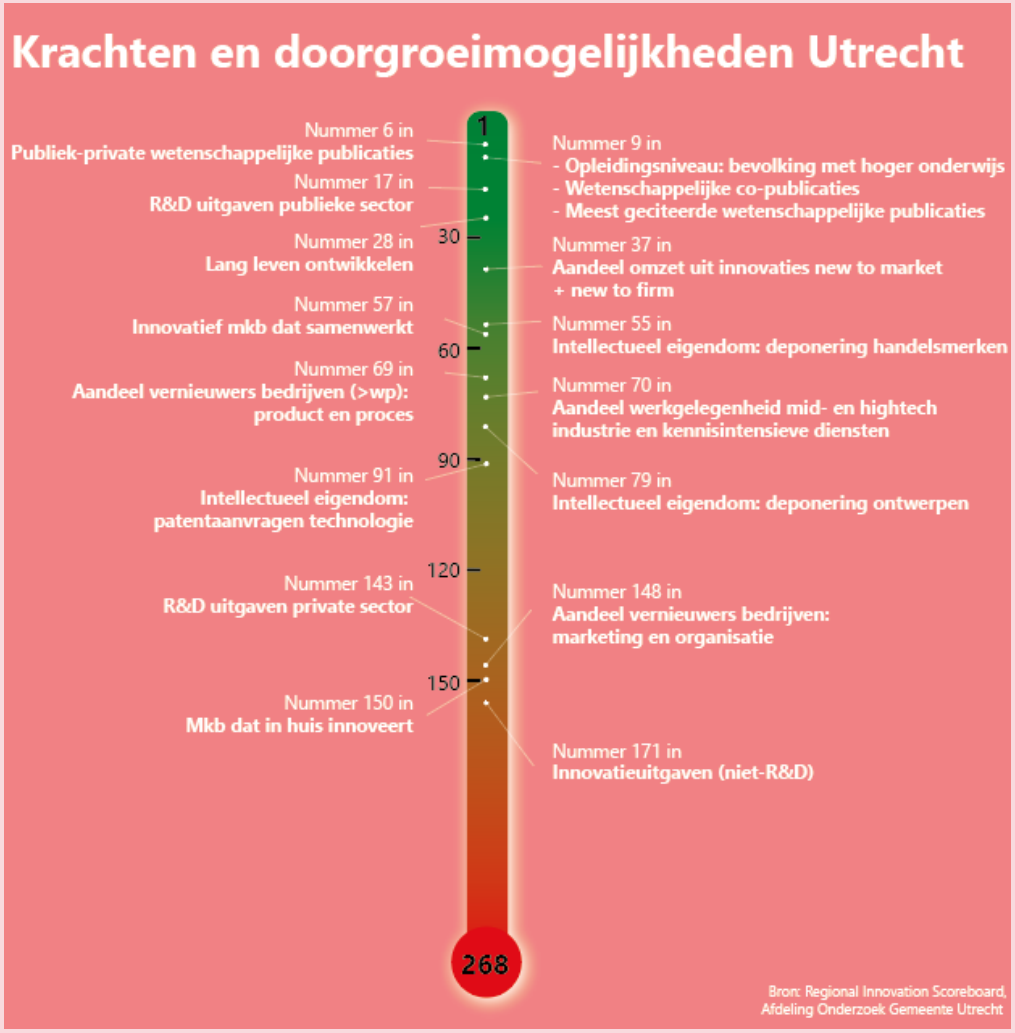


Kansen voor betere benutting economisch potentieel

In de afbeelding hiernaast is een overzicht gemaakt van de ranking van Utrecht op het Regional Innovation Scoreboard 2019. In totaal zijn 263 Europese regio's met elkaar vergeleken op innovatiethema's. Hieruit blijkt dat de regio het goed op het gebied van academische kennis en publieke R&D-uitgaven. Op het vlak van private R&D-uitgaven kunnen nog stappen worden gezet.

De internationaal excellente posities van de UU op het gebied van bio- en medische technologie, en op het gebied van klimaatkennis en aardwetenschappen zijn de voedingsbodem voor doorgroei[14].

Letterlijk en figuurlijk ruimte geven aan innovatieve bedrijven en hun R&D-investeringen en het verbeteren van de bereikbaarheid van en tussen de economische kernlocaties (binnen en buiten de regio), is het devies om de groeipotentie te benutten. Deze focus wordt ook geborgd in de Regionale Economische Agenda én in de uitgangspunten van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region: deze ondersteunt slechts die innovatieve bedrijven die bijdragen aan maatschappelijke opgaven.



[14] Shanghai Ranking 2020



Verdichten, mobiliteitstransitie en duurzaam en gezond stedelijk leven voor iedereen

3. Integrale verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie

'Gezond leven in een stedelijk regio voor iedereen' is de overkoepelende en samenbindende strategie. Deze strategie is door de betrokken overheden (nationaal en regionaal) en het bedrijfsleven vastgelegd in verschillende programma's en strategieën. Daarmee is het een consistente en breed gedeelde strategie. Het vormt ook de basis van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de Regionale Economische Agenda (REA) van de regio. Dit hoofdstuk gaat in op het 'hoe', op de onderdelen van de strategie om de in het vorige hoofdstuk benoemde opgaven aan te pakken.

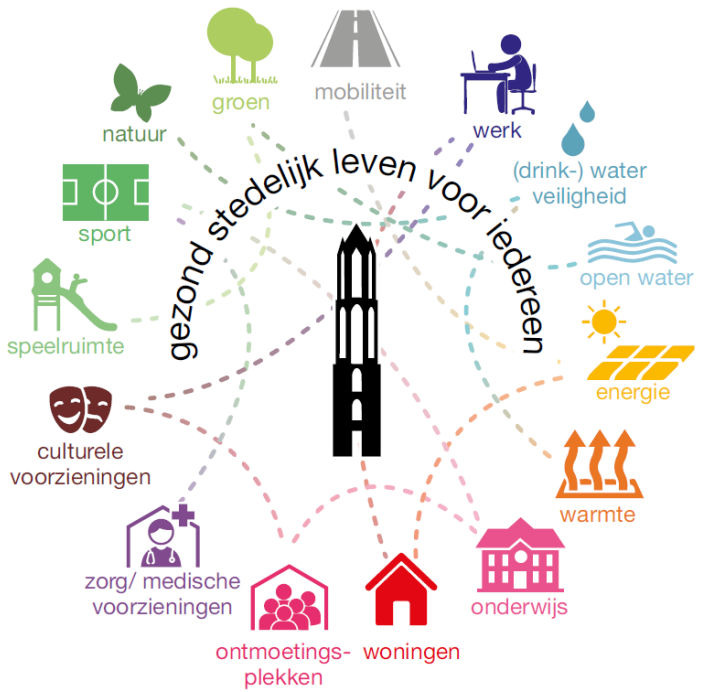
3.1 Duurzaam en gezond leefmilieu

Een duurzaam en gezond leefmilieu is de basis voor brede welvaart, voor gelukkige mensen en een florerende economie. En groei van inwoners en arbeidsplaatsen stelt ons in dit kader voor uitdagingen op het gebied van de inrichting van de stad en de bijdrage vanuit de economische agenda.

Inrichting stad

De groei zorgt ervoor dat we meer mensen in dezelfde ruimte op moeten vangen en een aantrekkelijke, veilige en gezond mogelijke leefomgeving moeten bieden. Dit doen we door in de MRU de openbare ruimte zo in te richten dat mensen er graag willen zijn. We zorgen voor meer groen, meer ruimte voor de voetganger en meer ruimte voor de fiets. Er wordt ingezet op een schone stad en actieve vormen van mobiliteit. Zo zorgen we voor een aantrekkelijk en verkeersveilig verblijfsklimaat. Bovendien gaan we efficiënt om met de schaarse ruimte.

De keuzes die gemaakt zijn in het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' zijn mede ingegeven door hun positieve impact op leefbaarheid, gezondheid, CO_2



emissie, en het faciliteren van arbeidsplaatsen in toekomstbestendige sectoren. Het faciliteert locaties voor toekomstbestendige werkgelegenheid, zoals het Life Sciences and Health cluster en circulaire economie.

Bijdrage vanuit economische agenda

Publieke, private en kennis- en onderwijspartners in de regio Utrecht voeren een Regionale Economische Agenda (REA) die in het teken staat van de maatschappelijke opgaven: gezonde mensen, toekomstbestendige leefomgeving en waardevolle digitalisering. De REA en de partners in het regionaal-economische ecosysteem (waaronder de Regionale

Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region, Economic Board Utrecht) koppelen expliciet hun inzet (ook financieel) aan brede welvaartsdoelen en duurzame ontwikkelingsdoelen ('SDG's'). Dit sluit aan bij de ***Groeibrief*** die stelt dat de SDG's bijdragen aan de ontwikkelrichting op middellange termijn (2030) om gericht in te zetten op innovatie.

Concreet betekent dit dat de regio vooral bedrijven in hun groeiambities ondersteunt die een bijdrage kunnen leveren aan oplossingen voor deze transitievraagstukken. Het economisch profiel van gezond stedelijk leven richt zich dus op een verantwoorde, kwalitatieve groei van de regio.

Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. De MRU werkt aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers. Daarnaast maakt de regio innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk. Een goed voorbeeld hiervan is de *Data-en Kennishub Gezond Stedelijk Leven* waarin overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen én inwoners samen werken aan de ontwikkeling van wetenschappelijk onderbouwde, praktische en concrete producten en diensten, die een positief effect hebben op de gezondheid van inwoners.

3.2 Stedelijk verdichten zorgt voor meer nabijheid

We faciliteren de verstedelijkingsopgave door een polycentrische ontwikkeling. Concreet betekent dit dat de verstedelijking wordt gericht op knopen en de dragende metropolitane fiets- en OV-/ lightrail-assen. Dit heeft dat een positief effect op de duurzaamheid van het mobiliteitsprofiel. Met een toename van (hoog) stedelijke milieus neemt de vraag naar automobiliteit af en de vraag naar duurzame vormen van mobiliteit toe[15]. Voorwaarde is wel dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Polycentrisch model (Ruimtelijk Strategie Utrecht 2040)

Concentratie van woningbouw en arbeidsplaatsen, zorgt voor meer nabijheid en minder bewegingen, minder hinder en minder vertraging. Het stimuleert lopen en fietsen, gezonde manieren van verplaatsen. Door binnenstedelijk te verdichten beperken we bovendien het verlies aan kostbaar landschap rond

[15] Bron: 'Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij', College van Rijksadviseurs,

onze steden. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer in de steden en leidt tot een toename van actieve vormen van mobiliteit. Er ontstaat meer draagvlak voor OV en voorzieningen op fietsafstand. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de groeistrategie als volgt samengevat en geprioriteerd:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

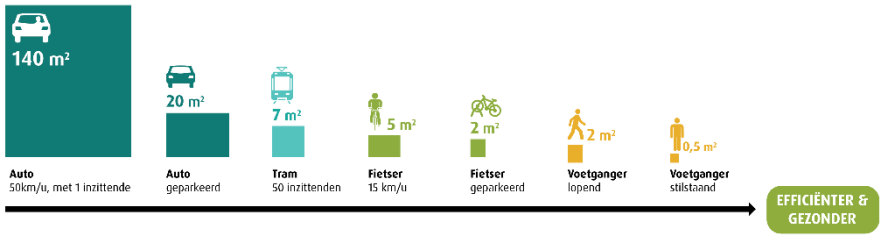
Het ruimtelijk-economisch beleid in de regio sluit hierbij aan. Hiermee wordt bijgedragen aan het mobiliteitsbeleid, door:

- Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn.
- Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert.
- Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt.
- Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Bij de uitwerking gaat het steeds om het vinden van de juiste balans die aansluit bij een specifieke locatie.

3.3 Mobiliteitstransitie

Om de voorziene knelpunten op te lossen en de groei aan inwoners, woningen en banen in de MRU op een gezonde manier op te vangen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk én onvermijdelijk. Deze mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarmee reduceren we emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier geven we invulling aan de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan en bovendien maken we ons leefmilieu hiermee aantrekkelijker.



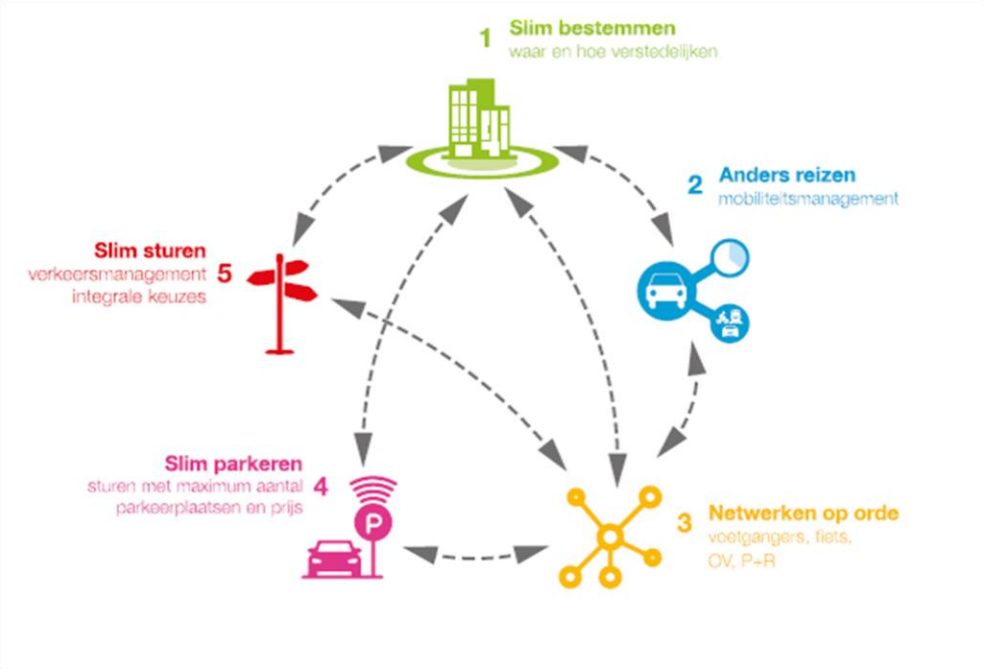
Te veel verplaatsingen binnen fietsafstand in de stad en de regio worden met de auto afgelegd (1-5km: 45%, 5-10km: 65% en 10-15km: 75%). Dit kost relatief veel verkeers- en milieuruimte. Door alternatieven aantrekkelijker te maken, geven we de mobiliteitstransitie een impuls: minder, anders en duurzamer reizen. We zetten binnen de regio in op het maximaal faciliteren van actieve en gedeelde mobiliteit, op OV, of op een combinatie hiervan.

De aanpak die bij deze mobiliteitstransitie hoort, bestaat uit vijf samenhangende stappen. In samenhang worden ze ingezet om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vat ze als volgt samen:

1. **Slim bestemmen**. Wonen, werken en voorzieningen brengen we dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen. Creëren van nabijheid.
2. **Anders reizen**. Samenwerken met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad om inwoners en bezoekers te stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).

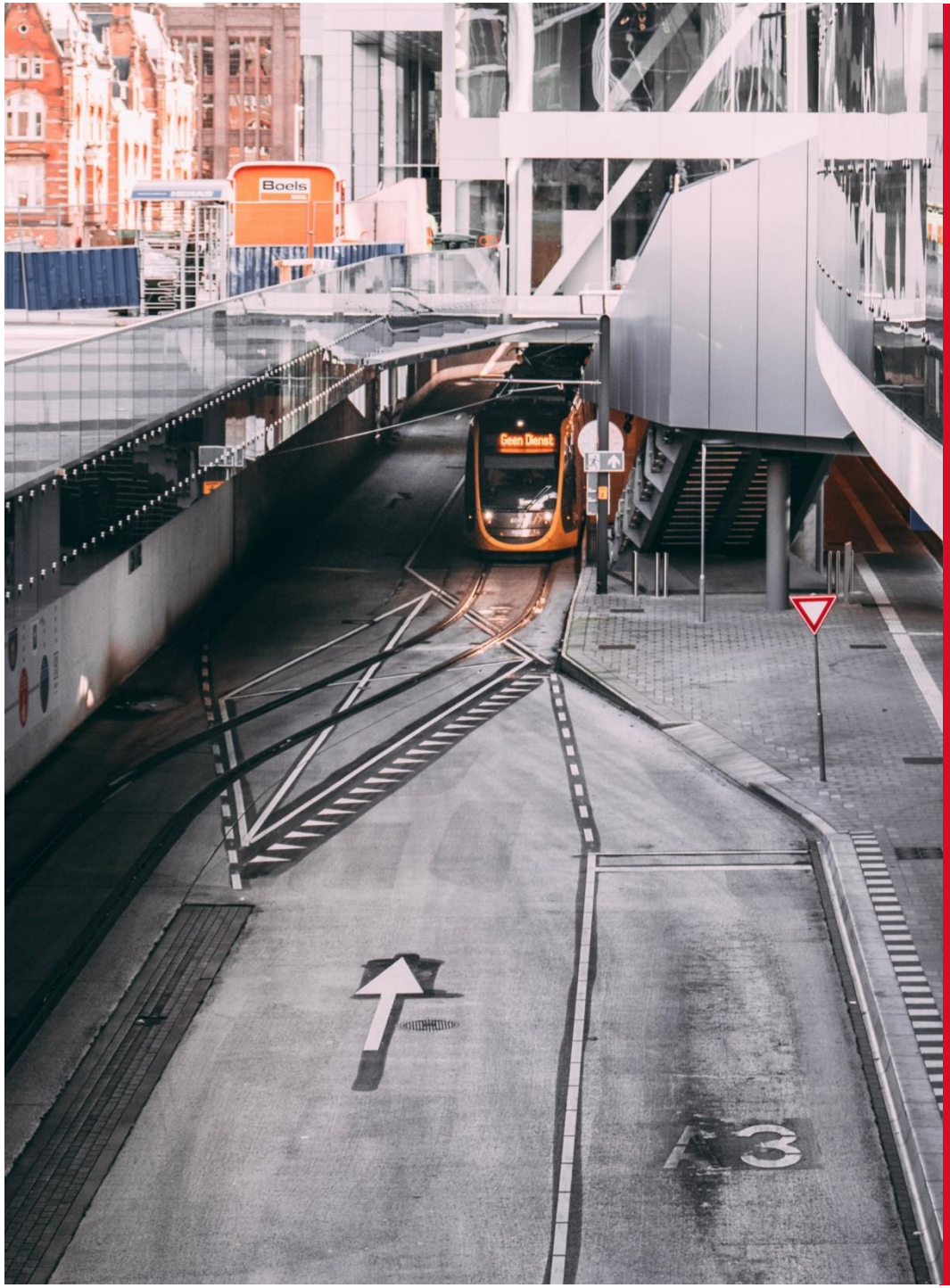
3. **Netwerken op orde**. Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen, auto en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast.
4. **Slim parkeren**. Terugbrengen aantal parkeerplaatsen op straat door gebruik te maken van P+R in combinatie met OV en deelmobiliteit.
5. **Slim sturen**. Beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op een essentieel onderdeel van 'Netwerken op orde', te weten het concept van het 'Wiel met spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk en de overstappunten van auto naar OV.



Stimuleren 'anders reizen' in de MRU

In de regio zijn meerdere concrete voorbeelden die 'anders reizen' door inwoners, werknemers en studenten stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn de USP Campusbike, de inzet van mobiliteitsmakelaars voor werkgevers en de Ikfiets-app waarmee werknemers punten verdienen door vaker naar het werk te fietsen.



Dragend concept voor mobiliteit en verstedelijking

4. Utrechts Wiel met Spaken

Utrechts Wiel met Spaken

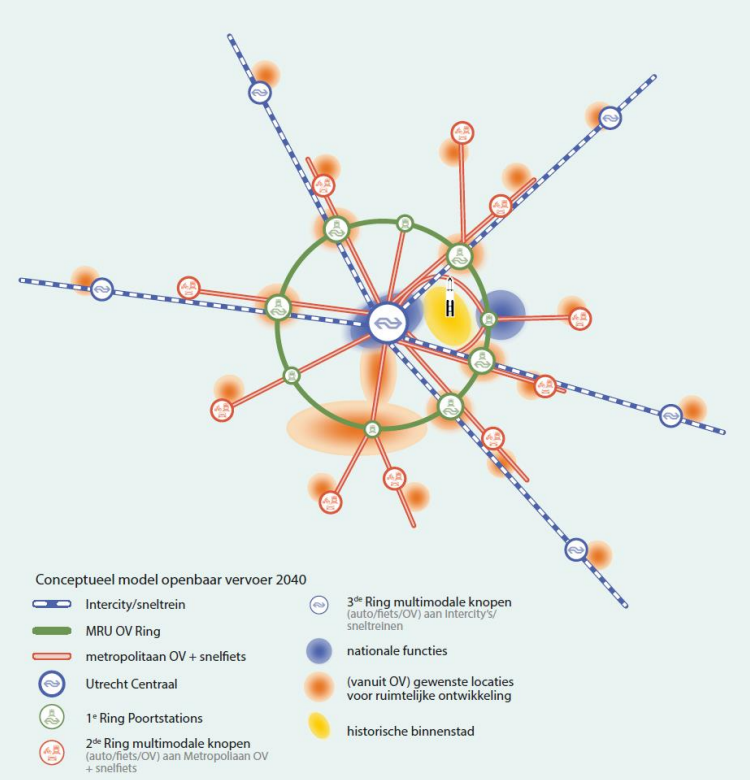
Dragend concept voor mobiliteits- en verstedelijkingsstrategie

Het Utrechtse 'Wiel met Spaken' is het logische antwoord op veel van de in de vorige hoofdstukken beschreven opgaven. Het Wiel met Spaken behelst een schaalsprong in het OV waarmee verschillende gebieden in stad en regio direct met elkaar worden verbonden via hoogwaardig openbaar vervoer en waarmee een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk is. Hiermee wordt niet alleen de druk op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. Het zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen. De autoafhankelijkheid in de stad wordt minder wat zorgt voor minder toename van de drukte op de wegen in en om de stad. Het belang van het Wiel met Spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op doordat het regionale verkeer minder via de nationale netwerken wordt afgewikkeld.

4.1 Dragend concept ruimtelijke ontwikkeling

Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het 'Wiel' is de verdeelring rond Utrecht, die de spaken met elkaar verbindt. Het Wiel zorgt voor ontlasting van de hoofdknoop en biedt directe, frequente verbindingen tussen woongebieden, P+R-locaties en economische kerngebieden. De 'Spaken' bieden vanuit de regio en daarbuiten verbindingen met het centrum en het nationaal knooppunt Utrecht Centraal. Het Wiel met Spaken bouwt logisch voort op het bestaande (H)OV-netwerk in de MRU, met de spoorlijnen (intercity en sprinter), de tramlijnen (SuNij en Uithoflijn) als bepalende onderdelen.

Het Wiel met Spaken is op deze wijze de conceptuele drager van de **polycentrische ruimtelijke ontwikkeling** van Utrecht. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten. Naast multimodale overstappunten zijn deze knooppunten ook zelf een belangrijke bestemming. Hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreëerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Het zijn bij uitstek geschikte locaties voor nieuwe verstedelijking (wonen en werken).



Concept Wiel met Spaken (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

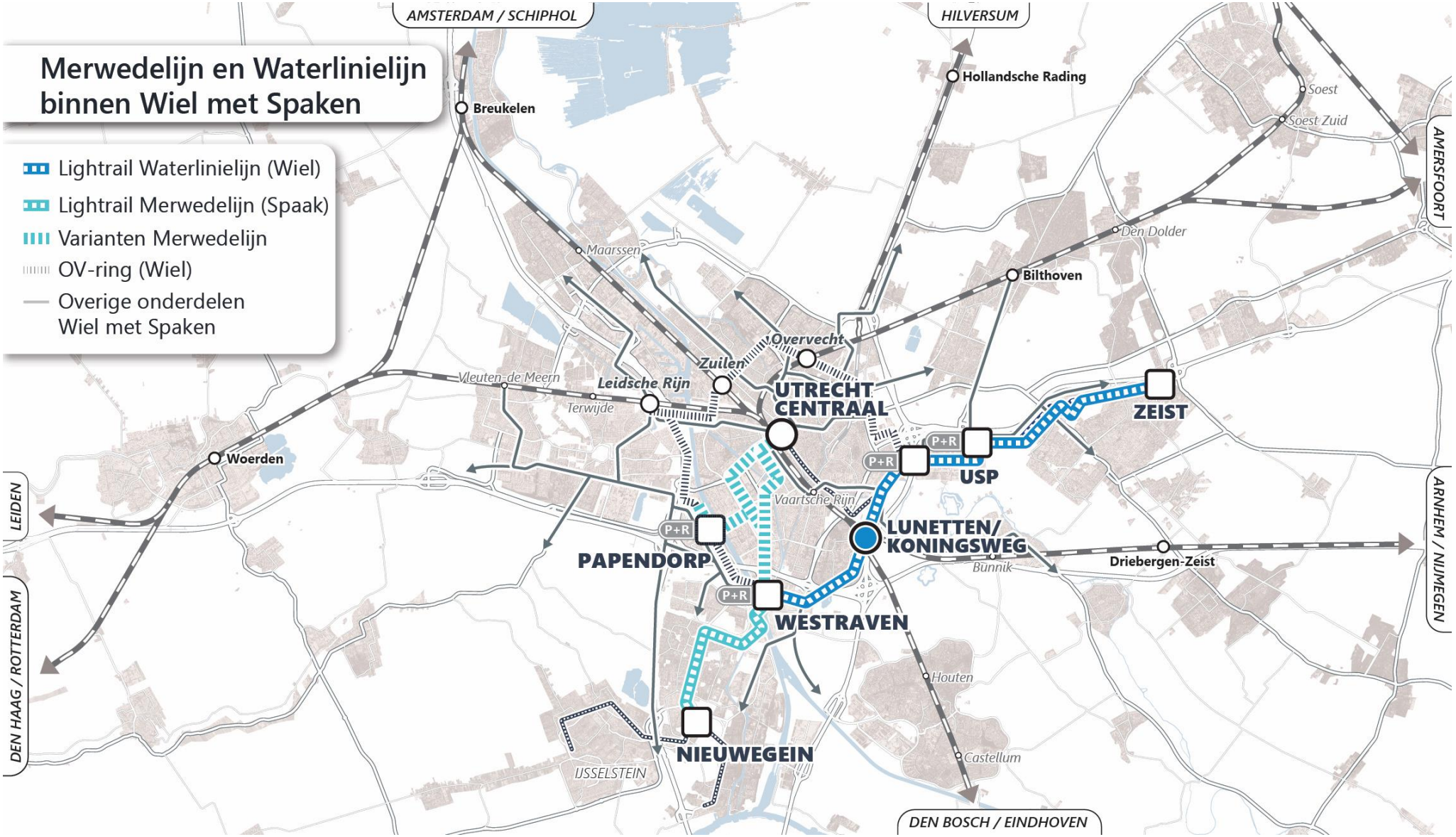
4.2 Beoogde effecten Wiel met Spaken

De belangrijkste effecten zijn in de inleiding van dit hoofdstuk al benoemd, maar worden hieronder worden ze nog eens overzichtelijk opgesomd:

- Het Wiel met Spaken biedt **snelle en directe OV-verbindingen** vanuit de regio naar **belangrijke woon- en werklocaties**. Het USP wordt vanuit alle windstreken sneller en directer ontsloten. Bestaande en nieuwe woon- en werklocaties krijgen een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor. Dat geldt ook voor de kernen om Utrecht heen, zoals Nieuwegein, Houten en Zeist.
- Het Wiel met Spaken maakt een **gezonde verstedelijking mogelijk** is. Op verschillende plekken in de stad ontstaan interessante knooppunten. Deze goed bereikbare plekken vormen bronpunten voor toekomstige woon- en werklocaties. In combinatie met flankerend beleid zullen meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto. Dit heeft een positief effect op lokale, regionale en nationale vervoersstromen. Bovendien leidt dit tot een **aantrekkelijker leefmilieu**.
- Het Wiel met Spaken maakt **scheiding** van nationale en regionale **verkeersstromen** mogelijk waardoor er ruimte voor groei op alle netwerken ontstaat:
  - Er is **minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen**. In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de snelle treinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, zijn de verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.
  - Met hoogfrequent en hoogwaardig OV wordt een **alternatief** geboden voor de **auto**. Het Wiel met Spaken zorgt voor een betere spreiding van de reizigersstromen. Nieuwe hubs vóór de ring Utrecht vangen verkeer af en zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV. Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.

4.3 Wiel met Spaken gedragen door alle partijen

Het Utrechts Wiel met Spaken is een door alle betrokken stakeholders in de MRU gedragen ontwikkelconcept voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Het vormt de ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en de basis voor de verstedelijkingsstrategie. En daarmee de basis voor de samenwerking tussen stad, regio en provincie om de komende decennia aan de stapsgewijze ontwikkeling hiervan te werken. Dit wordt onder andere ingevuld in het programma U Ned waarin Rijk en Regio samen optrekken.


Merwedelijn en Waterlinielijn binnen Wiel met Spaken
Lightrail Waterlinielijn (Wiel)
Lightrail Merwedelijn (Spaak)
Varianten Merwedelijn
OV-ring (Wiel)
Overige onderdelen Wiel met Spaken
AMSTERDAM / SCHIPHOL
HILVERSUM
AMERSFOORT
ARNHEM / NIJMEGEN
LEIDEN
DEN HAAG / ROTTERDAM
DEN BOSCH / EINDHOVEN
Breukelen
Hollandsche Rading
Soest
Soest Zuid
Maarssen
Den Dolder
Bilthoven
Overvecht
Zuilen
Vleuten-de Meern
Leidsche Rijn
Terwijde
UTRECHT CENTRAAL
ZEIST
P+R
USP
Woerden
Vaartsche Rijn
LUNETTEN/ KONINGSWEG
PAPENDORP
Driebergen-Zeist
Bunnik
WESTRAVEN
Houten
NIEUWEGEIN
IJSSELSTEIN
Castellum

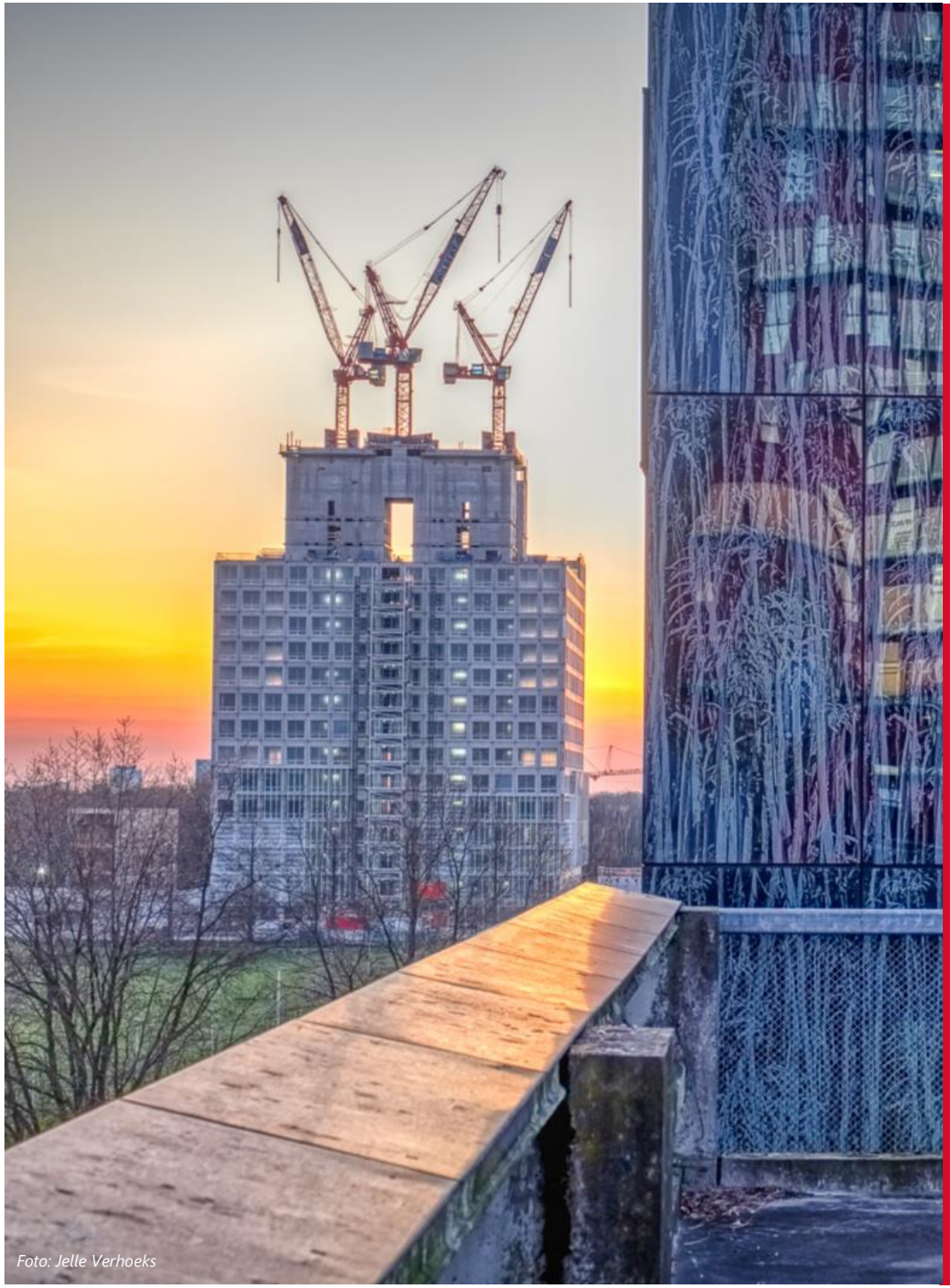


Foto: Jelle Verhoeks

Samenhangende Lightrailpropositie

5. Start Schaalsprong OV

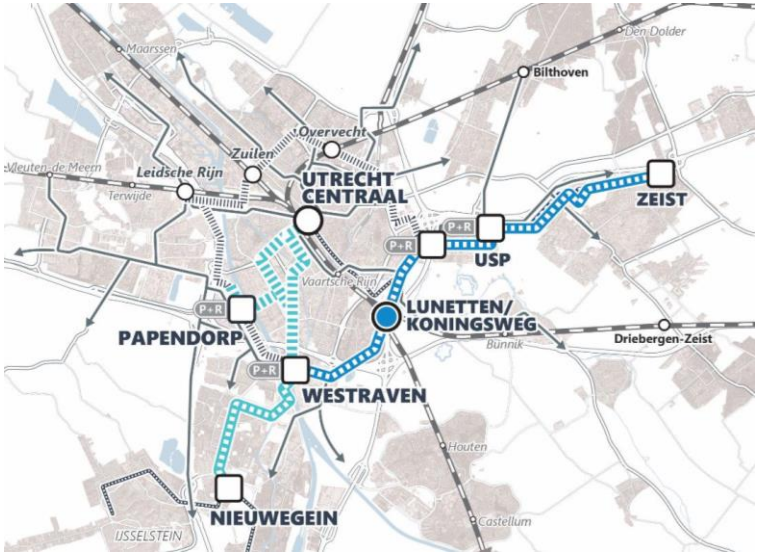
Met deze Groeifondspropositie voor de Merwedelijn, de Waterlinielijn en station Lunetten-Koningsweg, zet de MRU een eerste, betekenisvolle stap in de realisatie van het Wiel met Spaken. Daarmee legt de MRU de basis voor een schaalsprong naar een volwaardig regionaal OV-systeem in combinatie met knooppuntontwikkeling. Met dragende HOV-assen als basis voor de verstedelijking en een overgang van een monocentrische naar een polycentrische stad met meerdere centra.

5.1 Lightrailnetwerk zuidelijk deel MRU

Deze eerste fundamentele stap bestaat uit de aanleg van een lightrail netwerk in het zuidelijk deel van de MRU in combinatie met knooppunten. Met de eerste stap wordt beoogd zoveel mogelijk van de beschreven opgaven in samenhang aan te pakken. Een blik op kaart maakt duidelijk waarom juist dit de eerste stap is. Het beoogde netwerk ontsluit de bepalende toplocaties (USP) en de nieuwe verstedelijkingslocaties. Het zorgt voor een eerste serieuze stap naar een tweede hoofdknoop naast Utrecht CS. En het realiseert hoogwaardige railverbindingen in windrichtingen (Zeist en Nieuwegein) waar dit tot op heden node wordt gemist. De start van de Schaalsprong bestaat uit drie onderdelen:

1. De **Merwedelijn** betekent een versnelling van de verbinding van Nieuwegein/Westraven naar Utrecht CS. Via een aftakking wordt ook Papendorp aangesloten op het lightrailnetwerk. De Merwedelijn ontsluit verstedelijkingslocaties in Utrecht Zuidwest, de A12 zone en Nieuwegein. Omvangrijke binnenstedelijke woningbouwontwikkeling in Utrecht Zuidwest en Nieuwgein wordt met deze verbinding mogelijk.
2. De realisatie van de **Waterlinielijn** vanaf knooppunt A12 Westraven, via het USP, naar Zeist. Deze verbinding halteert bij de nieuwe knoop Lunetten-Koningsweg en ontlast hoofdknoop Utrecht Centraal. Voor OV-reizigers ontstaat een 'short cut' tussen Lunetten-Koningsweg en het USP. Zo ontstaat een directere, aantrekkelijke verbinding voor reizigers die vanuit de regio en andere delen van Nederland naar het USP willen reizen. Bovendien hoeven reizigers niet meer allemaal via Utrecht Centraal te reizen.
3. De realisatie van **dubbelstation Lunetten-Koningsweg** als overstappunt van het nationaal spoornetwerk naar het lightrail- en Sprinternetwerk. Dit station is een cruciale schakel in de verdeelring rond Utrecht. Het voorkomt dat mensen met een bestemming aan de oostzijde van Utrecht (o.a. USP), via Utrecht Centraal moeten reizen. Dit zorgt voor ontlasting van Utrecht CS én biedt op de reisrelaties naar Utrecht Oost een volwaardig alternatief voor de auto.

De onderdelen worden hieronder kort nader toegelicht.



5.2 Merwedelijn

De Merwedelijn vormt een snelle, hoogwaardige OV-verbinding met hoge capaciteit om de verstedelijkingslocaties te verbinden met Utrecht CS en omgeving. Deze nieuwe lightrail ontsluit de verstedelijkingslocaties binnen de OV ring en zorgt samen met Waterlinielijn voor ontsluiting van de geplande verstedelijking in de A12-zone. Ook biedt deze verbinding een forse verbetering voor reizigers uit omliggende gebieden met kortere reistijden en hogere betrouwbaarheid. Met deze extra capaciteit en kwaliteit zorgen wij voor een goede basis om mobiliteitstransitie in de regio Utrecht te versterken.

We werken meerdere varianten van de Merwedelijn uit (*zie kaart vorige pagina*), zoals een versnelling van de huidige tramlijn naar Nieuwegein of een tramlijn via de Merwedekanaalzone. De praktische uitvoering hebben we op hoofdlijnen uitgewerkt. In de plannen voor de Merwedekanaalzone valt een tram in de openbare ruimte goed in te passen.

Vanwege de doorsnijding van hoogstedelijk gebied en de hoge kwaliteitseisen aan deze verbinding is de inzet om bij een mogelijk nieuwe route deze zoveel mogelijk ongelijkvloers aan te leggen in de vorm van een 'metrotram'. Op termijn is het een optie om de tramverbinding door te trekken door de binnenstad naar Utrecht Science Park.



Visualisatie hoogstedelijk woonmilieu Merwedekanaalzone (OKRA landschapsarchitecten)

De variant met aftakking naar Papendorp volgt een deel van het bestaande tramtracé en sluit aan op een reeds eerder aangelegde vrije busbaan. Bij het ontwerp van die busbaan is rekening gehouden met de eventuele latere ombouw naar een trambaan. Dat geldt ook voor de brug over het Amsterdamrijnkanaal.

5.3 Waterlinielijn

De Waterlinielijn is de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van USP en maakt verdere groei van USP mogelijk. De lijn ontsluit bovendien de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en de verstedelijkingslocatie Lunetten-Koningsweg. Ook verbeteren de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaand (hoog)stedelijk gebied in



Overzicht A12-zone (Werkboek Ontwikkelprincipes, januari 2021)

Nieuwegein en Zeist. De lijn betekent een substantiële impuls in en verbetering van de robuustheid van het regionale OV-systeem. Bij uitval rond Utrecht Centraal biedt de Waterlinielijn een tweede route om de stedelijke gebieden aan de zuid- en oostkant van de regio met het spoor en met elkaar te verbinden.

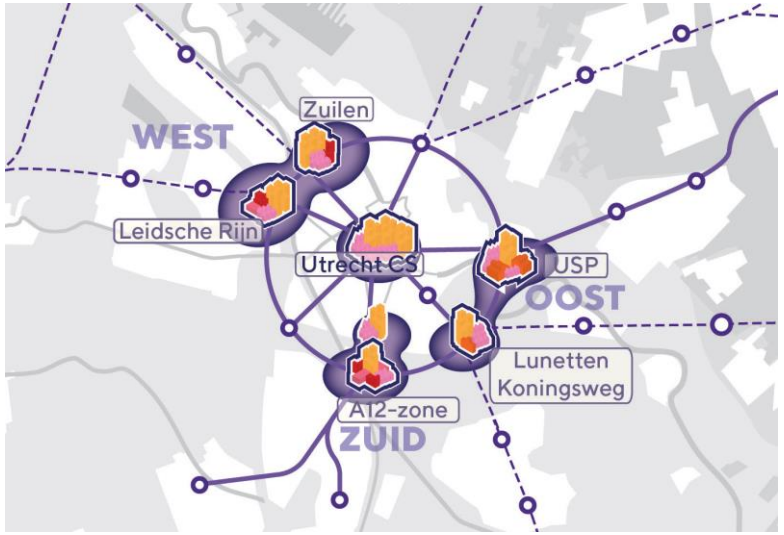
De meerwaarde van het doortrekken van de Waterlinielijn naar Zeist is groot. Per dag rijden er veel bussen vanaf Zeist via de binnenstad van Utrecht naar Utrecht CS. Door de realisatie van een lightrailverbinding naar Zeist-Noord hoeven deze bussen niet allemaal meer via de binnenstad van Utrecht te rijden. Zo wordt een alternatief geboden voor de groeiende stromen bussen en worden conflicten met – de eveneens groeiende stromen – fietsers en voetgangers gereduceerd. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. En maakt zo de binnenstad aantrekkelijker als regionaal centrum en (inter)nationale trekpleister.

Voor inwoners van Zeist betekent het doortrekken van de Waterlinielijn een kortere reistijd naar het USP vanuit heel Zeist. De Waterlinielijn zal de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en grond- en vastgoedwaarden van dit gebied een extra impuls geven. Het doortrekken naar Zeist draagt verder bij aan een spits in twee richtingen waardoor het gehele traject van de Waterlinielijn en de bestaande Uithoflijn beter rendeert. Door het aantakken van Zeist op de Waterlinielijn ontstaat nieuwe, directe verbindingen tussen Zeist en de oostkant van Utrecht en Nieuwegein en zullen minder reizigers vanuit Zeist met de auto reizen. Ook wordt hiermee de potentie vergroot voor het aanleggen van een hub aan de A28, waar reizigers vanuit het oosten met een bestemming in de MRU de overstap kunnen maken naar OV. Dit ontlast de Ring Utrecht. Tevens kunnen reizigers uit Zeist naar de Randstad en naar Brabant sneller via station Lunetten-Koningsweg reizen waardoor Utrecht Centraal wordt ontlast. Met de introductie van lightrail zal een aantal directe busverbindingen komen te vervallen en worden sommige regionale reizigers geconfronteerd met een extra overstap. Dit vergt een zorgvuldige afweging, die de provincie verder uitwerkt in de ‘Netwerkstudie OV’.

De Waterlinielijn biedt een goede basis om op termijn een doorkoppeling te maken bij een eventuele ontwikkeling op termijn van Rijnenburg, met name om OV ontsluiting richting Lunetten-Koningsweg en USP mogelijk te maken. De verschillende varianten van de Merwedelijn bieden een fundament voor een snelle verbinding met Utrecht CS

5.4 Lunetten-Koningsweg

Een versterkt station Lunetten Koningsweg creëert een kansrijke overstapknoop in het totale OV-netwerk. Daarbij ontstaat een nieuwe verdeelpunt in het zuidoosten kan Utrecht waarbij een overstap mogelijk is tussen trein en tram en busnetwerk. Het station verknoopt de Waterlinielijn met het nationale spoornetwerk en zorgt voor een verschuiving van reizigers van routes van/naar Utrecht CS naar buitenom, zodat op verbindingen zoals de Merwedelijn ook ruimte bestaat voor verdere groei als gevolg van de ingezette mobiliteitstransitie. Het station legt ook de basis voor een verdere polycentrische ontwikkeling van de regio.



Lunetten-Koningsweg: een van de Metropoolpoorten van de MRU (Bron: Utrecht Nabij)

De Waterlinielijn zal het station mogelijk ongelijkvloers kruisen om een goede overstap mogelijk te maken. Naast het bieden van een goede overstapknoop in het netwerk zijn er ook kans om deze nieuwe knoop verder te versterken als verblijfsgebied met onder andere bestemmingsfuncties. Daarmee wordt Lunetten-Koningsweg letterlijk de toegangspoort tot Utrecht voor reizigers uit het zuiden en oosten van Nederland. Ook biedt het station voor reizigers uit de Randstad met bestemming USP of de zuidflank van de stad een alternatief voor een overstap op Utrecht CS. Er zijn verschillende varianten mogelijk voor de bediening van dit station. De keuze voor sprinter of IC-station is een nadere uitwerking en mogelijk faseringsvraagstuk waarbij belangen van bestemmingsreizigers en doorgaande reizigers nog goed moeten worden afgewogen.

5.5 Lightrail maakt andere interventies mogelijk

Inzet is een volwaardig alternatief te bieden voor de auto in de vorm van snel openbaar vervoer naar de meest essentiële bestemmingen in de stad en de regio. Dit vormt de basis voor een 'modal shift' van auto naar fiets en OV. De realisatie van de voorgestelde lightraillijnen is hiervoor het fundament. Zonder dit fundament zijn andere onderdelen van het breder pakket van mobiliteits- en ruimtelijke ingrepen niet mogelijk. Daarbij gaat het onder andere om:

- Hanteren van lage parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.
- Realiseren van P+R locaties en parkeren op afstand nabij de toegangspoorten (Mooi Zeist, Westraven en Papendorp), met een passend voorzieningenniveau (waaronder goed voor- en natransport en hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit).
- Stimuleren multimodale reis met de fiets in de stad. Waaronder actief stimuleringsbeleid voor duurzame mobiliteit bij werkgevers en onderwijsinstellingen.

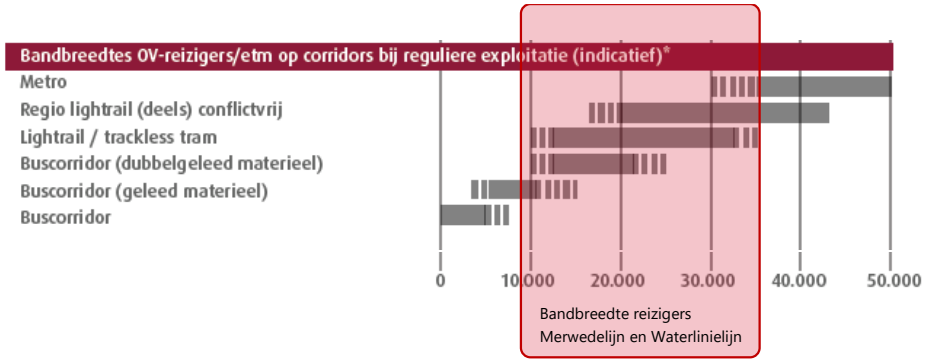
[16] Regionaal Toekomstbeeld OV

De Utrechtse mobiliteitsaanpak gaat uit van deze integrale en brede inzet. Om hier invulling aan te kunnen geven, is het lightrailnetwerk dus randvoorwaardelijk.

5.6 Ruim voldoende vervoerpotentie voor lightrail

Lightrail biedt een hoge kwaliteit voor de reiziger en heeft een grote structurerende werking in de ruimtelijke ontwikkeling en het gezonde leefmilieu. Het biedt dus kansen op vele vlakken. Uiteraard is het ook belangrijk dat er voldoende reizigers zijn voor een gezonde exploitatie.

Gangbare kentallen in Nederland laten zien dat het bij een reizigersaantal rond 20.000 per dag al interessant is een vorm van lightrail te verkennen. Vervoerkundige analyses[16] laten zien dat dit aantal op de meeste deeltracés ruimschoots wordt gehaald. Onderstaand figuur geeft de bandbreedte van de reizigersaantallen op de Merwedelijn en Waterlinielijn weer in het overzicht van de kentallen per OV-modaliteit[17].



[17] Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, middellange termijn, Goudappel 2020

In het kader hiernaast wordt kort ingegaan op de meerwaarde van het voorgestelde lightrailnetwerk boven andere onderzochte oplossingsrichtingen. Opgemerkt wordt dat het in deze propositie gaat om hoogwaardige OV verbindingen die met de huidige kennis met de term 'lightrail' worden aangeduid. Bij de definitieve uitwerking wordt uiteraard de stand van de techniek gevolgd en waar interessant en relevant ook gekeken naar innovatieve gelijkwaardige alternatieven.



Foto: Jelle Verhaeks

Meerwaarde lightrail boven andere oplossingen

Er is breed onderzoek gedaan naar andere mogelijke oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die zijn onderzocht zijn onder andere het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met een nieuwe regionale OV-ring en een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal.

Deze oplossingsrichtingen zijn onder andere getoetst op het effect op NMCA knelpunten (waaronder Utrecht Centraal), op bereikbaarheid (economisch en sociaal), technische maakbaarheid, exploitatie, reizigersopbrengsten en benodigde investeringen. De effectiviteit van deze oplossingsrichtingen was lager dan de voorgestelde schaalsprong OV met de Merwedelijn en Waterlinielijn. Reizigersstromen op de hoofdverbindingen zijn daarnaast te groot om efficiënt te faciliteren door een grotere inzet van busvervoer.



Agglomeratiekracht versterkt, groei wordt opgevangen en Draaischijf blijft draaien

6. Effecten Lightrailpropositie

Effecten Lichtrailpropositie

Agglomeratiekracht versterkt, groei wordt opgevangen en Draaischijf blijft draaien

De Merwedelijn en Waterlinielijn zorgen er, in combinatie met station Lunetten-Koningsweg aantoonbaar voor dat:

a) **de toplocaties (waaronder USP) zowel regionaal als nationaal beter bereikbaar worden en daarmee de agglomeratiekracht vergroot. Op USP kunnen tot voorbij 4.000 R&D banen extra worden gecreëerd;**

b) **de groei van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen wordt opgevangen. De lightraillijnen maken 45.000 tot 73.000 woningen en 27.500 tot 49.500 arbeidsplaatsen mogelijk;**

c) **er een concurrerend alternatief wordt geboden voor de auto en Utrecht Centraal. Het autoverkeer op de Ring Utrecht neemt in combinatie met maatregelen als fiets, parkeerbeleid en spitsmijden in de ochtendspits tot 14% af en door 20% minder regionale reizigers op Utrecht Centraal ontstaat er in algemene zin ruimte voor groei van het aantal treinreizigers (tot 50%).**

Dit hoofdstuk gaat nader in op deze effecten van de lightrailpropositie. In het volgende hoofdstuk wordt dat concreet vertaald in kosten en baten in termen van verdienvermogen.

6.1 Versterken agglomeratiekracht MRU en positie USP

De aanleg van het voorgestelde lightrailnetwerk zorgt ervoor dat de economische kerngebieden beter worden ontsloten. Bedrijven, instellingen en inwoners van de metropoolregio Utrecht profiteren van betere bereikbaarheid en kortere reistijden. Dit draagt bij aan versterking van agglomeratie-effecten. Dit heeft een stedelijke, regionale, maar ook nationale component. Naast verbetering van de binnenstedelijke bereikbaarheid, verbetert ook de regionale ontsluiting van woon- en werklocaties. Denk hierbij aan Zeist en Nieuwegein, maar ook aan Bilthoven en Bunnik.

Met de realisatie van het knooppunt Lunetten-Koningsweg wordt ook bovenregionale en nationale connectiviteit sterk verbeterd. Denk hierbij aan de verbinding van de internationaal georiënteerde campus USP naar gerelateerde bedrijvenclusters in het oosten (Amersfoort, Wageningen) en het zuiden (Den Bosch, Eindhoven) en de metropoolregio's als MRA en MRDH.

Het lightrailnetwerk zorgt dus voor een impuls voor de waardeketens, zowel binnen als buiten de regio. Het leidt tot reductie van economische zoekkosten en versterking van het innovatiepotentieel binnen hoogwaardige kennismilieus. Concreet biedt de verbeterde (OV)-bereikbaarheid van USP de mogelijkheid om tot meer dan **4.000 R&D-georiënteerde banen** te creëren. Juist deze banen, die de bestaande sterktes op het gebied van medtech, biotech en klimaatkennis verder versterken, leiden tot extra waardecreatie en een bijdrage aan het regionale en nationale verdienvermogen.

Hiermee kapitaliseert de propositie de onderbenutting van het economisch potentieel van de Metropoolregio Utrecht. Dit agglomeratie-effect wordt versterkt, doordat de lightraillijnen een intensievere verstedelijking (meer woningbouw) mogelijk maken.

Hiernaast kan in algemene zin worden opgemerkt dat het aannemelijk is dat het vastgoed binnen de invloedssfeer van de Waterlinie- en Merwedelijn en de tweede hoofdknoop Lunetten-Koningsweg in waarde zal stijgen. Vergelijkbare effecten zijn recent ook elders gerealiseerd, zoals rond RandstadRail (lightrail tussen Rotterdam en Den Haag) en in Amsterdam (Noord-Zuidlijn).

Hieronder wordt specifiek ingegaan op de agglomeratie-effecten voor USP en de bredere regio.

Versterken positie USP

Het voorgestelde lightrailnetwerk draagt letterlijk en figuurlijk bij aan de doorontwikkeling van het Utrecht Science Park als toplocatie voor onderwijs, kennis, innovatie en R&D ontwikkelingen. De connectiviteit met omliggende gebieden vergroot de reikwijdte van de kennisspillovers en versterkt de valorisatie. Niet alleen in de eigen regio, maar door opbouw, uitbouw en verlenging van de waardeketens (productie, toelevering, verdere product- en dienstontwikkeling) juist ook in andere regio's.

Bedrijven en instellingen als Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, UMC Utrecht, Danone Nutricia Research, Genmab, Bilthoven Biologicals en Intravacc profiteren van een verbeterde bereikbaarheid van USP. Dit maakt het voor hen makkelijker om talent aan te trekken en te behouden en versterkt het nationale en internationale samenwerkingsverbanden en waardeketens. Hierbij gaat het niet alleen om de hoofdlocatie in Utrecht maar ook om de **USP-satellietlocatie** op korte afstand (Utrecht Science Park Bilthoven) en de **overlooplocatie** in Zeist. En het geldt daarbij ook niet alleen voor de genoemde bedrijven, maar ook voor de vele 'spin-off-companies'. Bedrijven die in veel gevallen zijn gebaseerd op intellectueel eigendom dat is gegenereerd door de Universiteit Utrecht of het UMC Utrecht. Publieke R&D wordt op deze wijze omgezet in privaat verdienvermogen (valorisatie).



Koppeling andere groeifondsproposities

Het R&D accent binnen USP ligt op R&D met grote groeipotentie: gezondheid (biotech, farma, medtech), duurzaamheid (energie, klimaat, civiele techniek) en voedingstechnologie (Balland & Boschma, 2020). Dit komt ook tot uiting in de participatie van de regio Utrecht, m.n. via haar kennisinstellingen (UU en UMCU), in enkele kennis & innovatie proposities die ingediend zijn voor het Nationaal Groeifonds (RegmedXB, Health-RI, FoodSwitch en NL AI-Coalitie). Met deze specialisaties levert Utrecht nationaal en internationaal een bijdrage aan het zowel het toekomstige BBP van Nederland als de brede welvaart van mensen. Er liggen daarmee voldoende aanknopingspunten om het Utrechtse niveau aan R&D te verhogen, onder andere door het verbeteren van de bereikbaarheid met lightrail.

Een infrastructurele investering betekent ook een specifieke impuls voor de aantrekkingskracht van USP en zijn regionale satellietlocaties op R&D-intensieve organisaties of organisatieonderdelen. Dit betekent groei van kennisintensieve werkgelegenheid, zowel in kennisproductie als kennisbenutting in de waarde-/productieketen. Verondersteld wordt dat de bestedingen aan R&D toenemen met tot meer dan 4.000 R&D-gerelateerde arbeidsplaatsen[18] als gevolg van de aanleg van het lightrailnetwerk.

[18] BCI, 2020

Breder economisch effect regio

De propositie heeft een breder economisch effect (zie nevenstaand tekstkader). Ook andere economische kerngebieden binnen (Midden) Nederland profiteren immers van deze ingreep. Daarmee stijgt het arbeids- en klantpotentieel voor bedrijven en het potentiële bedieningsgebied van onderwijsinstellingen en voorzieningen, ook in andere economische kerngebieden in de regio. Werkgelegenheid die minder R&D-gebonden is (kantoren en productie), zal hierdoor ook op andere plekken in de regio landen. Betere toegankelijkheid van kennisclusters draagt via bovenregionale waarde- en productieketens bij aan groei, zowel in Utrecht als in andere regio's.

De maatregelen zorgen er onder andere voor dat Utrecht Centraal kan doorgroeien als landelijk knooppunt. Ook bedrijven en organisaties die mede afhankelijk zijn van kennis ontwikkeld op het USP profiteren zodat kennisspillovers een grotere geografische reikwijdte hebben.



Versterken kennisecosysteem Midden-Nederland

Het voorstel draagt bij aan versterking van de centrale as in het kennisecosysteem in Midden-Nederland: die tussen het Utrecht Science Park en de campus van Wageningen University & Research. Gezamenlijk hebben deze twee universiteiten een mondiaal leidende positie op het gebied van klimaatwetenschappen, gezondheid, toekomstbestendige leefomgeving en gezonde voeding. Meer dan de helft van de Nederlandse studenten op het gebied van klimaat- en milieuwetenschappen wordt aan deze twee instituten opgeleid. Bijna een kwart van de Nederlandse studenten op het gebied van gezondheid en biotechnologie is aan deze instituten verbonden. De toekomstgerichtheid van de instituten wordt onderstreept door de alliantie die UU, UMCU, WUR en Technische Universiteit Eindhoven hebben gesloten. Zo worden kennisclusters op het gebied van gezondheid, milieu, voeding en technologie nauw met elkaar verbonden (zie ook Kamerbrief (met bijlagen) inzake Versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen, 2020). Bundeling van expertise, excellentie in onderzoek en herkenbare sterktes zorgen voor een maximale hefboom op R&D en aantrekkingskracht op investeringen in nieuwe en bestaande bedrijven.

Mogelijke versterking LSH-cluster

De MRU is een sterke Life Science & Health (LSH) regio die verder reikt dan het USP. Versterking van dit LSH-cluster zal in de toekomst dan ook op meerdere plekken in de regio (kunnen) neerslaan. Op nevenstaande kaart zijn verschillende locaties aangemerkt waar in de periode tot 2040 potentie is voor uitbreiding en versterking van de regionale LSH-cluster[19]. Hetzij als locatie voor R&D, productie, of kantoorfuncties.



Gemeente	Locatie
Utrecht	1 Utrecht Science Park 2 Rijnsweerd Zuid (Daltonlaan) 3 Wetering Zuid 4 Jaarbeursplein 5 Lunetten/ Koningsweg 6 Papendorp 7 Galgenwaard
De Bilt	8 USP Bilthoven 9 Berg en Bosch 10 Stationsgebied Bilthoven
Zeist	11 Stationsgebied Driebergen-Zeist 12 Utrechtseweg/ Driebergseweg
Bunnik	13 Stationsgebied Bunnik Noord 14 Stationsgebied Bunnik Zuid


Foto Huibrecht Instituut: Jurjen Drenth

[19] BCI, 2021

6.2 Ruggengraat gezonde verstedelijking MRU

De twee lightrail verbindingen vormen de ruggengraat van de uitbreidingsopgave van stad en regio (zie kaart volgende pagina). Van de in totaal 125.000 te bouwen woningen in de MRU, komen tussen de 45.000 en 73.000 woningen in de directe invloedssfeer van de nieuwe verbindingen te liggen. Van de 80.0000 nieuwe arbeidsplaatsen, gaat het om tussen de 27.500 en 49.500 arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen. Het gaat hier om de beoogde ontwikkeling tot 2040.

De lightrailverbindingen bieden een robuust mobiliteitssysteem om de groei in inwoners en arbeidsplaatsen te faciliteren. Hiermee wordt (extra) congestie op de Ring Utrecht voorkomen, hetgeen tot groot economisch verlies voor ondernemend Nederland zou leiden. Zonder deze verbindingen kan maar een klein deel van het beoogde woonvolume gerealiseerd worden, waarmee de grote druk op de woningmarkt verder zal toenemen.

De tabellen op de volgende pagina geven een indicatie van de bandbreedte van de woningen en arbeidsplaatsen die in de directe invloedssfeer van de nieuwe lightraillijnen kunnen worden gerealiseerd.

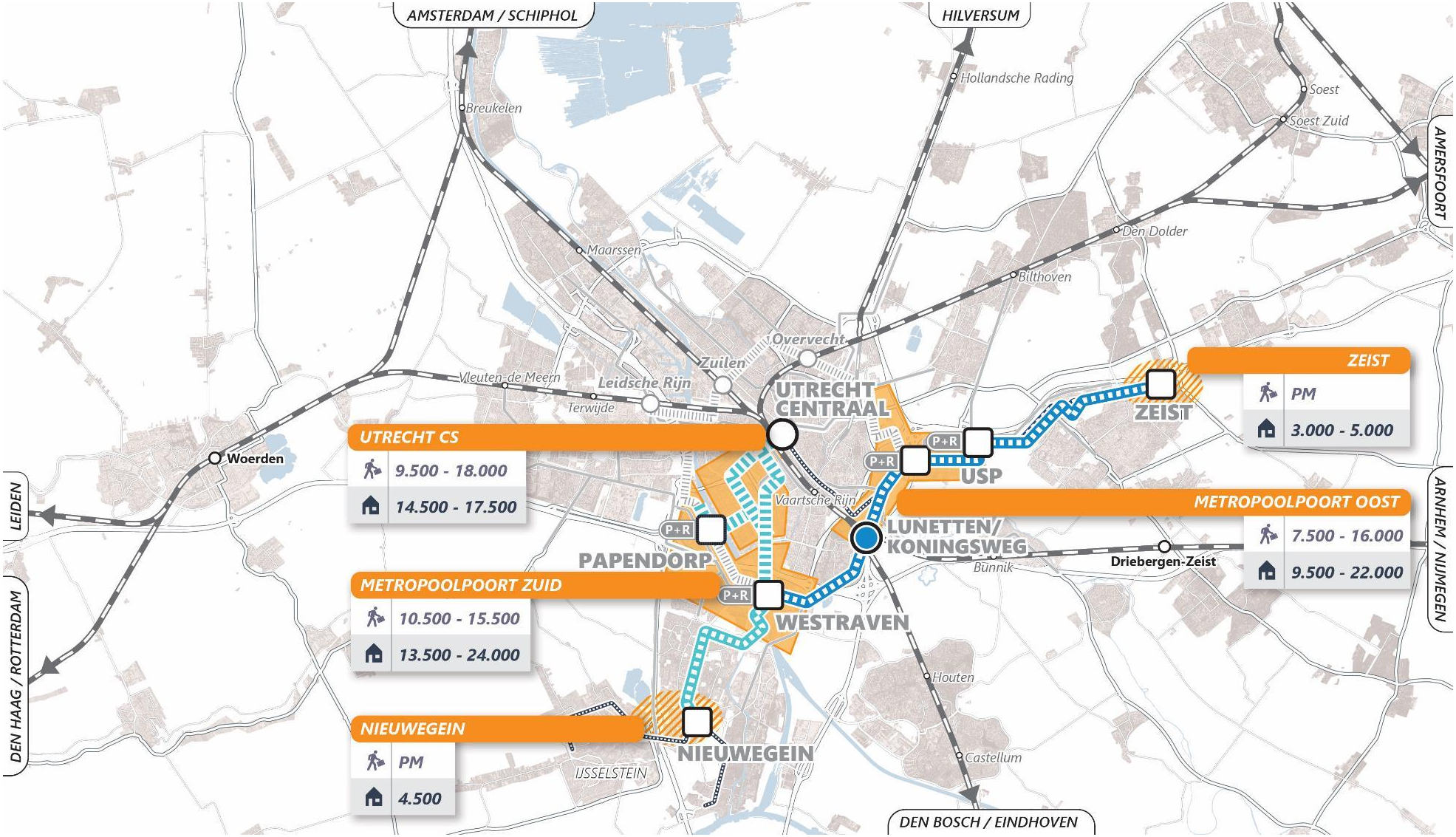
Ook locaties die niet direct aan deze lijnen liggen, profiteren van de betere OV-bereikbaarheid. Door een sterker OV-mobiliteitsprofiel kan ook daar in hogere dichtheden, met een lagere parkeernorm, worden gebouwd. Daarnaast bieden de lightraillijnen een toekomstvaste basis voor verdere verstedelijking op lange termijn. Zo bouwt een eventuele ontwikkeling van Rijnenburg voort op het basisnetwerk dat met deze lightraillijnen wordt gelegd.

Zonder realisatie van de lightrailverbindingen loopt het hele mobiliteitssysteem vast. Hierdoor kan op (een deel van) de beoogde woningbouwlocaties niet in de beoogde dichtheden worden gebouwd en op bepaalde plekken, zoals de A12 zone, helemaal niet worden gebouwd.

Woningen	Bandbreedte tot 2040
CS	*14.500 – 17.500*
Metropoolpoort Zuid	*13.500 – 24.000*
Metropoolpoort Oost	*9.500 - 22.000*
Nieuwegein[20]	*4.500 – 4.500*
Zeist	*3.000 – 5.000*
Totaal	**45.000 – 73.000**

Arbeidsplaatsen	Bandbreedte tot 2040
CS	*9.500– 18.000*
Metropoolpoort Zuid	*10.500 – 15.500*
Metropoolpoort Oost	*7.500 -16.000*
Nieuwegein	*pm*
Zeist	*pm*
Totaal	**27.500 – 49.500**

[20] Overig grondgebied buiten Metropoolpoort Zuid


AMSTERDAM / SCHIPHOL
HILVERSUM
AMERSFOORT
ARNHEM / NIJMEGEN
DEN HAAG / ROTTERDAM
LEIDEN
DEN BOSCH / EINDHOVEN
Hollandsche Rading
Soest
Soest Zuid
Breukelen
Maarssen
Den Dolder
Bilthoven
Overvecht
Zuilen
Vleuten-de Meern
Leidsche Rijn
Terwijde
UTRECHT CENTRAAL
ZEIST
Woerden
UTRECHT CS
9.500 - 18.000
14.500 - 17.500
P+R
USP
Vaartsche Rijn
LUNETTEN/ KONINGSWEG
Bunnik
Driebergen-Zeist
PAPENDORP
METROPOOLPOORT ZUID
10.500 - 15.500
13.500 - 24.000
WESTRAVEN
Houten
NIEUWEGEIN
PM
4.500
IJSSELSTEIN
Castellum
ZEIST
PM
3.000 - 5.000
METROPOOLPOORT OOST
7.500 - 16.000
9.500 - 22.000

6.3 Draaischijf blijft draaien

Het lightrailnetwerk heeft een regionale (metropolitane) functie. Het schept letterlijk ruimte voor bovenregionale verkeersbewegingen (via Ring Utrecht of Utrecht CS). Met een OV-systeem als volwaardig alternatief voor de lokale en regionale autoritten wordt ingezet op een modal shift en wordt de Ring Utrecht deels ontlast van regionaal verkeer. Het nationale, doorgaande verkeer ervaart minder hinder van de groei van regio Utrecht. En door het verleggen van de reizigersstroom via station Lunetten-Koningsweg en de Waterlinielijn hebben nationale OV-reizigers minder last van de drukte op en rondom CS.

Concurrerend alternatief voor de auto

Een belangrijke voorwaarde voor groei is dat het nationale wegennet er niet extra door wordt belast. Dit geldt specifiek voor de Ring Utrecht (tussen knooppunten Oudenrijn en Rijnsweerd).

De realisatie van het lightrail netwerk levert langs twee lijnen een bijdrage aan het beperken van de groei van het autoverkeer op de Ring rondom Utrecht. De Waterlinielijn zal een aantrekkelijk alternatief zijn voor de autoritten binnen de regio waar in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van de Ring Utrecht, en door een overstap te bieden op hubs langs snelweglocaties wordt bewerkstelligd dat forenzen en bezoekers van de stad voor de ring op het OV overstappen.

Uit berekeningen in het kader van het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht blijkt dat – indien alleen de effecten van de netwerkaanpassingen in aanmerking worden genomen –er in 2040 een reductie van het totale autoverkeer in de ochtendspits van 5% op de Ring Utrecht in 2040 optreedt ten opzichte van het referentiemodel. Wanneer dit in combinatie gebeurt in combinatie met een pakket flankerende maatregelen (de 4 andere stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak) is een totale reductie van 14% in de ochtendspits mogelijk. NB: Deze percentages hebben betrekking op de Ring Utrecht (met inbegrip van de parallelwegen), niet op het gebied binnen de Ring.

Meerwaarde Lunetten-Koningsweg als IC-station

De voorgestelde propositie gaat uit van een aansluiting van knoop Lunetten-Koningsweg op het landelijk spoornetwerk. Berekeningen in het Regionaal Toekomsbeeld OV laten zien dat de potentie bij een volwaardige IC-status zelfs zo groot is dag het in combinatie met de aanleg van de Waterlinielijn tot de 10 drukste stations van Nederland zou kunnen gaan behoren, vergelijkbaar met de omvang van het huidige station Amsterdam Zuid. Dit in lijn met de filosofie van het Wiel met Spaken. In algemene zin werkt het Wiel met Spaken 'beter' wanneer (een deel van) de Intercity's die hier langs rijden, ook halteren.

Wanneer er alleen frequente Sprinters stoppen, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar is het effect kleiner. Dan wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers. Daarnaast neemt ook het verwachte aantal in- en uitstappers met ruim de helft af wanneer het station niet als IC, maar als Sprinterstation zou worden gerealiseerd (71.000 vs. 31.000). Berekeningen laten tevens zien, dat het ontbreken van een IC status Lunetten-Koningsweg resulteert in 7.000 OV-reizen minder per dag via de Waterlinielijn. Deze groep profiteert daarmee niet van een reistijdwinst. Daarnaast zijn er zo'n 46.000 treinreizigers die via Utrecht Centraal blijven reizen en/of via andere modaliteiten, wat extra belasting van de ring Utrecht en Utrecht CS met zich meebrengt.

De meerwaarde van een IC-status voor Lunetten-Koningsweg lijkt hiermee evident. Echter, voor een definitief besluit hierover is nadere weging nodig tegenover andere belangen, zoals het snel verbinden van landsdelen (eventueel reistijdverlies voor doorgaande reizigers), de waarde van het Sprinternetwerk en bediening op de internationale corridor naar Duitsland.

Partijen in de spoorsector (ProRail/NS) delen het principe dat er een impuls in het regionale HOV/lightrailnetwerk nodig is om de opgaven aan te pakken. En dat het Wiel met Spaken hiervoor een sterk concept biedt en de Waterlinielijn en Merwedelijn daarin logische eerste stappen zijn. Ook wordt gedeeld dat Lunetten-Koningsweg een logische knoop voor de regionale reiziger is. De exacte bediening van deze knoop is vervolgens het resultaat van een integrale afweging door alle betrokken partijen.

Ontlasten Utrecht CS

Ook het hoofdspoor wordt ontlast met de twee lightrailverbindingen. Terwijl het OV-aandeel met deze ingrepen provinciebreed aanzienlijk toeneemt (12% in 2040), vindt tegelijk nauwelijks groei van het aantal overstappers op Utrecht Centraal plaats. Een groter aandeel OV-reizigers kiest namelijk andere routes. Met de maatregelen is het mogelijk om de groei in de regio te faciliteren én de focus van de verwachte reizigersgroei op Utrecht CS te verleggen van een in- en uitstapstation naar een (internationaal) overstapknooppunt.

Het resultaat is een toename van het aantal overstappen binnen het treinsysteem (+50%) en een afname van knelpunten in de directe stationsomgeving door andere routekeuzes van bus- en tram reizigers (–20% in- en overstappers tussen bus en tram en –45% inclusief overstappers bus/tram naar trein). De effecten word en mede bepaald door de verbeteringen in het spoornetwerk vanuit de landelijke netwerkvisie.

Lunetten-Koningsweg in potentie 9e station van Nederland

Berekeningen laten zien dat Lunetten-Koningsweg in 2040 in potentie het 9e station van Nederland kan zijn indien het dubbelstation op termijn een volwaardige IC status zou krijgen. Hieronder een overzicht van de top 10 drukste stations van Nederland in 2040 (*doorrekening Nationaal Toekomstbeeld OV*). Met 71.000 reizigers komt Lunetten-Koningsweg in deze de top 10.

1.	Utrecht Centraal	257.000
2.	Amsterdam Centraal	192.000
3.	Schiphol Airport	147.000
4.	Rotterdam Centraal	118.000
5.	Den Haag Centraal	117.000
6.	Leiden Centraal	96.000
7.	Eindhoven	92.000
8.	Amsterdam Zuid	86.000
9.	Amsterdam Sloterdijk	53.000
10.	Zwolle	50.000



Het gaat hierbij uitdrukkelijk om de potentie van dit station. Of een IC-status daadwerkelijk wordt gerealiseerd, hangt af van een bredere belangenafweging zoals in het kader op de vorige pagina aangegeven.

6.4 Samenhangend effect Schaalsprong

De lightrailpropositie bestaat uit drie samenhangende onderdelen die op hun beurt weer deel uitmaken van een groter concept (Wiel met Spaken / mobiliteitstransitie). De meerwaarde van deze drie onderdelen in samenhang is groot.

Enkel realisatie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg zou niet veel knelpunten oplossen, zo blijkt uit doorrekeningen. Zonder (snelle) Waterlinielijn is het bereik van het dubbelstation beperkt tot de directe omgeving. Bovenregionale treinreizigers van/naar USP, Nieuwegein en de A12-zone zullen via Utrecht Centraal blijven reizen waardoor de druk op de centrale knoop blijft.

De Waterlinielijn helpt bij het oplossen van knelpunten. Het heeft een grote vervoerwaarde voor reizigers vanuit de Zuidlob naar USP; en een nog grotere vervoerswaarde bij doorontwikkeling van Lunetten-Koningsweg tot intercitystation zodat ook reizigers vanuit Arnhem, Den Bosch, Amsterdam en Rotterdam/Den Haag een alternatief voor CS hebben.

Benadrukt dient te worden dat bij een soberder uitvoering de beoogde schaalsprong niet zal worden gerealiseerd. De beoogde schaalsprong met betere verbindingen en significant meer woningbouw, die via agglomeratie-effecten leidt tot creatie van arbeidsplaatsen en structureel meer economische groei. Met andere woorden: hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing, en hoe groter het risico dat op relatief korte termijn toch weer extra investeringen gedaan zullen moeten worden. Dat zou geen efficiënte aanwending van schaarse middelen zijn.

6.5 Bijdrage brede welvaart

Brede welvaart kijkt naar de materiële welvaart en het immateriële welzijn van mensen. Gezondheid, sociale verbanden, een veilige en aangename woon- en leefomgeving vormen daarin sleutelfactoren. Maar ook het hebben van werk naar vermogen en een betaalbare woning. De partijen in de Utrechtse regio willen dat investeringen op het hoogste schaalniveau bijdragen aan het welbevinden van de individuele burger, jong en oud, werkend en niet werkend, praktisch en theoretisch opgeleid. Pas dan draagt welvaartsverhoging op het macro-niveau ook bij aan de welvaart op straat.

Voor Utrechtse partijen - overheden, kennis- en onderwijsinstellingen, ondernemers, maatschappelijke organisaties - is de keuze voor gezond stedelijk leven als regionaal motto dan ook een zeer logische. Investeringen moeten bijdragen aan de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners, in het hier & nu en later. Dat kunnen investeringen zijn in infrastructuur en economisch beleid, in natuur en in woningen. De regio geeft daarmee ook concreet invulling aan de relatie die in de Omgevingswet en de Omgevingsvisie wordt gelegd tussen ruimtelijke inrichting en gezondheidsbevordering[21].

Deze focus op gezondheid heeft niet alleen een maatschappelijke component maar in het Utrechtse ook nadrukkelijk een economische. Ze wortelt in een kennis- en innovatiesysteem dat rust op hoogwaardige expertise over gezondheid van mens en dier, en de relatie met omgevingsfactoren.

Het economisch potentieel en de maatschappelijke impact van dit systeem kunnen nauwelijks worden overschat. Met een toenemende verstedelijking in alle delen van de wereld groeien de zorgen over het gezond, klimaatbestendig en duurzaam houden van deze concentraties van menselijk talent. In Utrecht bieden we bouwstenen voor oplossingen, die bijdragen aan het internationale concurrentievermogen van Nederland. En uiteraard moeten we dan in onze eigen mooie achtertuin beginnen: de Utrechtse regio.



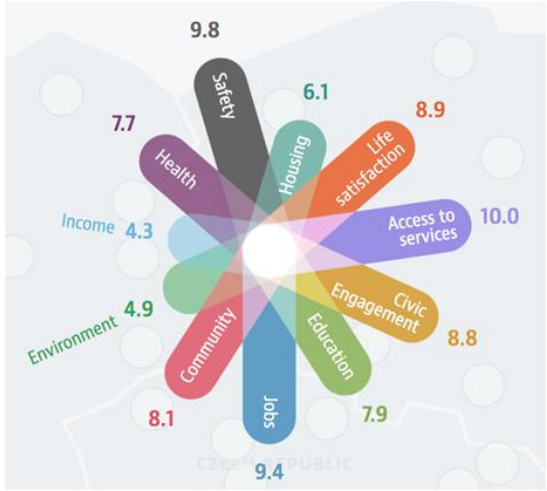
Foto: Juri Hiench

[21] kabinetsreactie (2019) op Rli-advies 'De stad als gezonde habitat: gezondheidswinst door omgevingsbeleid'

De propositie leidt tot een aantal maatschappelijke en duurzaamheidseffecten. Het levert een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Vermindering van CO_2 uitstoot door een sterke toename van minder vervuilende verplaatsingen (lopen, fiets, OV), en door een duurzame vorm van verstedelijking (lager energiegebruik, kortere verplaatsingen). Het maakt de mobiliteitstransitie mogelijk naar een stedelijke regio waarin lopen, fietsen én OV centraal en boven de auto staan. Waarin er minder ruimte is voor de auto en meer ruimte (elders) voor groen, klimaatadaptatie, energieopwek, cultuur (Nieuwe Hollande Waterlinie). Bovendien draagt meer aandacht voor de actieve mobiliteitsvormen (lopen, fiets) bij aan de gezondheid en vitaliteit van mensen. Naast een investering in lightrail vraagt gezonde verstedelijking om voldoende ruimte voor en investeringen in groen, sport, maatschappelijke voorzieningen en energieopwekking. Deze aanpak, de "Utrechtse barcode", is mede bepalend voor de mate van verstedelijking die we uiteindelijk met elkaar weten te realiseren.

Berekeningen tonen aan dat de groei van de regionale economie door het voorstel met 1,9 procent verhoogt ten opzichte van de basislijn. Dit is op basis van investeringen in de railinfrastructuur (1 procent) en het effect van bestedingen aan R&D (0,9 procent), als gevolg van een veronderstelde groei van 4.000 R&D banen. **Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei**.

Kosten en baten van de lightrail propositie zijn gericht in beeld gebracht in een maatschappelijke business case. Uit deze studie blijkt dat met name agglomeratiekracht en mobiliteitseffecten de grootste baten vormen, naast positieve effecten zoals leefbaarheid, woningmarkt en energiebesparing. Het effect op de agglomeratiekracht is relatief hoog ten opzichte van andere integrale gebiedsontwikkelingsprojecten. Dit is een gestapeld effect van toevoeging van een relatief groot aantal woningen in een klein gebied, dat bovendien economisch welvarend is.



Score Utrecht op index Regional well-being (bron: OECD)





Foto: Claire Bontje

Bijdrage aan nationaal verdienvermogen

7. Baten wegen op tegen kosten

Baten wegen op tegen de kosten

Bijdrage aan nationaal verdienvermogen

De verschillende effecten van de lightrailpropositie zijn in een maatschappelijke businesscase gekwantificeerd en gemonetariseerd. Daarmee is inzicht in de maatschappelijke kosten en baten die samenhangen met de schaalsprong OV die in gang wordt gezet met de lightrailverbindingen. Uit deze analyse blijkt dat de maatschappelijke en economische baten van de propositie opwegen tegen de kosten.

7.1 Wat kost het?

De totale kosten van de lightrail lijnen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg tellen op tot 2,43 miljard euro. De opbouw is als volgt:

Onderdeel	Kosten (miljoen €)
Waterlinielijn	1.256
Merwedelijn	870
Station Lunetten/Koningsweg	300
Totaal	**2.426**

Hierbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat de lightrail lijnen zich bevinden zich in de fase van beleidsvoorbereiding. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, kosten proef- en testbedrijf. Bedragen zijn inclusief BTW, in miljoenen euro's. Het betreft een kosteninschatting van de op dit moment meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

7.2 Wat levert het op?

Er treden twee voorname baten op als gevolg van het realiseren van de lightrailverbindingen. Door het opgewaardeerde OV-systeem treden diverse mobiliteitseffecten op en wordt het mogelijk om tot 2040 sterker stedelijk te verdichten. In het vervolg van deze paragraaf gaan we nader in op de belangrijkste uitkomsten uit de maatschappelijke businesscase.

Financiële effecten

De maatschappelijke businesscase is vanuit de integrale opgave op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en verstedelijking opgesteld. Om die reden zijn naast de in paragraaf 7.1 beschreven kosten voor het mobiliteitssysteem, ook kosten meegerekend om binnenstedelijke gebiedsontwikkeling te realiseren. Het gaat om verschillende bovenplanse ingrepen in de ontsluiting van projectgebieden, het verbeteren van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen), het uitplaatsen van hinder gevende bedrijvigheid en wegnemen van fysieke barrières in de stad. Het betreft in totaal een investering van circa 700 miljoen euro (nominaal, exclusief BTW). Een deel van deze investeringen dient ook de bestaande stad, in de maatschappelijke businesscase is om die reden onderscheid gemaakt in de volledig toerekenbare investeringen en deels toerekenbare investeringen. Daarbij zijn diverse ingrepen reeds noodzakelijk om de autonome groei van Utrecht te faciliteren. Het gaat om een pakket maatregelen ter waarde van circa 130 miljoen euro (nominaal, excl. BTW).

Verder is in de analyse rekening gehouden met de langjarige financiële effecten die ontstaan als gevolg van de verschillende ingrepen in het mobiliteitssysteem. Het betreft de kosten voor het beheer en onderhoud van de nieuwe infrastructuur (geraamd op circa 15 miljoen per jaar) en de exploitatiekosten en -opbrengsten (nog niet expliciet doorgerekend en verondersteld kostenneutraal te zijn).

Mobiliteitseffecten

Als gevolg van de ingrepen in het OV-systeem treden een drietal netwerkeffecten op:

1. **Station Utrecht Centraal wordt ontlast**. Utrecht Centraal is een belangrijke draaischijf voor het landelijk spoornetwerk en regionaal bus- en tramvervoer. De druk op het station neemt de komende jaren toe. De verschillende lightrailverbindingen en het realiseren van Lunetten-Koningsweg zorgen ervoor dat deze druk verlicht wordt. Een minder geconcentreerde bundel van OV-verbindingen is nodig om iedereen snel van A naar B te krijgen. Daardoor neemt vertraging in regionaal bus- en tramvervoer af, waardoor de betrouwbaarheid van het OV-systeem toeneemt. Daarnaast neemt het comfort voor reizigers toe (minder volle bussen, trams, treinen én perrons). Deze effecten zijn op basis van de 'value of time' gewaardeerd op circa 10 miljoen euro per jaar vanaf 2030.
2. **De bereikbaarheid** voor bewoners van en werknemers (bezoekers aan) de regio Utrecht wordt **verbeterd**. De lightrailverbindingen zorgen er op bepaalde trajecten voor dat de reistijd voor een grote groep reizigers afneemt. Er worden immers nieuwe (kortere) verbindingen gerealiseerd en bestaande verbindingen worden opgewaardeerd (van bus naar lightrail). Deze effecten zijn gewaardeerd op circa 50 miljoen euro per jaar vanaf 2035.
3. Een **modal shift** treedt op. Er zijn meer mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Zij zullen minder de auto gebruiken. Daardoor treden verschillende zogeheten 'externe effecten' op, bijvoorbeeld op het gebied van congestie, milieu, gezondheid, infrastructuurkosten, CO_2 en geluid. Deze effecten zijn gewaardeerd op circa 9 miljoen euro per jaar (peiljaar 2030).

Effecten verstedelijking

Als gevolg van de verdere verstedelijking in de regio Utrecht, de binnenstedelijke verdichting in de stad en de ingrepen in de openbare ruimte treden diverse maatschappelijke effecten op.

- **Duurzaam mobiliteitsgedrag** nieuwe bewoners en werknemers. In de maatschappelijke businesscase is een vergelijking gemaakt tussen het projectalternatief, waarin sprake is van het realiseren van de woningen en arbeidsplaatsen op hoogstedelijke locaties, en nulalternatief, waarin de woningen en arbeidsplaatsen op locaties elders, meer verspreid over de regio (of het land) op minder goed met OV bereikbare locaties worden gerealiseerd. nabij HOV. In de regel leidt het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties tot minder autoverkeer dan wanneer de woningen en arbeidsplaatsen op uitleglocaties gerealiseerd worden. De nabijheid aan voorzieningen (horeca, winkels, theaters) en banen is groter op binnenstedelijke locaties wat de noodzaak tot autogebruik kleiner maakt en de mogelijkheid om de fiets te gebruiken vergroot. Bovendien is het OV-aanbod op binnenstedelijke locaties groter wat een extra effect heeft op een reductie van het autogebruik en ook mogelijkheden biedt om autobeperkende maatregelen in de gebiedsontwikkeling mee te nemen. De externe effecten van het duurzamere mobiliteitsgedrag zijn gewaardeerd op circa 17 miljoen euro per jaar.
- **Agglomeratiekracht**. De agglomeratiekracht in de regio Utrecht stijgt als gevolg van een hogere effectieve dichtheid in de stad. Uit verschillende onderzoeken van het CPB komt naar voren dat de productiviteit in stedelijke gebieden hoger is naarmate daar meer mensen wonen en

werken. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze agglomeratie-effecten worden ook wel uitgesplitst in matching, sharing en learning. Het agglomeratiekracht effect is gewaardeerd aan de hand van de relatieve toename van het aantal inwoners in de regio Utrecht. Het gaat om een versimpelde manier om het effect tot uitdrukking te brengen, gebaseerd op de publicatie 'Stad en Land' (CPB, 2010. Uit die studie blijkt dat een verdubbeling van het aantal inwoners zorgt voor een stijging van de productiviteit van 2 procent. Bij doorrekening van dit effect is het echter van belang in ogenschouw te nemen dat het gaat om een effect dat ontstaat als gevolg van de integrale investeringen in het mobiliteitssysteem (die zorgen voor betere bereikbaarheid en nabijheid van wonen en werken) en in gebiedsontwikkeling waarbij ook van belang is ruimte voor voldoende passende arbeidsplaatsen wordt gecreëerd. De agglomeratiekracht van de regio neemt met circa 100 miljoen euro per jaar toe, dat is een toename van 55 miljoen euro per jaar ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

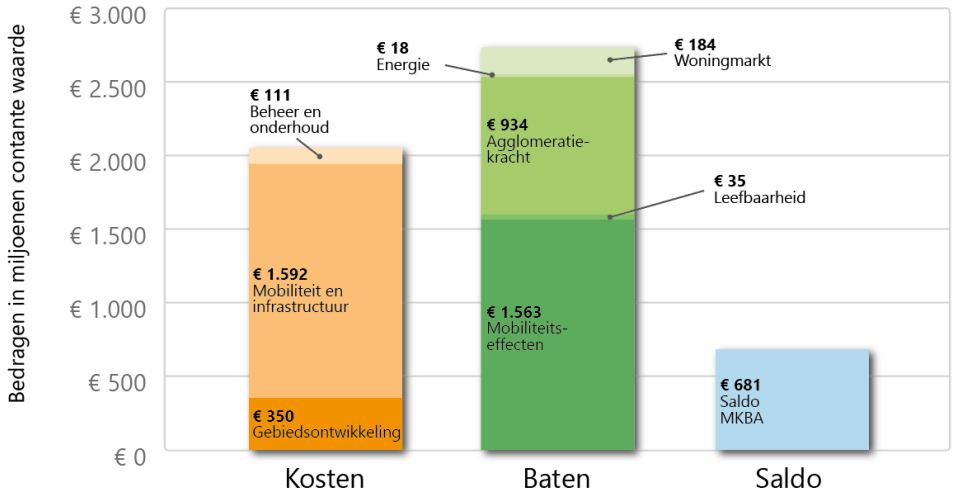
- **Leefbaarheid**. De leefbaarheid in de stad neemt toe doordat ingezet wordt op verbetering van de openbare ruimte. Meer groen in de stad en betere verbindingen naar het groen buiten de stad zorgen voor een prettiger leefklimaat. Daarnaast worden diverse ingrepen gedaan om barrières in de stad weg te werken, deze maken het bovendien mogelijk om in de stad verder te verdichten. Deze maatregelen hebben ook effect op de bestaande leefomgeving en zorgen voor een hoger woongenot voor bestaande inwoners. Deze effecten zijn gemonetariseerd aan de hand van vastgoedwaardestijgingen. Het gaat om een eenmalig effect van 55 miljoen euro.
- **Consumentensurplus sociale huur**. Een deel van de nieuwe woningen in Utrecht wordt sociaal gerealiseerd, namelijk 35 procent (uitgangspunt). Huurders in de sociale huursector betalen minder dan de huurprijs in de vrije sector. Dit verschil betekent een welvaartswinst of, het consumentensurplus, voor deze huurders. Zij betalen immers minder dan de marktwaarde van een vergelijkbare woning in de vrije sector met een vergelijkbaar woongenot. Het consumentensurplus sociale huur is gewaardeerd door het verschil tussen de gemiddelde huurwaarde van een woning en de maximale sociale huurprijs. Daarbij is rekening gehouden met de rule-of-half, niet alle huurders zouden immers de volledige marktwaarde van de woning kunnen betalen. Daarbij is een vergelijking gemaakt met het consumentensurplus binnenstedelijk (projectalternatief) en buitenstedelijk (nulalternatief), zodat een netto woongenot effect inzichtelijk wordt. In de analyse is het effect op 14 miljoen euro per jaar gewaardeerd (extra ten opzichte van het nulalternatief).
- **Energie**. Investeringen in gebiedsontwikkeling en stedelijke verdichting zorgen ervoor dat meer mensen in de stad kunnen wonen. Deze mensen wonen over het algemeen compacter en vaker in appartementen dan wanneer ze elders buiten de stad zouden gaan wonen. Compacter en gestapeld wonen is in het algemeen energiezuiniger dan in een vrijstaande woning of tussenwoning met meerdere verdiepingen. In de projectgebieden binnen de stad Utrecht wordt over het algemeen in een relatief hoge dichtheid gebouwd. Woningbouw¬programma's op uitleglocaties (verondersteld in het nulalternatief) gaan vaker uit van eengezinswoningen (vrijstaande huizen of rijtjeshuizen). Doordat minder energie wordt verbruikt in de kleinere en compactere woningen is de CO_2-uitstoot die gepaard gaat met het opwekken van de energie lager. Deze CO_2-baat is gewaardeerd op circa 1 miljoen euro per jaar.
- **Landschap en natuur**. De afweging tussen het binnen- of buitenstedelijk toevoegen van locaties voor wonen en werken staat in verhouding tot de hoeveelheid landschap en natuur. Woon- en werklocaties die in suburbane of landelijke gebieden worden toegevoegd, zullen voor een deel ten koste gaan van bestaande natuur, polder, weiland of glastuinbouw. Verdichting en binnenstedelijk bouwen heeft een positief effect als het gaat om behoud daarvan. Bovendien wordt daarmee de toegankelijkheid van en de waardering voor deze landschappen vergroot voor een groter deel van de

mensen die in de stad wonen en werken. Het effect is in voorliggende maatschappelijke businesscase niet gekwantificeerd, maar wel kwalitatief beschreven en als een "+" (plus) meegenomen in de overzichtstabel.

Saldo van kosten en baten

In de maatschappelijke businesscase zijn alle financiële en maatschappelijke effecten over een zichtperiode van 100 jaar beschouwd en netto contant gemaakt aan de hand van een discontovoet van 4,5 procent. Op die manier is het mogelijk de verschillende effecten in eenzelfde monetaire eenheid met elkaar te vergelijken en tegen elkaar af te zetten. De totale kosten (inclusief beheer en onderhoud) bedragen in contante waarden (exclusief BTW) iets meer dan 2 miljard euro. De totale verdisconteerde baten bedragen ruim 2,7 miljard euro. Het saldo van kosten en baten komt daarmee uit op 680 miljoen euro (in contante waarden)[22]. Dat betekent dat sprake is van een (potentieel) maatschappelijk renderend project. De baten/kostenverhouding van 1,33 laat zien dat voor elke euro die in het project gestoken wordt, 1,33 euro maatschappelijk rendement is te verwachten.

Kosten en baten lightrailingrepen in combinatie met investeringen in gebiedsontwikkeling



Bron: Decisio (2020): Maatschappelijke businesscase 'Wiel met Spaken'

[22] Bron: Decisio (2020): Maatschappelijke businesscase 'Wiel met Spaken'



Foto: Juri Hiensch

Samen kom je verder

8. Samenwerking binnen de MRU

Samenwerking binnen de MRU

Samen kom je verder

De MRU wordt gekenmerkt door een lange geschiedenis van succesvolle samenwerking binnen de triple helix, maar ook tussen Rijk en Regio als overheidspartijen. Het gebiedsgericht ontwikkelprogramma U Ned kan in het kader van deze propositie als belangrijkste samenwerkingsverband worden genoemd.

Binnen U Ned werken de gemeente Utrecht, de U16, de provincie Utrecht, het Rijk (IenW, BZK en EZK), NS, ProRail en Rijkswaterstaat samen om er voor te zorgen dat de regio tot 2040 én daarna bereikbaar, bewoonbaar en leefbaar blijft. Het resultaat van het MIRT onderzoek "Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040 met een doorkijk naar 2050", is het leidend kader voor deze samenwerking. Rijk en regio onderschrijven in dit MIRT Onderzoek de urgentie van een multimodale schaalsprong van zowel fiets, OV en auto naast een pakket aan gedragsmaatregelen en de hoofdkeuzes over verstedelijkings-locaties. Voor een belangrijk deel liggen deze locaties aan de beoogde lightrail lijnen.

U Ned werkt dit perspectief uit in diverse programmalijnen met ieder hun eigen opgave en tijdshorizon. Een belangrijke programmalijn is de lopende MIRT verkenning "OV en wonen". Deze MIRT verkenning heeft als doel de OV bereikbaarheid van USP te vergroten, ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein mogelijk te maken, en Utrecht Centraal te ontlasten. Voor deze MIRT verkenning hebben Rijk en regio 380 miljoen euro gereserveerd. De voorgestelde oplossingsrichtingen overlappen voor een deel met de inhoud van deze propositie. De MIRT verkenning kent echter een scope tot 2030. Bovendien volstaan de gereserveerde middelen voor eerste verbeterstappen, zoals de aanleg en aanpassing van busbanen, maar niet voor de beoogde schaalsprong die een robuuste basis legt voor ontwikkeling voor de komende decennia.

Afspraken BO-MIRT 2020

Binnen het programma U ned werken Rijk en Regio al vele jaren schouder aan schouder aan de complexe verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave. Enkele hoofdpunten uit de BO-MIRT afspraken van november 2020 zijn:

- *Rijk en Regio constateren dat het MIRT onderzoek is afgerond en stellen het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij" en het bijbehorende adaptief ontwikkelpad vast.*
- *Het perspectief stelt nabijheid als leidend principe, voorziet verstedelijking op knooppunten en in "de grote U", en versterking van de metropolitane bereikbaarheid met een multimodaal mobiliteitspakket.*
- *Rijk en Regio geven vervolg aan het verstedelijkingsperspectief met verdiepende gebiedsonderzoeken en een mobiliteitsstrategie.*
- *Rijk en Regio werken de mobiliteitsvisie in het verstedelijkingsperspectief uit tot een mobiliteitsstrategie.*
- *Doel van deze mobiliteitsstrategie is om tot een samenhangend en multimodaal voorkeursnetwerk, inclusief mobiliteitsmaatregelen, te komen.*
- *Deze strategie moet in 2021 in samenhang met de verdiepende gebiedsonderzoeken afgerond worden en biedt een basis voor op te stellen investeringsbesluiten.*

Met deze propositie streven we dan ook naar een uitbreiding van deze scope in tijd en middelen, bij voorkeur gekoppeld aan de lopende MIRT verkenning. De U Ned partners onderschrijven de noodzaak en urgentie van een investeringsimpuls in een schaalsprong OV op basis van het concept wiel met spaken. De stap naar lightrail wordt breed onderkend, evenals de focus op de grootste verstedelijkingslocaties, met name de A12 zone. Zoals gebruikelijk in dergelijke grote infrastructurele ingrepen zijn er nog veel uitzoekkwesties, zoals tracékeuze, inpassing, en fasering. Ook haalbaarheid en functie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg, al dan niet met IC status, vergen nadere studie, evenals de vraag hoe effectief een schaalsprong OV in combinatie met andere maatregelen zoals parkeerbeleid, parkeren op afstand, fietsmaatregelen, en spitsmijden zal zijn voor de doorstroming op de ring, en welke aanvullende maatregelen dit eventueel vereist. Tenslotte bereidt U Ned besluitvorming van Rijk en regio voor of, en zo ja hoe op termijn woningbouw in Rijnenburg mogelijk gemaakt gaat worden.

De USP-partners zijn mede ondertekenaars van deze propositie. Het gaat hierbij om de volgende organisaties: Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht, Prinses Maxima Centrum Utrecht, Danone Nutricia Research, Hubrecht instituut, Bilthoven Biologicals, Genmab, Intravacc, Kromhout Kazerne, a.s.r. en PwC. Deze partners benadrukken allen het cruciale belang van het verbeteren van de OV-bereikbaarheid voor de doorontwikkeling van hun activiteiten op en rond het USP. Als bijlage is een korte beschrijving opgenomen van de partners van deze propositie.

Andere relevante samenwerkingsverbanden zijn de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region en de Economic Board Utrecht. Ook deze samenwerkingsverbanden onderstrepen de noodzaak om als regio een schaalsprong richting gezonde groei te maken.



Samenwerkingspartners USP



"Als universiteit dragen we bij aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Steeds weer constateer ik dat een multidisciplinaire aanpak hierbij cruciaal is. Juist als brede universiteit kunnen wij die bieden. Fysieke nabijheid tussen faculteiten, en de verschillende partners op het Utrecht Science Park blijkt keer op keer in die samenwerking van groot belang. Om onze maatschappelijke meerwaarde te behouden, is de blijvende bereikbaarheid en toegankelijk van de Universiteit Utrecht en onze partners cruciaal."

Anton Pijpers, voorzitter college van bestuur Universiteit Utrecht

"Om de kankermedicijnen van de toekomst succesvol te kunnen blijven ontwikkelen, is biotechnologiebedrijf Genmab gebaat bij een aantrekkelijk innovatie ecosysteem. In onze sterk groeiende sector concurreren wij op wereldniveau. Om dat ook in de toekomst succesvol te kunnen blijven doen zullen wij nieuwe samenwerkingsmodellen aangaan, onder meer met andere Biotech en Farma bedrijven en andere industrieën, zoals datasciences, medische elektronica en medisch hulpmiddelen. Wat wij nodig hebben voor onze vestiging op het Utrecht Science Park zijn goede onderwijsvoorzieningen, een uitstekende bereikbaarheid en infrastructuur, innovatieve publiek-private samenwerkingen en lange termijn denken van alle betrokken partijen."

Jan van de Winkel, CEO Genmab

"Om de woningbouwopgave in de gemeente Utrecht en de regio te kunnen faciliteren, is een investering in onderliggend OV van essentieel belang. Door te investeren in het regionale OV-systeem in Utrecht ontstaan kansen om naast de verstedelijking de toekomstige vervoeropgave op duurzame wijze te organiseren. Zo is het mogelijk om de mobiliteit van de regio Utrecht en de omgeving van station Utrecht Centraal gecontroleerd te laten groeien. Als NS ondersteunen wij dan ook de Schaalsprong OV op basis van het concept van het Wiel met Spaken en de verstedelijking van de Metropoolregio Utrecht."

Irma Winkenius, regiodirecteur Nederlandse Spoorwegen

"Utrecht behoort al tot de topregio's van Nederland en Europa en heeft een nog grotere potentie. Om die te benutten en te blijven groeien en innoveren, zet Utrecht in op investeringen in de ontwikkeling van sleuteltechnologieën. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van het USP van cruciaal belang, zowel regionaal als nationaal. Alleen zo kunnen we de economische kansen en de maatschappelijke uitdagingen optimaal met elkaar verbinden."

Arjan van den Born, directeur Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM Utrecht Region).

"Stichting Utrecht Science Park ondersteunt de aanvraag samen met vijftien grotere partners op en rondom het USP, dat 27.000 werknemers en ruim 50.000 studenten telt. Utrecht Science Park is het grootste science park van Nederland en heeft een internationaal gezien unieke kennisconcentratie. Met deze investering in bereikbaarheid, kunnen we deze enorme potentie verder benutten. Daarmee dragen de bedrijven en instellingen op het USP bij aan een gezonder en duurzamer leven en geven zij een grote impuls aan de kenniseconomie."

Jan Henk van der Velden, directeur-bestuurder van Stichting USP

"De aanvraag voor het groeifonds is cruciaal om onze ambities op de campus van het Utrecht Science Park te kunnen realiseren. Het Prinses Máxima Centrum is niet alleen ons nationale kinderkanker centrum, maar tevens het grootste kinderoncologisch centrum van Europa. Een goede bereikbaarheid met dito voorzieningen zijn letterlijk van levensbelang voor onze kinderen en ouders, die van ver en uit het buitenland komen. Bovendien ondersteunt het groeifonds de samenwerking op het brede terrein van life sciences waar het Utrecht Science Park veel te bieden heeft."

Gita Gallé, Bestuurder Prinses Máxima Centrum

Bijlage: beschrijving samenwerkingspartners Groeifondspropositie

Provincie Utrecht

De provincie Utrecht beslaat zo'n 1.560 vierkante kilometer, kent 26 gemeenten met samen circa 1,34 miljoen inwoners. Utrecht is een groene provincie, maar het wegennet is het drukste en meest gebruikte wegennet van Nederland. Het centraal station van Utrecht verwerkt evenveel reizigers als Schiphol: 57 miljoen per jaar. Het provinciehuis is gevestigd nabij het Utrecht Science Park. Er werken ongeveer 1.000 werknemers voor de provincie.

Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht is de grootste gemeente van de provincie Utrecht. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. We stoppen daarom energie in een betere kwaliteit van leven voor iedereen. Utrecht heeft 357.719 inwoners en er werken 4555 werknemers voor de gemeente.

U10

De U10 is een samenwerkingsverband van de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist. Ze vormen samen één daily urban system en hebben een bestuurlijke samenwerking op meerdere maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, mobiliteit en economie. In de U10 gezamenlijk wonen circa 1 miljoen mensen.

Utrecht Science Park

Stichting Utrecht Science Park behartigt samen met de gebiedspartners de belangen van het Utrecht Science Park: een innovatieve science community voor de versnelde ontwikkeling van een gezondere, duurzame samenleving. Op loopafstand van elkaar werken hier ruim 75.000 studenten, wetenschappers en medewerkers van gerenommeerde medische centra, kennisinstellingen en bedrijven intensief samen aan het ontwikkelen en toepassen van baanbrekende wetenschap en oplossingen op het gebied van gezondheidzorg, life sciences en duurzaamheid. Het Utrecht Science Park is als grootste science park van Nederland een inspirerende hotspot met optimale omgeving, omstandigheden en ondersteuning voor onderlinge ontmoeting, kennisuitwisseling en samenwerking op regionaal, nationaal en internationaal niveau.

Universiteit Utrecht

De universiteit Utrecht bestaat sinds 26 maart 1636 en is met ruim 32.000 studenten en 7400 medewerkers een van de grootste Nederlandse universiteiten. De Universiteit Utrecht heeft zeven faculteiten die gezamenlijk het hele wetenschappelijke spectrum van onderzoek en onderwijs bestrijken. Dit onderwijs wordt gegeven verspreid over 3 campussen: de International Campus Utrecht, Binnenstadscampus Universiteitskwartier en Campus Utrecht Science Park.

Hogeschool Utrecht

Hier komt alles samen: Hogeschool Utrecht is een plek waar bijna 40.000 studenten, docenten en professionals elke dag samen bouwen aan de toekomst. Met hoogwaardig onderwijs en onderzoek werkt de HU aan professionalisering en innovatie van de beroepspraktijk. En we doen meer: de HU wil een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteit van (samen)leven in onze stedelijke omgeving.

UMC Utrecht

Het UMC Utrecht heeft als missie om de gezondheid van kinderen en volwassenen te verbeteren en de zorg van morgen te creëren. Hiervoor richten we ons op drie kerntaken: Zorg, Onderzoek en Onderwijs. Bij ons werken 11.513 medewerkers en 1600 wetenschappelijke medewerkers. In 2019

leverden wij zorg aan 225.579 patiënten, schreven 3947 studenten zich in en werden 2623 wetenschappelijke publicaties geschreven.

Prinses Máximacentrum voor kinderoncologie

Jaarlijks krijgen ongeveer 600 kinderen in Nederland kanker. Om kinderen te kunnen genezen van kanker is alle zorg en onderzoek in Nederland geconcentreerd in het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie in Utrecht op het Utrecht Science Park. Het Prinses Máxima Centrum is het grootste kinderoncologisch centrum van Europa waar zorg en onderzoek nauw met elkaar verweven zijn. Er werken circa 1500 medewerkers, waaronder 400 wetenschappers en meer dan 800 zorgprofessionals.

Danone Nutricia Research

De Danone Nutricia Research locatie op het Science park in Utrecht is de corporate research locatie waarin Danone al haar onderzoek voor haar Specialized Nutrition divisie heeft samengebracht voor haar onderzoek naar innovatieve baby voeding en medische voedingen en huisvest 680 medewerkers. Naast haar medewerkers ontvangt Danone Nutricia research op jaar basis ongeveer 12.000 bezoekers van over de gehele wereld om kennis te nemen van de onderzoeksresultaten en nieuwe producten.

Hubrecht instituut

Het onderzoek binnen het Hubrecht Institute (onderdeel van de KNAW) richt zich op de ontwikkelings- en stamcelbiologie. Het kennisinstituut heeft 25 onderzoeksgroepen met ongeveer 300 medewerkers met daarnaast 200 gastonderzoekers, studenten en stagiairs die fundamenteel, multidisciplinair onderzoek verrichten op gezonde en zieke cellen, weefsels en organismen. Het wereldvermaarde instituut is dynamisch, divers met jonge onderzoekers van veel verschillende nationaliteiten.

Bilthoven Biologicals

Bilthoven Biologicals (BBio) – sinds 2012 onderdeel van Cyrus Poonawalla Group–, is een wereldwijd opererend biofarmaceutisch bedrijf dat vaccins produceert zoals polio, difterie-tetanus-polio (DTP) en BCG. Bij BBio werken 550 gedreven medewerkers die dagelijks hun expertise en kennis inzetten om de wereldbevolking een kans te geven op een leven zonder ziektes.

Genmab

Genmab is een internationaal, beursgenoteerd biotechnologiebedrijf dat innovatieve therapeutische medicijnen op basis van antilichamen ontwikkelt, om daarmee het leven te verbeteren van patiënten met ziekten als kanker. Bij Genmab werken wereldwijd circa 1000 mensen, waaronder circa 400 in de research and development vestiging in Utrecht. Genmab heeft drie medicijnen ontwikkeld die door partners op de markt zijn gebracht en heeft een groot aantal producten in de klinische en preklinische pijplijn.

Intravacc

Intravacc, gevestigd op het Utrecht Science Park Bilthoven, is een wereldwijd toonaangevende organisatie met jarenlange ervaring in translationele vaccinologie. Als onafhankelijke klinische ontwikkelings- en productieorganisatie (CDMO) in de vaccinindustrie met ca. 140 medewerkers heeft Intravacc een zeer brede expertise die de kloof overbrugt tussen ontdekking, GMP-productie op proefschaal, tot fase I/II klinische onderzoeken.

Kromhout Kazerne

De Kromhout Kazerne heeft 200 jaar Defensiegeschiedenis en onderdelen van de Koninklijke Landmacht, het Defensie Ondersteuningscommando en Defensie Materieel Organisatie zijn er gevestigd. Het groene kantorencomplex heeft 3400 werkplekken (78.000 m2 kantoorvloer) en ook sport-, vergader-, restaurant- en legeringsfaciliteiten.

In 2010 is de nieuwe kazerne in gebruik genomen, een publiek-private samenwerking die Defensie is aangegaan met onder meer het bedrijf Komfort.

a.s.r.

De rijke historie van a.s.r. begint in 1720. 300 jaar later, is a.s.r. één van de grootste verzekeraars in Nederland. Als onderdeel van haar missie wil a.s.r. in de maatschappij de volgende rollen vervullen: een verzekeraar waar klanten op kunnen vertrouwen, een stabiele financiële instelling, een mensgerichte werkgever en een waardevolle deelnemer aan de maatschappij. Bij a.s.r. werken ruim 4000 medewerkers waarvan zo'n 3.500 op het hoofdkantoor in Utrecht op kantorenpark Rijnsweerd.

Kantorenpark Rijnsweerd

De ambitie van het Kantorenpark Rijnsweerd is uit te groeien tot één van de top-woon-werkgebieden in de regio en mogelijk zelfs in Nederland. Dit willen we realiseren door op een gezonde manier economisch en ruimtelijk het kantorenpark te ontwikkelen in relatie tot het naastgelegen Utrecht Science Park en het gebied beter te verbinden met de stad en regio. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Rijnsweerd op een toekomstbestendige wijze in relatie tot en in samenwerking met het Utrecht Science Park is een essentiële randvoorwaarde om onze ambities te verwezenlijken.

PwC

PwC Nederland is gehuisvest op 14 locaties in Nederland waar in totaal ongeveer 5500 collega's werken. PwC bestaat uit drie Lines of Services (Assurance, Tax, Advisory) die diensten leveren aan onze klanten ondersteund door Internal Firm Services welke de support aan onze organisatie leveren zoals IT, Finance, Huisvesting, Marketing, etc. Sinds de zomer van 2007 is PwC gehuisvest in Rijnsweerd. Onze locatie daar is de standplaats voor ongeveer 500 collega's. Ook is deze locatie, vanwege zijn ligging in het midden van het land, een favoriete ontmoetingsplek als collega's elkaar vanuit verschillende locaties willen ontmoeten.

Investeren in **UTRECHTS** OV voor een gezonde groei van NEDERLAND

Met 2 lightrail verbindingen en een nieuw station...





...draagt Utrecht volop bij aan

Aanpak woningnood
73.000 woningen op meest gewilde plek van Nederland

Nederland bereikbaar houden
50% meer reizigers Utrecht CS, minder files ring Utrecht

Duurzaam economisch herstel
50.000 arbeidsplaatsen en groei Utrecht Science Park

Gezond Stedelijk Leven
Aantrekkelijke leefomgeving, gezonde en vitale mensen

Gemeente Utrecht · PROVINCIE UTRECHT · UTRECHT10 · UTRECHT SCIENCE PARK

Gemeenteraad

Dossiernummer	1827
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	8.2
Omschrijving	Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds 8 december 2020
ID	1881
Behandelend ambtenaar	A. de Vries
Telefoon	
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	22 april 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Openbaar gepubliceerd op 16 april 2021

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Aldert de Vries	**Datum**	8 december 2020
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	8316154
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl	**Onderwerp**	Propositie Nationaal Groeifonds
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 30 november jl. berichtten wij u over de propositie die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) mede namens gemeente en provincie Utrecht indient voor het Nationaal Groeifonds (NGF) bij de ministeries van Financiën (FIN) en Economische Zaken en Klimaat (EZK). U heeft daarop, bij monde van het presidium, verzocht inzage te krijgen in de procedure en de inhoud van het propositieformulier dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft ingediend.
In deze brief gaan wij eerst in op de aanleiding waarom deze brief onder geheimhouding wordt verstuurd. Vervolgens zetten wij uiteen hoe de propositie tot stand is gekomen en wat wij verwachten van de vervolgstappen op basis van de huidige informatie. Tenslotte geven wij een samenvatting van de inhoud van de propositie.

Geheimhouding
Op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet hebben wij om reden genoemd in artikel 10 lid 2 sub g van de Wob, tijdelijke geheimhouding opgelegd op deze raadsbrief. De tijdelijke geheimhouding is van kracht tot het moment waarop het kabinet heeft besloten over de ingediende proposities voor de 1e tranche van het Nationaal Groeifonds, of zoveel eerder als wij uw raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren
Op deze manier kunnen we uw raad in kennis stellen van inhoud en proces rondom het Nationaal Groeifonds, maar ook gehoor geven aan het door de rijksoverheid aangegeven belang om hun interne procedure rond het Nationaal Groeifonds te doorlopen, voordat de concrete proposities bekend worden gemaakt.

Het kabinet is leidend bij de besluitvorming over de eerste tranche van het groeifonds en doet vooralsnog geen mededelingen over ingediende proposities. Uit de kamerbrief van FIN en EZK van 1 december jl.: *“Om de commissie onafhankelijk haar werk te kunnen laten doen, kiest het kabinet ervoor om de verschillende voorstellen niet eerder naar buiten te brengen: voor communicatie over ingediende voorstellen en de beoordeling daarvan ligt het voortouw bij de commissie. De inhoud van de voorstellen zal samen met het oordeel van de beoordelingsadviescommissie komend voorjaar worden gepubliceerd en aan het parlement worden verstuurd.”*

Proposities worden intern door departementen opgesteld en ingediend door middel van een propositieformulier bij de ministeries van FIN en EZK, als fondsbeheerders. De bereikbaarheidsproposities worden vanuit I&W opgesteld. Openbaar maken van het door I&W ingediende propositieformulier doorkruist het interne rijksproces van indiening bij de externe beoordelingscommissie dusdanig dat we onze kansen op een positief advies en selectie aanzienlijk verkleinen, zo stelt I&W. Wij hebben dan ook geen openbaarheid voorbereid van het propositieformulier waaraan gemeente en provincie hebben meegewerkt. Wel hebben wij er bewust voor gekozen om, in navolging van andere steden, de openbaarheid te zoeken met de grote lijnen van ‘ons verhaal’ door middel van een flyer die 30 november jl. aan uw raad is gestuurd.

Om u toch de mogelijkheid te geven het propositieformulier met bijlagen onder geheimhouding in te zien, is hiervoor een mogelijkheid op donderdag 10 december tussen 10:00 uur en 16:00 uur op het stadhuis, kamer 2.71. Indien u op dat moment verhinderd bent, kunt u een afspraak maken met dhr. Aldert de Vries, programmamanager Verstedelijking. Zijn contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Procedure en ontwikkelingen bij de uitwerking van het Nationaal Groeifonds
Hoewel de komst van het Nationaal Groeifonds (NGF) al op Prinsjesdag 2019 is aangekondigd, zijn de condities waaronder en spelregels voor het fonds nog steeds in ontwikkeling. In deze dynamische en onzekere context is de propositie voor de Utrechtse bereikbaarheidsopgave tot stand gekomen..

Met de miljoenennota 2020 kondigde het kabinet een investeringsfonds aan om het verdienvermogen van Nederland duurzaam te vergroten. Dit voornemen is op 13 december 2019 door de minister van EZK in de groeibrief bekrachtigd. Op 7 september 2020 volgde een kamerbrief met een toelichting op de vormgeving van het Nationaal Groeifonds, onder andere met het benoemen van scope (drie pijlers: kennis, innovatie en bereikbaarheid), omvang (20 miljard euro) en “toegangspoortcriteria”. Op 30 oktober jl. volgde een kamerbrief waarin duidelijk werd dat 1 januari 2021 de voorstellen uiterlijk ingediend moeten worden bij de beoordelingscommissie. Ook staat in de brief dat dit de indieners in staat stelt de propositie te “vervolmaken”. Op 1 december jl. kondigde het kabinet met een kamerbrief een aantal verdere specificaties van het NGF aan, zoals CO2 beprijzing, een generatietoets en budgetrecht van het parlement. Tevens wordt gemeld dat over de ingediende voorstellen pas zal worden gecommuniceerd na beoordeling van de commissie komend voorjaar.

Het ministerie van I&W is binnen het rijk indiener voor proposities op het gebied van bereikbaarheid. In februari 2020 sondeerde I&W voor het eerst bij haar partners in het land, waaronder de gemeente Utrecht, welk type projecten in aanmerking zouden komen voor het NGF. Aanvankelijk heeft I&W de Utrechtse opgave niet geprioriteerd en gaf men voorrang aan andere proposities. Daarop hebben wij diverse gesprekken met de ambtelijke top van het ministerie gevoerd, op basis van een eerste betooglijn ten gunste van een mogelijk voorstel om het nationale belang van de Utrechtse opgave te benadrukken. Op 23 september jl. gaf I&W ons te kennen dat het ministerie alsnog voornemens was een propositie rond de bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht in te dienen voor het NGF. Vanaf dat moment is met spoed een propositie opgesteld in samenwerking tussen het ministerie van I&W, gemeente, provincie en U10. Deze propositie heeft vorm gekregen in het propositieformulier van de ministeries van FIN en EZK. I&W moest dit propositieformulier voor 1 oktober jl. indienen bij de fondsbeheerders. Op 10 oktober kregen wij van de fondsbeheerders (via I&W) enkele vragen van financieel economische aard met het verzoek deze te beantwoorden door middel van aanpassingen in het reeds ingediende propositieformulier.

Aanvankelijk zouden fondsbeheerders FIN en EZK op 1 november bekend maken welke proposities voldoen aan de toegangspoortcriteria en naar de beoordelingscommissie doorgeleid zouden worden. In de kamerbrief van 30 oktober bleek dit moment te zijn uitgesteld. Met I&W is de handschoen opgepakt om de propositie te “vervolmaken”, daartoe aangezet door de ruimte die de kamerbrief bood. Deze definitieve versie is op 30 november door I&W bij fondsbeheerders FIN en EZK ingediend. De inhoud van de propositie is gebaseerd op openbare publicaties en achterliggende modeldoorrekeningen: OV-toekomstbeeld midden NL, Samenvatting en Achtergrondrapportage Quick Scan HOV Zuidlob, Utrecht Nabij (ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050) en het concept Mobiliteitsplan 2040.

Gedurende dit proces hebben wij voortdurend bij I&W gesondeerd of en wanneer wij onze raden en staten konden informeren. Het is ons ernstig ontraden om hierover te communiceren, voordat ook de Tweede Kamer over de ingediende proposities geïnformeerd zou worden. Wij informeerden u in een raadsbrief op 16 oktober dan ook dat we samen met regio en I&W een propositie opgesteld hadden, in de verwachting dat we hierover op de raadsinformatiebijeenkomsten van 3 en 4 oktober over U Ned nader zouden kunnen informeren. Dit laatste bleek naderhand met de uitstelbrief van FIN en EZK niet het geval.

Eind november zijn andere regio’s één voor één naar buiten getreden met hun inbreng bij de I&W proposities. Noordelijke provincies (Lelylijn), Amsterdam (N-Z lijn en sluiten van de ring), Den Haag/Rotterdam (Oude Lijn) en Eindhoven (Brainportlijn) hebben allen de inhoud op hoofdlijnen gedeeld. Ook vanuit de regio Utrecht hebben we voorbereidingen getroffen om de inbreng van Utrecht bij het groeifonds bekendheid te geven en kracht bij te zetten. Op 30 november jl. is er een raadsbrief verstuurd over het Utrechtse mobiliteitsplan, met een koppeling naar het groeifonds, begeleid door o.a. een flyer met de inzet van Utrecht bij de I&W propositie. De Provinciale Staten zijn gelijktijdig en op dezelfde wijze geïnformeerd over de inhoud van de propositie.

Gezien de context van verkiezingen en de kritiek van de Tweede Kamer op doel en procedure van het NGF is het hoogst onzeker hoe de verdere besluitvorming zijn beslag zal krijgen. Daar komt bij dat het fonds optelt tot een bedrag van 20 miljard euro voor 5 jaar, evenredig verdeeld over de pijlers kennis, innovatie en bereikbaarheid (dus 6,7 miljard euro voor de pijler bereikbaarheid). I&W heeft met de ingediende voorstellen dit bedrag enkele malen overschreden. De vraag is daarbij of een gelijke verdeling over de pijlers standhoudt. Wij verwachten dat een eventuele toekenning vanuit het NGF voor bereikbaarheidsprojecten via de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zal verlopen. In dat geval zal uitwerking van de propositie worden vervat in een starbeslissing voor een MIRT-verkenning, die in dat geval ter besluitvorming aan uw raad zal worden voorgelegd. Een eventuele financiële bijdrage vanuit de gemeente zal onderdeel uitmaken van deze startbeslissing. Zoals voor de huidige MIRT-verkenning een reservering is opgenomen in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid uit de middelen voor schaalsprong OV, zal bij een eventuele toekenning van de propositie waar nodig de raad een besluit worden voorgelegd over verhoging van de reservering. Zodra meer bekend wordt over de besluitvormingsprocedure rond het Nationaal Groeifonds, zullen wij uw raad hierover informeren.

Inhoud van de propositie

De Metropoolregio Utrecht (MRU) ligt in het centrum van Nederland; een kennisintensieve, Europese topregio, met name gericht op ‘*Life Sciences and Health’*. De regio levert een belangrijke bijdrage aan het BBP, talentontwikkeling en de innovatiekracht van Nederland. De regio wordt doorkruist door de

belangrijkste noord-zuid en oost-westverbindingen van Nederland (A2, A12, A27 en A28) en Utrecht Centraal is het grootste OV-overstappunt van Nederland. Goede doorstroming op deze wegen en op het spoor is van essentieel belang voor Nederland: het is de draaischijf van ons economisch verkeer. Door de aantrekkelijkheid van deze regio als vestigingsplaats voor inwoners en ondernemers wordt de druk op die doorstroming groter en ontstaan nog steeds knelpunten, ondanks al voorgenomen aanpassingen aan A12 en A27. Het is daarom voor Nederland en voor de regio Utrecht van groot belang ruimte voor groei in het mobiliteitsnetwerk te creëren.

Een investering in twee lightrailverbindingen creëert die ruimte: de verbindingen ontlasten het zuidelijke en oostelijke deel van de Ring Utrecht, verminderen de druk op station Utrecht Centraal en verbeteren daarmee de bereikbaarheid van Nederland en Utrecht. Deze lightrailverbindingen zijn faciliterend aan innovatie en onderwijs op het Utrecht Science Park (inclusief satellietlocaties) en aan de grote verstedelijkingsdruk in Midden Nederland. Zo passen deze verbindingen binnen de groeistrategie van het kabinet, die het Nationaal Groeifonds ondersteunt.

De beoogde effecten van de lightrailverbindingen in de periode tot 2040 zijn:

1. Vermindering van congestie op de ring Utrecht van 5 tot 14 procent minder motorvoertuigen in de ochtendspits ten opzichte van een autonoom groeiscenario, mede afhankelijk van flankerende beleidsmaatregelen. De Waterlinielijn zal een aantrekkelijk alternatief zijn voor de autoritten binnen de regio waar in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van de Ring Utrecht, en door een overstap te bieden op hubs langs snelweglocaties wordt bewerkstelligd dat forenzen en bezoekers van de stad voor de ring op het OV overstappen.
2. Groeiruimte op het spoor en op Utrecht Centraal voor (inter)nationale reizigersstromen doordat 20 procent van de regionale bus- en tramreizigers niet meer in- of uitstapt op Utrecht Centraal. De lightrailverbindingen bedienen meer dan 100.000 OV reizigers.
3. Ruimte voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voo*r life science and health* voorbij de huidige, door bereikbaarheidsproblemen beperkte, groeiruimte van 4.000 science gerelateerde arbeidsplaatsen.
4. Gezonde verstedelijking realiseren met de bouw van 60.000 woningen en de groei van 50.000 banen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen in Utrecht Zuidwest, A12 zone, Nieuwegein, Lunetten-Koningsweg, USP/Rijnsweerd en Zeist.

Een investering in de lightrailverbindingen draagt bovendien bij aan duurzame economische groei van Nederland. Groei en verdichting van de stedelijke regio Utrecht leidt tot een grotere agglomeratiekracht van Nederland; in contante waarde is het effect 1,9 miljard euro. Daarnaast leiden lightrail verbindingen tot reistijdwinst voor OV reizigers, en vermeden voertuigverliesuren op de weg, juist voor nationale vervoersstromen. Deze effecten zijn berekend op 1,6 miljard euro contante waarde. Tenslotte betekenen de lightrailverbindingen een positief effect op economische groei omdat kennisinstellingen en bedrijven letterlijk de ruimte krijgen. Als de Utrechtse kracht op gebied van gezondheid, duurzaamheid en voedingstechnologie voluit benut wordt door middel van investeringen in publieke en private R&D, leidt dit tot verhoging van de nationale BBP groei van 0,2 procent per jaar.

De lightrailverbindingen zijn een fundamentele stap in de schaalsprong die de regio doormaakt: Van van het huidige monocentrische model met Utrecht Centraal als enige hoofdknoop naar een polycentrisch model met meerdere hoofdknopen. Hiertoe hanteert de regio het concept ‘Wiel met Spaken’: een netwerk van snel en hoogfrequent OV als fundament voor de afwikkeling van metropolitane en regionale mobiliteitsbewegingen. De meest urgente stap richting dit polycentrische model bestaat uit de aanleg van een lightrail netwerk in het zuidelijke en oostelijke deel van de MRU.

Dit netwerk bestaat uit drie onderdelen:

1. De realisatie van de Waterlinielijn vanaf knooppunt A12 Westraven, via het USP, naar Zeist. Deze verbinding halteert bij de nieuwe knoop Lunetten-Koningsweg en ontlast hoofdknoop Utrecht Centraal. Voor OV-reizigers ontstaat een “short cut” tussen Lunetten-Koningsweg en het USP, zodat niet alle reizigers die vanuit andere delen van Nederland naar het USP willen op Utrecht Centraal hoeven over te stappen.
2. De versnelling van de huidige SuNij-lijn onder de noemer Merwedelijn, waaronder een aftakking naar Papendorp, aansluitend op de verstedelijkingsslag in Utrecht Zuidwest, A12 zone en Nieuwegein. Omvangrijke binnenstedelijke woningbouwontwikkeling in Utrecht Zuidwest en Nieuwgein wordt met deze verbinding mogelijk.
3. De realisatie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg als overstappunt van het nationaal spoornetwerk naar het lightrail netwerk.

Het gaat hierbij tezamen om een eenmalige investering van 2,43 miljard euro (incl. BTW). De geraamde kosten voor de drie onderdelen van deze propositie zijn respectievelijk 1.256 miljoen euro voor de Waterlinielijn, 870 miljoen euro voor de Merwedelijn en 300 miljoen euro voor dubbelstation Lunetten-Koningsweg. In het propositieformulier is een kosteninschatting per deeltracé opgenomen. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, en kosten proef- en testbedrijf. Hierbij is aangetekend dat het een zeer globale kosteninschatting van de meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen betreft. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

Vanwege het structurele karakter zijn beheer, onderhoud en exploitatiekosten buiten deze aanvraag gehouden, maar hebben de nadrukkelijke aandacht van de indieners. Hoewel geprognosticeerde reizigersaantallen op de meeste tracés lijken te wijzen op een haalbare exploitatie, is dit onderdeel van nadere studie alvorens het definitief voorkeursbesluit genomen wordt. De meerkosten beheer, onderhoud en exploitatie zijn voor rekening van de regionale overheden (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

Voor een deel van deze investering hebben rijk en regio in de ‘MIRT Verkenning OV en Wonen’ 380 miljoen euro gereserveerd (gestart zomer 2020). Daarmee komt het opgevoerde bedrag bij het Nationaal Groeifonds tot 2,05 miljard euro. De regio heeft aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage. Specifiek in het kader van deze propositie zullen regiopartijen in gesprek gaan met raden en staten over reserveringen in toekomstige budgetten; uiteraard in nauwe samenhang met een subsidie uit het Groeifonds om te komen tot een sluitende begroting. Voor planning en kasritme is uitgegaan van start planuitwerking in 2021 (MIRT-verkenning), start bouw in 2028 en oplevering in 2034. Ook hiervoor geldt dat nadere keuzes tot prioritering van één van de twee lightraillijnen kan leiden, of op onderdelen daarvan.

Op dit moment bevindt het project zich in de voorbereidende fase. Daarmee is de samenwerking rijk-regio en de formele besluitvorming langs de lijnen van het programma U Ned leidend. Hierin participeren de ministeries van I&W, BZK en EZK, provincie en gemeente Utrecht, U16 gemeenten, ProRail, NS en Rijkswaterstaat. Op het moment dat een voorkeursbeslissing is genomen, zal ook een projectorganisatie worden opgezet om realisatie van de afgesproken maatregelen planologisch

mogelijk te maken. Daarbij bouwen we voort op eerdere ervaringen met programma's VERDER en Uithoflijn. Voor lightrail zal de samenwerking tussen provincie en gemeente de spil van de programmaorganisatie vormen. Voor het dubbelstation zal een samenwerking tussen ProRail, provincie en gemeente aan de orde zijn.

De lightrailverbindingen raken veel belanghebbenden. Tussen overheidspartijen is in U Ned overeenstemming over noodzaak en urgentie tot realisatie van de meest prioritaire delen van het Wiel met Spaken bij rijk (ministeries van I&W, BZK en EZK) en regio (provincie Utrecht, gemeente Utrecht en andere U10 gemeenten). Op onderdelen zijn nog uitzoekvragen over de invulling. Voorbeelden zijn de mate van haalbaarheid van de IC status van Lunetten-Koningsweg, tracékeuzes en de mate van bundeling van OV vervoersstromen. ProRail, NS en Rijkswaterstaat zijn onderdeel van deze belangenafweging. Naast U Ned zijn de USP partners medeondertekenaar van de propositie.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeenteraad

Dossiernummer	1828
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	8.3
Omschrijving	Raadsbrief Verstrekken propositie Nationaal Groeifonds
ID	1882
Behandelend ambtenaar	Aldert de Vries
Telefoon	
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl
Datum collegebesluit	16 april 2021
Geocodering	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	22 april 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Openbaar gepubliceerd op 16 april 2021

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Aldert de Vries	**Datum**	14 december 2020
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	8316154/20201214
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl	**Onderwerp**	Verstrekken Propositie Nationaal Groeifonds
Bijlage(n)	1 (geheim, inclusief 7 bijlagen)	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 8 december jl. hebben wij u onder geheimhouding geïnformeerd over de totstandkoming van en de vervolgprocedure voor de Propositie Nationaal Groeifonds, die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mede namens gemeente, provincie Utrecht en U-10 heeft ingediend voor het Nationaal Groeifonds bij de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat. In deze brief hebben we u ook nader geïnformeerd over inhoud van de propositie. Vanuit uw raad is ons uitdrukkelijk verzocht u alsnog onder geheimhouding een afschrift van het gehele propositieformulier te verstrekken.

Wij voldoen hierbij aan dit verzoek. Wij wijzen u nogmaals op het door de rijksoverheid aangegeven belang om eerst hun interne procedure rond het Nationaal Groeifonds te doorlopen, voordat de concrete proposities bekend worden gemaakt.

Geheimhouding

Op deze brief, de ‘Propositie Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht (door investeren in Lightrail Merwedelijn en Waterlinielijn)’ en de brief van 8 december jl. hebben wij op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wob vooralsnog permanente geheimhouding opgelegd.
De gemeente, provincie en medeoverheden in de regio Utrecht hebben er financieel belang bij dat Utrecht rijksgelden krijgt voor de aanleg van nieuwe OV-knooppunten en lightrailverbindingen. Openbaarmaking voorafgaand aan het kabinetsbesluit schendt de vertrouwelijkheid van het interne besluitvormingsproces van het rijk, waarbij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat indient bij de Ministeries van Financien en Economische zaken. Hiermee wordt de kans van slagen van de propositie negatief beïnvloed. De Provincie Utrecht is betrokken en heeft onder geheimhouding de Provinciale Staten over de propositie geïnformeerd.

Omdat in het propositievoorstel meerdere belangen samenkomen, kunnen wij op dit moment niet goed beoordelen welke onderdelen tijdelijke dan wel permanente geheimhouding vragen. Wanneer

het kabinet besluit over de proposities zal de geheimhouding opnieuw beoordeeld worden en zullen wij de onderdelen waarvoor dat mogelijk is openbaar beschikbaar stellen.

Wij zullen bij deze beoordeling van de geheimhouding ook onze brief ‘Propositie Nationaal Groeifonds’ van 8 december jl. betrekken. Bovenstaande onderbouwing van de geheimhouding op basis van de Wob geldt ook voor deze brief.

Bijlagen
De propositie bouwt voort op uw raadsbesluiten over het Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met Spaken (U Ned) van 17 oktober 2019 en ‘Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ van 18 juni 2020. Aan de propositie liggen verschillende studies ten grondslag, een aantal daarvan is als bijlage aan de propositie toegevoegd. Het merendeel van deze bijlagen is openbaar (op intranet) beschikbaar en eerder met uw raad gedeeld, zie pagina 23 van de propositie. Dit geldt nog niet voor de bijlage “Maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken - Gemeente Utrecht en G4 - Eindrapportage versie 15 juli 2020”. In dit rapport is op hoofdlijnen een kosten-batenanalyse uitgevoerd van twee ontwikkelvarianten. Dit zijn twee hypothetische varianten, opgesteld in het voorjaar 2020 op basis van toenmalige inzichten uit RSU- en MIRT-onderzoek. Met de vaststelling van ‘Utrecht Nabij’ in het BO MIRT en de totstandkoming van de RSU is meer zicht ontstaan op ontwikkelmogelijkheden langs het Wiel met Spaken. Wij zullen u binnenkort in openbaarheid nader informeren over dit onderzoek.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Openbaar gepubliceerd op 16 april 2021

PROPOSITIE

Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht

door investeren in

Lightrail Merwedelijn en Waterlinielijn

Inhoud

I. Samenvatting 3

II. Voorstelomschrijving 4

III. Toegangspoortcriteria 10

1. Geef een uitgewerkt plan van het voorstel 10

2. Geef aan op welk van de drie terreinen het voorstel van toepassing is 12

3. Geef de financiële omvang 13

4. Onderbouw dat de gevraagde investering additioneel is aan private investeringen 15

5. Onderbouw dat het voorstel additioneel is aan bestaande of geplande publieke investeringen en niet binnen een bestaande regeling van de overheid valt. 16

6. Bevestig dat de investering niet-structureel is 16

7. Bevestig dat een bijdrage vanuit de Rijksoverheid passend is (toets van subsidiariteit) 17

IV. Impactanalyse 18

1. Onderbouwing langetermijn-verdienvermogen (bbp-effect) 18

2. Overige effecten 22

V. Bijlagen 23

Titel voorstel: **Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht**
Terrein: ☒ Infrastructuur[1] ☐ R&D en innovatie[2] ☐ Kennisontwikkeling[3]
Indienende instantie(s): Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, U10 gemeenten, en Utrecht Science Park partners (zie portfolio in bijlage)

Contactpersoon 1: Ministerie IenW, Pieter Moorrees, 0631007725, pieter.moorrees@minienw.nl
Contactpersoon 2: Ministerie BZK, Elien Wierenga, 0617340302, elien.wierenga@minbzk.nl
Contactpersoon 3: Gemeente Utrecht, Aldert de Vries, 0648150745, aldert.de.vries@utrecht.nl
Contactpersoon 4: Provincie Utrecht, Bart Althuis, 0618300493, bart.althuis@provincie-utrecht.nl
Aantal bijlagen: 7 ☒ inclusief MKBA

[1] Hieronder vallen infrastructurele projecten in brede zin, zoals mobiliteitsinfrastructuur (spoor, luchtvaart, havens, wegen), digitale infrastructuur en energie-infrastructuur.
[2] Dit terrein omvat fundamenteel onderzoek, doorontwikkeling van nieuwe technologieën, medicijnen of ideeën, innovatieve startups en wetenschapsinfrastructuur.
[3] Hieronder vallen projecten op het gebied van onderwijs en vaardigheden, ofwel investeringen in het menselijk kapitaal.

I. Samenvatting

Schaalsprong OV en verstedelijking

De Metropoolregio Utrecht (MRU) ligt in het centrum van Nederland; een kennisintensieve, Europese topregio, met name gericht op Life Sciences and Health. De regio levert een belangrijke bijdrage aan het BBP, talentontwikkeling en de innovatiekracht van Nederland. De regio wordt doorkruist door de belangrijkste noord-zuid en oost-westverbindingen van Nederland (A2, A12, A27 en A28) en Utrecht Centraal is het grootste OV-overstappunt van Nederland. Goede doorstroming op deze wegen en op het spoor is van essentieel belang voor Nederland: het is de draaischijf van ons economisch verkeer. Door de aantrekkelijkheid van deze regio als vestigingsplaats voor inwoners en ondernemers wordt de druk op die doorstroming groter en ontstaan nog steeds knelpunten, ondanks al voorgenomen aanpassingen aan A12 en A27. Het is daarom voor Nederland en voor de regio Utrecht van groot belang ruimte voor groei in het mobiliteitsnetwerk te creëren.

Een investering in twee lightrailverbindingen creëert die ruimte: de verbindingen ontlasten het zuidelijke en oostelijke deel van de Ring Utrecht, verminderen de druk op station Utrecht Centraal en verbeteren daarmee de bereikbaarheid van Nederland en Utrecht. Deze lightrailverbindingen zijn faciliterend aan innovatie en onderwijs op het Utrecht Science Park en aan de grote verstedelijkingsdruk in Midden Nederland. Zo passen deze verbindingen binnen de groeistrategie van het kabinet die het Groeifonds ondersteunt.

Om agglomeratievoordelen (kennis, bereikbaarheid, vestigingsklimaat) te vergroten en de nadelen (knellende woningmarkt, congestie) te beperken, is de onderliggende visie van de MRU een multimodale schaalsprong mobiliteit. Dit is het ‘wiel met spaken’: een netwerk van snel en hoogfrequent OV als fundament voor de afwikkeling van metropolitane en regionale mobiliteitsbewegingen. Zo vermindert de lokale verkeersdruk op het hoofdwegennet en op het (inter)nationaal spoornetwerk en verbetert de doorstroming (ook nationaal). Voortbouwend op bestaande spaken (SUNIJ- en Uithoflijn) bestaat deze schaalsprong uit de aanleg van twee lightrailverbindingen:

1. De **Waterlinielijn**: verbinding om de zuid vanaf knooppunt A12-Westraven via Lunetten-Koningsweg naar USP en Zeist, gekoppeld aan dubbelstation Lunetten-Koningsweg, om het lightrail netwerk te verbinden met landelijk en regionaal spoor
2. De **Merwedelijn**: versnelling van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp, aansluitend op de verstedelijkingsslag in Utrecht Zuidwest (Merwedekanaalzone), A12 zone en Nieuwegein

Het gaat hierbij tezamen om een eenmalige investering van 2,43 miljard euro (incl BTW). Voor een deel van deze investering hebben Rijk en regio in de MIRT Verkenning OV en Wonen 380 miljoen euro gereserveerd (gestart zomer 2020).

II. Voorstelomschrijving

Probleem en doelstelling

Bereikbaarheid is één van de zes gebieden uit de economische groeistrategie van het kabinet. In de Metropoolregio Utrecht (MRU) kruisen de belangrijkste wegverbindingen elkaar en ligt het belangrijkste OV-knooppunt van Nederland.

De MRU is een aantrekkelijke locatie voor wonen en werken: in een economisch hoogproductieve omgeving nabij groen en water met goede verbindingen naar nabije economische regio's willen veel inwoners en ondernemers zich vestigen. Dit creëert grote druk op schaarse woon- en werklocaties, en op de bereikbaarheid van de regio. Vervoersmodellen laten zien dat in de nabije toekomst meer knelpunten ontstaan – hetgeen zich vertaalt in economisch verlies voor de regio en voor ondernemend Nederland. Het hoofdwegennet rondom Utrecht is de 'Draaischijf Nederland' en knelpunten op de Ring Utrecht belasten ook transporterend en ondernemend Nederland.

Deze propositie, onderdeel van een multimodale mobiliteitssprong in de MRU, betreft de aanleg van twee lightrailverbindingen en een dubbelstation, hierna genoemd "lightrailverbindingen". De propositie heeft als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van Nederland en de MRU en is faciliterend aan innovatie en onderwijs op het Utrecht Science Park (USP) en aan de grote verstedelijkingsdruk in Midden Nederland. Aanleg van de lightrailverbindingen ontlast de Ring Utrecht en Utrecht Centraal en verbetert de doorstroming op het nationale hoofdwegennet en op het spoor. Het verlicht de druk op de bereikbaarheid van economische toplocaties zoals het USP en het maakt een grotere ontwikkeling van woningbouwlocaties mogelijk. En levert zo een bijdrage aan het verminderen van de grote druk op de woningmarkt.

De beoogde effecten van de lightrailverbindingen in de periode tot 2040 zijn

a) Vermindering van congestie op de ring Utrecht van 5 tot 14 procent minder motorvoertuigen in de ochtendspits ten opzichte van een autonoom groeiscenario, mede afhankelijk van flankerende beleidsmaatregelen.
b) Groeiruimte op het spoor en op Utrecht Centraal voor (inter)nationale reizigersstromen doordat 20 procent van de regionale bus- en tramreizigers niet meer in- of uitstapt op Utrecht Centraal
c) Ruimte voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voor life science and health voorbij de huidige groeiruimte van 4000 science gerelateerde arbeidsplaatsen.
d) Gezonde verstedelijking realiseren met de bouw van 60.000 woningen en de groei van 50.000 banen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen.

Hiermee munt het project een aantal kansen uit voor het duurzaam versterken van het groeivermogen van Nederland, zoals het verder uitbouwen van innovatie- en agglomeratiekracht en versterking van het vestigingsklimaat. Zekerheid over lightrailinvesteringen trekt private investeerders met name door de uitbreidingsmogelijkheden op het USP en de ontwikkelmogelijkheden op ov knooppunten. Bovendien maakt lightrail een vorm van duurzame verstedelijking mogelijk met een gezonde levensstijl als uitgangspunt, het sparen van waardevolle landschappen en een beperkte CO_2 uitstoot.

Het project sluit aan bij prioriteiten en beleidsrichtingen van het kabinet, zoals het versterken van stedelijk netwerk (NOVI), stimuleren van missie gedreven innovatie, duurzame mobiliteit en een toegankelijke woningmarkt.

Omschrijving project

Het project is een fundamentele stap in de schaalsprong die de regio doormaakt van het huidige monocentrische model met Utrecht Centraal als enige hoofdknoop naar een polycentrisch model met meerdere hoofdknopen. Ook in andere metropoolregio's van Nederland is een vergelijkbare ontwikkeling waar te nemen.

De meest urgente stap richting dit polycentrische model bestaat uit de aanleg van een lightrail netwerk in het zuidelijke deel. Deze bestaat uit drie onderdelen:

1. De realisatie van de Waterlinielijn vanaf knooppunt A12 Westraven, via het USP, naar Zeist. Deze verbinding halteert bij de nieuwe knoop Lunetten-Koningsweg en ontlast hoofdknoop Utrecht Centraal. Voor OV-reizigers ontstaat een “short cut” tussen Lunetten-Koningsweg en het USP, zodat niet alle reizigers die vanuit andere delen van Nederland naar het USP willen op Utrecht Centraal hoeven over te stappen.
2. De versnelling van de huidige SuNij-lijn onder de noemer Merwedelijn, waaronder een aftakking naar Papendorp, aansluitend op de verstedelijkingsslag in Utrecht Zuidwest, A12 zone en Nieuwegein. Omvangrijke binnenstedelijke woningbouwontwikkeling in Utrecht Zuidwest en Nieuwgein wordt met deze verbinding mogelijk.
3. De realisatie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg als overstappunt van het nationaal spoornetwerk naar het lightrail netwerk.

De verwachte effecten van deze lijnen voor de beoogde doelen zijn groot: ontlasting van het nationaal en lokaal hoofdwegennet (a) en hoofdspoor (b), ruimte voor het innovatief ecosysteem in de regio (c) en mogelijk maken van verstedelijking (d).

a) De realisatie van het lightrail netwerk levert langs twee lijnen een bijdrage aan het beperken van de groei van het autoverkeer op de Ring rondom Utrecht. De Waterlinielijn zal een aantrekkelijk alternatief zijn voor de autoritten binnen de regio waar in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van de Ring Utrecht, en door een overstap te bieden op hubs langs snelweglocaties wordt bewerkstelligd dat forenzen en bezoekers van de stad voor de ring op het OV overstappen. Realisatie van lightrail zorgt (samen met complementaire maatregelen in regionaal OV en flankerende maatregelen zoals parkeerbeleid, fietsinvesteringen en werkgeversaanpak) voor een reductie tot 14% van het autoverkeer op de Ring in 2040 ten opzichte van autonome groei[4].

b) Ook het hoofdspoor wordt ontlast met de twee lightrailverbindingen. Terwijl het OV-aandeel met deze ingrepen provinciebreed aanzienlijk toeneemt (12% in 2040), vindt tegelijk nauwelijks groei van het aantal overstappers op Utrecht Centraal plaats, omdat een groter aandeel OV-reizigers andere routes kiest. De lightrailverbindingen bedienen meer dan 100.000 OV reizigers.

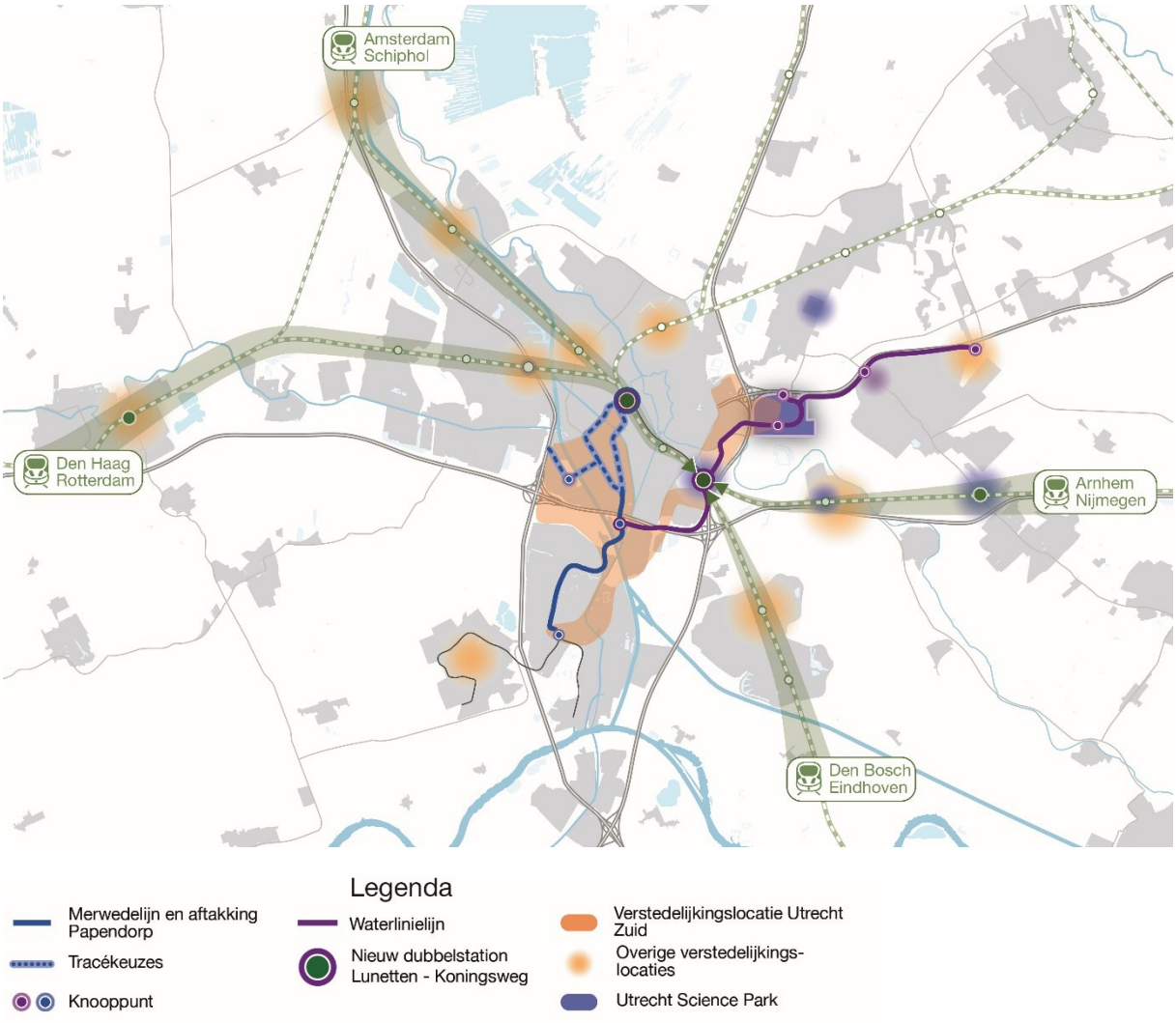
c) Bereikbaarheid is de belangrijkste beperkende factor voor groei van het USP. Autobereikbaarheid op deze plek kent haar grens, ook na grote ingrepen in de Ring Utrecht. Samen met het huidige ov-systeem bieden deze ruimte voor maximaal 4000 extra science gerelateerde banen op het USP (Movares). De lightrail verbindingen maken een veel grotere groei mogelijk. Daarnaast biedt lightrail ontwikkelpotentie op satellietlocaties in Bilthoven, Zeist en op termijn in Bunnik, Driebergen en rondom station Lunetten-Koningsweg.

   Ook andere economische kerngebieden binnen Midden Nederland profiteren van deze ingreep. Daarmee stijgt het arbeids- en klantpotentieel voor bedrijven en het potentiële bedieningsgebied van onderwijsinstellingen en voorzieningen, ook in andere economische kerngebieden in de regio.

d) De twee lightrail verbindingen vormen de ruggengraat van de uitbreidingsopgave van stad en regio (zie kaart). In dit gebied, Utrecht Zuid/Groot Merwede, komen 60.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen. Aanleg van lightrail is daarbij essentieel: zonder lightrail leidt een dergelijk woonvolume tot onoplosbare verstoppingen op de Ring Utrecht, hetgeen tot groot economisch verlies voor ondernemend Nederland leidt. Alternatief is dat maar een klein deel van het beoogd woonvolume gerealiseerd worden, waarmee de grote druk op de woningmarkt verder zal toenemen. Ook locaties die niet direct aan deze lijnen liggen profiteren, doordat hier met een sterker OV mobiliteitsprofiel in hogere dichtheden gebouwd kan worden. Tevens maakt de lightrail op termijn eventuele doorontwikkeling in Rijnenburg mogelijk door aantakking op Westraven en/of Papendorp te maken.

[4] Op basis van modeldoorrekeningen Mobiliteitsplan 2040 Gemeente Utrecht.

Op onderstaande kaart staat de propositie: de lightrail verbindingen, verstedelijkingsopgave Utrecht-Zuid/Groot Merwede en Utrecht Science Park.



Activiteitenplan en tijdpad

De lightrail projecten zullen onderdeel zijn van de samenwerking tussen rijk en regio in het programma U Ned.

Kort voor openbaarmaking van het Nationaal Groeifonds heeft in juli 2020 de staatssecretaris IenW de Startbeslissing genomen voor de MIRT verkenning “OV en wonen in Utrecht”. In lijn met het Regeerakkoord heeft deze verkenning als doel de OV bereikbaarheid van USP te vergroten, ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, en Utrecht Centraal te ontlasten. Deze doelen sluiten naadloos aan op deze propositie voor het Groeifonds. Echter, gezien de huidige omvang van de gereserveerde budgetten en de ambitie om maatregelen voor 2030 gerealiseerd te hebben, gaat het in deze MIRT Verkenning vooral om optimalisaties in het huidige netwerk. Een schaalsprong in het metropolitaan vervoersnetwerk met ook ontlastende effecten voor nationale vervoerssystemen is binnen de huidige scope niet of beperkt mogelijk.

Rijk en regio hebben tijdens het BO MIRT op 25 november 2020 het resultaat van het MIRT Onderzoek “Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050” vastgesteld. Rijk en regio onderschrijven in dit MIRT Onderzoek de urgentie van een multimodale schaalsprong, de cruciale functie van het openbaar

vervoer daarin en de hoofdkeuzes over verstedelijkingslocaties. Voor een belangrijk deel liggen deze locaties aan de beoogde lightrail lijnen.

Het feit dat de doelen van de lopende MIRT Verkenning gelijk zijn aan de doelen van deze Groeifonds-propositie creëert de mogelijkheid om de inhoud van deze propositie een volwaardige plek te geven in de lopende MIRT verkenning. Dit leidt tot het volgende tijdpad richting realisatie:

	Waterlinielijn	Merwedelijn	Dubbelstation
Planning	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2028: planvorming en voorbereiding realisatie 2034: ingebruikname gehele lijn	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2028: planvorming en voorbereiding realisatie 2034: ingebruikname gehele lijn	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2030: planvorming en voorbereiding realisatie 2035: ingebruikname dubbelstation

Organisatie en Consortium

Op dit moment bevindt het project zich in de voorbereidende fase. Daarmee is de samenwerking Rijk-regio en de formele besluitvorming langs de lijnen van het programma U Ned leidend. Hierin participeren de ministeries van IenW, BZK en EZK, provincie en gemeente Utrecht, U16 gemeenten, ProRail, NS en Rijkswaterstaat.

Op het moment dat een voorkeursbeslissing is genomen, zal ook een projectorganisatie worden opgezet om realisatie van de afgesproken maatregelen planologisch mogelijk te maken. Daarbij bouwen we voort op eerdere ervaringen met programma's VERDER en Uithoflijn. Voor lightrail zal samenwerking provincie-gemeente spil van de programmaorganisatie vormen, voor het dubbelstation zal een samenwerking tussen ProRail, provincie en gemeente aan de orde zijn.

Begroting en gevraagd subsidiebedrag

De lightrail lijnen bevinden zich in de fase van beleidsvoorbereiding. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, kosten proef- en testbedrijf. Hierbij is aangetekend dat het een kosteninschatting van de meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen betreft. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

De totale kosten van de lightrail lijnen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg tellen op tot 2,43 miljard euro, begroot zoals weergegeven in onderstaande tabel. Zie onder III.3 "Geef de financiële omvang" voor een precisering van dit bedrag.

Deelproject	Kosten (in miljoen euro), inclusief BTW
Waterlinielijn	1256
Merwedelijn	870
Dubbelstation Lunetten-Koningsweg	300
Totaal	**2426**

Voor de MIRT verkenning OV en wonen hebben Rijk en regio 380 miljoen euro gereserveerd. De financiële omvang van deze Groeifondspropositie is dan (2426 minus 380 is) 2,05 miljard euro.

Een schaalsprong van deze allure op de draaischijf van Nederland is van een dusdanige omvang dat een gerichte rijksinvestering noodzakelijk én te rechtvaardigen is, gezien ook de verwachte effecten op het nationale mobiliteitsnetwerk en de omvang van economische en maatschappelijke baten. Deze investering gaat de draagkracht van regionale partijen ver te boven, evenals die van het mobiliteitsfonds van het Rijk. Bijdrage uit het groeifonds draagt bij aan multiplier vanuit de markt, door het gewekte vertrouwen dat de ov netwerk ambities daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden en daardoor integraal verstedelijkt kan worden rond de gekozen locaties.

Regionale partijen dragen bij aan de benodigde maatregelen voor mobiliteit in de breedte: fiets, auto, parkeren op afstand en OV. Dit zijn maatregelen die ondersteunend zijn aan de totale mobiliteitstransitie en essentieel voor het functioneren van de lightrail verbinding. Denk daarbij ook aan afspraken over investeringen in ontsluitend OV die gepaard gaan met afspraken over bouwen met lage parkeernorm bij nieuwbouwlocaties en afroming van de daardoor ontstane besparingen ten dienste van die OV-investeringen.

De regio heeft aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage in het U Ned-pakket. Specifiek in het kader van deze propositie zullen regiopartijen in gesprek gaan met raden en staten over reserveringen in toekomstige budgetten; uiteraard in nauwe samenhang met een subsidie uit het Groeifonds om te komen tot een sluitende begroting.

Effecten

De direct beoogde effecten van de lightrailverbindingen in de periode tot 2040 zijn

a) Vermindering van congestie op de ring Utrecht door 14 procent minder motorvoertuigen in de ochtendspits ten opzichte van een autonoom groeiscenario.
b) Groeiruimte op het spoor en op Utrecht CS te richten op (inter)nationale reizigersstromen doordat 20 procent van de ov reizigers niet meer over Utrecht CS hoeft over te stappen
c) Ruimte voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voor life science and health voorbij de huidige groeiruimte van 4000 science gerelateerde arbeidsplaatsen.
d) Gezonde verstedelijking realiseren met de bouw van 60.000 woningen en de groei van 50.000 banen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen.

Daarnaast leiden de lightrail verbindingen tot economische en maatschappelijke baten, zoals het vergroten van agglomeratiekracht, ruimte voor spin-off van investeringen in R&D, gezondheidsbaten als gevolg van gezondere lucht en een manier van verplaatsen die uitnodigt tot bewegen (lopen en fietsen).

Niet uitvoeren van deze propositie zal in de jaren na 2030 leiden tot toenemende knelpunten op het hoofdwegennet rondom Utrecht en spoorknoop Utrecht CS. Voor ondernemend en transporterend Nederland betekent dat een grote toename van voertuigverliesuren en dus economische schade. Bij niet uitvoeren van de propositie zijn ook de beperkingen aan de groei van de woningbouw veel stringenter, hetgeen zich doorvertaalt in verdere druk op de woningmarkt. De groeipotentie van de kennis- en innovatiefunctie van het USP zal niet kunnen worden benut, wat potentiële economische groei van Nederland ondermijnt.

Draagvlak, inbedding en blijvende verankering

Het lightrail project raakt veel belanghebbenden. Tussen overheidspartijen is overeenstemming over noodzaak en urgentie tot realisatie van de meest prioritaire delen van het Wiel met Spaken bij Rijk (ministeries van IenW, BZK en EZK) en regio (provincie Utrecht, gemeente Utrecht en andere U10 gemeenten). Op onderdelen zijn nog uitzoekvragen over de invulling. Voorbeelden zijn mate van haalbaarheid van IC status Lunetten-Koningsweg, tracékeuzes en op enkele tracés de afweging tussen lightrail en andere HOV oplossingen, afhankelijk van de bundeling van OV vervoersstromen. ProRail, NS en Rijkswaterstaat zijn onderdeel van deze belangenafweging.

Bij stakeholders in de regio heerst consensus over de urgentie van ingrijpen in de verslechterende bereikbaarheid van Utrecht. Bedrijven verzameld in de Economic Board Utrecht zien bereikbaarheid, naast de beschikbaarheid van personeel en woonruimte voor dit personeel, als de belangrijkste voorwaarde voor groei. Om de autonome groei te faciliteren, wil de regio ruimte bieden voor meer inwoners en banen. Zonder additionele inspanningen en investeringen op het gebied van bereikbaarheid, arbeidsmarkt en inclusieve huisvesting wordt deze opgave onuitvoerbaar.[5] USP partners werken met provincie en gemeente aan een mobiliteitsplan, waar HOV lightrail verbinding cruciaal onderdeel van uit maakt. Om die reden zijn USP partners mede ondertekenaar van deze propositie.

Het realiseren van een ov netwerk is de basis van ruimtelijk beleid in provincie (POVI) en gemeente (RSU) (“wiel met spaken”). De lightrail verbinding zijn opgenomen in Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Ruimtelijke plannen t.a.v werkgelegenheid en wonen kunnen niet tot volle uitvoering komen als de lightrail verbindingen niet gerealiseerd worden. Daarom zijn provincie, gemeente en U10 ondertekenaars van deze propositie.

Vanwege het structurele karakter zijn beheer, onderhoud en exploitatiekosten buiten deze aanvraag gehouden, maar hebben de nadrukkelijke aandacht van de indieners. Hoewel geprognosticeerde reizigersaantallen op de meeste tracés lijken te wijzen op een haalbare exploitatie, is dit onderdeel van nadere studie alvorens het definitief voorkeursbesluit genomen wordt. De meerkosten beheer, onderhoud en exploitatie zijn voor rekening van de regionale overheden (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

[5] Regionale Economische Agenda 2020-2027

III. Toegangspoortcriteria

1. Geef een uitgewerkt plan van het voorstel

a. Een korte onderbouwing van de kwantitatieve bijdrage van het voorstel aan het langetermijn verdienvermogen (bbp-effect) van Nederland.

De bijdrage aan het lange termijn verdienvermogen van Nederland kent in ieder geval drie componenten.

1) Groei en verdichting van de stedelijke regio Utrecht leidt tot een grotere agglomeratiekracht van Nederland. De lightrail verbindingen en de daaraan gekoppelde groei aan woningen en arbeidsplaatsen leidt tot een stijging van de agglomeratiekracht met 99 miljoen per jaar. In contante waarde is het effect 1,9 miljard euro.

2) Investeringen in publieke en private R&D en infrastructuur leiden tot economische spinoff. Als de Utrechtse kracht op gebied van gezondheid, duurzaamheid en voedingstechnologie voluit benut wordt, leidt dit tot extra economische regionale groei van tenminste 1,9%. Dit betekent een minimum verhoging van de nationale BBP groei van 2 procent in 10 jaar tijd. Lightrail verbindingen zorgen dus voor een stevig opwaarts effect van deze extra economische groei doordat kennisinstellingen en bedrijven letterlijk de ruimte krijgen en beter verbonden zijn met hun counterparts in Nederland.

3) Lightrail verbindingen leiden tot reistijdwinst voor OV reizigers, en ‘vermedenvoertuigverliesuren’ op de weg, juist voor nationale vervoersstromen. Deze effecten zijn berekend op 1562 miljoen euro contante waarde.

In “Impactanalyse” in hoofdstuk IV wordt dit breder onderbouwd.

b. De begroting met daarin verwachte financiële kosten en opbrengsten van het voorstel en financiële bijdragen van andere deelnemende partijen. Geef daarbij aan of het voorstel in 2021 tot bestedingseffecten leidt;

De lightrail lijnen bevinden zich in de fase van beleidsvoorbereiding. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, kosten proef- en testbedrijf. Hierbij is aangetekend dat het een kosteninschatting van de meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen betreft. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

De totale kosten van de lightrail lijnen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg tellen op tot 2,43 miljard euro, begroot zoals weergegeven in onderstaande tabel. Zie onder III.3 “Geef de financiële omvang” voor een precisering van dit bedrag. Voor 380 miljoen euro is reeds dekking voorzien vanuit de huidige MIRT Verkenning “OV en Wonen”. De resterende 2,05 miljard is basis van deze propositie voor het groeifonds.

Deelproject	Kosten (in miljoen euro), incl BTW
Waterlinielijn	1256
Merwedelijn	870
Dubbelstation Lunetten-Koningsweg	300
Totaal	**2426**

De regio (Provincie en Gemeente Utrecht, U16) heeft aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage in het U Ned-pakket. Specifiek in het kader van deze propositie zullen regiopartijen in gesprek

gaan met raden en staten over reserveringen in toekomstige budgetten; uiteraard in nauwe samenhang met een subsidie uit het Groeifonds om te komen tot een sluitende begroting.

De zoektocht naar alternatieve bekostiging door bijdragen van gebruikers of andere baathebbers zoals projectontwikkelaars zal deel uitmaken van het vervolgtraject.
Dit voorstel leidt niet tot bestedingseffecten in 2021. Zie onder III.3 “Geef de financiële omvang” voor kasritme.

c. De deelnemende partijen en praktische uitvoerbaarheid van het voorstel (bijvoorbeeld: zijn technieken beschikbaar, is er fysieke ruimte en kunnen de voorstellen in marktomstandigheden worden uitgevoerd);

Deelnemende partijen
Deelnemers aan het programma U Ned onderschrijven de opgave en zullen de inhoud van de propositie verder brengen. In het programma participeren de ministeries van IenW, BZK en EZK, provincie en gemeente Utrecht, U16 gemeenten, ProRail, NS en Rijkswaterstaat.

Naast U Ned zijn de partners op het Utrecht Science Park (kennisinstellingen en bedrijven) mede ondertekenaars van deze propositie. Het gaat hierbij om de volgende organisaties: Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Universitair Medisch Centrum Utrecht, Prinses Maxima Centrum Utrecht, Nutricia Danone, Hubrecht instituut, Bilthoven Biologicals, Genmab, Intravacc, Kromhout Kazerne, A.S.R en PwC. Zie bijlage voor het portfolio van de organisaties die deze aanvraag mede ondersteunen.

Praktische uitvoerbaarheid
Voor de Waterlinielijn is het tracé ingetekend. Voor sommige tracédelen is evident waar de baan komt te liggen. Voor andere tracédelen moeten nog nadere afwegingen worden gemaakt alvorens er een definitief tracé kan worden vastgesteld. Aangezien het tracé grotendeel langs de rand van de stad voert en parallel loopt met andere infrastructurele werken waarmee de trambaan kan worden gebundeld zal de fysieke ruimte n.a.v. een eerste expert judgement geen beletsel vormen.

Voor het versnellen van de tram als regionaal lightrail langs de verstedelijkingslocaties op de noord-zuid as Utrecht CS-Nieuwegein zijn meerdere varianten mogelijk (zie ook kaart in voorstelomschrijving). Afwegingen ten aanzien van de versnelling van de huidige tram naar Nieuwegein en mogelijke alternatieve tracés worden vervoerkundig doorgerekend. De praktische uitvoerbaarheid is op hoofdlijnen uitgewerkt. In het ruimtelijke profiel van een mogelijke nieuwe Merwede variant is voldoende fysieke ruimte om een nieuwe trambaan in te passen, ook daar waar eventueel ongelijke kruisingen moeten worden gerealiseerd. De variant met aftakking naar Papendorp volgt een deel van het bestaande tramtracé en sluit aan op een reeds eerder aangelegde vrije busbaan. Bij het ontwerp van die busbaan is rekening gehouden met de eventuele latere ombouw naar een trambaan. Dat geldt ook voor de brug over het Amsterdamrijnkanaal.

Net als voor de Uithoflijn zal voor alle tramverbindingen gekozen worden voor technieken die zich in de praktijk al bewezen hebben. Dat geldt zowel wat betreft de uitvoeringsmethode, als de te gebruiken assets.

d. De juridische uitvoerbaarheid van het voorstel. Daarbij hoort ook een toets op staatssteun, waar de indieners zelf verantwoordelijk voor zijn.

Het voorstel zal de MIRT spelregels voor infrastructurele werken volgen. Uitwerking krijgt juridisch vorm onder de Tracéwet, provinciale inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen.

De voorgestelde financiering is in overeenstemming met de Europese regelgeving inzake staatssteun. Het project betreft ontwikkeling, realisatie en exploitatie van openbare vervoersinfrastructuur. Volgens

artikel 93 van het VWEU Werkingsverdrag zijn verenigbaar de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer.

Van indirecte staatssteun is in dit geval evenmin sprake. Bij opdrachtverlening voor de uitvoering van diensten en van werken ter realisatie van dit project zullen openbare, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke aanbestedingsprocedures plaatsvinden, zodat geborgd is dat de prijs overeenkomt met de marktprijs. De marktpartijen die de opdrachten uitvoeren ontvangen hiervoor dientengevolge geen voordeel dat als staatssteun gekwalificeerd kan worden.

De gerealiseerde infrastructuur wordt eigendom van de lokale overheid (gemeente c.q. provincie) die deze zelf exploiteert of beschikbaar stelt aan de concessiehouder(s). Via de op de concessies van toepassing zijnde gunning -en selectieprocedures is geborgd dat hierbij geen als staatssteun te kwalificeren voordeel wordt genoten. Bij de doorgeleiding van steun aan de deelprojecten zal nog een expliciete staatssteuntoets op basis van het concrete projectplan plaatsvinden.

Er worden geen onoverkomelijke feitelijke, privaatrechtelijke of publiekrechtelijke belemmeringen voorzien. Ten behoeve van de realisatie zullen op onderdelen privaatrechtelijke en publiekrechtelijke procedures doorlopen moeten worden. Dat zal met inachtneming van wet -en regelgeving gebeuren.

e. De betrokkenheid van het verantwoordelijke beleidsdepartement, relevante regionale en lokale overheden of relevante maatschappelijke instituties.

Het lightrail project raakt veel belanghebbenden. Tussen overheidspartijen is overeenstemming over noodzaak en urgentie tot realisatie van de meest prioritaire delen van het Wiel met Spaken bij Rijk (ministeries van IenW, BZK en EZK) en regio (provincie Utrecht, gemeente Utrecht en andere U10 gemeenten). Op onderdelen zijn nog uitzoekvragen over de invulling. Voorbeelden zijn mate van haalbaarheid van IC status Lunetten-Koningsweg, tracé keuzes, en op enkele tracés de afweging tussen lightrail en andere HOV oplossingen, afhankelijk van de bundeling van OV vervoersstromen. ProRail, NS en Rijkswaterstaat zijn onderdeel van deze belangenafweging.

Bij stakeholders in de regio heerst consensus over de urgentie van ingrijpen in de verslechterende bereikbaarheid van Utrecht. Bedrijven verzameld in de Economic Board Utrecht zien bereikbaarheid, naast de beschikbaarheid van personeel en woonruimte voor dit personeel, als de belangrijkste voorwaarde voor groei. Om de autonome groei te faciliteren, wil de regio ruimte bieden voor meer inwoners en banen. Zonder additionele inspanningen en investeringen op het gebied van bereikbaarheid, arbeidsmarkt en inclusieve huisvesting wordt deze opgave onuitvoerbaar. USP partners werken met provincie en gemeente aan een mobiliteitsplan, waar HOV lightrail verbinding cruciaal onderdeel van uit maakt. Om die reden zijn USP partners mede ondertekenaar van deze propositie.

Het realiseren van een ov netwerk is de basis van ruimtelijk beleid in provincie (POVI) en gemeente (RSU) (“wiel met spaken”). De lightrail verbinding zijn opgenomen in Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Ruimtelijke plannen t.a.v werkgelegenheid en wonen kunnen niet tot volle uitvoering komen als de lightrail verbindingen niet gerealiseerd worden. Daarom zijn provincie, gemeente en U10 ondertekenaars van deze propositie.

Vanwege het structurele karakter zijn beheer, onderhoud en exploitatiekosten buiten deze aanvraag gehouden, maar hebben de nadrukkelijke aandacht van de indieners. Hoewel geprognosticeerde reizigersaantallen op de meeste tracés lijken te wijzen op een haalbare exploitatie, is dit onderdeel van nadere studie alvorens het definitief voorkeursbesluit genomen wordt. De meerkosten beheer, onderhoud en exploitatie zijn voor rekening van de regionale overheden (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

2. Geef aan op welk van de drie terreinen het voorstel van toepassing is:

☒ Infrastructuur ☐ Innovatie/R&D ☐ Kennisontwikkeling

De maatregelen gaan over het terrein infrastructuur en specifiek met name spoor en lightrail. De maatregelen zijn ondersteunend aan het benutten van de potentie voor innovatie/R&D en kennisontwikkeling op Utrecht Science Park. Kansen om USP door te ontwikkelen worden nu beperkt door bereikbaarheidsvraagstukken waar het maatregelenpakket in dit voorstel een oplossing voor is.

3. Geef de financiële omvang

De lightrail lijnen bevinden zich in de fase van beleidsvoorbereiding. Kosteninschattingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van aanleg per strekkende kilometer, inschatting van benodigde inpassingskunstwerken, vastgoed- en plankosten, kosten proef- en testbedrijf. Bedragen zijn inclusief BTW, in miljoenen euro's. Hierbij is aangetekend dat het een kosteninschatting van de meest waarschijnlijke varianten van de lightrail lijnen betreft. Deze kan nog variëren naar gelang de planvormingsfase tot keuze voor andere varianten met grotere of kleinere inpassingsmaatregelen leidt.

De totale kosten van de lightrail lijnen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg tellen op tot 2,43 miljard euro. Onderstaande tabel geeft een kosteninschatting per_deeltracé van de genoemde lightrail lijnen in miljoenen euro's.

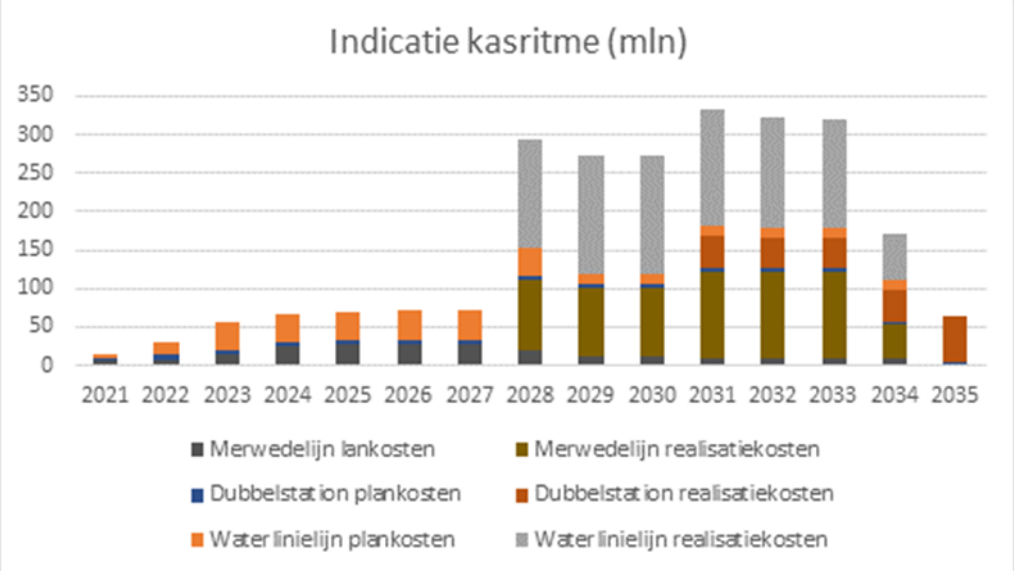
Deelproject	Deeltracé	Kosten in miljoen euro incl BTW	Duiding
Waterlinielijn	OV knooppunt Westraven	100	Stelpost voor een mobiliteitshub en OV overstapknooppunt
	Westraven-Lunetten/Koningsweg	330	Lengte 3,5 km, kruisingen en passages Europalaan, Passage Merwedekanaal (brug) Passage A12 (tunne0, railpassage spoor Den Bosch, Inpassing snelweg
	Lunetten/Koningsweg-USP	292	Lengte 3,5 km, inpassing bus en tram, ongelijkvloerse kruisingen, onderdoorgang A27
	Parallele OV baan USP	121	Alternatieve HOV baan Padualaan
	USP-Mooi Zeist	135	Lengte 2,5 km, voorzieningen knooppunt Mooi Zeist. Uitgangspunt is dat busbaan A28 No Regret reeds is aangelegd, kosten 33 miljoen niet opgenomen.
	Mooi Zeist-Zeist Noord	203	Lengte 4 km. Kruising Panweg, inpassing woongebied, knooppunt Zeist Noord met parkeervoorziening
	Opstelsporen eindpunt	24	
	Tramremise	50	
	Totaal	**1.256**	
Merwedelijn	CS-Westraven	624	Lengte circa 1,6 km maaiveld, circa 3 km ongelijkvloers
	Westraven-Nieuwegein	48	Twee ongelijkvloerse kruisingen
	Aantakking CS	100	Stelpost voor een inpassing in het stationsgebied
	CS-Papendorp	97	Vertrammen tracé van circa 1,5 kilometer en mobiliteitshub
	Totaal	**870**	
Dubbelstation Lunetten/Koningsweg	IC plus 4 spoor over A27	**300**	Voor een Intercitystation inclusief de aanpassing van de sporen (4-sporigheid) in de directe omgeving en een aanpassing van de kruising met de A27
	Totaal[6]	**2.426**	

[6] Dit totaal wijkt om twee redenen licht af van de oorspronkelijke propositie zoals ingediend op 30 september. In de versie van 30 september zijn BTW kosten dubbelstation ten onrechte twee maal opgevoerd. En de tramremise was in de 30 september versie te laag geraamd.

Deze bedragen zijn als volgt tot stand gekomen.

- De benodigde investering in dubbelstation Lunetten Koningsweg is gebaseerd op de Vervolg Pre Verkenning U Ned, een studie van rijk en regio in het programma U Ned ter voorbereiding op besluitvorming over de startbeslissing MIRT Verkenning OV en wonen.
- Voor de inschatting van de kosten van de lightrailverbinding is gekeken naar drie belangrijke kostencomponenten: het tracé, grote kruisingen en passages en de inpassing.
- In de Quickscan HOV Zuidlob, vastgesteld door rijk en regio in de programmaraad van U Ned, is geconcludeerd dat delen van de Merwedelijn ongelijkvloers moeten worden aangelegd op het Utrecht grondgebied door de benodigde snelheid in hoog stedelijk gebied. Voor de raming is daarom rekening gehouden met een deels ongelijkvloerse lightrail. Voor de Waterlinielijn is ook het uitgangspunt dat een aantal kruisingen ongelijkvloers zijn om de benodigde snelheid te halen in hoog stedelijk gebied.
- Er zijn kengetallen gehanteerd van referentieprojecten voor het tracé en kruisingen en eenheidsprijzen voor een integrale herinrichting van de openbare ruimte. Op basis van deze kengetallen in combinatie met schetsen van de verbindingen zijn de totale investeringskosten bepaald. Voor het vertrammen van een bestaande busbaan is gerekend met € 22 miljoen per kilometer. Voor het aanleggen van een nieuwe trambaan is gerekend met € 30 miljoen per kilometer. Deze cijfers zijn gebaseerd op referentieprojecten die ook gebruikt zijn in de Quickscan HOV Zuidlob van het programma U Ned (rijk en regio). Referentieprojecten zijn de Uithoornlijn, de tram in Düsseldorf en de metro in Berlijn. De investeringskosten integrale herinrichting openbare ruimte zijn € 200,- per m2 (bron Ingenieursbureau Utrecht).
- Voor een aantal onderdelen is verdere uitwerking nodig om een eerste kosteninschatting te bepalen. Dit gaat om knooppunt Westraven, parallelle OV baan USP, de tramremise en de aantakking op Utrecht CS. Daarvoor zijn nu stelposten opgenomen gebaseerd op ervaringscijfers.
- Bij de kosteninschatting is geen rekening gehouden met de aanschaf van materieel (ter indicatie: kosten huidige recent geleverde materieel 150 miljoen) en afschrijving van investeringen (ter indicatie: 6 ton per jaar per kilometer).

Deze kosteninschatting is uitgewerkt in een begroting met het volgende kasritme.



Om het kasritme te bepalen is een richtinggevende planning opgesteld. Uitgangspunten voor deze planning zijn:

- Het MIRT Spelregelkader. Uitwerking van de maatregelen via een uitbereiding van de huidige MIRT Verkenning OV en Wonen of start van een nieuwe MIRT verkenning.

- Referentieprojecten zoals de Hoeksche Lijn en de Uithoflijn zijn gebruikt om de realisatieperiode voor lightrail in te schatten.
- Voor dubbelstation Koningsweg is op basis van ervaringscijfers uitgegaan van vijf jaar voor realisatie.
- Van het totale budget is 25% geraamd voor planvorming (inclusief onderzoekskosten), voorbereiding en uitvoeringsbegeleiding, 70% voor de realisatie en 5% voor test en proefbedrijf.
- Besteding van het budget start vanaf start planvorming. In het begin loopt de MIRT Verkenning en is er nog relatief weinig budget nodig. Tijdens de planvormingsfase en voorbereiding van de realisatie loopt dit bedrag verder op. In totaal is er 18% van het totale budget voorzien in deze fase. Tijdens de realisatiefase zijn de kosten 7% van het totale budget. Het gaat dan vooral om kosten voor het begeleiden van de uitvoering.
- Op basis van referentieprojecten is ingeschat hoelang de realisatiefase duurt. De realisatiekosten lineair verdeeld over de benodigde jaren. In de praktijk zullen de kosten in het begin wat lager zijn, vervolgens toenemen en richting het einde van het project weer iets afnemen.
- Bij verdere uitwerking van de maatregelen moet een definitieve planning opgesteld worden met een logische fasering van de maatregelen onderling. In de uitwerking zal ook onderzocht worden of oplevering van maatregelen gefaseerd mogelijk is in verband met de toenemende mobiliteitsknelpunten. Dit zal het definitieve kasritme nog beïnvloeden.

	Waterlinielijn	Merwedelijn	Dubbelstation
Planning	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2028: planvorming en voorbereiding realisatie 2034: ingebruikname gehele lijn	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2028: planvorming en voorbereiding realisatie 2034: ingebruikname gehele lijn	2021: start planuitwerking (verkenning) t/m 2030: planvorming en voorbereiding realisatie 2035: ingebruikname dubbelstation

4. Onderbouw dat de gevraagde investering additioneel is aan private investeringen.

Het voorstel draagt alle kenmerken in zich die overheidsgrijpen legitimeren. Als de verschillende stappen worden langsgelopen die publieke interventie rechtvaardigheden om het publieke belang te borgen dan levert dat het volgende beeld op:

- Leidt het voorstel tot externe effecten? Ja. Met het voorstel wordt grootschalige (binnenstedelijke) verdichting gecombineerd met het verstevigen van een hoogwaardig kennis- en werkgelegenheidscluster voor de Nederlandse economie. De beoogde schaalsprong in het OV draagt daarmee in de eerste plaats in de productie- (innovatie, economie en werkgelegenheid) en consumptiesfeer (draagvlak voorzieningen) sterk bij aan het stedelijke agglomeratie effect voor de Nederlandse economie (hierna geïllustreerd met het effect op het verdienvermogen van Nederland).
  In de tweede plaats leidt het voorstel tot substantiële positieve mobiliteitseffecten en internaliseert het voorstel sterk de negatieve externe effecten op congestie en milieubelasting in de stad en regio van autogebruik (zie o.a. Decisio, 2020). Zo blijkt uit een studie in opdracht van I&M dat stedelijk bouwen in combinatie met grootschalige investeringen (in schone en slimme) openbaarvervoersnetwerken substantieel de hoogste welvaartsbaten oplevert voor de Nederlandse economie (Significance, 2015). Ten slotte is het belang de effecten van het voorstel op groen, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het voorstel te benadrukken. Zo heeft het EIB

(2011) eerder becijferd dat substantiële baten optreden door grootschalige binnenstedelijke verdichting als gevolg van behoud van de (groene) ruimte buiten de stad (ca. 5200 euro per woning).

- Gaat het om complexe externe effecten waarbij free-rider gedrag dreigt? Ja. Wanneer er sprake is van simpele of enkelvoudig externe effecten dan stelt de economische theorie dat de Coase-oplossing voor de hand ligt om private partijen zelf het externe effect te laten internaliseren door vrijwillige transacties. Zoals hierboven geïllustreerd gaat het bij het voorstel om complexe meervoudige externe effecten waarbij bovendien zonder overheidsingrijpen free-rider gedrag optreedt. Wanneer externe effecten complex zijn omdat vele partijen belanghebbend zijn bij een resultaat, dreigen individuele partijen zich aan hun bijdrage te onttrekken omdat ze veronderstellen dat ze ook zonder hun bijdrage profiteren van het project. Zonder overheidsingrijpen komen grootschalige investeringen in een schaalsprong van het OV dan niet van de grond.
- Is het internaliseren van de externe effecten lonend? Ja. Zoals hierboven geïllustreerd loont het internaliseren van de externe effecten, zowel waar het gaat om het verzilveren van agglomeratie effecten en behoud van groene waardevolle landschappen bij grootschalige binnenstedelijke verdichting, alsmede het ondervangen van negatieve externe effecten op congestie en milieu door het bieden van schone en slimme openbaarvervoersnetwerken.

Resumerend: Het is lonend de externe effecten die met het voorstel optreden te internaliseren. Om deze baten te effectueren is publieke regie en interventie vereist.

5. Onderbouw dat het voorstel additioneel is aan bestaande of geplande publieke investeringen en niet binnen een bestaande regeling van de overheid valt.

Voor deze schaalsprong op de draaischijf van Nederland is, gezien omvang en diversiteit aan economische en maatschappelijke kosten en baten, een eenmalig overheidsingrijpen noodzakelijk én te rechtvaardigen. Het betreft hier letterlijk een schaalsprong van bus naar regionaal lightrail met nationale uitstraling, passend bij een grootstedelijke context zoals die zich in de Metropoolregio Utrecht ontvouwt.

De omvang van gemeente- en provinciebegrotingen staat niet in verhouding tot de noodzakelijke investeringsimpuls. Ook gangbare financieringsstromen via het nationale mobiliteitsfonds zijn niet toegesneden op dit type investeringen. Het Mobiliteitsfonds wordt in lijn met het regeerakkoord ten eerste gebruikt om de bestaande Rijksinfrastructuur op orde te houden, vervolgens komt betere benutting en daarna pas nieuwe aanleg. Betere benutting is, gezien de grootte van de knelpunten en de ontwikkelingen van woningbouw en economie, niet mogelijk – al in 2030 wordt voorzien dat het HWN Ring Utrecht dicht slibt. Nieuwe verbindingen om het HWN te ontlasten en doorstroming op de Draaischijf Nederland te verbeteren zijn daarom noodzakelijk. De daarvoor benodigde middelen zijn niet beschikbaar binnen het Mobiliteitsfonds.

6. Bevestig dat de investering niet-structureel is.

Dit project kent een logisch eindpunt bij de oplevering van de beide lightrail lijnen. Beheer, onderhoud en exploitatie vallen buiten de scope van het aanlegproject en vallen daarmee ook expliciet buiten de aanvraag voor het nationaal groeifonds. De meerkosten beheer, onderhoud en exploitatie zijn voor rekening van de regionale overheden (provincie Utrecht en gemeente Utrecht). In de onderzoeken is ook gekeken naar een realistische planning en start- en einddatum, zie hiervoor ook onderdeel III-1.

7. Bevestig dat een bijdrage vanuit de Rijksoverheid passend is (toets van subsidiariteit).

Een belangrijk deel van de externe effecten die met het voorstel kunnen worden verzilverd hebben een landelijke doorwerking via o.a. het agglomeratie-effect dat een bijdrage van de Rijksoverheid passend maakt. Het voorstel voor het versterken van de USP campus en grootschalige binnenstedelijke verdichting draagt bij aan de verdere groei van een kennisintensieve en sterke stad. Vermeulen (2011) toont aan dat overheidsbeleid dat zich richt op een beperkt cluster van kennisintensieve steden welvaartsverhogend is omdat deze steden dan groter kunnen worden en daarmee de agglomeratievoordelen beter kunnen benutten. Recent onderzoek door het CPB (2016) illustreert dit nog eens door te wijzen op de imperfecties van de systematiek van het Gemeentefonds. De huidige wijze van verevening in het Gemeentefonds is vanuit welvaartseconomische overwegingen suboptimaal met als resultaat sprake van onderbenutting van het agglomeratievoordeel van grote steden.

Het gaat om infrastructuurprojecten, die naast het verbeteren van bereikbaarheid ook als doel hebben om grootschaliger woningbouw mogelijk te maken en nieuwe (internationale) werklocaties te creëren. Naast regionale zijn dit ook Rijksdoelstellingen; vandaar dat ook de ministeries van BZK en EZK zich kunnen vinden in deze propositie. Gezien de omvang van de investering is het niet realistisch dat regionale partijen vanuit hun eigen begrotingen de bekostiging kunnen dragen.

IV. Impactanalyse

1. Onderbouwing langetermijn-verdienvermogen (bbp-effect)

Nabijheid en reistijdwinst

Het voorstel leidt tot meer nabijheid tussen werken en wonen. Woningen en bedrijven (waaronder USP) worden beter ontsloten door OV. Hiermee wordt ook de overvolle Ring Utrecht ontlast (ondereel van het HWN). Het voorstel leidt ook tot een verminderde reizigersdruk op Utrecht CS (opdracht uit het Regeerakkoord).

a) Autoverkeer
De realisatie van het lightrail verbindingen levert langs twee lijnen een bijdrage aan het beperken van de groei van het autoverkeer op de Ring rondom Utrecht, namelijk:

- Door de mobiliteitstransitie; de Waterlinielijn zal een aantrekkelijk alternatief zijn voor de autoritten binnen de stad waar in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van de ring;
- Door een overstap te bieden op de HUB's wordt bewerkstelligd dat forenzen en bezoekers zo snel mogelijk de snelweg verlaten om overstappen op het OV.

De lightrail verbindingen verknopen op een drietal strategische punten met het hoofdwegennet, namelijk bij de A28 afrit USP; A12 afrit Westraven/Jaarbeurs; A2 afrit Hooggelegen/Papendorp. Door op deze locaties knooppunten te realiseren die geïntegreerd worden in een HUB, worden automobilisten verleid om daar hun auto te stallen in plaats van hun weg te vervolgen voor het laatste deel van hun rit over de ring. De realisatie van deze HUB's (geheel nieuw of het opwaarderen van bestaande P+R's) vormt een belangrijk onderdeel van de strategie U Ned

Door Goudappel en Coffeng is nagegaan wat het effect is op het gebruik van de Ring. De cijfers laten zien dat er sprake is van een afname van 5% motorvoertuigen op de Ring in de ochtendspits. Daarbij zijn de aantallen van het trendscenario 2040 (ongewijzigd beleid) afgezet tegen hetzelfde scenario maar dan met de lightrailverbindingen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg. Als dit wordt gecombineerd met flankerend beleid, zoals parkeerbeleid, fietsroutes en werkgeversaanpak, kan dit oplopen tot 14%. Het MIRT onderzoek trekt vergelijkbare conclusies over de effecten van HOV en flankerend beleid op de Ring Utrecht.

b) Openbaar Vervoer
De bijdrage van het openbaar vervoer aan de verdiencapaciteit en verstedelijking van de MRU is momenteel sterk afhankelijk van Utrecht Centraal en de toeleidende routes. Als de maximale capaciteit van het knooppunt Utrecht CS (spoor, bus, tram, fiets, voetganger) bereikt wordt, dan zet dat ook een slot op verdere economische en binnenstedelijke ontwikkeling.
Investeren in lightrailverbindingen biedt nieuwe mogelijkheiden om de mobiliteitsdruk anders te verdelen en ruimte te creëren voor groei. Zo kan het bestaand stedelijk weefsel worden versterkt met zowel hogere dichtheden, als de nabijheid van meer inwoners en arbeidsplaatsen. Met deze aanpak ligt de nadruk op het realiseren van een polycentrische stad waar het openbaarvervoernetwerk naadloos op aansluit met diverse belangrijke knooppunten c.q. overstappunten. Dit is de basis voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

De economische kerngebieden binnen Midden Nederland profiteren van deze ingreep. De gemiddelde reistijd naar alle belangrijke economische kerngebieden in Utrecht daalt met 4 minuten. Het aantal bereikbare inwoners vanuit deze plekken stijgt gemiddeld met 16% binnen 45 minuten en met 19% binnen 60 minuten (van 0,9 naar 1,1 miljoen inwoners). Daarmee stijgt het arbeids- en klantpotentieel voor bedrijven en het potentiële bedieningsgebied van onderwijsinstellingen en voorzieningen.
De lightrailverbindingen maken het mogelijk om 60.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk te realiseren. Ook locaties die niet direct aan deze lijnen liggen profiteren, omdat een aanzienlijk groter deel van de regio vanuit deze locaties snel per OV bereikbaar wordt. Tevens maakt

de lightrail op termijn eventuele doorontwikkeling in Rijnenburg mogelijk door aantakking op Westraven en/of Papendorp

De hier voorgestelde ingrepen raken meer dan 100.000 regionale OV reizigers. Reizigersgroepen die het meest profiteren zijn de reizigers naar USP en richting Zuidwest Utrecht, samen ongeveer 60.000 reizigers. Reizigers naar USP die door deze maatregelen via Lunetten/Koningsweg kunnen reizen (35.000 potentiële reizigers in 2040), ervaren gemiddeld vijf minuten reistijdwinst. Voor de reizigersgroep tussen Utrecht CS, Utrecht Zuidwest en Nieuwegein is eveneens maximaal vijf minuten reistijdwinst mogelijk voor 25.000 potentiële reizigers in de toekomst (2040). De precieze reistijdwinst is afhankelijk van de herkomstlocatie en de nader uit te werken varianten inclusief aanlanding in het stationsgebied.[7]

De analyses van het Toekomstbeeld OV Midden Nederland[8] laten zien dat de realisatie van het voorgestelde project (samen met complementaire maatregelen in regionaal OV) zorgen voor een provincie brede toename van het OV-aandeel met 12%[9] en een afname van de autodruk op leefbaarheidsknelpunten binnen de bestaande stad (gemiddeld -6% binnen gemeente Utrecht).

Daarnaast schept deze ingreep ruimte om noodzakelijke groei rondom Utrecht CS op te vangen en tegelijkertijd op het spoor de stedelijk netwerken binnen Nederland met snellere treinen te verbinden. Zo ontlast de Waterlinielijn in combinatie met dubbelstation Lunetten Koningsweg Utrecht CS doordat 20 procent van de ov (bus/tram) reizigers niet meer in- of uitstapt op Utrecht. Het aantal OV reizigers dat overstapt op een andere bus of tram of de trein daalt met 45%. Het aantal in- en uitstappers van de trein daalt met 18%. Het aantal overstappers tussen treinen stijgt juist met meer dan 50%. Deze reizigers maken gebruik van de (inter)nationale knooppunt functie van Utrecht CS. De verbeteringen in het spoornetwerk vanuit de landelijke visie om de hoofdknopen te versterken dragen hier ook aan bij. De groei van Utrecht Centraal als geheel is daarmee beperkt in vergelijking met een situatie zonder deze maatregelen, terwijl de stedelijke regio doorgroeit en het OV gebruik stijgt.

De doorrekening van het gemeentelijke mobiliteitsplan 2040 (november 2020) en de U Ned Quick-scan Zuidwest (2020) bevestigen deze vervoerpotentie in 2040 en laten zien dat het aantal potentiële reizigers nog hoger kan liggen bij een mobiliteitstransitie ondersteunt door een breed pakket aan gedragsmaatregelen.

Analyse van Decisio (2020) laat zien dat de baten van het verder verstedelijken de extra kosten kunnen overtreffen. Aanzienlijke investeringen in de (inpassing van) HOV zijn te rechtvaardigen. Voor de middenvariant heeft Decisio deze de mobiliteitseffecten ingeschat op 1562 miljoen euro contante waarde.

[7] Inschatting aantal reizigers per corridor: USP-Zeist 10.000; USP-Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000; Merwedelijn tracé MWKZ 25.000; Merwedelijn tracé Papendorp 20.000, totaal 100.000 (Bron Regionaal TBOV).

[8] Toekomstbeeld OV Midden Nederland (2019). De genoemde effecten laten het verschil zien tussen de referentie 2040 en een beleidsvariant voor 2040. De onderdelen van deze propositie vormen de belangrijkste maatregelen in deze beleidsvariant.

Agglomeratiekracht, innovatie en productiviteit.

De beoogde lightrailverbindingen geven op diverse manieren een impuls aan het groeivermogen van Nederland.

a) Vergroten agglomeratiekracht door groei en verdichting.
Met het voorstel wordt grootschalige gebiedsontwikkeling gerealiseerd dat leidt tot ruim 60.000 meer woningen en 50.000 banen in de regio Utrecht.
Dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Vermeulen (2011) toont aan dat overheidsbeleid dat zich richt op een beperkt cluster van kennisintensieve steden welvaartsverhogend is omdat deze steden dan groter kunnen worden en daarmee de agglomeratievoordelen beter kunnen benutten. Vergroting van de (stedelijke) dichtheid versterkt de kansen op effectieve 'sharing, matching & learning', de drivers achter regionaal-economische groei (CPB/PBL 2015). Dit geldt des te meer voor een economische structuur die zich kenmerkt door een sterk accent op kennis, zoals in de regio Utrecht. In een studie van De Groot (2010) bedraagt het effect van agglomeratie en suburbanisatie tussen de 0,5% en 2,0% van het bbp.

Decisio (2020) heeft een maatschappelijke business case opgesteld voor de schaalsprong MRU. In deze business case zijn voor het Wiel met spaken en de daarmee samenhangende grootschalige gebiedsontwikkeling conform deze propositie ook de agglomeratie effecten doorgerekend. De middenvariant uit dit onderzoek komt grotendeels overeen met de lightrailverbindingen en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkelingen in deze propositie. Kern van onderzoek is dat de agglomeratiekracht sterk stijgt als gevolg van een hogere effectieve dichtheid in de stad. Het effect op de agglomeratiekracht is relatief hoog ten opzichte van andere doorgerekende gebiedsontwikkelingsprojecten (Decisio, 2020, blz.10). Reden daarvoor is dat ingrepen in het Wiel met Spaken een verstedelijking mogelijk maakt die zich breed over de stad uitstrekt en die zorgt voor een forse verdichting in een relatief klein gebied. Een gebied dat op dit moment bovendien economisch welvarend is, wat zich bijvoorbeeld uit in hoge gemiddelde inkomens, een relatief hoog opleidingsniveau en een hoge arbeidsparticipatie van de inwoners van de stad. Dit versterkt daarmee het agglomeratie effect. Bij doorrekening van dit effect is het van belang in ogenschouw te nemen dat het gaat om een effect dat ontstaat als gevolg van de integrale investeringen in het mobiliteitssysteem (die zorgen voor betere bereikbaarheid en nabijheid van wonen en werken) en in gebiedsontwikkeling waarbij ook van belang is ruimte voor voldoende passende arbeidsplaatsen wordt gecreëerd (Decisio, 2020). Voor de middenvariant berekende Decisio een stijging van de agglomeratiekracht met 99 miljoen per jaar o.b.v. een toename van het aantal binnenstedelijke inwoners met 147.000. In contante waarde is het effect 1,9 miljard euro.

b) Versterken van het kennis-, innovatie- en ondernemerschapssysteem en de daaraan gekoppelde spin-off van publieke en private R&D investeringen in de regio én in Nederland
Om het verdienvermogen van Nederland voor de toekomst te bestendigen wordt ingezet op opleiden, leven lang leren, arbeidsparticipatie, onderzoek en missiegedreven innovatie. Utrecht draagt daar met haar concentratie van talent, kennis en innovatieve bedrijvigheid en een economische agenda die maatschappelijke opgaven centraal stelt aan bij. De combinatie van investeringen in publieke en private R&D en infrastructuur leiden tot economische spinoff. Als de Utrechtse kracht op gebied van gezondheid, duurzaamheid en voedingstechnologie voluit benut wordt, leidt dit tot extra economische regionale groei van tenminste 1,9%. Dit betekent een minimum verhoging van de nationale BBP groei van 2 procent in 10 jaar tijd. Lightrail verbindingen zorgen dus voor een stevig opwaarts effect van deze extra economische groei doordat kennisinstellingen en bedrijven letterlijk de ruimte krijgen en beter verbonden zijn met hun counterparts in Nederland.

Utrecht kent een sterk R&D profiel met grote groeipotentie. Het Utrechtse economische potentieel komt vooral tot uiting in de gebieden gezondheid (biotech, farma, medtech), duurzaamheid (energie, klimaat, civiele techniek) en voedingstechnologie (Balland & Boschma, 2020). Met deze specialisaties draagt Utrecht nationaal en internationaal bij aan het welzijn van mensen. Om dit te bereiken wordt in

de Utrechtse regio momenteel jaarlijks zo'n 1,45 miljard uitgegeven aan publieke & private R&D investeringen. Utrecht onderscheidt zich hierbij van andere regio's door een sterke nadruk op publieke R&D (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). De private R&D kracht van Utrecht is echter groeiend. Dit komt tot uiting op brandpunt Utrecht Science Park waar tot aan 2030 een verdubbeling verwacht wordt van het aantal (R&D en innovatie gerelateerde) banen bij bedrijven (Buck Consultants International, 2019). Onderzoek van o.a. Rathenau (2014) en Mazzucato (2019) wijst op een multiplier van 7,7 voor publieke R&D en 2,3 voor private R&D. Publieke R&D investeringen zijn vaak missie gedreven en worden uitgebreider benut doordat deze open toegankelijk zijn. Dit gaat bij uitstek op voor de Utrechtse regio waar de publieke kenniscomponent zeer sterk aanwezig is en R&D investeringen vooral ingezet worden om bij te dragen aan de brede welvaart. Hier ligt een kans voor zowel Utrecht als Nederland om de groeipotentie verder te verzilveren.

Deze groei wordt zowel binnen de regio als in overige delen van Nederland gerealiseerd. Utrecht vormt namelijk een economische spilfunctie voor Nederland. De regio is netto exporteur van diensten- en kennis aan bedrijven en organisaties elders in Nederland (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). Deze kennisrelaties manifesteren zich in samenwerkingsverbanden zowel binnen de regio (o.a. ROM Regio Utrecht, Health Hub Utrecht) als daar buiten (o.a. RegMed XB, ARC-CBBC regiodeals met Zuid-Holland, FoodValley). Grote internationaal opererende bedrijven als Philips, Genmab, Danone Nutricia en Merus Biopharmaceuticals, maar ook chemiereuzen als AkzoNobel, Nouryon en Shell maken gebruik van en dragen bij aan de kennis die ontwikkeld wordt op het Utrecht Science Park. Zo werkt Genmab samen met het Hubrecht instituut aan een gerobotiseerde PCR test machine en verkennen de voorgenoemde chemiebedrijven binnen het nationale onderzoekscentrum ARC-CBBC op wat voor manier het broeikasgas CO2 te gebruiken is als hernieuwbare grondstof. Bijkomend voordeel voor deze bedrijven is de toegang tot de enorme talentenpool van meer dan 50.000 studenten op het USP. Om deze drijvers van innovatie te verzilveren zijn vanuit deze Utrechtse regio ook proposities ingediend op de thema's innovatie en R&D en kennisontwikkeling. Deze proposities op gebied van o.a. regeneratieve geneeskunde en e-health kunnen bijdragen aan een hoger groeipad en bijdrage van Utrecht aan het BBP dan hiervoor berekend.

Door bereikbaarheidsproblemen zijn grenzen aan de groei van dit sterke innovatiecluster echter in zicht, terwijl de interesse in USP versnelt (Buck Consultants International, 2019). Partijen (kennisinstellingen, privaat, overheden) bereiden zich voor op een schaalsprong en op het nadrukkelijk ruimtelijk betrekken en programmeren van omliggende gebieden bij de clustervorming en versterking van waardeketens (o.a. meer mogelijkheden voor productie, gelieerde dienstverlening, medische congressen, private R&D en doorgroei voor scale ups). Het USP trekt werknemers vanuit het hele land, met name uit de Randstad en steden als Arnhem en Den Bosch. Deze zijn zeer gebaat bij een snellere verbinding via Lunetten Koningsweg. Op regionaal niveau wordt het USP beter verbonden met plaatsen zoals De Bilt (USP Bilthoven), Zeist, Amersfoort, Nieuwegein en een nieuw te ontwikkelen A12 zone, maar ook met Houten en Bunnik. De lightrail verbindingen leiden ertoe dat de beweging van meer private investeringen en regionalisering van USP versneld wordt. Dat stimuleert en versterkt de groei van private investeringen. Worden deze niet gerealiseerd, dan stagneert de groei bij 4000 extra science gerelateerde arbeidsplaatsen.

Box: Kennis en innovatie ecosysteem Utrecht

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: we staan sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Regionale onderzoeksorganisaties tekenen voor 15% van de Europese onderzoeksgelden die aan Nederlandse organisaties worden uitgekeerd. Inclusief economische partners Gooi & Vechtstreek en Foodvalley is de regio goed voor 12% van het BBP. Ze vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland.

In 2017 bedroegen de publieke en private investeringen in de regio Utrecht ca 1,45 miljard euro waarbij – naast investeringen in infrastructuur - het zowel om publieke partijen (zoals het RIVM) als private partijen ging (zoals Merus en Genmab). Het brandpunt van deze investeringen is het Utrecht Science Park. Utrecht heeft met UtrechtInc, dat in de top tien business incubators in de wereld staat

(UBI global, 2019), een sterke basis voor de verdere ontwikkeling van het start-up ecosysteem. Gezondheid, vanuit het perspectief van enerzijds preventie en anderzijds geneeskunde vormt de kern van dit innovatie-ecosysteem dat zich uitstrekt over de as Utrecht-Amersfoort-Wageningen. Liefst 22% van alle studenten op gebied van bio-, medische, voedings- en agrarische technologie, geneeskunde en zorg wordt opgeleid aan de UU en WUR. De regio huisvest, naast het kenniscluster op het USP, een bovengemiddeld omvangrijk cluster van ingenieursbureaus met wereldwijde impact op de kwaliteit, gezondheid en veiligheid van de leefomgeving. Rondom bedrijven als Sweco, Royal HaskoningDHV en Arcadis opereert een groeiend cluster van gespecialiseerde IT-bedrijven dat software levert voor geavanceerde gebiedsmodellering. Publiek-private samenwerkingsverbanden brengen geo- en gezondsheidsdata bij elkaar, zoals de publieke datahub voor gezond stedelijk leven.

Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, heeft de afgelopen jaren een grote groei doorgemaakt in bedrijven, banen en studenten. Zo is de groei van de private werkgelegenheid gerelateerd aan USP fors versneld de laatste jaren (groei van 25% tussen 2014 en 2018) en is de potentie daarvan tot 2030 zeker een verdubbeling (Buck, 2019). Van de ruim 27.000 werknemers is meer dan 90% verbonden aan de kennis-en zorginstellingen. Dit maakt het gebied ook internationaal een unieke kennisconcentratie en dit leidt tot een aanzienlijke magneetwerking voor R&D bedrijven en andere instellingen, zoals het geheel nieuwe ziekenhuis Prinses Maxima voor Kinderoncologie dat nu al tot de top van de wereld behoort. Anderzijds zijn de meer dan 50.000 studenten op het USP een pool van talent die een grote meerwaarde is bij de vestiging van bedrijven.

2. Overige effecten

De economische groei die de lightrail verbindingen genereren als gevolg van nabijheid, reistijdwinst, agglomeratievoordelen en innovatiekracht zoals hierboven omschreven, levert een aantal maatschappelijke en duurzame effecten op.

Deze propositie levert een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Vermindering van CO2 uitstoot door een sterke toename van minder vervuilende verplaatsingen (lopen, fiets, OV), en door een duurzame vorm van verstedelijking (lager energiegebruik, kortere verplaatsingen). Een ander effect is de verbetering van leefbaarheid en gezondheid in de vorm van het versterken van groen, meer ruimte voor ontmoeting, een groter aandeel van gezonde vormen van reizen (lopen en fiets), en beperking van luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Een goede toegankelijkheid op de woningmarkt - en daarmee op de arbeidsmarkt - voor brede bevolkingsgroepen is hierbij een cruciale randvoorwaarde. Deze kan worden gerealiseerd doordat lightrail Utrecht-Zuid de bouw van een groot aantal woningen mogelijk maakt, met minimaal 50% betaalbare huur/koop. Verder neemt de gezondheidswinst toe door meer beweging, een gezonde verstedelijking met veel ruimte voor groen en snelle toegang voor voetgangers en fietsers tot het landelijk gebied.

V. Bijlagen

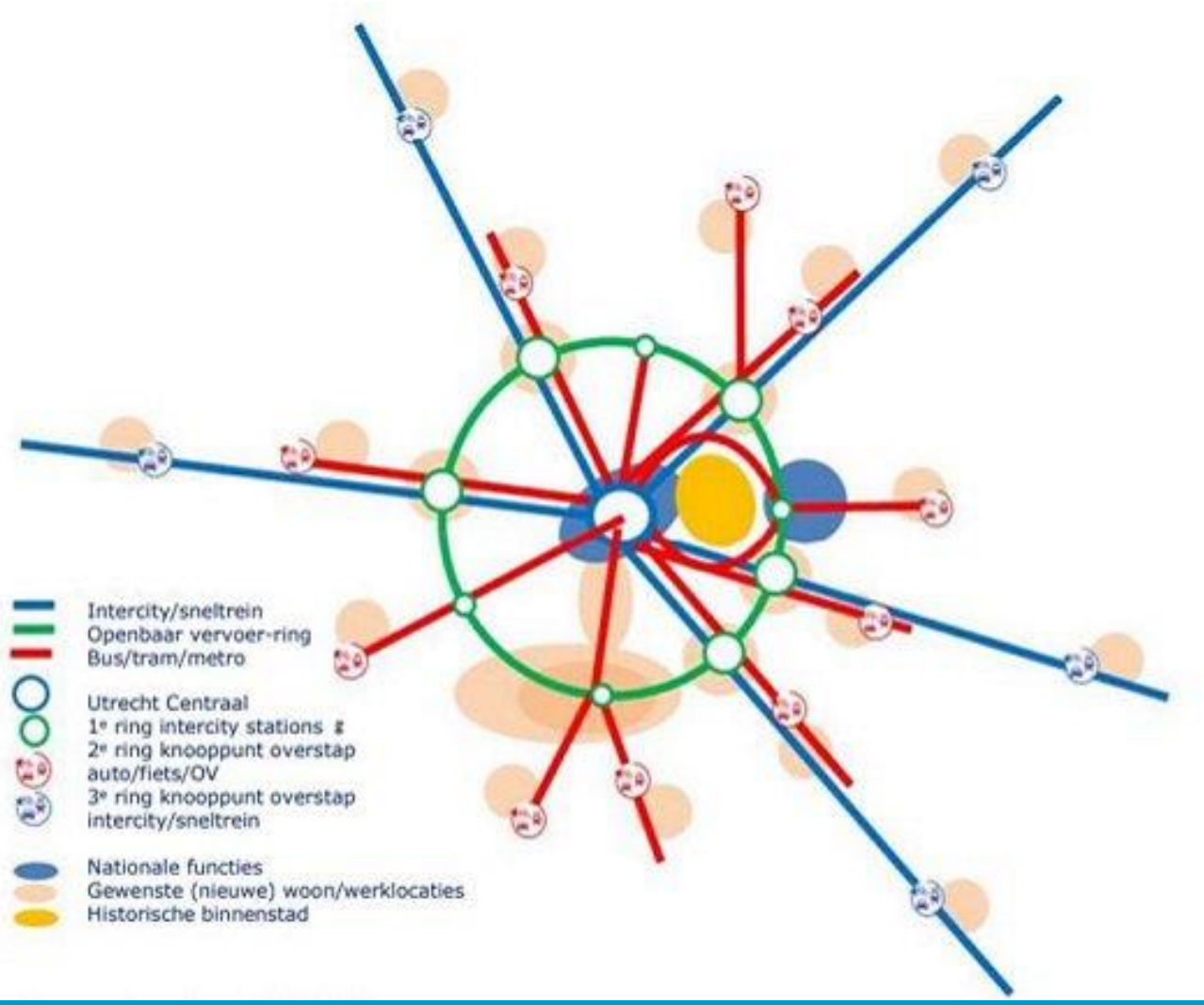
Aan de huidige propositie ligt een groot aantal studies ten grondslag. De meest recente en relevante studies zijn aan deze propositie toegevoegd.

1. Maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken - Gemeente Utrecht en G4 - Eindrapportage versie 15 juli 2020 (bijgevoegd)
2. OV-toekomstbeeld midden NL bestuursnotitie Definitief (digitale verspreiding)
   https://www.utrecht10.nl/media/filer_public/fb/ca/fbcaa0e5-b7d9-43bd-aca8-261696d98b25/20190617_ov-toekomstbeeld_midden_nl_hoofdrapport.pdf
3. Samenvatting Quick Scan HOV Zuidlob
   https://programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1820682
4. Achtergrondrapportage HOV Zuidlob
   https://programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1820679
5. Utrecht Nabij: ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050.
   https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/default.aspx
6. Mobiliteitsplan 2040 Utrecht (versie inspraak)
   Bijlage 1 Mobiliteitsplan 2040.pdf (ibabs.eu)
7. Portfolio ondertekende USP partners (bijgevoegd)

Achtergrondrapportages over kostenramingen zijn bij provincie en gemeente Utrecht op te vragen.

.

DECISIO



G4 – Gemeente Utrecht

Maatschappelijke businesscase 'Wiel met Spaken'

Eindrapportage, 15 juli 2020

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

DECISIO

Titel

Maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken'

Datum

15 juli 2020

Status rapport

Definitief eindrapport

Opdrachtgever

G4
Gemeente Utrecht

Projectteam Decisio

Daan van Gent (d.vangent@decisio.nl)
Suzanne Steegman (s.steegman@decisio.nl)
Niels Hoefsloot (n.hoefsloot@decisio.nl)

Contactgegevens Decisio | Economisch onderzoek en advies

Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
T 020 – 67 00 562
E info@decisio.nl
I www.decisio.nl

DECISIO

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 2

S.1 Ruimtelijk programma en ingrepen mobiliteitssysteem 3

S.2 Financiële effecten 5

S.3 Mobiliteitseffecten 6

S.4 Maatschappelijke effecten 9

S.5 Overzicht en saldo maatschappelijke businesscase 12

1. Inleiding 15

1.1 Achtergrond 15

1.2 Aanpak 16

1.3 Leeswijzer 17

2. Uitgangspunten MBC 19

2.1 Toelichting systematiek MBC 19

2.1.1 Afwijkingen ten opzichte van een volwaardige MKBA 20

2.1.2 Monetarisering van effecten in contante waarden 21

2.2 Nul- en projectalternatieven 22

2.2.1 Referentiescenario / nulalternatief 22

2.2.2 Projectalternatief 'middenvariant' 23

2.2.3 Projectalternatief 'doorgroeivariant' 25

2.2.4 Overzicht nul- en projectalternatieven 26

3. Financiële effecten 28

3.1 Nulalternatief 29

3.1.1 Mobiliteitssysteem 29

3.1.2 Gebiedsontwikkeling 29

3.2 Projectalternatief 'Middenvariant' 30

3.2.1 Mobiliteitssysteem 30

3.2.2 Gebiedsontwikkeling 30

3.3 Projectalternatief 'Doorgroeivariant' 32

3.3.1 Mobiliteitssysteem 32

3.3.2 Gebiedsontwikkeling 33
3.4 Overzicht financiële effecten 34
4. Mobiliteitseffecten 36
4.1 Netwerkeffecten 36
4.1.1 Ontlasting Utrecht Centraal 37
4.1.2 Verbeterde bereikbaarheid vanuit economische kerngebieden 39
4.1.3 Modal shift 43
4.2 Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners 46
4.2.1 Toelichting effect 46
4.2.2 Kwantificering effect 47
5. Maatschappelijke effecten 50
5.1 Leefbaarheid 50
5.1.1 Toelichting effect 50
5.1.2 Kwantificering effect 50
5.2 Energie 52
5.2.1 Toelichting effect 52
5.2.2 Kwantificering effecten 53
5.3 Landschap en natuur 54
6. Economische effecten 55
6.1 Economie/agglomeratie 55
6.1.1 Toelichting effecten 55
6.1.2 Kwantificering effecten 56
6.2 Consumentensurplus sociale huur 56
6.2.1 Toelichting effect 56
7. Conclusies 59

DECISIO

Managementsamenvatting

Nederland staat voor de uitdaging om tot 2040 1 miljoen extra woningen te bouwen. Deze opgave concentreert zich in en rondom de stedelijke regio's in de Randstad. In de regio Utrecht neemt de komende jaren de vraag naar wonen en werken fors toe: er is een opgave om tot 2040 104.000 extra woningen te bouwen. De regio Utrecht wil een groot deel van deze opgave toevoegen binnen bestaand bebouwd gebied. Met de ontwikkelstrategie 'Wiel met Spaken' zet de stad in op verdichting van wonen en werken verspreid over verschillende OV knooppunten in stad en regio.

In het 'Wiel met Spaken' vormen diverse HOV-maatregelen de dragers voor ontwikkeling. Deze ontwikkeling dient een drietal doelen:

- Het ontlasten van Utrecht Centraal Station, als belangrijkste overstappunt van Nederland, en de binnenstad van Utrecht.
- Het vergroten van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en andere werklocaties in de stad en regio.
- Het mogelijk maken van nieuwe woon/werklocaties op binnenstedelijke en knooppuntlocaties.

Het 'Wiel met Spaken' bevat de ontwikkeling van diverse IC stations, zoals Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn. Ook worden diverse HOV-verbindingen gerealiseerd in de vorm van tramlijnen, dan wel lijnen die op termijn vertramd kunnen worden, naast het verder optimaliseren van het spoornetwerk in de regio. In de uitwerking in dit rapport zijn daarnaast gebiedsontwikkelingslocaties in Utrecht, Nieuwegein en Zeist opgenomen die het mogelijk maken om 92.500 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk toe te voegen op een zodanige manier dat het mobiliteitssysteem het aan kan en de leefkwaliteit in de stad geborgd blijft.

Maatschappelijke businesscase

In dit rapport is inzicht gegeven in de (voorlopig) geraamde investeringen die nodig zijn om twee varianten op het Wiel met Spaken te realiseren en wat de maatschappelijke 'welvaartswinst' is van deze investeringen. Uit de analyses volgt dat de maatschappelijke baten in beide projectvarianten de maatschappelijke kosten in potentie kunnen overtreffen. Daarmee ontstaat mogelijk maatschappelijke welvaartswinst op het moment dat het Wiel met Spaken gerealiseerd wordt. Enig voorbehoud is daarbij op zijn plaats. Een aantal kosten en baten zijn nog onbekend of zijn slechts met grote bandbreedtes te benaderen. Ook zijn de exploitatiekosten en opbrengsten van het openbaar vervoer nog niet bekend. Daarnaast ontbraken voor deze analyses de juiste berekeningen om de

netwerkeffecten van deze specifieke varianten van het Wiel met Spaken in beeld te brengen. Voor de bereikbaarheidseffecten is daarom gewerkt met verschillende aannames. De uitkomst van deze quickscan analyse is op een aantal elementen dus nog onzeker.

In de maatschappelijke businesscase zijn de kosten en baten in **contante waarden** doorgerekend en met elkaar vergeleken. Bij het vergelijken van kosten en baten is een lastig aspect namelijk het verschil in de periode waarin de effecten optreden. De investeringskosten worden gemaakt op het moment dat het project wordt uitgevoerd (in het geval van 'Wiel met Spaken' in de periode 2020 – 2045), terwijl de maatschappelijke effecten pas daarna optreden (sommige effecten ontstaan wel al eerder, maar groeien in totdat het volledige programma is gerealiseerd). Deze effecten treden dan echter wel voor alle jaren in de toekomst op (conform de MKBA-standaard is voor deze maatschappelijke effecten gewerkt met een tijdshorizon van 100 jaar). Om alle effecten met elkaar te kunnen vergelijken is gebruik gemaakt van contante waarden. Hiermee worden de toekomstige kosten en baten teruggerekend naar wat ze vandaag waard zouden zijn en zijn daarmee vergelijkbaar. Daarbij is gebruik gemaakt van een discontovoet van 4,5 procent.

S.1 Ruimtelijk programma en ingrepen mobiliteitssysteem

De regio Utrecht staat voor de opgave om tot 2040 104.000 extra woningen te bouwen en gelijk opgaand daarmee ook ruimte te creëren voor extra arbeidsplaatsen. De regio Utrecht wil een groot deel van deze opgave toevoegen binnen bestaand bebouwd gebied.

Met de ontwikkelstrategie 'Wiel met Spaken' zet de stad in op verdichting van wonen en werken verspreid over verschillende OV-knooppunten in stad en regio. Diverse HOV-ingrepen zorgen ervoor dat het mogelijk wordt om binnenstedelijk te verdichten zonder dat het mobiliteitssysteem vastloopt en de leefbaarheid onder druk komt te staan. Het gaat om HOV-ingrepen rondom (wiel) en dwars door (spaken) de stad, naast het verder optimaliseren van het spoornetwerk in de regio. In dit rapport ligt de focus op de HOV lijnen en de hieraan gekoppelde gebiedsontwikkeling.

De HOV-ingrepen zijn doorgerekend in het projectalternatief 'doorgroeivariant' en zorgen ervoor dat de volledige opgave van 92.500 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk toegevoegd kunnen worden.

In het projectalternatief 'middenvariant' wordt een deel van het OV-systeem Wiel met Spaken gerealiseerd, namelijk alleen de corridor Nieuwegein – A12-Zone –

Lunetten/Koningsweg – USP – Zeist-Noord. In die variant is de gebiedsontwikkeling ook in deze projectgebieden geconcentreerd. Het gaat om 73.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk.

Zonder de ontwikkelstrategie Wiel met Spaken neemt de verstedelijkingspotentie in de regio Utrecht af tot 35.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk. Dan worden immers enkel de nu al lopende gebiedsontwikkelingen tot 2030 gerealiseerd. De effecten van deze variant zijn uitgewerkt in het nulalternatief. Dit nulalternatief gaat er wel vanuit dat de totale woningbouw- en economische opgave wordt gerealiseerd: de resterende 58.000 woningen en 60.000 arbeidsplaatsen worden dan elders, op een niet nader gedefinieerde locatie buiten de regio Utrecht gerealiseerd. Voor de analyses is verondersteld dat dit op een buitenstedelijke locatie geschiedt.

In onderstaande tabel is het overzicht van het nulalternatief en de twee projectvarianten opgenomen. Weergegeven is welke ingrepen in het mobiliteitssysteem gedaan worden en wat het bijhorende ruimtelijk programma is (met onderscheid naar binnen- en buitenstedelijke ontwikkeling).

	Nulalternatief	Middenvariant Focus A-12 zone, L/K, USP	Doorgroeivariant Wiel met Spaken
Mobiliteitsingrepen		IC Station Lunetten-Koningsweg	IC Station Lunetten-Koningsweg
		(Versnellen) tram CS-MWKZ-Nieuwegein	(Versnellen) tram CS-MWKZ-Nieuwegein
		Tram Nieuwegein-Westraven-USP-Zeist Noord	Tram Nieuwegein-Westraven-USP-Zeist Noord
			IC Station Leidsche Rijn
			Vertramming Westraven-Papendorp-Leidsche Rijn
			Vertramming Vleuten-Papendorp-CS-Rijnsweerd-USP
			Vertramming Overvecht – Rijnsweerd - USP
			IC Station Overvecht
			Tram Leidsche Rijn – Zuilen/Lage Weide – Overvecht - USP
Woningen binnenstedelijk	34.800	72.700	92.500
Woningen buitenstedelijk	57.700	19.800	0
Woningen totaal	92.500	92.500	92.500
Arbeidsplaatsen binnenstedelijk	29.300	70.800	90.000
Arbeidsplaatsen buitenstedelijk	60.700	19.200	
Totaal arbeidsplaatsen	90.000	90.000	90.000

S.2 Financiële effecten

Om het Wiel met Spaken te realiseren zijn investeringen in het **mobiliteitssysteem** nodig. Het gaat om het realiseren van enkele HOV-verbindingen en het aanpassen en opwaarderen van NS-stations. Deze tellen in de projectalternatieven als volgt op:

- Middenvariant. In deze variant wordt een deel van het OV-systeem Wiel met Spaken gerealiseerd. Daarvoor is een eenmalige investering van circa 1,4 miljard euro (nominaal) voorzien in 3 HOV-ingrepen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met kosten voor beheer en onderhoud van het mobiliteitssysteem. In contante waarden is het totale financiële effect van het mobiliteitssysteem in deze variant iets meer dan 1 miljard euro.
- Doorgroeivariant. In deze variant wordt het volledige Wiel met Spaken gerealiseerd. Een eenmalige investering van circa 2,4 miljard euro (nominaal) in 9 HOV-ingrepen is voorzien. Daarnaast moet rekening worden gehouden met kosten voor beheer en onderhoud van het mobiliteitssysteem. In contante waarden is het totale financiële effect van het mobiliteitssysteem in deze variant ongeveer 1,6 miljard euro.

Om de **gebiedsontwikkeling** te realiseren zijn aanvullend ingrepen in de openbare ruimte en ontsluiting van projectlocaties noodzakelijk. Het realiseren van woningen en kantoren/bedrijfsruimten vergt op zichzelf ook investeringen, waar ook opbrengsten tegenover staan. Deze komen terug in een grondexploitatie (GREX). De GREX is echter nog voor geen van de projectlocaties specifiek doorgerekend. Het uitgangspunt dat daarbij is gehanteerd is dat de GREX neutraal is. In de maatschappelijke businesscase zijn daarom alleen de bovenplanse kosten meegenomen. In de verschillende alternatieven gaat het om de volgende kosten:

- In het nulalternatief worden twee mobiliteitshubs (in Westraven en Papendorp) gerealiseerd voor een bedrag van circa 130 miljoen euro. We gaan er vanuit dat deze voor 2030 gerealiseerd zijn. De contante waarde van deze investeringen om gebiedsontwikkeling in het nulalternatief mogelijk te maken bedraagt daarmee 108 miljoen euro.
- In het projectalternatief middenvariant zijn in totaal 13 aanvullende ingrepen voorzien waarvan voor 7 ingrepen de kosten geraamd zijn op in totaal 560 miljoen euro (nominale waarde). Van 6 ingrepen zijn de kosten nog PM[1]. We gaan uit van realisatie van de gebiedsontwikkelingen in de periode 2025-2034 (conform de mobiliteitsingrepen). De contante waarde van deze investering bedraagt daarmee 350 miljoen euro extra ten opzichte van het nulalternatief.

[1] De grootste kostenposten zijn beeld, zoals de overkluizing van de A27. De 7 ingrepen waar nog geen kosten van bekend zijn zullen de uitkomsten van de maatschappelijke businesscase in beperkte zin beïnvloeden. Het gaat om het realiseren van enkele ongelijkvoerse kruisingen, aanpassen van weginfrastructuur, groencompensatie en verplaatsing van sportvelden.

- In het projectalternatief doorgroeivariant bedragen de totaal geraamde bovenplanse investeringen 2,8 miljard euro (nominaal), aanvullend op het nulalternatief. Het gaat om een toevoeging van 2,2 miljard ten opzichte van de middenvariant. In de doorgroeivariant zijn voor 9 ingrepen de kosten nog niet geraamd[2]. Voor de fasering van investeringen gaan we voor de ingrepen die ook in de middenvariant reeds gedaan worden uit van dezelfde periode van realisatie (2025-2034). De aanvullende ingrepen om gebiedsontwikkeling in de overige projectgebieden mogelijk te maken worden in de periode 2030 – 2044 gedaan. De contante waarde van de investeringen in gebiedsontwikkeling bedragen in de doorgroeivariant in totaal 1,4 miljard euro extra ten opzichte van het nulalternatief.

S.3 Mobiliteitseffecten

Het realiseren van de integrale opgave op het gebied van mobiliteit en verstedelijking zorgt voor diverse effecten op het mobiliteitsgedrag van inwoners en werknemers van de regio Utrecht. Enerzijds gaat het om de directe netwerkeffecten als gevolg van de ingrepen in het mobiliteitssysteem, de HOV-ingrepen uit het Wiel met Spaken. Anderzijds gaat het om het mobiliteitsgedrag van de nieuwe bewoners en werknemers in de binnenstedelijke projectlocaties, dat gedrag is duurzamer dan wanneer de woningen en arbeidsplaatsen buitenstedelijk gerealiseerd zouden worden.

Noot: de netwerkeffecten in voorliggende analyse zijn gebaseerd op analyses uit het Toekomstbeeld OV Midden Nederland. Deze analyses sluiten niet één op één aan bij de ingrepen die in het Wiel met Spaken zitten en zijn ook niet direct toepasbaar om doorrekeningen in de maatschappelijke businesscase te doen. Daarom is met diverse aannames gewerkt om netwerkeffecten in te schatten.

Momenteel lopen diverse andere onderzoeken in de regio Utrecht naar ontwikkelmogelijkheden om de geschetste verstedelijkingsopgave en uitdagingen voor het mobiliteitssysteem op te lossen, onder andere ook naar de maatschappelijke kosten en baten. Een voorbeeld daarvan is het MIRT onderzoek U Ned. In dat onderzoek worden min of meer dezelfde ingrepen in het mobiliteitssysteem tegen het licht gehouden en uitgewerkt. Voorliggende uitwerking van de netwerkeffecten is een quickscan-analyse van een aantal ingrepen in het mobiliteitssysteem die deels ook in andere lopende trajecten in andere combinaties aan de orde komen. Daarmee kunnen na publicatie van voorliggend rapport met

[2] In aanvulling op de notie voor de middenvariant waar voor 6 ingrepen de kosten nog PM zijn (zie voetnoot 1), worden geen aanzienlijke extra kosten in de doorgroeivariant verwacht die nog niet in beeld zijn, het gaat om het verleggen van een aansluiting op de A2 en het uitplaatsen van enkele bedrijven.

voorliggend uitgewerkte effecten ook andere onderzoeken uitkomen die net andere inzichten en uitkomsten hebben ten aanzien van de netwerkbaten.

Netwerkeffecten Wiel met Spaken

De netwerkeffecten van het Wiel met Spaken zijn onderzocht in het kader van het Toekomstbeeld OV Midden Nederland. Daaruit leiden we af dat de ingrepen leiden tot het voorkomen van verdere belasting van station Utrecht Centraal, dat sprake is van een betere bereikbaarheid voor bewoners en werknemers van de regio (en breder) en dat een modal shift ontstaat van inwoners van de provincie Utrecht. Deze effecten zijn gekwantificeerd en in de maatschappelijke businesscase doorgerekend in het model (gemonetariseerd).

Het doel om Utrecht Centraal te ontlasten is belangrijk en wordt aangetoond door de studie van het Toekomstbeeld OV. Daaruit komt naar voren dat ondanks een sterke verbetering van het netwerk en het toevoegen van ruimtelijk programma, waardoor meer reizigers in de stad worden verwacht, het gebruik van Utrecht CS min of meer gelijk blijft aan het nulalternatief (een 1% toename van het gebruik, ongeveer 4.500 reizigers per werkdag). Dat komt door het ontwikkelen van de corridors en uitbreiding van de stations Lunetten en Overvecht. Door deze ontwikkeling neemt met name de reistijd op de toeleidende routes naar Utrecht Centraal Station af, ook zijn er effecten voor de huidige gebruikers van de OV-terminal. Op basis van expert judgement zijn reistijdwinsten berekend in de midden- en doorgroeivariant. Op basis van de gemiddelde value of time voor OV-reizigers zijn deze effecten gemonetariseerd op circa 20 miljoen euro per jaar vanaf 2030. In contante waarde is het effect ‘ontlasting Utrecht Centraal Station’ 277 miljoen euro in zowel de midden- als doorgroeivariant.

De verbeterde bereikbaarheid voor inwoners en werknemers in de regio zorgt voor kortere reistijden die in de maatschappelijke businesscase als volgt zijn gewaardeerd:

- In de middenvariant zijn de reistijdwinsten op basis van de gemiddelde Value of Time voor woon-werk, zakelijk en recreatief verkeer gemonetariseerd op circa 50 miljoen euro per jaar vanaf 2035. In contante waarde is het bereikbaarheidseffect in de middenvariant 801 miljoen euro.
- In de doorgroeivariant zijn de jaarlijkse reistijdeffecten gemiddeld 70 miljoen euro vanaf 2044 (dan zijn alle verbindingen gerealiseerd). in contante waarde gaat het om een effect van 876 miljoen euro.

Modal shift effecten Wiel met Spaken

De ingrepen in het mobiliteitssysteem zorgen er op regionale en wellicht zelfs landelijke schaal voor dat het OV een aantrekkelijkere optie wordt. Daardoor zullen mensen mogelijk sneller geneigd zijn de auto te laten staan en met het openbaar vervoer te reizen. In het Toekomstbeeld OV is doorgerekend dat het autogebruik van inwoners van de provincie Utrecht na realisatie van de ingrepen afneemt met 0,9 procent. Het fietsgebruik neemt tegelijkertijd ook af met 2,3 procent. Het OV-gebruik neemt toe met 3,2 procent. Deze modal shift effecten zijn gemonetariseerd aan de hand van kostenkengetallen voor onder andere infrastructuur, verkeersveiligheid, milieu, geluid, gezondheid en congestie. Het effect van de modal shift is in contante waarden gewaardeerd op 168,7 miljoen euro in het projectalternatief doorgroeivariant. De effecten voor de middenvariant zijn niet exact in beeld gebracht in het Toekomstbeeld OV, we veronderstellen echter dat de effecten gelijk zijn aan die in de doorgroeivariant.

Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners

In de regel leidt het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties tot minder autoverkeer dan wanneer de woningen en arbeidsplaatsen op uitleglocaties gerealiseerd worden. De nabijheid aan voorzieningen (horeca, winkels, theaters) en banen is groter op binnenstedelijke locaties wat de noodzaak tot autogebruik kleiner maakt en de mogelijkheid om de fiets te gebruiken vergroot. Bovendien is het OV-aanbod op binnenstedelijke locaties groter wat een extra effect heeft op een reductie van het autogebruik en ook mogelijkheden biedt om autobeperkende maatregelen in de gebiedsontwikkeling mee te nemen. Ten opzichte van het nulalternatief, waarin relatief veel buitenstedelijke gebiedsontwikkeling is verondersteld, zijn er daarmee baten op onder andere het gebied van milieu, congestie en gezondheid. De effecten zijn op dezelfde wijze als de modal shift effecten voor huidige bewoners berekend. In contante waarden zijn de mobiliteitseffecten nieuwe bewoners als volgt:

- In het nulalternatief wordt reeds een deel van de opgave binnenstedelijk gerealiseerd. Het duurzame mobiliteitsgedrag van de 35.000 huishoudens en 30.000 arbeidsplaatsen is gewaardeerd op 265 miljoen euro.
- In de middenvariant neemt het aantal binnenstedelijke huishoudens en arbeidsplaatsen toe tot 73.000 en 71.000. De effecten zijn gewaardeerd op 579 miljoen euro (315 miljoen extra t.o.v. het nulalternatief).
- In de doorgroeivariant wordt de volledige opgave van 92.500 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk gerealiseerd. Het effect is in deze variant 781 miljoen euro (517 miljoen extra t.o.v. het nulalternatief).

S.4 Maatschappelijke effecten

Als gevolg van de verdere verstedelijking in de regio Utrecht, de binnenstedelijke verdichting in de stad en de ingrepen in de openbare ruimte treden nog diverse andere maatschappelijke effecten op.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de stad neemt toe doordat ingezet wordt op verbetering van de openbare ruimte. Meer groen in de stad en betere verbindingen naar het groen buiten de stad zorgen voor een prettiger leefklimaat. Daarnaast worden diverse ingrepen gedaan om barrières in de stad weg te werken, deze maken het bovendien mogelijk om in de stad verder te verdichten. Het gaat bijvoorbeeld om het onder de grond brengen of overkluizen van enkele grote infrastructurele bundels, zoals de sporen rondom Utrecht Lunetten, de ring A27 tussen USP en Lunetten en de A2 bij Leidsche Rijn en Papendorp. Deze maatregelen hebben ook een effect op de bestaande omgeving. De effecten van een verbeterde leefbaarheid in de stad zijn gemonetariseerd aan de hand van vastgoedwaardestijgingen die concreet het gevolg zijn van het wegnemen van de barrière werking, het zorgt immers bijvoorbeeld voor minder geur- en geluidsoverlast en hinder van schadelijke uitlaatgassen. In de middenvariant is dit effect gewaardeerd op 35 miljoen euro in contante waarde en in de doorgroeivariant op 625 miljoen euro contante waarde.

Agglomeratiekracht

De agglomeratiekracht in de regio Utrecht stijgt als gevolg van een hogere effectieve dichtheid in de stad. Uit verschillende onderzoeken van het CPB komt naar voren dat de productiviteit in stedelijke gebieden hoger is naarmate daar meer mensen wonen en werken. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze agglomeratie-effecten worden ook wel uitgesplitst in *matching, sharing* en *learning*. Naast een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet, ontstaan er effecten op het gebied van mobiliteit. Deze effecten (namelijk minder autokilometers) zijn uitgewerkt onder het mobiliteitseffect. Negatieve effecten zijn er ook. Huurprijzen en de ontwikkelingskosten van vastgoed zijn hoger en de loonkloof tussen hoog- en laagopgeleiden neemt toe. Kenmerkend voor agglomeratie-effecten is dat het externe effecten betreft; individuele beslissers houden geen rekening met de effecten van hun besluit op anderen.

Het agglomeratiekracht effect is in de maatschappelijke businesscase gewaardeerd aan de hand van de relatieve toename van het aantal inwoners in de stad Utrecht en in Nieuwegein en Zeist. Het gaat om een versimpelde manier om het effect tot

uitdrukking te brengen, gebaseerd op de publicatie '*Stad en Land*' (CPB, 2010. Uit die studie blijkt dat een verdubbeling van het aantal inwoners zorgt voor een stijging van de productiviteit van 2 procent. Bij doorrekening van dit effect is het echter van belang in ogenschouw te nemen dat het gaat om een effect dat ontstaat als gevolg van de integrale investeringen in het mobiliteitssysteem (die zorgen voor betere bereikbaarheid en nabijheid van wonen en werken) en in gebiedsontwikkeling waarbij ook van belang is ruimte voor voldoende passende arbeidsplaatsen wordt gecreëerd. De effecten in de verschillende alternatieven zijn daarmee als volgt:

- In het nulalternatief neemt het aantal binnenstedelijke inwoners toe met 67.000[3]. Dat zorgt voor een jaarlijks agglomeratie-effect van 45 miljoen euro vanaf 2030. Het effect is in contante waarden 858 miljoen euro.
- In de middenvariant neemt het aantal binnenstedelijke inwoners met 147.000 toe. Dat zorgt voor een stijging van de agglomeratiekracht met 99 miljoen euro per jaar. In contante waarde is het effect 1,9 miljard euro.
- In de doorgroeivariant neemt het aantal inwoners van het stedelijke gebied toe met 179.000. Het jaarlijkse agglomeratie-effect bedraagt 120 miljoen euro. In contante waarde gaat het om een effect van bijna 2,1 miljard euro.

Het effect op de agglomeratiekracht is in deze maatschappelijke businesscase relatief hoog en ook relatief hoog ten opzichte van andere doorgerekende integrale gebiedsontwikkelingsprojecten (bijvoorbeeld in Amsterdam en de Zuidelijke Randstad). Reden daarvoor is dat de ingrepen in het Wiel met Spaken een verstedelijking mogelijk maken die zich breed over de stad uitstrekt en die zorgt voor een forse verdichting in een relatief klein gebied. Een gebied dat op dit moment economisch ook welvarend is, wat zich bijvoorbeeld uit in de hoge gemiddelde inkomens van de inwoners van de stad. Het gaat bovendien om een aanzienlijke hoeveelheid toegevoegde woningen in de projectalternatieven ten opzichte van het nulalternatief: 42.000 in de middenvariant en 57.000 in de doorgroeivariant.

Consumentensurplus sociale huur

In de maatschappelijke businesscase is rekening gehouden met de opgave om 35 procent van alle nieuwe woningen in Utrecht sociaal te realiseren. Huurders in de sociale huursector betalen minder dan de huurprijs in de vrije sector. Dit verschil betekent een welvaartswinst of, het consumentensurplus, voor deze huurders. Zij betalen immers minder dan de marktwaarde van een vergelijkbare woning in de vrije sector met een vergelijkbaar woongenot. Het consumentensurplus sociale huur is gewaardeerd door het verschil tussen de gemiddelde huurwaarde van een woning en de maximale sociale huurprijs. Daarbij is rekening gehouden met de *rule-*

[3] Uitgangspunt is een gemiddelde huishoudgrootte van 1,9

of-half, niet alle huurders zouden immers de volledige marktwaarde van de woning kunnen betalen.

Het consumentensurplus waar we voor binnenstedelijke locaties in Utrecht mee rekenen is € 307 per maand. Ook op de buitenstedelijke gebiedsontwikkelings-locaties, die in het nulalternatief en deels in de middenvariant ook nog worden ontwikkeld, treedt een consumentensurplus op. Het effect surplus waar mee gerekend is, is € 246 per maand. Het surplus is lager als gevolg van een lagere gemiddelde marktprijs voor een huurwoning. De effecten per alternatief zijn als volgt:

- In het nulalternatief worden circa 6.000 woningen in de sociale huur binnenstedelijk gerealiseerd en 20.000 buitenstedelijk. Het consumentensurplus sociale huur is vanaf 2040 (wanneer ongeveer alle woningen gebouwd zijn, er is sprake van een ingroei van het effect) 101 miljoen euro per jaar. In contante waarde is het effect 1,8 miljard euro.
- In de middenvariant worden circa 27.000 woningen binnenstedelijk en 5.700 buitenstedelijk in de sociale huur gerealiseerd. Het effect is vanaf 2040 115 miljoen euro per jaar, in contante waarde gaat het om een effect dat iets groter is dan 2 miljard euro.
- In de doorgroeivariant worden ongeveer 32.000 woningen binnenstedelijk in de sociale huur gebouwd. Het consumentensurplus sociale huur is jaarlijks 119 miljoen euro vanaf 2040. In contante waarde is het effect 2,1 miljard euro.

Energie

Investeringen in gebiedsontwikkeling en stedelijke verdichting zorgen ervoor dat meer mensen in de stad kunnen wonen. Deze mensen wonen over het algemeen compacter en vaker in appartementen dan wanneer ze elders buiten de stad zouden gaan wonen. Compacter en gestapeld wonen is energiezuiniger dan in een vrijstaande woning of tussenwoning met meerdere verdiepingen. In de projectgebieden binnen de stad Utrecht wordt over het algemeen in een relatief hoge dichtheid gebouwd. Woningbouwprogramma's op uitleglocaties (verondersteld in het nulalternatief) gaan vaker uit van eengezinswoningen (vrijstaande huizen of rijtjeshuizen). Doordat minder energie wordt verbruikt in de kleinere en compactere woningen is de CO_2-uitstoot die gepaard gaat met het opwekken van de energie lager. Daarover nemen we op basis van gegevens van het CBS aan dat bewoners van appartementen gemiddeld 10 procent minder energie verbruiken. Het effect is gemonetariseerd aan de hand van de kosten van CO2 uitstoot per kilogram elektriciteit (bron: Milieu Centraal). De effecten zijn als volgt:

- In het nulalternatief worden ook 34.800 woningen binnenstedelijk gerealiseerd. Het gemonetariseerde effect van een lagere CO2-uitstoot is tot

2050 gemiddeld 1 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het in totaal om een effect van 18,1 miljoen euro.
- In de middenvariant worden 72.700 woningen binnenstedelijk gebouwd. Het effect is tot 2050 gemiddeld 2 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het om een effect van 36,1 miljoen euro.
- In de doorgroeivariant worden 92.500 woningen binnenstedelijk gebouwd. Tot 2050 is het effect gemiddeld 2,3 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het om een effect van 39,4 miljoen euro.

Landschap en natuur

De afweging tussen het binnen- of buitenstedelijk toevoegen van locaties voor wonen en werken staat in verhouding tot de hoeveelheid landschap en natuur. Woon- en werklocaties die in suburbane of landelijke gebieden worden toegevoegd, zullen voor een deel ten koste gaan van bestaande natuur, polder, weiland of glastuinbouw. Verdichting en binnenstedelijk bouwen heeft een positief effect als het gaat om behoud daarvan. Bovendien wordt daarmee de toegankelijkheid van en de waardering voor deze landschappen vergroot voor een groter deel van de mensen die in de stad wonen en werken. Het effect is in voorliggende maatschappelijke businesscase niet gekwantificeerd, maar wel kwalitatief beschreven en als een “+” (plus) meegenomen in de overzichtstabel.

S.5 Overzicht en saldo maatschappelijke businesscase

De investeringen die in de **middenvariant** aanvullend op het nulalternatief worden gedaan zijn in contante waarden ongeveer 1,4 miljard euro. Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor een aantal ingrepen in de openbare ruimte de kosten nog niet bekend zijn (het gaat om relatief kleine ingrepen, zoals het aanpassen van bestaande weginfrastructuur en groencompensatie) en dat ook de exploitatie van het openbaar vervoer nog PM is. De extra maatschappelijke baten ten opzichte van het nulalternatief zijn in totaal 2,7 miljard euro waarvan de mobiliteitsbaten en de agglomeratie-effecten de voornaamste posten zijn. Het saldo van maatschappelijke kosten en baten is in de middenvariant 1,4 miljard euro (contante waarden). De verhouding tussen baten en kosten is 2,0.

In de **doorgroeivariant** nemen de investeringen in mobiliteit en gebiedsontwikkeling toe tot in totaal 3,1 miljard euro, bovenop de investeringen in het nulalternatief. Ook hier geldt een PM post voor de excessieve kosten in een aantal gebiedsontwikkelingslocaties. De onzekerheid van deze PM posten is in de doorgroeivariant groter dan in de middenvariant, maar op het eerste oog gaat het ook in deze variant niet om grote ingrepen, voorbeelden van aanvullende excessieve kosten zijn het uitplaatsen van bedrijven en het verleggen van de

aansluiting van Lage Weide op de A2. Ook de exploitatie van het OV is in deze variant nog PM. De totale maatschappelijke baten zijn bijna 4 miljard euro. Het saldo van maatschappelijke kosten en baten is in de doorgroeivariant 0,9 miljard en de baten/kosten verhouding is 1,3.

Het overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van de projectalternatieven middenvariant en doorgroeivariant zijn opgenomen in tabel S.1. Het gaat om de contant gemaakte effecten en het verschil tussen de projectalternatieven en het nulalternatief.

Tabel S.1: Overzicht maatschappelijke kosten en baten maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken (bedragen in miljoenen, contante waarde)

	Middenvariant	Doorgroeivariant
Programma		
Binnenstedelijk		
Woningen	*72.700*	*92.500*
Arbeidsplaatsen	*70.800*	*90.000*
Buitenstedelijk		
Woningen	*19.800*	*0*
Arbeidsplaatsen	*19.200*	*0*
Financiële effecten		
Resultaat GREX	€ 0,0	€ 0,0
Bovenplans direct toerekenbaar	-€ 232,2	-€ 1.256,0
Bovenplans deels toerekenbaar	-€ 118,1	-€ 175,9
Investeringen mobiliteit	-€ 958,8	-€ 1.398,7
B&O mobiliteit	-€ 66,5	-€ 237,8
Exploitatie OV	€ 0,0	€ 0,0
Totaal financieel effect	**-€ 1.375,7**	**-€ 3.068,4**
Mobiliteitseffecten		
Ontlasting Utrecht CS	€ 277,4	€ 277,4
Netwerkeffecten HOV	€ 801,9	€ 876,3
Externe effecten modal shift	€ 168,7	€ 168,7
Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners	€ 314,5	€ 516,5
Totaal mobiliteitseffecten	**€ 1.562,6**	**€ 1.838,9**
Maatschappelijke effecten		
Leefbaarheid	€ 35,4	€ 625,3
Agglomeratie	€ 933,9	€ 1.252,3
Energie	€ 18,3	€ 21,6
Woningmarkt	€ 184,3	€ 247,1
Landschap en Groen	+	+
Totaal maatschappelijk effect	**€ 1.171,9**	**€ 2.146,3**
Saldo kosten en baten	**€ 1.358,7**	**€ 916,8**
Verhouding kosten en baten	2,0	1,3

De uitkomsten van de analyses laten zien dat de baten van het verder verstedelijken de extra kosten kunnen overtreffen. Aanzienlijke investeringen in de (inpassing van) HOV zijn te rechtvaardigen. Tegelijkertijd geldt dat exacte grenswaarden op basis van deze analyse niet zijn vast te stellen. Dat in de berekening de doorgroeivariant een minder gunstige verhouding tussen baten en kosten heeft is vooral afhankelijk van enkele specifieke ingrepen. Het is de moeite waard om goed te onderzoeken of doorgroeien ook mogelijk is zonder deze ingrepen, dan wel of hier nog extra baten tegenover zijn die niet zijn (of kunnen worden) gewaardeerd.

Overigens betekent een minder gunstige baten-kostenverhouding niet dat het onverantwoord is te werken aan de (maatregelen) in de doorgroeivariant. Vaak is er sprake van ‘afnemende meeropbrengsten’: de eerste ingrepen zijn bijzonder (kosten)effectief, verdere verbeteringen zijn wel mogelijk, maar er zijn meerkosten. Dit is ook duidelijk zichtbaar in de tabel: de baten-kostenverhouding van de middenvariant is beter, maar het doelbereik van de doorgroeivariant is veel groter: de totale baten zijn bijna twee keer zo groot als in de middenvariant en vooral op leefbaarheid is de score aanzienlijk beter.

Daarnaast zijn er waarschijnlijk bepaalde mobiliteitsingrepen die verder kunnen worden verbeterd. Bij forse ingrepen in netwerken (zoals de tram Nieuwegein, Westraven, USP) loont het om de corridor optimaal te gebruiken voor verdere ontwikkeling en verstedelijking. Dat zorgt niet alleen voor additionele baten voor verstedelijking maar ook voor meer draagvlak voor een dergelijke investering en een in potentie beter exploitatieresultaat (in deze analyse nog niet berekend).

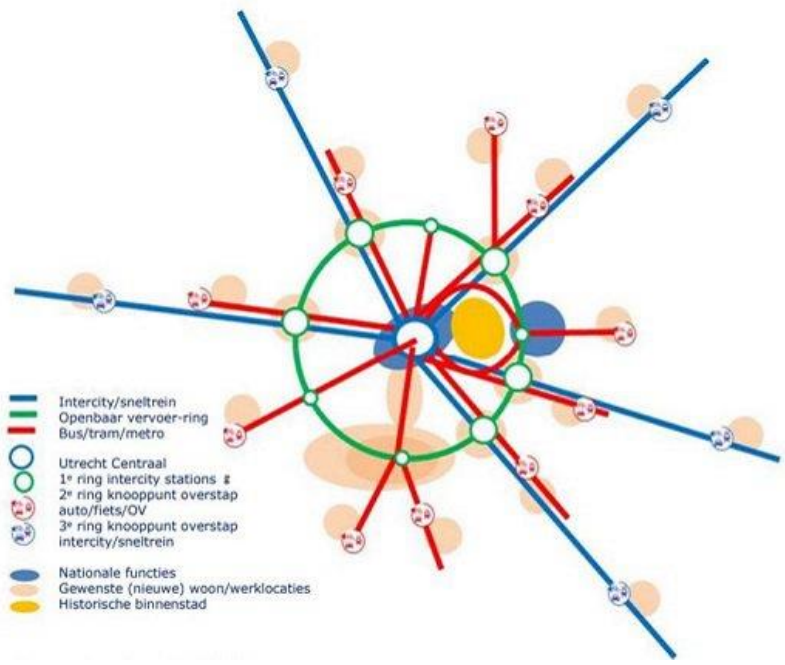
1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Nederland staat voor de uitdaging om tot 2040 1 miljoen extra woningen te bouwen. Deze opgave concentreert zich in en rondom de stedelijke regio's in de Randstad. Ook in de regio Utrecht neemt de komende jaren de vraag naar wonen en werken fors toe. De regio heeft tot 2040 de opgave om 140.000 extra woningen te bouwen. De gemeente Utrecht wil een groot deel van deze opgave toevoegen binnen bestaand bebouwd gebied. Met de ontwikkelstrategie 'Wiel met Spaken' zet de stad in op een gespreide verdichting van wonen en werken binnen de stad.

In het 'Wiel met Spaken' vormen diverse HOV-maatregelen de dragers voor ontwikkeling. Doel is om Utrecht Centraal, als belangrijkste overstappunt van Nederland, te ontlasten door ontwikkeling van diverse IC stations, zoals Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn. Daarnaast worden er diverse HOV-verbindingen gerealiseerd, die op termijn ook vertramt kunnen worden. Met deze ontwikkelingen wordt het bovendien mogelijk om circa 90.000 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk toe te voegen op een zodanige manier dat het mobiliteitssysteem het aan kan.

Figuur 1.1: Conceptueel model 'Wiel met Spaken' 2040



Bron: Utrecht10, 2019

De opgave tot binnenstedelijke verdichting en een bijbehorend sterk OV-netwerk is kostbaar. Mede om die reden is het belangrijk inzicht te krijgen in wat het realiseren van deze opgave in potentie in maatschappelijke zin oplevert. In voorliggend rapport is daarom aan de hand van een maatschappelijke businesscase op een 'quickscan'-achtige manier inzicht gegeven in de potentiële maatschappelijke kosten en baten van twee ontwikkelvarianten voor de regio Utrecht:

- Een variant met focus op ontwikkeling in het zuiden en oosten van de stad (grofweg in de corridor Nieuwegein – A12-zone – Lunetten/Koningsweg – USP – Zeist-Noord).
- Een doorgroeivariant waarin het volledige 'Wiel met Spaken' wordt ontwikkeld.

Naast het in beeld brengen van de maatschappelijke effecten is het doel om van daaruit nadere inzichten te verkrijgen in de bekostiging van de opgave. Bij uitwerking van effecten is hier aandacht aan gegeven.

1.2 Aanpak

In de analyses is grotendeels gebruik gemaakt van kengetallen en systematieken die ook in maatschappelijke kostenbatenanalyses (MKBA) worden toegepast. Het uitwerken en 'monetariseren' (in geld uitdrukken) van effecten is daarmee gedaan aan de hand van een beproefde methodiek en volgt, zoveel als in dit stadium van analyse mogelijk is, de algemene leidraden op dit gebied (in paragraaf 2.1 is een nadere toelichting op deze systematiek opgenomen). Gezien de fase waarin planvorming van de diverse onderliggende gebiedsontwikkelingen en OV-investeringen zich nu bevinden, is het nog niet mogelijk een volwaardige MKBA, volgens bijvoorbeeld de recent verschenen 'Toelichting voor MKBA's van gebiedsontwikkeling en transportinfrastructuur' (CPB, juni 2019) op te stellen. Daarvoor moeten individuele projecten inhoudelijk verder uitgewerkt zijn (het gaat bijvoorbeeld om specifieker onderzoek naar de verkeerkundige effecten van mobiliteitsingrepen) en ook afzonderlijk van elkaar beoordeeld worden op hun kosten en maatschappelijke baten.

Scope: een quick-scananalyse op hoofdlijnen

Het is van belang te benadrukken dat voorliggend quick-scanonderzoek een analyse op hoofdlijnen betreft. Veel projectplannen (zowel HOV, als gebiedsontwikkeling) zijn immers verder in de tijd gepland (na 2025, na 2030 of zelfs na 2040), mede om die reden is van een aantal projecten nog geen of nauwelijks informatie beschikbaar. Ontbrekende informatie is er bijvoorbeeld over (ruimtelijke) inrichting, benodigde investeringen en/of exploitatie en verkeerskundige effecten. Vandaar dat voor de berekening van verschillende effecten met

aannames is gewerkt. Hier hangen bandbreedtes omheen die ook de uitkomsten van de integrale analyse beïnvloeden.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport gaan we eerst in op de uitgangspunten van de maatschappelijke businesscase. Dat doen we in hoofdstuk 2, waar een toelichting op de systematiek wordt gegeven en het nul- en de projectalternatieven zijn uitgewerkt. In de hoofdstukken die daarop volgen worden de effecten van het project uitgewerkt:

- In hoofdstuk 3 de financiële effecten.
- In hoofdstuk 4 de mobiliteitseffecten
- In hoofdstuk 5 de maatschappelijke effecten
- In hoofdstuk 6 de economische effecten

Tot slot is in hoofdstuk 7 de integrale eindtabel opgenomen, met daarbij enkele conclusies.

Relatie mini-MKBA's MIRT onderzoek

Parallel aan de uitvoering van deze maatschappelijke businesscase zijn in het kader van het MIRT-Onderzoek U Ned deels ook dezelfde ingrepen beschouwd. De resultaten zijn niet een op een vergelijkbaar, maar wel in lijn met elkaar. Verschillen worden veroorzaakt door verschillen in de analysemethode en in de 'projectdefinitie'/afbakening van gebieden en maatregelen.

- **Afbakening/projectdefinitie**: Waar deze Maatschappelijke Businesscase een integrale analyse is van verstedelijking in de stad Utrecht en deels in Nieuwegein en Zeist-Noord inclusief mobiliteitsingrepen, zijn in het kader van het MIRT-onderzoek een aantal deelonderzoeken gedaan naar de verschillende focusgebieden in verschillende windrichtingen (Noord/Kralensnoer Utrecht-Amsterdam; Oost/Utrecht en de Heuvelrug; Zuid/De brede A12-Zone). Deze kennen allemaal verschillende ruimtelijke vullingen en potentiele mobiliteitsmaatregelen, (H)OV maar ook weginfrastructuur. Per focusgebied zijn daarbij wel elementen van het 'Wiel met spaken' meegenomen, echter de volledige analyse is niet gemaakt.
- De **analysemethode** wijkt op meerdere fronten af. In het MIRT-onderzoek is van een aantal mobiliteitspakketten een mini-MKBA gemaakt. Dus anders dan in deze maatschappelijke businesscase niet van een integrale gebiedsontwikkeling (combinatie van gebiedsontwikkeling en mobiliteit). Daarnaast is er met behulp van een Integraal Beoordelingskader (ontwikkeld voor het MIRT-onderzoek) ook globaal gekeken naar de kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkelingen (grondexploitatie, GREX), maar

deze maakt dus geen onderdeel uit van de mini-MKBA's. De mini-MKBA's gaan uit van een bepaalde gebiedsontwikkeling, waarbij vervolgens vooral bereikbaarheidsbaten zijn geschat. De maatschappelijke businesscase gaan uit van een bredere analyse van welvaartseffecten. Overigens zijn beide wel vereenvoudigde varianten van volwaardige MKBA's zoals beschreven in de (Algemene Leidraad Voor Maatschappelijke Kosten-batenanalyse van de planbureaus).

- **Resultaten** wijken vooral af door de beschreven verschillen, maar ook door de verschillen in inputs. Beide trajecten gebruiken het VRU model voor de doorrekening van mobiliteitseffecten. In deze businesscase is gebruik gemaakt van analyses en scenario's die gemaakt zijn in het kader van het Regionaal Toekomstbeeld OV (TBOV) en expert judgement (door gemeente Utrecht en Decisio). Voor het MIRT-onderzoek zijn analyses gemaakt op basis van de eerder genoemde focusgebieden. Voor de GREX'en is in deze MBC uitgegaan van een neutraal saldo op projectniveau (aanname), met aanzienlijke additionele noodzakelijke kosten voor bovenplanse investeringen (op basis van kostenramingen en expert judgement inschattingen van de gemeente Utrecht). In het MIRT-onderzoek is de reikwijdte van de GREX breder: hierin zijn ook bovenplanse elementen opgenomen, waardoor de saldi binnenstedelijk negatief zijn. Dit is een andere benadering, maar de resultaten sluiten goed op elkaar aan.

2. Uitgangspunten MBC

In dit hoofdstuk geven we eerst een nadere toelichting op de systematiek van de maatschappelijke businesscase (MBC) in paragraaf 2.1. In paragraaf 2.2 lichten we de inhoud, scope en uitgangspunten voor het nul- en de projectalternatieven toe.

2.1 Toelichting systematiek MBC

Volgens verschillende werkwijzers en leidraden van de MKBA worden de *effecten* van een project vergeleken met een situatie waarin het project niet wordt gerealiseerd (het zogenaamde nulalternatief). Dat is in het geval van de geschetste integrale opgave in de regio (investeringen in mobiliteit, infrastructuur en gebiedsontwikkeling) ingewikkeld. Want, wat gebeurt er met de woningbouwopgave als deze niet op deze plek (binnen de bestaande gebouwde omgeving in Utrecht) wordt gerealiseerd?

In voorliggende analyse is, in navolging op de adviezen van onder meer het CPB en het PBL, verondersteld dat de woningbouwopgave zonder de investeringen in de in Utrecht wel wordt gerealiseerd, maar dan buitenstedelijk. Van die ingreep zijn echter geen exacte kosten en baten bekend, daar zijn immers geen concrete plannen en ingrepen in het transportsysteem van bekend. Verondersteld is dat de ontwikkelingen buitenstedelijk (die terugkomen in het nulalternatief) kostenneutraal gerealiseerd kunnen worden. Een aantal effecten van de projecten is geanalyseerd door de vergelijking tussen binnen- en buitenstedelijk te maken. De effecten worden in beeld gebracht door het verschil in bijvoorbeeld economische kracht, bijdrage aan duurzaamheid en gebruik van energie, tussen het binnenstedelijk realiseren van de opgave te vergelijken met het buitenstedelijk opvangen van de opgave.

Deze uitwerking is in lijn met verschillende werkwijzers en leidraden voor het opstellen van een MKBA van een integrale opgave op het gebied van gebiedsontwikkeling (woningbouw en economisch programma) en transportinfrastructuur (zoals de investeringen HOV). Onder meer de volgende werkwijzers / leidraden zijn relevant: de '*Werkwijzer MKBA van integrale gebiedsontwikkeling*' (Ecorys in opdracht van ministerie VROM, 2009), de '*Toelichting voor MKBA's van gebiedsontwikkeling en transportinfrastructuur*' (CPB, 2019) en de notitie van het CPB over '*Het nulalternatief voor KBA's van grote gebiedsgerichte projecten*' (2012) waarin een verkenning naar het opzetten van een nulalternatief in de casus Schaalsprong Almere wordt uitgewerkt. Voornaamste aandachtspunten vanuit deze werkwijzers/leidraden zijn:

- Dat in een MKBA altijd naar de kosten en baten van afzonderlijke deelprojecten moet worden gekeken.
- Dat het van belang is om meerdere (project)alternatieven te onderscheiden en te vergelijken '*om de meest effectieve en maatschappelijk efficiënte oplossingen te identificeren'* (CPB, 2019). Het kan dan gaan om verschillende soorten oplossingen voor hetzelfde probleem of om te variëren met een andere timing door uitstel of een gefaseerde manier van investeren.
- Het uitwerken van een 'beleidsarm nulalternatief'. Aandachtspunt is dat de woningbouwopgave een beleidsopgave is van waaruit op verschillende bestuurlijke schaalniveaus opdracht toe is gegeven die te realiseren. Het niet realiseren van deze opgave lijkt dus niet realistisch, waardoor het zaak is te beschouwen op welke manier de opgave gerealiseerd kan worden wanneer dit niet in de projectgebieden geschied.

2.1.1 Afwijkingen ten opzichte van een volwaardige MKBA

Een aantal van de bovenstaande aandachtspunten en elementen is in deze maatschappelijke businesscase nog niet volledig uitgewerkt. Om die reden voldoet de studie op onderdelen niet aan de eisen van een volwaardige MKBA. In deze fase van onderzoek met het bijbehorende abstractieniveau van de projecten, zijn er onzekerheden die in een volwaardige MKBA aandacht verdienen.

Zo sluit onze denklijn van het nulalternatief aan bij de richtlijnen, maar er is geen volledig uitgewerkt nulalternatief. Dat geldt in het bijzonder voor het ruimtelijk programma. Nu is in de studie een nulalternatief uitgewerkt waarin is gewerkt met bepaalde aannames ten aanzien van het opvangen van de economische en woningbouwopgave (namelijk buitenstedelijk), maar is geen rekening gehouden met de daadwerkelijke kosten die gemaakt moeten worden om dat mogelijk te maken. Aanvullende kosten in het transportsysteem elders of eventuele onrendabele toppen voor de ontwikkeling van woningen en economisch programma zijn onbekend (en in deze studie als PM-post opgenomen). Eigenlijk is een grondiger analyse over de gevolgen van een geheel beleidsarm alternatief nodig: '*waar wonen, werken en recreëren mensen met en zonder project*'?[4].

Ook werken we de integrale gebiedsontwikkelingen als totaalpakket (in samenhang met de HOV-ingrepen) uit en beoordelen we niet de onderdelen afzonderlijk.

Verder is vooral van belang dat de effecten van verschillende investeringen nog niet zijn onderzocht met als doel de uitkomsten in een MKBA te gebruiken. Zo zijn van

[4] Zie voor nadere toelichting ook pagina 13 en verder in de '*Toelichting MKBA gebiedsontwikkeling*' van het CPB (2019).

verschillende HOV-ingrepen wel vervoerwaarden bekend, maar zijn specifieke verschillenanalyses tussen de huidige situatie, een referentiesituatie in de toekomst en de projectsituatie nog niet uitgevoerd. Zo ontbreken bijvoorbeeld de effecten op reistijden per reiziger en specifieke reizigersaantallen per verbinding.

Daarnaast zijn er diverse bovenplanse ingrepen voorzien om ruimtelijke ontwikkeling in projectgebieden mogelijk te maken. Een aantal van deze ingrepen heeft ook een breder effect dan enkel het feit dat zij gebiedsontwikkeling mogelijk maakt, niet al deze effecten zijn in beeld. Het gaat bijvoorbeeld om de ontwikkeling van mobiliteitshubs aan de randen van de stad die ervoor zorgen dat ook inkomende pendelstromen gestimuleerd worden over te stappen op het OV of de fiets, wat de modal shift effecten precies zijn is niet bekend. In een MKBA moeten eigenlijk de volledige kosten én de volledige baten van dergelijke ingrepen in beeld gebracht worden. Nu staan daar dus nog enkele PM-posten voor opgenomen.

Tot slot betreft deze studie een verkenning op basis van kengetallen. De richting en ordegrootte van mogelijke effecten wordt daarmee inzichtelijk. Daarmee kan onderscheid gemaakt worden welke effecten significant en welke naar verwachting beperkt zijn. De studie geeft eerste inzichten, maar nog met de nodige veronderstellingen.

2.1.2 Monetarisering van effecten in contante waarden

Een lastig punt bij het vergelijken van de kosten en baten is het verschil in de periode waarin de effecten optreden. De investeringskosten worden gemaakt op het moment dat het project wordt uitgevoerd, terwijl de maatschappelijke effecten pas daarna optreden. Deze effecten treden dan echter wel voor alle jaren in de toekomst op. Om alle effecten met elkaar te kunnen vergelijken is gebruik gemaakt van contante waarden. Hiermee worden de toekomstige kosten en baten teruggerekend naar wat ze vandaag waard zouden zijn en zijn daarmee vergelijkbaar.

De ‘waarde’ van bedragen later in de tijd is lager: het is aantrekkelijker om in 2015 duizend euro op de bank te hebben en daar dertig jaar rente op te krijgen dan om in het jaar 2045 duizend euro te hebben (nog afgezien van inflatie). Met andere woorden: duizend euro in 2045 is minder waard dan duizend euro in 2020.
Om de contante waarden te bepalen is gebruik gemaakt van een zogeheten disconto- of rentevoet. Hiermee zijn alle toekomstige kosten en baten

teruggerekend[5] naar wat waard zouden in het startjaar van de investeringen (prijspeil 2020).

Discontovoet

De netto contante waarde van een project wordt in sterke mate bepaald door de gehanteerde discontovoet. De discontovoet bedraagt 3% en kan worden geïnterpreteerd als een jaarlijkse rendementseis die de overheid stelt op investeringen. Deze 3% bestaat uit een risicovrije discontovoet (0%) en een risico-opslag (3%). Voor publieke fysieke investeringen met substantiële vaste kosten adviseert de Werkgroep Discontovoet[6] een discontovoet van 4,5 procent.

Delen van het programma uit het 'Wiel met Spaken' voldoen aan de kenmerken van 'publieke fysieke investeringen met substantiële kosten' (met name de investeringen in HOV), daarom rekenen we de effecten met 4,5 procent door. In de maatschappelijke businesscase is als input gebruik gemaakt van nominaal geraamde kosten en opbrengsten voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling. De financiële kosten en opbrengsten en de gemonetariseerde maatschappelijke effecten zijn binnen de kaders van de MKBA-systematiek contant gemaakt aan de hand van de discontovoet van 4,5 procent.

2.2 Nul- en projectalternatieven

De scope van de maatschappelijke businesscase richt zich op de ontwikkeling van enkele HOV-verbindingen, ingrepen in stations om station Utrecht Centraal te ontlasten en op de ruimtelijke ontwikkeling van 92.500 woningen en 92.000 arbeidsplaatsen. In verschillende alternatieven wordt deze opgave op verschillende manieren ingevuld.

2.2.1 Referentiescenario / nulalternatief

Het nulalternatief is, conform werkwijzers van de MKBA, een zoveel als mogelijk beleidsarm alternatief. Om die reden gaan we in dit alternatief uit van beperkte aanvullende investeringen in het mobiliteitssysteem en in de openbare ruimte[7]. Dat zorgt ervoor dat een groot deel van de opgave om 92.500 woningen en 92.000 arbeidsplaatsen te realiseren niet op binnenstedelijke verdichtingslocaties

[5] Voor de structurele kosten, baten en maatschappelijke effecten is conform de werkwijzers van de MKBA een zichtperiode van 100 jaar gehanteerd.
[6] Zie het rapport van de Werkgroep Discontovoet uit 2015: https://www.mkba-informatie.nl/mkba-voor-gevorderden/richtlijnen/rapport-werkgroep-discontovoet-2015/
[7] Vaststaand beleid of investeringen waar reeds over besloten is kan wel onderdeel uitmaken van het nulalternatief, zoals de tramverbinding voor Merwedekanaalzone.

ontwikkeld kan worden. Het uitgangspunt in het nulalternatief is dat de lopende binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen tot 2030 doorgezet kunnen worden. Zonder grootschalige investeringen in mobiliteit en openbare ruimte is het na 2030 niet mogelijk om meer programma binnenstedelijk toe te voegen. De druk op het mobiliteitssysteem en de leefbaarheid in de stad wordt dan te hoog. Het restant van de opgave zal om die reden buitenstedelijk gerealiseerd moeten worden.

In het nulalternatief ziet het ruimtelijk programma er samengevat als volgt uit:

- Binnenstedelijk worden tot 2030 ongeveer 35.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd verspreid over 10 Utrechtse wijken. In de projectlocaties Westraven en Papendorp worden daartoe mobiliteitshubs ontwikkeld. Het gaat om lopende projecten en ingrepen die ook een breder effect hebben op het verkeer dat in- en uit de stad gaat.
- Buitenstedelijk worden ongeveer 58.000 woningen en 60.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in de periode 2020-2045. Waar de opgave precies gerealiseerd wordt is niet bekend, dat vraagt nader onderzoek naar potentiële gebiedsontwikkelingslocaties op uitleglocaties. Conform het WLO-scenario Hoog[8] gaan we er wel vanuit dat het grootste deel van deze opgave binnen de provinciegrenzen van Utrecht gerealiseerd wordt. Mede omdat we de exacte locaties van gebiedsontwikkeling buitenstedelijk niet kennen veronderstellen we ook geen aanvullende ingrepen in het mobiliteitssysteem of in de openbare ruimte. Dit sluit ook aan op de MKBA-leidraden die voorschrijven een beleidsarm nulalternatief te hanteren.

2.2.2 Projectalternatief ‘middenvariant’

In het ‘Wiel met Spaken’ vormen diverse HOV-maatregelen de dragers voor ontwikkeling. In het projectalternatief ‘Middenvariant’ gaan we uit van een gedeeltelijke ontwikkeling van het Wiel met Spaken, namelijk het zuidelijk en oostelijk deel van het Wiel en de spaak tussen Nieuwegein en Utrecht CS. Dat houdt in dat de volgende ingrepen in de periode 2020-2035 gedaan worden in het mobiliteitssysteem:

- Ontwikkeling van IC Station Lunetten-Koningsweg
- (Versnellen) tram CS-MWKZ-Nieuwegein
- Tramverbinding Nieuwegein-Westraven-USP-Zeist Noord

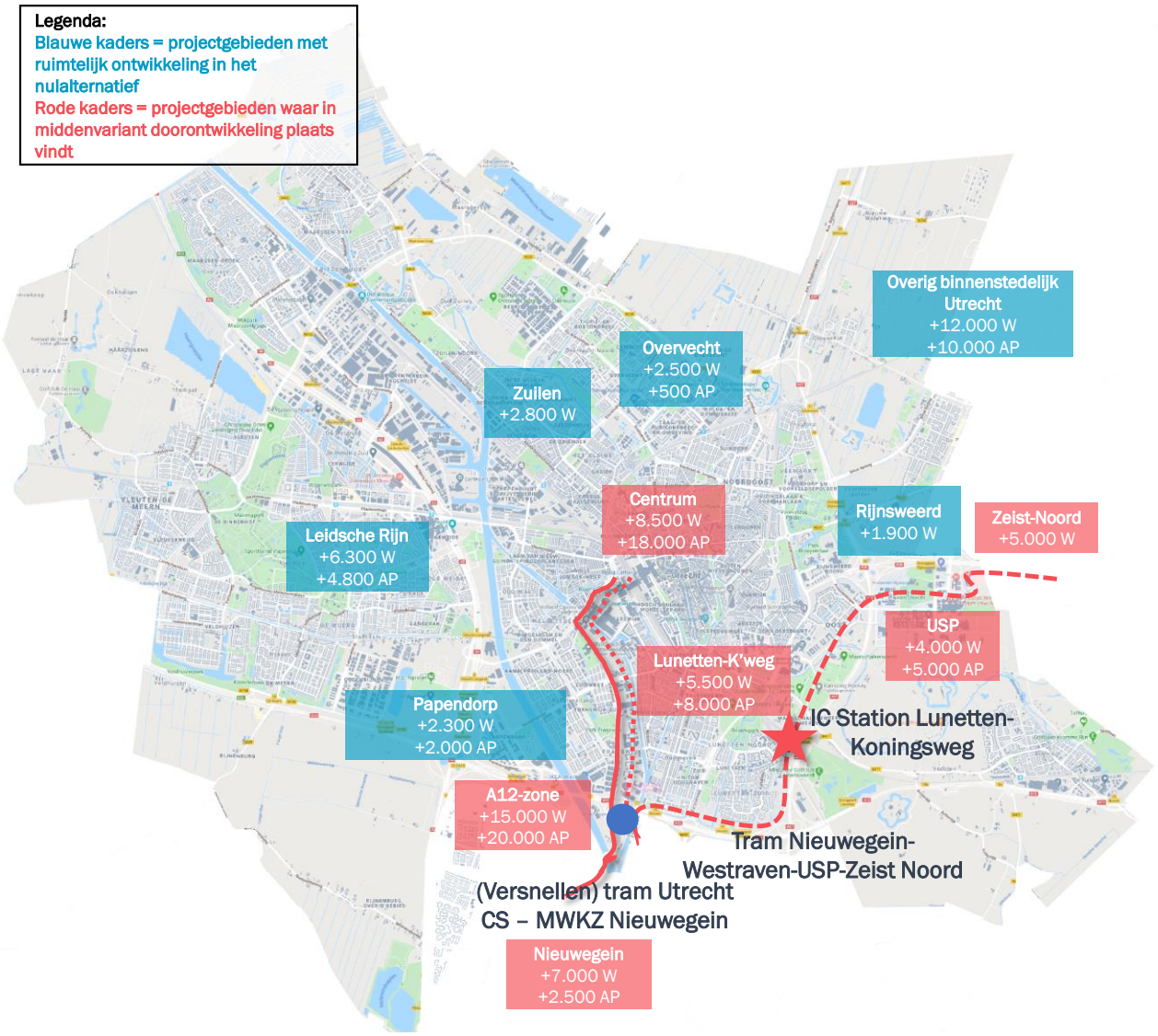
Daaraan gekoppeld zijn gebiedsontwikkelingen in Nieuwegein, de A12-zone, Lunetten/Koningsweg, Utrecht Science Park (USP) en Zeist-Noord. In totaal kunnen,

[8] De Welvaart en Leefomgevingsscenario’s zijn ontwikkeld door het CPB en PBL en hier te vinden: https://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo. Op het onderdeel regionale ontwikkeling en verstedelijking wordt aangegeven dat in de provincie Utrecht het aantal huishoudens van 2012 tot 2030 met 132.000 zal toenemen en tot 2050 zelfs met 232.000.

inclusief de ontwikkelingen uit de referentie, binnenstedelijk nu 72.700 woningen en 70.800 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd tot 2035. Om deze gebiedsontwikkeling mogelijk te maken zijn diverse ingrepen in de openbare ruimte en ontsluiting van de projectgebieden noodzakelijk, we beschrijven deze in hoofdstuk 3. Ook voor deze variant geldt het uitgangspunt dat de resterende opgave van 19.800 woningen en 19.200 arbeidsplaatsen buitenstedelijk ingevuld zal worden.

In figuur 2.1 is het ruimtelijk programma en zijn de ingrepen in het mobiliteitssysteem weergegeven.

Figuur 2.1: Overzicht ruimtelijk programma en ingrepen mobiliteitssysteem in middenvariant



2.2.3 Projectalternatief 'doorgroeivariant'

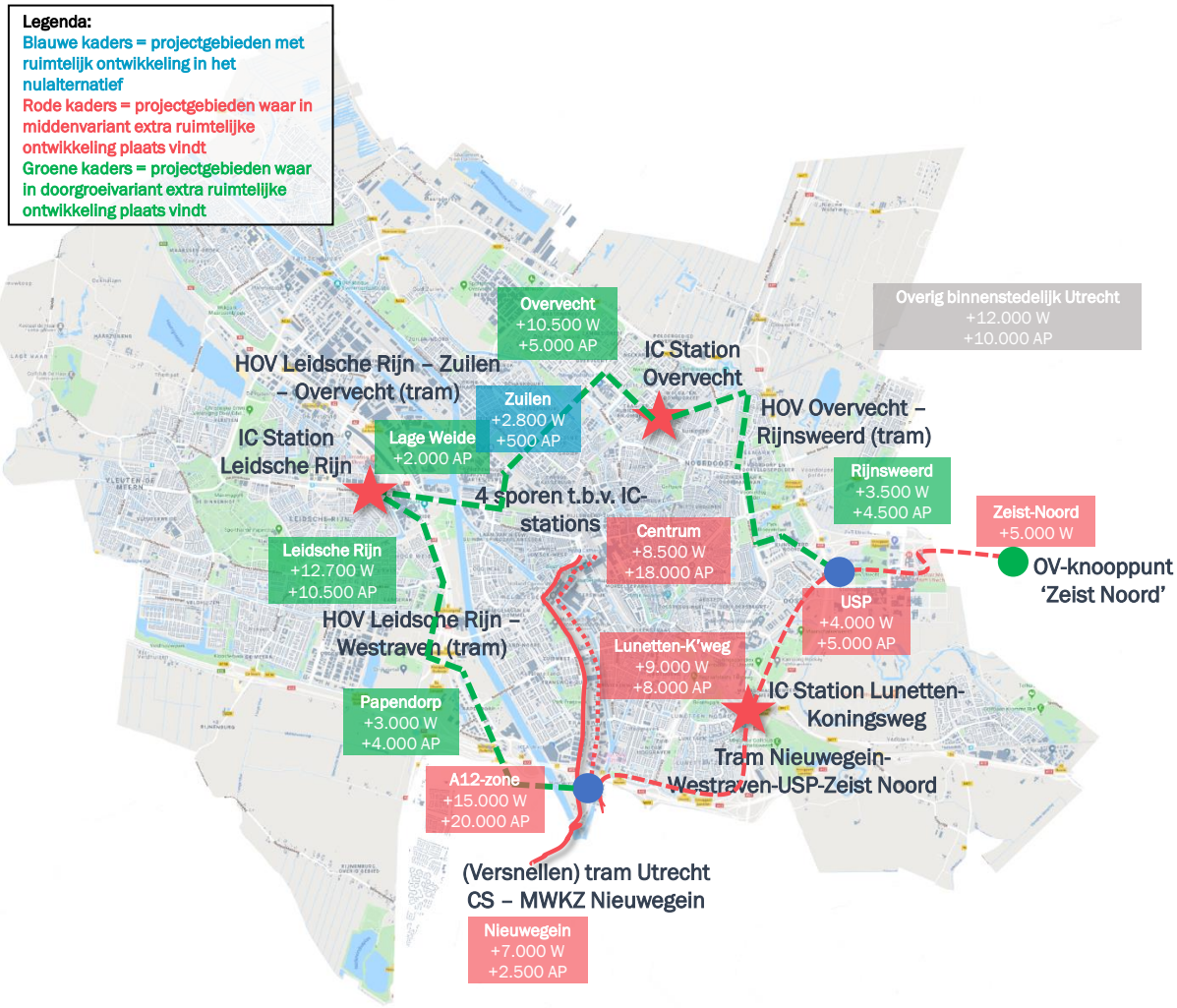
In het projectalternatief 'doorgroeivariant' wordt het volledige 'Wiel met Spaken' gerealiseerd met een tijdshorizon tot na 2040 (we gaan in de analyse van effecten uit van een investeringsperiode van 2020 tot 2045). Het gaat om de volgende ingrepen in het mobiliteitssysteem:

- Ontwikkeling van IC Station Lunetten-Koningsweg
- (Versnellen) tram CS-MWKZ-Nieuwegein
- Tramverbinding Nieuwegein-Westraven-USP-Zeist Noord
- Ontwikkeling van IC Station Leidsche Rijn
- Ontwikkeling van IC Station Overvecht
- Een vertramde HOV-verbinding op de corridor Westraven-Papendorp-Leidsche Rijn
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Vleuten-Papendorp-Utrecht CS-Rijnsweerd-USP
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Overvecht – Rijnsweerd - USP
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn – Zuilen/Lage Weide – Overvecht - USP

In de doorgroeivariant wordt de volledige opgave van 92.500 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk gerealiseerd (in 11 wijken in de stad Utrecht, in Nieuwegein en Zeist). Om deze gebiedsontwikkeling mogelijk te maken zijn diverse ingrepen in de openbare ruimte en ontsluiting van de projectgebieden noodzakelijk, we beschrijven deze in hoofdstuk 3.

In figuur 2.2 is het ruimtelijk programma en zijn de ingrepen in het mobiliteitssysteem weergegeven.

Figuur 2.2: Ruimtelijk programma en ingrepen mobiliteitssysteem in de doorgroeivariant



2.2.4 Overzicht nul- en projectalternatieven

In onderstaande tabel zijn de nul- en projectalternatieven met het bijhorende ruimtelijk programma en ingrepen in het mobiliteitssysteem samengevat opgenomen.

	Nulalternatief		Middenvariant Focus A-12 zone, L/K, USP		Doorgroeivariant Wiel met Spaken	
Mobiliteitsingrepen			Focus op corridor Nieuwegein – A12-zone – Lunetten/Koningsweg – USP – Zeist-Noord		Realisatie volledige 'Wiel met Spaken'	
	Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen	Woningen	Arbeidsplaatsen
Centrum	6.500	11.000	8.500	18.000	8.500	18.000
Overvecht	2.500	500	2.500	500	10.000	5.000
Rijnsweerd	1.900	0	1.900	0	3.500	4.500
Utrecht Science Park	400	500	4.000	5.000	4.000	5.000
Lunetten-Koningsweg	0	0	5.500	8.000	9.000	8.000
A12-Zone	200	500	15.000	20.000	15.000	20.000
Papendorp	2.300	2.000	2.300	2.000	3.000	4.000
Leidsche Rijn Centrum	3.700	3.800	3.700	3.800	6.700	9.000
Leidsche Rijn (overig)	2.500	1.000	2.500	1.000	6.000	1.500
Lage Weide	0	0	0	0	0	2.000
Zuilen	2.800	0	2.800	0	2.800	500
Nieuwegein	0	0	7.000	2.500	7.000	2.500
Zeist-Noord	0	0	5.000	0	5.000	0
Overig binnenstedelijk Utrecht	12.000	10.000	12.000	10.000	12.000	10.000
Buitenstedelijk	57.700	60.700	19.800	19.200	0	0
Totaal	92.500	90.000	92.500	90.000	92.500	90.000

3. Financiële effecten

In dit hoofdstuk beschrijven we welke investeringen in het mobiliteitssysteem en in gebiedsontwikkeling nodig zijn om de geschetste opgaven en ingrepen te realiseren. We maken in het hoofdstuk per alternatief (nulalternatief, middenvariant en doorgroeivariant) onderscheid naar de volgende kostenposten:

- Investeringen in het mobiliteitssysteem met een focus op de (H)OV-ingrepen.
- Investeringen die nodig zijn om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Daarin onderscheiden we drie categorieën:
  - Grondexploitatie (GREX). In een GREX zitten de kosten om een gebied te kunnen ontwikkelen, zoals benodigde grondverwervingen, eventuele sloopkosten, kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de locatie, etc. In de GREX komen ook de opbrengsten uit de grondverkoop of verkoop van woningen terug. Voor de verschillende gebiedsontwikkelingsprojecten is nog geen specifieke GREX opgesteld. In samenspraak met de gemeente Utrecht is voorlopig uitgegaan van een GREX waarin de kosten en opbrengsten gelijk aan elkaar zijn en dus op 0 uitkomt.
  - Bovenplans direct toerekenbare kosten. Het gaat om investeringen in of direct aan het projectgebied die noodzakelijk zijn om van start te kunnen gaan met de ruimtelijke ontwikkeling (wonen en werken). Het gaat om ingrepen in de openbare ruimte of ontsluiting van het gebied, zoals het plaatsen van een geluidswal, realiseren van een ontsluitingsweg van het gebied of uitkopen/uitplaatsen van bedrijven. In het algemeen is de gemeente verantwoordelijk voor de investeringen, maar de kosten zouden in beginsel (grotendeels) uit de grondexploitatie gedekt moeten kunnen worden. Van belang is dat er geen directe aanleiding is om deze kosten te maken, anders dan de gebiedsontwikkeling.
  - Bovenplans projectoverstijgende kosten die deels toerekenbaar zijn aan de gebiedsontwikkeling. Sommige investeringen dienen een breder doel dan alleen het mogelijk maken van de gebiedsontwikkeling. Het gaat om gebiedsoverstijgende structuurversterkingen of investeringen die actuele problemen en/of langgekoesterde wensen in en om het projectgebied aanpakken. Deze investeringen zijn óók randvoorwaardelijk om de gebiedsontwikkeling te realiseren met behoud van en/of verbetering van de leefkwaliteit en bereikbaarheid, maar maken geen onderdeel uit van de GREX. De maatregelen dienen niet alleen de gebiedsontwikkeling, maar de gebiedsontwikkeling vergroot wel de acute noodzaak voor de maatregel. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om investeringen in een mobiliteitshub, herstructurering van doorgaande wegen met meer ruimte voor groen en langzaam verkeer, etc.

3.1 Nulalternatief

3.1.1 Mobiliteitssysteem

In het nulalternatief vinden geen grootschalige investeringen aanvullend op lopende geplande investeringen in het mobiliteitssystem plaats. Zo wordt als voorbeeld in het nulalternatief Merwedekanaalzone ontwikkeld, onder andere daarvoor wordt geïnvesteerd in een nieuwe tramverbinding. We beschouwen dit als lopend beleid en nemen het verder niet mee in de analyse (zowel de kosten als de maatschappelijke effecten niet[9]).

Wel worden in Papendorp en Westraven mobiliteitshubs gerealiseerd, deze zijn echter onder de investeringen in openbare ruimte geschaard (zie paragraaf 3.1.2).

3.1.2 Gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling vindt in het nulalternatief verspreid over de stad plaats en bevat in Utrecht voornamelijk lopende ontwikkelingen. Daarnaast wordt een deel van de opgave buitenstedelijk gerealiseerd. De kosten en opbrengsten uit grondexploitatie zijn nog niet specifiek doorgerekend, uitgegaan wordt dat de GREX binnenstedelijk kostenneutraal is. Voor de buitenstedelijke ontwikkeling is de GREX PM.

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken en op een duurzame en leefbare manier in de stad toe te voegen moet wel rekening worden gehouden met het realiseren van een mobiliteitshub bij Westraven en bij Papendorp. De hub in Papendorp heeft een omvang van circa 4.000 auto's, daarvoor zijn de kosten volgens opgave van de gemeente Utrecht geraamd op 80 miljoen euro (nominaal). De hub bij Westraven is kleiner, de kosten worden geschat op 50 miljoen euro (nominaal). De beide investeringen scharen we onder de categorie 'deels toerekenbare projectoverstijgend'.

We gaan uit van gespreide realisatie van deze mobiliteitshubs over de periode 2020-2030. De contante waarde van de investeringen in het nulalternatief is daarmee in totaal 107,5 miljoen euro.

[9] De kosten en baten komen namelijk zowel in het nul- als in het projectalternatief terug en vallen in de vergelijking tussen deze alternatieven daarmee weg.

3.2 Projectalternatief 'Middenvariant'

3.2.1 Mobiliteitssysteem

In de middenvariant zijn drie ingrepen in het mobiliteitssystem voorzien waarvan de kosten zijn geraamd door de gemeente Utrecht (in bepaalde gevallen in samenwerking met Sweco):

- Opwaardering Station Lunetten-Koningsweg naar IC-station: € 225.000.000
- Het versnellen van de tramverbinding tussen Utrecht CS, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein: € 425.000.000
- Het aanleggen van een tramverbinding tussen Nieuwegein, Westraven, USP en Zeist Noord: € 795.000.000

De totale nominale kosten zijn dus geraamd op 1,4 miljard. We gaan uit van realisatie van deze ingrepen in de periode 2025-2034 (looptijd van investeringen 10 jaar). De contante waarde van deze eenmalige investering is circa 950 miljoen euro.

Na aanleg van de infrastructuur moet rekening worden gehouden met kosten voor beheer en onderhoud. Deze zijn niet specifiek geraamd, we gaan daarom uit van een jaarlijkse kostenpost van 1% van de totale aanlegkosten. Vanaf 2035 is rekening gehouden met een jaarlijks bedrag voor beheer en onderhoud van 14,5 miljoen euro (nominale warde). In contante waarde gaat het om een bedrag van 66 miljoen euro.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met de exploitatie van de openbaar vervoerverbindingen. Gegevens over de kosten en opbrengsten van de exploitatie ontbreken echter grotendeels (in het OV toekomstbeeld zijn enkele eerste aannames gedaan), om die reden is deze post nog PM.

3.2.2 Gebiedsontwikkeling

In de middenvariant ligt focus van de ontwikkeling op de corridor Nieuwegein – Zeist. In deze corridor worden circa 38.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen toegevoegd ten opzichte van het nulalternatief. De kosten en opbrengsten uit grondexploitatie zijn niet specifiek doorgerekend, voor de binnenstedelijke ontwikkelingen wordt uitgegaan van een kostenneutrale GREX. Voor de buitenstedelijke ontwikkelingen is de GREX PM.

Om deze ontwikkelingen op een leefbare manier in te passen in de bestaande bebouwde omgeving zijn wel diverse ingrepen in de openbare ruimte nodig. De bovenplanse investeringen (zowel de direct als deels toerekenbare) zijn in

samenspraak met de gemeente Utrecht geraamd. In de verschillende projectgebieden gaat het om de volgende bovenplanse ingrepen die direct toerekenbaar zijn:

- Geluidsvoorzieningen voor de snelweg bij USP en de A12-zone.
- Het (mogelijk) overkluizen van de A27 ten behoeve van ontwikkeling van Lunetten/Koningsweg.
- Het verleggen van kabels en leidingen op verschillende plekken.
- Het uitplaatsen van bedrijven in de A12-zone.
- Groencompensatie op diverse locaties.

In totaal zijn de direct toerekenbare investeringen geraamd op 350 miljoen euro (nominaal), daarbij de kosten voor het verleggen van kabels en leidingen en groencompensatie nog niet geraamd en dus nog PM.

In de verschillende projectgebieden worden de volgende bovenplanse ingrepen die deels toerekenbaar zijn voorzien:

- USP: het 'omklappen' van het pootje van de A28, realiseren van parkeervoorzieningen / mobiliteitshub, aanleggen van diverse ongelijkvloerse fietsverbindingen, verplaatsen van sportvoorzieningen.
- Lunetten/Koningsweg: hier zijn aanpassingen in de weginfrastructuur voorzien, deze ingrepen zijn nog niet precies in beeld en nog niet geraamd. Daarnaast is een mobiliteitshub voorzien.
- A12-zone: in het gebied rondom de A-12 zijn enkele ingrepen in de infrastructuur nodig om het gebied te kunnen ontsluiten, maar die ook een breder effect hebben voor het achterland. Het gaat bijvoorbeeld om extra oeververbindingen over het Amsterdam Rijnkanaal. Daarnaast is ook hier een mobiliteitshub voorzien (die overigens al in het nulalternatief gerealiseerd wordt).

Van nog niet alle ingrepen zijn de kosten geraamd of ingeschat. We gaan er echter vanuit dat de ingrepen die nog niet geraamd zijn de maatschappelijke businesscase als totaal niet significant zullen beïnvloeden. De totaal geraamde deels toerekenbare bovenplanse ingrepen bedragen 340 miljoen euro (daarvan is 130 miljoen reeds in het nulalternatief voorzien).

In totaal zijn circa 15 ingrepen voorzien waarvan voor 9 ingrepen de kosten geraamd zijn op in totaal 690 miljoen euro (nominale waarde). Van 6 ingrepen zijn de kosten nog PM, de verwachting is dat het niet om grote PM-bedragen gaat. Voorbeelden van ingrepen die nog niet geraamd zijn, zijn de groencompensatie in de A12-zone en het aanpassen van weginfrastructuur in het projectgebied Lunetten-Koningsweg. We gaan uit realisatie van de gebiedsontwikkelingen in de

periode 2025-2034 (conform de mobiliteitsingrepen). De PM posten beïnvloeden het totaalsaldo van de maatschappelijke businesscase naar verwachting beperkt. We gaan uit realisatie van de gebiedsontwikkelingen in de periode 2025-2034 (conform de mobiliteitsingrepen). De contante waarden zijn als volgt:

- Direct toerekenbare bovenplanse kosten: 232 miljoen euro.
- Deels toerekenbare bovenplanse kosten: 226 miljoen euro.

3.3 Projectalternatief 'Doorgroeivariant'

3.3.1 Mobiliteitssysteem

In het alternatief 'Doorgroeivariant' wordt het volledige 'Wiel met Spaken' als mobiliteitssysteem gerealiseerd. Daar horen de volgende ingrepen en investeringen bij:

- Opwaardering Station Lunetten-Koningsweg naar IC-station: € 225.000.000
- Het versnellen van de tramverbinding tussen Utrecht CS, de Merwedekanaalzone en Nieuwegein: € 425.000.000
- Het aanleggen van een tramverbinding tussen Nieuwegein, Westraven, USP en Zeist Noord: € 795.000.000
- Ontwikkeling van IC Station Leidsche Rijn. Fysiek is dit reeds mogelijk vanwege de lengte van de perrons, het betreft hier vooral een aanpassing van de dienstregeling. Eventuele kosten die daarmee gepaard gaan (als het gaat om exploitatie) zijn nog PM.
- Ontwikkeling van IC Station Overvecht: hier zijn wel fysieke ingrepen nodig in bijvoorbeeld de perrons. Deze kosten zijn nog niet geraamd en dus nog PM.
- Een vertramde HOV-verbinding op de corridor Westraven-Papendorp-Leidsche Rijn: € 169.000.000
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Vleuten-Papendorp-Utrecht CS-Rijnsweerd-USP: € 370.000.000
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Overvecht – Rijnsweerd – USP: € 200.000.000
- Een vertramde HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn – Zuilen/Lage Weide – Overvecht – USP: € 174.000.000

De totaal geraamde nominale investeringskosten bedragen 2,3 miljard euro. Het gaat om een toevoeging van circa 910 miljoen euro ten opzichte van de middenvariant. We gaan voor de projecten die in de middenvariant ook doorgerekend worden uit van dezelfde fasering en voor de toegevoegde HOV-ingrepen van realisatie in de periode 2030-2044 (15 jaar). De contante waarde van de investering is in het projectalternatief 'Doorgroeivariant' 1,4 miljard euro.

Na aanleg van de infrastructuur moet rekening worden gehouden met kosten voor beheer en onderhoud. Deze zijn niet specifiek geraamd, we gaan daarom uit van een jaarlijkse kostenpost van 1% van de totale aanlegkosten. Vanaf 2035 is rekening gehouden met een jaarlijks bedrag voor beheer en onderhoud van 14,5 miljoen euro (nominale warde) voor de ingrepen die ook al in de middenvariant worden toegevoegd. Vanaf 2045 komen daar de kosten voor de overige ingrepen bij á 9,1 miljoen euro per jaar (maakt totaal 23,5 miljoen per jaar). In contante waarde gaat het om een bedrag van 238 miljoen euro.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met de exploitatie van de openbaar vervoerverbindingen. Gegevens over de kosten en opbrengsten van de exploitatie ontbreken echter, om die reden is deze post nog PM. Ervaring met dergelijke HOV-ingrepen in grote steden in de Randstad leert dat dit type verbindingen vaak een minimaal neutrale exploitatie heeft, daar waar elders in het land openbaar vervoerverbindingen niet altijd financieel renderen. We gaan er om die reden vanuit dat deze PM-post in principe het saldo van de maatschappelijke businesscase niet in negatieve zin beïnvloed.

3.3.2 Gebiedsontwikkeling

In de doorgroeivariant wordt de volledige opgave binnen de scope van deze analyse binnenstedelijk in Utrecht en omgeving gerealiseerd. Ten opzichte van de middenvariant zijn er aanvullend verdichtingen in de wijken Overvecht, Rijnsweerd, Papendorp, Leidsche Rijn, Lage Weide en Zuilen. Daarnaast wordt in Lunetten verdere woningbouw mogelijk gemaakt door het ondergronds brengen van sporen. Ook van deze ontwikkelingen is geen specifieke grondexploitatie bekend, in deze studie is de GREX kostenneutraal verondersteld. In aanvulling op de bovenplanse ingrepen in de middenvariant zullen in de verschillende deelgebieden investeringen nodig zijn in de openbare ruimte om de ontwikkelingen op een duurzame en leefbare manier in de omgeving in te passen. Het gaat onder meer om de volgende bovenplanse ingrepen die direct toerekenbaar zijn:

- Overvecht: Groen en sportcompensatie, het opkopen van een aantal woningen om transformatie mogelijk te maken en het verplaatsen van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).
- Papendorp, Leidsche Rijn en Lage Weide: hier moeten bedrijfspanden en kantoren verworven worden om transformatie van het gebied mogelijk te maken. Daarnaast is een verdere overkluizing van de A2 mogelijk noodzakelijk, net als het overbouwen van de Vleutensebaan en het parallel gelegen spoor.
- Lunetten: het overbouwen of ondergronds brengen van de sporen naar Arnhem / Den Bosch.

Daarnaast zijn de volgende bovenplanse ingrepen voorzien die deels toerekenbaar zijn aan de ontwikkeling van de projectgebieden:

- Overvecht: voorzien is in een mobiliteitshub bij een afslag van de N230 en een extra kruising onder het spoor of in ieder geval een verbinding naar de stad nodig, daarnaast moet de inrichting van de openbare ruimte verbeterd worden en is verbetering van fietsverbindingen naar de stad nodig
- Rijnsweerd: hier is een aangepaste aansluiting op de A28 nodig.
- Papendorp, Leidsche Rijn en Lage Weide: hier is een mobiliteitshub nodig (die ook al in het nulalternatief wordt gerealiseerd) en zijn diverse verbindingen met andere kwadranten van Leidsche Rijn Centrum nodig om gebiedsontwikkeling op een goede manier in de bestaande bebouwde omgeving in te passen.

De totaal geraamde bovenplanse investeringen 2,8 miljard euro (nominaal), aanvullend op het nulalternatief. Het gaat om een toevoeging van 2,2 miljard ten opzichte van de middenvariant. In de middenvariant zijn voor 6 ingrepen de kosten nog niet geraamd die ook in de doorgroeivariant van belang zijn. Daarnaast zijn in de doorgroeivariant nog 3 aanvullende ingrepen nog niet geraamd. De aanvullende PM posten zijn waarschijnlijk niet van dien aard dat ze het totaalbeeld van de maatschappelijke businesscase doen veranderen. Voor de fasering van investeringen gaan we voor de ingrepen die ook in de middenvariant reeds gedaan worden uit van dezelfde periode van realisatie (2025-2034). De aanvullende ingrepen om gebiedsontwikkeling in de overige projectgebieden mogelijk te maken worden in de periode 2030 – 2044 gedaan.

De contante waarde van de investeringen in gebiedsontwikkeling bedragen in de doorgroeivariant 1,5 miljard euro. Het grootste deel van die investeringen is bovenplans direct toerekenbaar (1,3 miljard contante waarde), de overige ingrepen zijn bovenplans deels toerekenbaar (280 miljoen).

3.4 Overzicht financiële effecten

In Tabel 3.1 is het overzicht van financiële effecten opgenomen. Zowel de nominale investeringen als de contant gemaakte investeringen zijn opgenomen.

Er zijn verschillende PM-posten genoteerd. Bij de resultaten GREX is relevant dat er mogelijk kosten zijn om de buitenstedelijke gebiedsontwikkeling mogelijk te maken in het nulalternatief en in de middenvariant. In de midden- en doorgroeivariant zijn er enkele bovenplanse ingrepen waar de kosten nog niet van zijn geraamd, er zijn wel verschillen tussen de midden- en doorgroeivariant (in aantal ingrepen die nog PM zijn en daarmee ook in de kosten). We gaan er in de middenvariant vanuit dat deze PM-posten relatief klein zijn en het resultaat van de MBC niet significant

beïnvloeden, in deze variant zitten enkele kleinere ingrepen als het realiseren van groencompensatie en het aanpassen van weginfrastructuur die nog niet geraamd zijn. In de doorgroeivariant is de onzekerheid over de omvang van de PM-posten groter, bijvoorbeeld daar waar het gaat om het uitplaatsen van bedrijven. Voor de PM-post bij exploitatie OV geldt dat deze ook in de midden- en doorgroeivariant van elkaar verschillen.

Tabel 3.1: Overzicht financiële effecten in nul- en projectalternatieven (bedragen in miljoenen)

Effecten in nominale waarden	Nulalternatief	Projectalternatief middenvariant	Projectalternatief Doorgroeivariant
Resultaat GREX	€ 0,0 + PM	€ 0,0 + PM	€ 0,0
Bovenplans direct toerekenbaar	€ 0,0	-€ 350,0 + PM	-€ 2.475,0 +PM
Bovenplans deels toerekenbaar	-€ 130,0	-€ 340,0 + PM	-€ 460,0 +PM
Investeringen mobiliteit	€ 0,0	-€ 1.445,0	-€ 2.358,0
B&O mobiliteit	€ 0,0	-€ 159,0	-€ 1.960,2
Exploitatie OV	€ 0,0	PM	PM
Totaal financieel effect nominaal	**-€ 130,0 + PM**	**-€ 2.294,0 + PM**	**-€ 6.128,2 + PM**
Effecten in contante waarden			
Resultaat GREX	€ 0,0 + PM	€ 0,0 + PM	€ 0,0
Bovenplans direct toerekenbaar	€ 0,0	-€ 232,2 + PM	-€ 1.256,0 + PM
Bovenplans deels toerekenbaar	-€ 107,5	-€ 225,6 + PM	-€ 283,4 + PM
Investeringen mobiliteit	€ 0,0	-€ 958,8	-€ 1.398,7
B&O mobiliteit	€ 0,0	-€ 66,5	-€ 237,8
Exploitatie OV	€ 0,0	PM	PM
Totaal financieel effect contante waarden	**-€ 107,5**	**-€ 1.483,2 + PM**	**-€ 3.175,9 + PM**

4. Mobiliteitseffecten

In dit hoofdstuk gaan we in op een tweetal uitgewerkte effecten op het mobiliteitssysteem. In paragraaf 4.1 bespreken we de netwerkeffecten die specifiek optreden als gevolg van de ingrepen in het mobiliteitssysteem (investeringen HOV). In paragraaf 4.2 gaan we in op de mobiliteitseffecten van de nieuwe bewoners van de projectgebieden.

Noot: de netwerkeffecten in voorliggende analyse zijn gebaseerd op analyses uit het Toekomstbeeld OV Midden Nederland. Deze analyses sluiten niet één op één aan bij de ingrepen die in het Wiel met Spaken zitten en zijn bovendien ook niet geheel bruikbaar en toepasbaar gebleken om doorrekeningen in de maatschappelijke businesscase te doen. Daarom is met diverse aannames gewerkt om netwerkeffecten in te schatten.

Momenteel lopen diverse andere onderzoeken in de regio Utrecht naar ontwikkelmogelijkheden om de geschetste verstedelijkingsopgave en uitdagingen voor het mobiliteitssysteem op te lossen, onder andere ook naar de maatschappelijke kosten en baten. In paragraaf 1.3 hebben we een tekstkader opgenomen waarin de verschillen en overeenkomsten met die studies staan geduid.

4.1 Netwerkeffecten

De ingrepen in het mobiliteitssysteem ‘Wiel met Spaken’ zorgen voor uiteenlopende effecten in het mobiliteitsnetwerk van de regio Utrecht (en breder) en op het reisgedrag van inwoners en werknemers van de regio (en breder). Deze effecten zijn onderzocht in het kader van het Toekomstbeeld OV Midden Nederland. Specifiek is een regionale uitwerking gemaakt en zijn twee varianten getoetst: de zogeheten binnenringvariant (die qua ingrepen lijkt op het Wiel met Spaken) en een buitenringvariant. In de technische rapportage ‘Toetsing binnenringvariant en buitenringvariant’ zijn verschillende effecten op het totaalniveau van de ingrepen in het mobiliteitssystem beschreven. Deze effectbeschrijvingen hebben wij gebruikt om op verbindingenniveau aannames te doen over effecten. We hebben deze aannames vervolgens vertaald naar informatie om effecten te monetariseren.

In het vervolg van deze paragraaf gaan we in op drie voorname effecten van de ingrepen in het mobiliteitssysteem:

- De ontlasting van station Utrecht Centraal.
- Verbeterde bereikbaarheid voor bewoners en werknemers van de regio (en breder).
- Een modal shift van inwoners van de provincie Utrecht.

Per effect beschrijven we eerst de uitkomsten van de studie Toekomstbeeld OV en daarna op welke manier we dat verwerkt hebben in de maatschappelijke businesscase.

4.1.1 Ontlasting Utrecht Centraal

Het ontlasten van de openbaar vervoer terminal (OVT) Utrecht Centraal is een belangrijk doel van de ingrepen in het mobiliteitssysteem 'Wiel met Spaken'. Utrecht Centraal fungeert als draaischijf voor het nationale treinnetwerk, waar veel mensen overstappen en als regionale spin in het web waar het de verbinding tussen diverse gemeenten in de provincie en wijken uit Utrecht zelf betreft. De verwachting is dat de druk op dit station in de referentiesituatie verder toeneemt en dat ook op verschillende toeleidende routes naar Utrecht CS de vertraging verder toeneemt.

Uit het Toekomstbeeld OV Midden Nederland komt naar voren dat door de investeringen in het Wiel met Spaken het gebruik door treinreizigers van Utrecht CS beperkt stijgt met 6 procent (ongeveer 20.000 reizigers). Daarbinnen zijn verschillende effecten te ontwaren, zo neemt het aantal in- en uitstappers op Utrecht CS af met 18 procent, maar stijgt het aantal overstappers op Utrecht CS juist wel flink (door het intensiever gebruik van IC-voorstations). In het BTM-netwerk is een daling in aantal reizigers te zien, zowel in in-/uitstappers als overstappers, dat komt doordat reizigers gebruik kunnen maken van een breder aanbod BTM in de stad en aansluiting daarop met nieuwe IC-stations (Overvecht, Leidsche Rijn, Lunetten). Al met al is de ontwikkeling in gebruik van de OVT Utrecht CS min of meer gelijk aan de referentiesituatie (1% toename, circa 4.500 reizigers per werkdag)) ondanks dat het netwerk sterk wordt verbeterd en het aantal reizigers op de verschillende corridors stijgt (onder meer als gevolg van de extra woningen en arbeidsplaatsen in de regio).

De vertaling en monetarisering van het effect dat Utrecht Centraal Station niet veel verder wordt belast door de ingrepen in het mobiliteitssysteem Wiel met Spaken naar effecten die te gebruiken zijn in de maatschappelijke businesscase is op basis van expert judgement door de gemeente Utrecht gedaan. Een tweetal effecten is expliciet gemaakt en doorgerekend:

- Op de toeleidende routes Van Zeijstweg, binnenstadsas en Uithoflijn van en naar Utrecht Centraal Station neemt de vertraging in de referentiesituatie toe. Dat komt door verdere verstedelijking (woningbouw en toevoegen economisch programma) in de referentie en doordat de vraag vanuit reizigers stijgt (meer mensen zullen met het openbaar vervoer gaan reizen). Door de ingrepen in het

Wiel met Spaken en dan met name de doorontwikkeling van voorstadstations en het realiseren van de verbinding tussen Westraven, Lunetten/Koningsweg en USP zorgt ervoor dat een deel van deze vertraging wordt opgelost. Op basis van expert judgement is aangegeven dat het door realisatie van het Wiel met Spaken (of een deel daarvan) een vertraging van 3 minuten in de spits en een vertraging van 2 minuten buiten de spits wordt vermeden. Op basis van het aantal reizigers per etmaal in de referentiesituatie zijn reistijdverliezen berekend:

  - Van Zeijstweg 26.000 reizigers per etmaal, 30 procent spitsaandeel.
  - Uithoflijn 15.000 reizigers per etmaal, 40 procent spitsaandeel.
  - Binnenstadsas 15.000 reizigers per etmaal, 30 procent spitsaandeel.

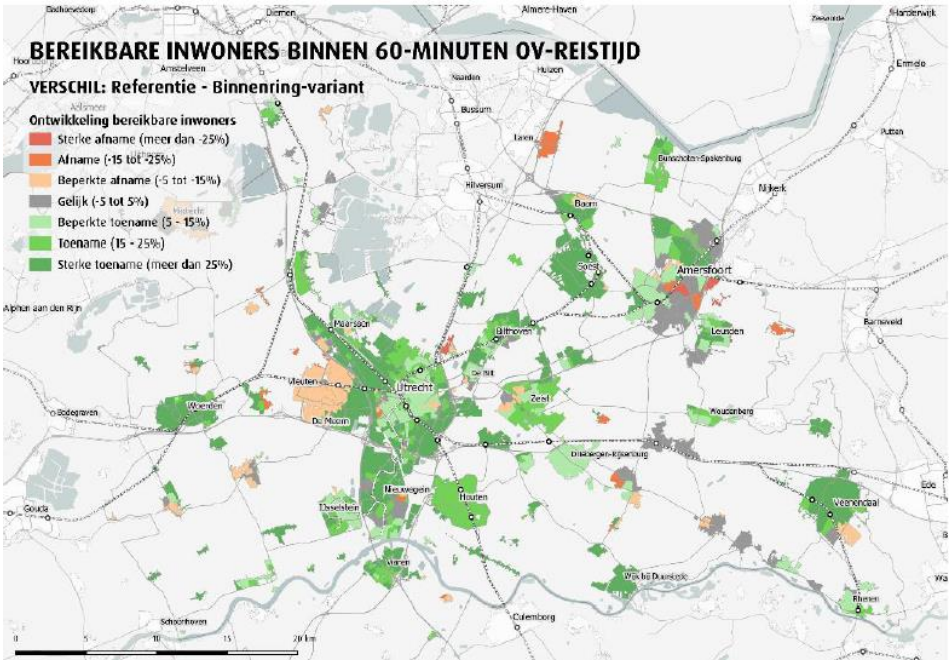
  In totaal worden in de projectvarianten midden- en doorgroeivariant jaarlijks meer dan 500.000 reizigersverliesuren vermeden vanaf 2030. Dat zorgt voor een jaarlijks monetair effect van circa 13,5 miljoen euro. In contante waarden is het effect 232 miljoen euro.
- Reizigers die gebruik maken van de OV-terminal Utrecht CS zullen in de referentiesituatie vertraging ondervinden door de toenemende drukte in en rondom de stad. Het gaat naar schatting om 12.000 tot 14.000 reizigers. Door de ingrepen in het Wiel met Spaken neemt deze vertraging af. Op basis van expert judgement is vanuit de gemeente Utrecht aangegeven dat het om ongeveer 3 minuten per reiziger gaat. Vanaf 2030 gaat het om een monetair effect van ongeveer 2,5 miljoen euro. In contante waarden gaat het om een effect van 45,1 miljoen euro dat optreedt in zowel de midden-, als doorgroeivariant.

Er is mogelijk wel onderscheid in effecten tussen de midden- en doorgroeivariant. Zo wordt aan de ene kant in de doorgroeivariant meer geïnvesteerd in hoogwaardiger OV, zoals trams. Dat trekt meer reizigers aan en de extra verstedelijking zorgt in de doorgroeivariant bovendien nog weer voor extra reizigers. Aan de andere kant zorgen de trams er ook voor dat mensen sneller in- en uit kunnen stappen (er zijn meer en grotere deuren en meer punten om in- en uit te checken met de OV-chipkaart) op de verschillende haltes en in het bijzonder bij de OV-terminal Utrecht Centraal. Wat per saldo precies het verschil in effecten is tussen de twee varianten is nog niet te zeggen. De meeste vertragingen worden echter al verholpen door de doorontwikkeling van de voorstadstations en in het bijzonder Lunetten/Koningsweg. Om die reden is geen aparte doorrekening voor de doorgroeivariant gemaakt.

4.1.2 Verbeterde bereikbaarheid vanuit economische kerngebieden

Het aantal bereikbare inwoners vanuit diverse economische kerngebieden (binnen de stad Utrecht en in de regio) neemt sterk toe als gevolg van de ingrepen in het mobiliteitssysteem Wiel met Spaken. De analyses van het Toekomstbeeld OV Midden Nederland laten zien dat de binnenringvariant zorgt voor een verbetering van circa 16 procent in het aantal bereikbare inwoners binnen 45 minuten van de economische kerngebieden. De stijging is 19 procent binnen een straal van 60 minuten (van 0,9 miljoen naar 1,1 miljoen inwoners). In figuur 4.1 is dit effect grafisch weergegeven (verschil tussen referentie en binnenringvariant).

Figuur 4.1: Aantal bereikbare inwoners binnen 60-minuten OV-reistijd, verschil tussen referentie en binnenringvariant

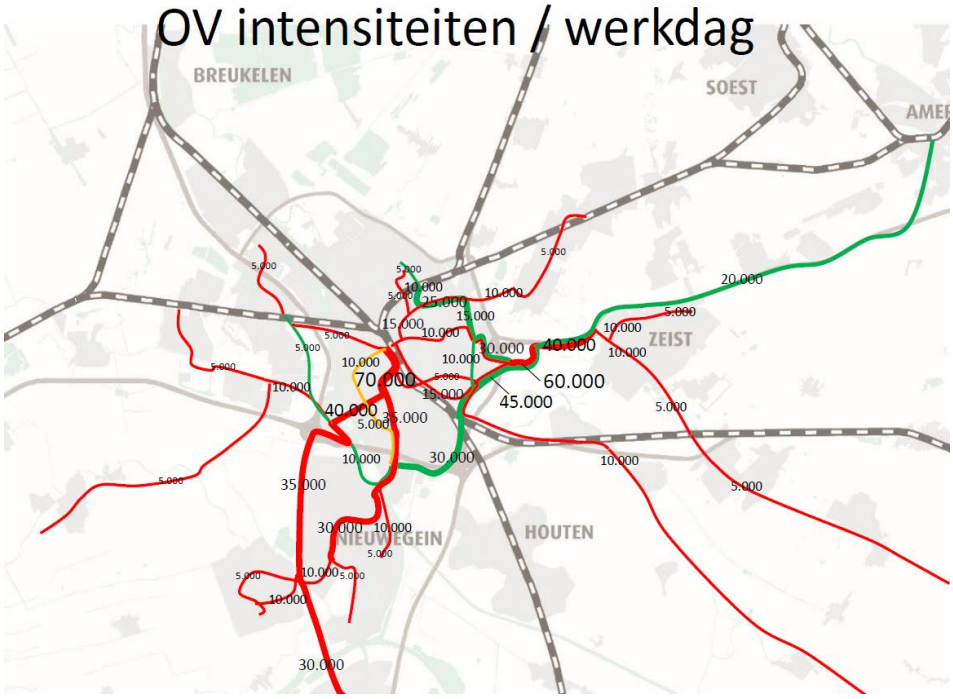


Bron: Technische rapportage 'Toetsing binnenringvariant en buitenringvariant' OV toekomstbeeld Midden Nederland.

Het verbeterde bereik van banen voor inwoners uit de regio levert echter nog geen concrete input op om effecten in een MKBA door te rekenen. Daarvoor zijn reistijdverschillen en daadwerkelijke aantallen reizigers per modaliteit nodig. Het aantal reizigers is op basis van vervoerwaardestudies wel uit het OV Toekomstbeeld gehaald, zie figuur 4.2. De reistijdverschillen op specifieke verbindingen (tussen herkomsten en bestemmingen) zijn echter niet bekend en door ons zelf ingeschat op basis van huidige verbindingen (berekend via Google Maps) en toekomstige

verbindingen (uitgaande van nieuwe HOV-verbindingen die ongeveer even snel zijn als de snelste autoroute tussen A en B, op basis van Google Maps).

Figuur 4.2: OV intensiteiten per werkdag na realisatie binnenringvariant



Bron: Gemeente Utrecht op basis analyses Toekomstbeeld OV Midden Nederland

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten voor analyse is per verbinding een aanname gedaan op basis waarvan de effecten zijn ingeschat. De aannames en uitkomsten zijn voor de midden- en doorgroeivariant onderstaand beschreven.

Middenvariant

In de middenvariant worden drie ingrepen in het mobiliteitssysteem gedaan met de volgende aannames en effecten:

- De ingreep 'Versnellen tram Nieuwegein – MWKZ – Utrecht CS' heeft effect op:
  - De bestaande reizigers[10] tussen Utrecht CS en de Merwedekanaalzone (Anne Frankplein). In totaal zijn er op deze verbinding 70.000 reizigers per dag na realisatie van de verbinding, we gaan ervanuit dat driekwart van deze reizigers bestaande reizigers zijn en dat een kwart nieuwe reiziger is. We gaan uit van een halve minuut reistijdwinst voor deze 52.500 reizigers.

[10] Met bestaande reizigers worden reizigers bedoeld die in de referentiesituatie ook deze reis zouden maken.

  - De bestaande reizigers tussen de Merwedekanaalzone en Westraven (A12-zone). In totaal zijn er op deze verbinding 35.000 reizigers per dag na realisatie van de verbinding, we gaan ervanuit dat driekwart van deze reizigers bestaande reizigers zijn en dat een kwart nieuwe reiziger is. We gaan uit van een 3,5 minuut reistijdwinst voor deze 26.250 reizigers, dat komt doordat een korter tracé en verschillende vrije kruisingen (Europaplein, A12-onderdoorgang) worden gerealiseerd.
- De ingreep 'Tram Nieuwegein – Westraven – USP – Zeist Noord' heeft effect op de volgende verbindingen (bij beschrijving gaan we uit van bestaande reizigers per dag en reistijdwinsten gebaseerd op uitkomsten van de analyses van TBOV. De reistijdwinsten worden voornamelijk veroorzaakt doordat nieuwe OV-verbindingen worden gerealiseerd, dat zorgt ervoor dat de bestaande reizigers een aantrekkelijkere routekeuze hebben, ze hoeven bijvoorbeeld niet meer langs Utrecht CS, waardoor een deel van hun reis mogelijk ook wordt afgesneden, ook worden bestaande OV-verbindingen opgewaardeerd waardoor de reistijd korter is):
  - Westraven – Lunetten: 22.500 bestaande reizigers met een reistijdwinst per OV van 11 minuten.
  - Lunetten – USP: 33.750 bestaande reizigers die profiteren van een reistijdwinst per OV van 8 minuten.
  - USP – Zeist-Noord: 30.000 bestaande reizigers per dag die profiteren van een reistijdwinst per OV van 2 minuten.
- De ingreep 'Ontwikkeling IC-station Lunetten/Koningsweg' heeft op zichzelf geen directe effecten voor de reistijd. Het zorgt vooral voor een directere en veel betere verbinding vanuit bijvoorbeeld Houten/Den Bosch / Driebergen-Zeist/ Arnhem / Nijmegen richting USP en Westraven. Ook voor mensen uit andere richtingen die normaal gesproken op Utrecht CS overstappen op onderliggend OV-netwerk zorgt het doorontwikkelen van station Lunetten naar volwaardig IC-station voor snellere reistijden, deze effecten zijn meegenomen in het effect 'ontlasting Utrecht CS'. Deze reistijden en de aantallen reizigers zitten echter verdisconteerd in de HOV-investering van Nieuwegein naar Zeist-Noord. Die investering kan dus niet los worden gezien van de ingreep om Lunetten door te ontwikkelen naar IC-station.

Op basis van de gemiddelde Value of Time voor woon-werk, zakelijk en recreatief verkeer per OV zijn de reistijdwinsten gemonetariseerd. Deze zijn vanaf 2035 circa 50 miljoen euro per jaar. In contante waarde is het bereikbaarheidseffect gewaardeerd op 801 miljoen euro.

Doorgroeivariant

In de doorgroeivariant wordt het gehele Wiel met Spaken gerealiseerd. Dat is dus inclusief de drie eerder genoemde ingrepen. Aanvullend daarop gaat het om de volgende ingrepen en aannames voor effecten:

- De tramverbinding Westraven – Papendorp – Leidsche Rijn heeft effect op de naar schatting 4.000 bestaande OV-reizigers. Zij profiteren van een snellere verbinding van ongeveer 7 minuten.
- Het vertrammen van de verbinding Vleuten – Papendorp – CS – Rijnsweerd – USP heeft de volgende effecten:
  - De bestaande reizigers tussen Vleuten en Papendorp (circa 2.500) profiteren van een reistijdwinst van 2 minuten.
  - De bestaande reizigers tussen Rijnvliet en Papendorp profiteren waarschijnlijk nauwelijks, de afstand tussen deze twee gebieden is immers al heel klein.
  - De reizigers tussen Papendorp en Utrecht CS (circa 30.000 bestaande reizigers) profiteren van een snellere verbinding (tram in plaats van bus), we gaan uit van een reistijdwinst van een halve minuut.
  - De reizigers tussen Utrecht CS en Rijnsweerd profiteren eveneens van de transformatie van een bus naar tramverbinding. We gaan ook hier uit van een halve minuut reistijdwinst voor de circa 7.500 reizigers op deze verbinding.
  - Het effect van de tram tussen Rijnsweerd en USP wordt meegenomen bij de ingreep 'vertramming Overvecht – Rijnsweerd – USP'.
- De ingreep 'Vertramming verbinding Overvecht – Rijnsweerd – USP' heeft effect reizen vanuit de regio Amersfoort en Hilversum (en mogelijk verder) en vanuit Overvecht naar Rijnsweerd en USP. Het gaat in totaal om circa 15.000 reizigers na realisatie van de OV-verbindingen, we gaan uit van 10.500 bestaande reizigers per dag die profiteren van een reistijdwinst van 5,5 minuut (dit effect is specifiek uitgewerkt in het Toekomstbeeld OV, als voorbeeld).
- Van de tramverbinding Leidsche Rijn – Zuilen/Lage Weide – Overvecht is geen informatie over aantallen reizigers bekend. Om die reden is voor deze verbinding geen effect doorgerekend.
- De opwaardering van de NS-stations Leidsche Rijn en Overvecht naar IC-stations heeft gen specifiek effect op reistijden. De transformatie zorgt er wel voor dat meer reizigers gebruik maken van de onderliggende HOV-verbindingen waarvan de effecten eerder zijn beschreven.

De effecten zijn gemonetariseerd op basis van de value of time en zijn tot 2044 gelijk aan die in de middenvariant. Na 2044 (dan zijn alle verbindingen in de doorgroeivariant gerealiseerd) is het effect jaarlijks 70 miljoen euro (nominale waarde). In contante waarde is het effect van de verbeterde bereikbaarheid voor

bestaande reizigers in de doorgroeivariant bijna 876 miljoen euro, bovendien geldt een PM-post voor de verbinding Leidsche Rijn – Overvecht.

4.1.3 Modal shift

De ingrepen in het mobiliteitssysteem zorgen er op regionale en wellicht zelfs landelijke schaal voor dat het OV een aantrekkelijkere optie wordt. Daardoor zullen mensen mogelijk sneller geneigd zijn de auto te laten staan en met het openbaar vervoer te reizen. In het Toekomstbeeld OV is op regionale schaal inzicht gegeven in de effecten van de ingrepen op de modal shift. Daaruit volgt dat het aantal autokilometers in de binnenringvariant nog wel met 4 procent toeneemt ten opzichte van de referentie. De auteurs verklaren de toename van het aantal autokilometers door de toevoeging van extra ruimtelijke ontwikkeling (woningen) in de binnenringvariant ten opzichte van de referentie.

Voor de maatschappelijke businesscase is relevant dat de verkeerskundigen uitgaan van een stijging van het aantal huishoudens (14 procent) in de varianten ten opzichte van de referentie. Daar neemt het aantal huishoudens met slechts 4 procent toe. In de maatschappelijke businesscase gaan we ervan uit dat het aantal huishoudens in de referentie gelijk is aan die in de projectalternatieven, ze worden echter op een andere manier ruimtelijk verspreid over de regio (of over het land). Daarbij is van belang dat wij in de projectvarianten uitgaan van een veel sterkere verdichting in de stad Utrecht en minder grote spreiding van ruimtelijke ontwikkelingen over de regio Utrecht dan waar in het Toekomstbeeld OV rekening mee is gehouden. Bovendien wordt geen rekening gehouden met het toevoegen van arbeidsplaatsen in de verschillende gemeenten.

Interessanter is daarom te kijken naar de relatieve verandering in de modal split van inwoners van verschillende gemeenten. Hier is wel de vergelijking tussen de binnenringvariant en de referentie relevant, aangezien het om relatieve veranderingen gaat. In figuur 4.3 zijn de modal shifts voor auto, OV en fiets weergegeven voor een aantal gemeenten binnen de provincie Utrecht. Uit de analyses komt naar voren dat het aandeel OV fors toeneemt en dat het gebruik van de fiets en auto afneemt in alle gemeenten. Overigens neemt in zijn totaliteit het aantal fietskilometers wel toe in Midden-Nederland.

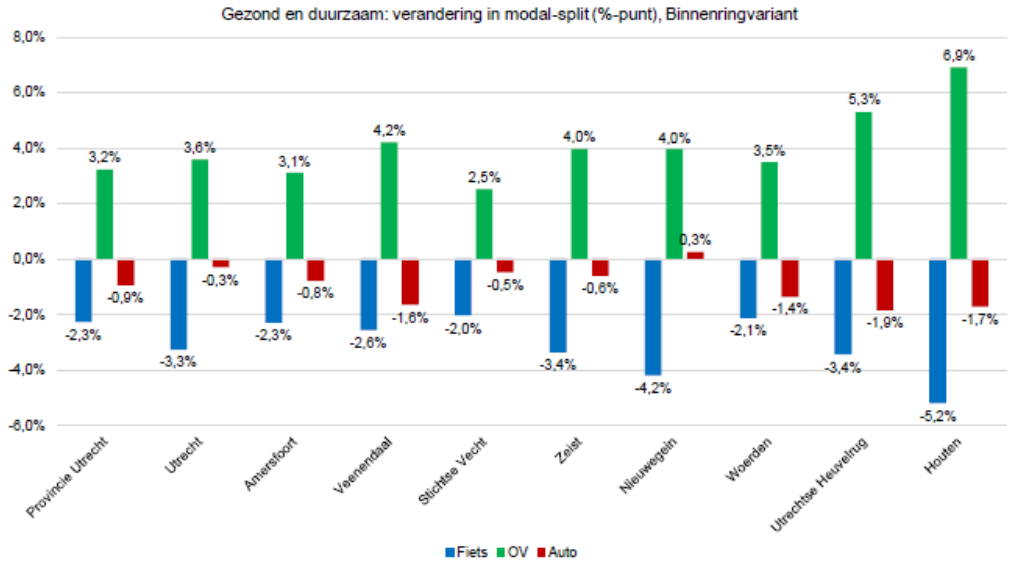
Kwantificering en monetarisering effecten in MBC

Voor het kwantificeren van deze modal shift gaan we uit van het aantal inwoners in de provincie Utrecht in 2030. Deze halen we uit het WLO-scenario Hoog, het gaat om 1,4 miljoen inwoners. We gaan in de referentiesituatie (het nulalternatief) uit van het bestaande reisgedrag van mensen (op basis van CBS Statline), we brengen

dat in beeld op basis van informatie over het aantal verplaatsingen per modaliteit per dag en de gemiddelde afstand per verplaatsing per modaliteit.

In de projectvarianten gaan we uit van de veronderstelde modal shift als weergegeven in figuur 4.3. Dat brengt een aantal zogeheten externe effecten met zich mee omdat het aantal afgelegde kilometers per modaliteit wijzigt. Het verschil tussen het project en nulalternatief is gewaardeerd door gebruik te maken van de kostenkengetallen die zijn opgenomen in tabel 4.1.

Figuur 4.3: Modal-split verandering binnenringvariant ten opzichte van de referentievariant



Bron: Technische rapportage 'Toetsing binnenringvariant en buitenringvariant', Toekomstbeeld OV

Tabel 4.1 Kostenkengetallen per kilometer naar vervoerswijze

	Personenauto	Fiets	Bus	Tram	Metro	Trein
Infrastructuurkosten	-0,3	**	*	*	*	*
Ruimtebeslag						
Verkeersveiligheid	-5,2	-9,3	-2,9	-3,1	-1,3	-0,2
Broeikasgasemissies	-1,0	0,0	*	*	*	*
Luchtvervuiling	-0,9	0,0	*	*	*	*
Emissies brandstof- en elektriciteitsproductie	-1,1	0,0	*	*	*	*
Gezondheid en productiviteit	0,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Geluid	-0,4	0,0	*	*	*	*
Congestie	-9,5	0,0	*	*	*	*
Opbrengsten belastingen en heffingen	5,5	0,0	*	*	*	*
Belastinguitgiften	-0,4	-0,7	*	*	*	*
Totaal	**-13,4**	**-3,0**	-2,9	-3,1	-1,3	-0,2

* We gaan ervan uit dat als gevolg van deze individuele woningbouwprojecten in binnenstedelijke locaties, die juist al op goed ontsloten OV-locaties liggen, de landelijk gemiddelde cijfers voor kosten per kilometer niet gelden. De kans is hier juist groot dat door een betere vulling en gebruik van bestaande OV-infrastructuur er netto geen kosten maar juist opbrengsten als gevolg van een stijgend OV-gebruik zijn. De kosten voor de grootschalige ingrepen zijn apart geraamd in de mobiliteitsanalyses. Aanvullende kosten op basis van reizigerskilometergemiddelden vormen een dubbeltelling.
** Fietsinfrastructuur maakt al onderdeel uit de projectscope in de onderzochte projecten. Dit nogmaals meenemen op basis van extra fietsgebruik is een dubbeltelling.

In de middenvariant is het aantal ingrepen in HOV iets beperkter dan in de doorgroeivariant. In het Toekomstbeeld OV is echter geen specifiek onderscheid gemaakt tussen deze twee varianten. We veronderstellen daarom dat de effecten in de twee alternatieven hetzelfde zijn, de effecten in de middenvariant zijn daarmee iets overschat.

In tabel 4.2 is het overzicht van gemonetariseerde jaarlijkse effecten weergegeven, het gaat om effecten voor het jaar 2030 in nominale waarden. Het effect bedraagt in contante waarden 168,7 miljoen euro.

Tabel 4.2: Overzicht modal shift effecten in 2030, verschil tussen projectalternatieven en nulalternatief (bedragen in duizenden euro's nominale waarden voor het jaar 2030)

	Auto	Fiets	Trein	BTM	Totaal
CO2	€ 666				**€ 666**
Luchtkwaliteit	€ 495				**€ 495**
Geluid	€ 266		-€ 61	-€ 12	**€ 193**
Verkeersveiligheid	€ 3.126	€ 2.838	-€ 122	-€ 347	**€ 5.496**
Infra (besparingen elders)	€ 200				**€ 200**
Congestie	€ 6.089				**€ 6.089**
Accijnzen	-€ 2.417				**-€ 2.417**
Subsidies auto	€ 266				**€ 266**
Gezondheid (bewegen)		-€ 2.445			**-€ 2.445**
Totaal	**€ 8.690**	**€ 393**	**-€ 182**	**-€ 359**	**€ 8.542**

4.2 Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners

4.2.1 Toelichting effect

Een belangrijk afgeleid effect van binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is het effect op de mobiliteit. In de regel leidt het ontwikkelen van binnenstedelijke locaties tot minder autoverkeer dan wanneer de woningen en arbeidsplaatsen op uitleglocaties gerealiseerd worden. De nabijheid aan voorzieningen (horeca, winkels, theaters) en banen is groter op binnenstedelijke locaties wat de noodzaak tot autogebruik voor school/studie, werk, boodschappen en ontspanning kleiner maakt. Deze hogere dichtheid (mensen die dichter bij elkaar wonen of bij het werk kunnen wonen) zorgt onder meer voor meer bestemmingen die binnen fietsafstand zijn gelegen, wat het gebruik van de auto doet afnemen. Bovendien is het OV-aanbod op binnenstedelijke locaties groter wat een extra effect heeft op een reductie van het autogebruik en ook mogelijkheden biedt om autobeperkende maatregelen in de gebiedsontwikkeling mee te nemen.

Minder autogebruik leidt tot diverse voordelen. De belangrijkste zijn dat dit de congestie op het wegennet en de uitstoot van emissies zoals CO_2, fijnstof en stikstof beperkt (op nationale/regionale schaal; lokaal neemt de uitstoot toe, er komen immers meer bewoners in een gebied). Ook voor de verkeersveiligheid is de afname van het aantal vervoersbewegingen gunstig. Minder autokilometers leiden tot een negatief effect op de accijnskomsten.

In deze maatschappelijke businesscase rekenen we de effecten door van het mobiliteitsgedrag van nieuwe bewoners die samenhangt met binnenstedelijke

ontwikkeling en vergelijken dat met de mobiliteit die samenhangt indien hetzelfde aantal woningen op een andere locatie zou moeten worden gerealiseerd. Het gaat om de verschillen tussen het nulalternatief (relatief veel buitenstedelijke ontwikkeling) en projectalternatieven (veel ontwikkeling binnenstedelijk). Een relatief laag autogebruik maakt al onderdeel uit van de grondexploitatie: daarin volstaat een lager dan gebruikelijke parkeernorm, wat leidt tot meer ruimte voor rendabel te ontwikkelen vastgoed en minder benodigde ruimte voor onrendabele parkeerplaatsen. Een goede OV-bereikbaarheid is dus ook een voorwaarde om de geraamde grondexploitatie te kunnen bewerkstelligen.

Voor de maatschappelijke effecten hanteren we kostenkengetallen per kilometer die zijn opgenomen in tabel 4.1 (zie paragraaf 4.1).

Alle berekeningen zijn gemaakt op basis van kengetallen: zowel de verandering in mobiliteit (o.b.v. gemiddelde modal split in binnenstedelijk gebied vs. uitleglocaties) als de daarmee samenhangende effecten. Daarmee geven ze slechts een eerste indicatie. In een volwaardige MKBA zouden nul- en projectalternatief en verschil in effecten tussen beiden beter uitgewerkt moeten worden. We rekenen in deze analyse alleen de effecten uit als gevolg van de verandering in mobiliteitsgedrag van de nieuwe bewoners en werknemers in het gebied zelf. Het gedrag van andere verplaatsingen van/naar het gebied (bezoekers, bevoorrading, etc.) is in paragraaf 4.1 doorgerekend op basis van de kengetallen uit het OV Toekomstbeeld.

4.2.2 Kwantificering effect

Op basis van CBS-gegevens van mobiliteit van personen zijn de effecten uitgewerkt. Voor de buitenstedelijke woningbouwlocaties gaan we uit van de gemiddelde modal split van de provincie Utrecht. Voor de binnenstedelijke locaties in de stad Utrecht gaan we ervan uit dat de nieuwe bewoners een modal split hebben van een zeer sterk stedelijke reiziger[11]. De aanname daarbij is dat projectlocaties goed zijn ontsloten per OV en dat het gebruik van de fiets aantrekkelijk is.

Op basis van het verschil in de modal splits en het aantal nieuwe bewoners (145.000, op basis van een gemiddelde huishoudensgrootte van 1,9) en werknemers 90.000) kan de verandering in het aantal afgelegde kilometers worden berekend voor het nul- en de projectalternatieven, ten opzichte van een situatie zonder gebiedsontwikkeling. In tabel 4.3 is het aantal verplaatsingen van de nieuwe werknemers en inwoners van de projectgebieden opgenomen. Daarin valt op dat

[11] Al gevolg van de afwezigheid van de tram en metro, is het bus/tram/metro aandeel gelijk gesteld aan het gemiddelde van Zuid-Holland, dat ligt iets onder het aandeel in de CBS-categorie ‘zeer sterk stedelijk’.

het aantal verplaatsingen met de auto sterk afneemt in een situatie dat de projectgebieden binnenstedelijk worden ontwikkeld dan wanneer deze ontwikkeling elders in de provincie (buitenstedelijk) had plaatsgevonden. Het aantal fiets-, loop- en OV-verplaatsingen neemt juist toe.

Tabel 4.3: Verplaatsingen 90.000 werknemers en 145.000 inwoners

	Nulalternatief			Middenvariant				Doorgroeivariant	
	Binnenstedelijk	Elders	Totaal	Binnen-stedelijk	Elders	Totaal	Verschil met nulalternatief	Binnen-stedelijk	Verschil met nulalternatief
Auto (bestuurder)	67.525	156.576	224.100	147.778	52.247	200.024	-24.076	187.968	-36.133
Auto (passagier)	19.293	51.618	70.911	42.222	17.224	59.446	-11.465	53.705	-17.206
Trein	13.505	18.927	32.432	29.556	6.316	35.871	3.439	37.594	5.162
Bus/tram/metro	17.364	12.044	29.408	38.000	4.019	42.019	12.611	48.335	18.927
Fiets	81.030	161.737	242.767	177.333	53.969	231.302	-11.465	225.561	-17.206
Lopen	51.126	79.148	130.274	111.889	26.410	138.299	8.025	142.318	12.044
Overige vervoerwijze	8.682	17.206	25.888	19.000	5.741	24.741	-1.146	24.167	-1.721

Op basis van de gemiddelde afstand per verplaatsing zijn de mobiliteitseffecten berekend. Extra verkeer leidt tot congestie, uitstoot van CO_2 en verkeersonveiligheid. Maar een ontwikkeling binnen bestaand bebouwd gebied in Utrecht leidt wel tot minder autoverkeer dan ontwikkeling op een andere meer perifeer gelegen locatie in de provincie Utrecht. Ten opzichte van andere niet-binnenstedelijke ontwikkellocaties is de stikstofuitstoot door verkeer van werknemers en bewoners naar schatting zelfs circa 40 procent lager, circa 48.500 ton per jaar aan NO_x. Dit leidt tot de onderstaande jaarlijkse effecten in 2030 (bedragen zijn nominaal).

Tabel 4.4: Jaarlijkse mobiliteitseffecten in 2030 nieuwe bewoners (bedragen x1.000, nominale waarde)

	Nulalternatief	Middenvariant	Verschil met nulalternatief	Doorgroeivariant	Verschil met nulalternatief
Verkeersveiligheid	€ 1.369	€ 2.995	€ 1.627	€ 3.810	€ 2.441
Luchtkwaliteit	€ 1.017	€ 2.226	€ 1.209	€ 2.832	€ 1.814
Geluid	€ 457	€ 999	€ 543	€ 1.318	€ 861
Verkeersveiligheid	€ 6.509	€ 14.244	€ 7.735	€ 18.071	€ 11.563
Infra en exploitatiebijdrage	-€ 3.593	-€ 7.863	-€ 4.270	-€ 7.899	-€ 4.307
Congestie	€ 12.507	€ 27.371	€ 14.864	€ 34.815	€ 22.308
Accijnzen	-€ 4.964	-€ 10.864	-€ 5.900	-€ 13.819	-€ 8.855
Subsidies auto	€ 546	€ 1.196	€ 649	€ 1.521	€ 975
Gezondheid	€ 1.075	€ 2.352	€ 1.278	€ 2.428	€ 1.353
Totaal	**€ 14.922**	**€ 32.656**	**€ 17.734**	**€ 43.076**	**€ 28.154**

In contante waarden zijn de effecten als volgt:

- Nulalternatief: 265 miljoen euro
- Middenvariant: 579 miljoen euro
- Doorgroeivariant: 781 miljoen euro.

5. Maatschappelijke effecten

In dit hoofdstuk beschrijven we de maatschappelijke effecten van gebiedsontwikkeling op de aspecten leefbaarheid, energie en landschap en natuur.

5.1 Leefbaarheid

5.1.1 Toelichting effect

Investeringen in gebiedsontwikkeling leiden in bepaalde gevallen tot positieve effecten op de leefbaarheid in een gebied of indirect aan het gebied grenzende wijken of buurten. Redenen daarvoor zijn een verbeterde ontsluiting van de gebieden, toename van de voorzieningen in de directe omgeving, investeringen in de openbare ruimte (zoals het bebouwen van leegstaande kavels, een hogere kwaliteit van het groen of maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie, het wegnemen van barrières in de stad, van bijvoorbeeld infrastructurele bundels), welke mogelijk ook leiden tot pretterige fiets- en wandelpaden voor bewoners die in de buurten om het projectgebied heen wonen. Daarnaast worden in sommige gevallen bedrijven met een hoge milieucategorie, bijvoorbeeld als gevolg van een sterke uitstoot van geur en geluid, uitgeplaatst. Dergelijke investeringen verhogen het woongenot voor mensen in de directe omgeving. Dit effect is in een MKBA of maatschappelijke businesscase te kwantificeren en te monetariseren door een inschatting te doen van de vastgoedwaardestijging (van woningen of commercieel vastgoed). We hanteren hierin dezelfde aannames als in eerder opgestelde maatschappelijke businesscases, onder meer in Amsterdam en de Zuidelijke Randstad (‘*Quick-scan maatschappelijke businesscase Zuidelijke Randstad’*, 2019).

5.1.2 Kwantificering effect

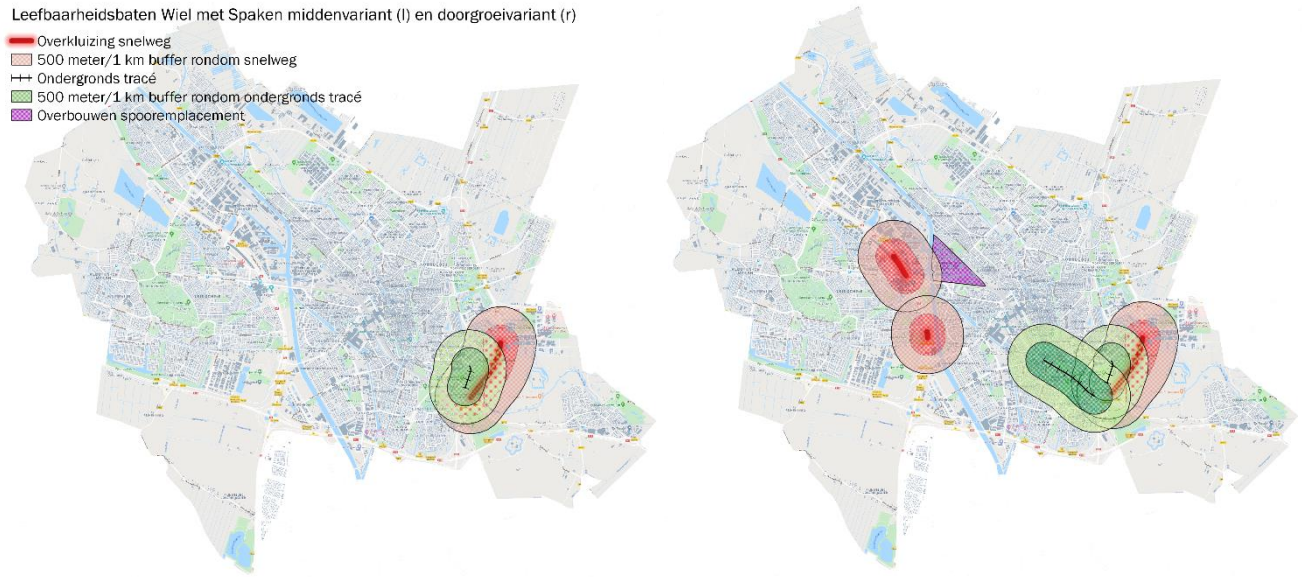
In de ontwikkelstrategie rondom het Wiel met Spaken worden op verschillende locaties infrastructurele bundels overkluist of ondergronds gebracht. Het gaat om de snelwegen A2 (op twee plekken bij Lage Weide en Papendorp) en A27 (tussen USP en Lunetten/Koningsweg) en in het oosten van de stad twee locaties waar een ondergrondse aansluiting van HOV-lijnen op de Uithoflijn wordt gerealiseerd (in de middenvariant) en treinsporen ondergronds worden gebracht (in de doorgroeivariant). Daarnaast wordt in het centrum mogelijk een deel van het spooremplacement overbouwt. We nemen hierin alleen het gebied ten westen en noorden van de spoorlijnen mee. De ingrepen zijn op kaart globaal weergegeven in Figuur 5.1. Uit een tweetal studies van het CPB blijkt dat in elk geval ondertunnelingen / overkluizingen een grote positieve invloed hebben op

huizenprijzen[12]. Een overkluizing leidt tot een geluidsafname en afname van vervuiling voor bestaande woningen in de omgeving. Bovendien zorgt het voor ruimte om de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren. Deze ingrepen zorgen er met andere woorden voor dat barrières als gevolg van grote infrastructurele werken in de bestaande stad worden weggenomen, waardoor de leefbaarheid in de omgeving aanzienlijk verbeterd. We gaan, conform de effecten die het CPB in Maastricht heeft gevonden uit van een woningwaarde-effect van 7,1% voor woningen gelegen in een straal van 500 meter rondom de overkluizingen en van 4,2% voor woningen in een straal van 500 tot 1.000 meter rondom de overkluizingen (voor het overbouwen van het spooremplacement gaan we uit van andere grenzen). De effecten zijn als volgt:

- In de middenvariant wordt enkel de A27 overkluist en de ondergrondse aansluiting van de HOV-lijnen op de Uithoflijn gerealiseerd. Binnen een straal van 1.000 meter liggen bijna 3.000 woningen waar effecten optreden. Gemonetariseerd gaat het om een effect van 55 miljoen in nominale waarden. We gaan ervan uit dat het effect halverwege realisatie van het project (2030) optreedt. Het effect in contante waarden is 35,4 miljoen euro.
- In de doorgroeivariant liggen ruim 90.000 bestaande woningen in de omgeving van de verschillende ingrepen. Bij een gemiddelde woningwaarde van € 379 duizend[13] in Utrecht, leidt dit tot een eenmalig effect van in totaal 1,5 miljard euro. Het effect treedt op halverwege realisatie van de projectgebieden (in 2030 effect van A27 en aansluiting HOV, in 2040 het effect van de overige ingrepen) en is in contante waarden daarom 625 miljoen euro in de doorgroeivariant.

[12] Bron: CPB, De leefbaarheidseffecten van Spoorzone Delft (2019) en 'Leefbaarheidsbaten A2 tunnel Maastricht zeer aanzienlijk: meer dan 200 miljoen euro' (2018).
[13] Bron: CBS Statline, Kadaster (2019).

Figuur 5.1 Locaties leefbaarheidseffecten in de midden- en doorgroeivariant



5.2 Energie

5.2.1 Toelichting effect

Investeringen in gebiedsontwikkeling en stedelijke verdichting zorgen ervoor dat meer mensen in de stad kunnen wonen. Deze mensen wonen over het algemeen compacter en vaker in appartementen dan wanneer ze elders buiten de stad zouden gaan wonen. De huizenprijzen per vierkante meter in binnenstedelijk gebied zijn namelijk significant hoger dan in kleinere gemeenten of meer landelijk gebied. Compacter en gestapeld wonen is energiezuiniger dan in een vrijstaande woning of tussenwoning met meerdere verdiepingen. In de projectgebieden binnen de stad Utrecht wordt over het algemeen in een relatief hoge dichtheid gebouwd. Woningbouwprogramma's op uitleglocaties (verondersteld in het nulalternatief) gaan vaker uit van eengezinswoningen (vrijstaande huizen of rijtjeshuizen). Doordat minder energie wordt verbruikt in de kleinere en compactere woningen binnenstedelijk hebben de bewoners lagere energiekosten. Dit aspect op zich is echter niet als maatschappelijk baat mee te nemen: het energiegebruik maakt immers deel uit van het totale woonkostenplaatje en het woongenot (omvang woning, ligging woning, kosten aankoop/huur en gebruik woning).

Waar wel een effect ontstaat is de CO_2-uitstoot die gepaard gaat met het opwekken van de energie. Daarover nemen we op basis van gegevens van het CBS aan dat

bewoners van appartementen gemiddeld 10 procent minder energie verbruiken. Dit is een gevolg van binnenstedelijke verdichting en is in dit onderzoek doorgerekend als maatschappelijke baat. Hierbij is rekening gehouden met de uitfasering van aardgas bij woningen in 2050. Daarnaast gaan we ervan uit dat in 2050 de opwekking van energie, volgens vaststaand beleid, volledig CO_2-neutraal is. Over de tijd nemen de positieve effecten van verminderde uitstoot dus significant af.

We gaan er voor de effectberekeningen dus vanuit dat in het nulalternatief de woningen buitenstedelijk worden gerealiseerd en de projectalternatieven de woningen in de vorm van appartementencomplexen die zorgen voor 10 procent minder energieverbruik per huishouden. Op basis van de gemonetariseerde kosten van CO_2-uistoot (zie onderstaande tabel) zijn per projectgebied effecten berekend.

Kosten en CO2-uitstoot per eenheid aardgas of elektriciteit

	CO_2-uitstoot	Eenheid
Aardgas	1,88 kg	Per m^3
Elektriciteit	2,43 kg	Per kWh

Bron: Milieu centraal (2019)

5.2.2 Kwantificering effecten

Nulalternatief

In het nulalternatief worden ook al circa 34.800 woningen binnenstedelijk gerealiseerd. Dat leidt tot een lagere CO2-uitstoot. Gemonetariseerd is dat effect tot 2050 gemiddeld 1 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het in totaal om een effect van 18,1 miljoen euro.

Projectalternatief middenvariant

In het projectalternatief is sprake van verdere verdichting binnenstedelijk. Het gaat in totaal om 72.700 woningen binnenstedelijk. Dat leidt tot het verder voorkomen van CO2-uitstoot. Gemonetariseerd is dat effect tot 2050 gemiddeld 2 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het in totaal om een effect van 36,1 miljoen euro.

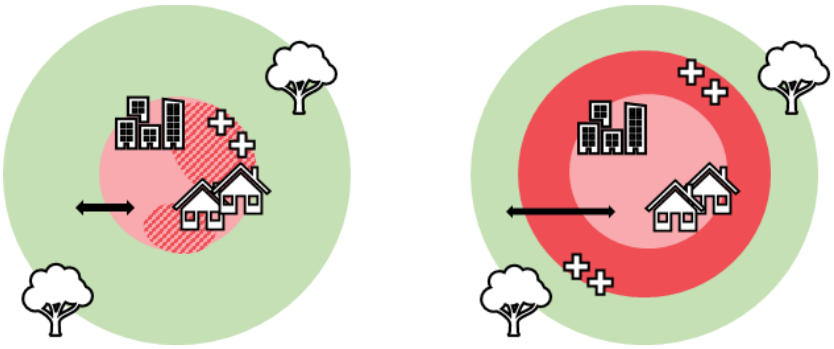
Projectalternatief doorgroeivariant

In de doorgroeivariant is sprake van een nog verdere binnenstedelijke verdichting. Het gaat in totaal om 92.500 woningen binnenstedelijk. Dat leidt tot het verder voorkomen van CO2-uitstoot. Gemonetariseerd is dat effect tot 2050 gemiddeld 2,3 miljoen euro per jaar. In contante waarde gaat het in totaal om een effect van 39,3 miljoen euro.

5.3 Landschap en natuur

De afweging tussen het binnen- of buitenstedelijk toevoegen van locaties voor wonen en werken staat in verhouding tot de hoeveelheid landschap en natuur. Woon- en werklocaties die in suburbane of landelijke gebieden worden toegevoegd, zullen voor een deel ten koste gaan van bestaande natuur, polder, weiland of glastuinbouw. Verdichting en binnenstedelijk bouwen heeft een positief effect als het gaat om behoud daarvan. Bovendien wordt daarmee de toegankelijkheid van en de waardering voor deze landschappen vergroot voor een groter deel van de mensen die in de stad wonen en werken.

Figuur 5.2: Behoud van landschap en toegankelijkheid landschap als gevolg van binnenstedelijk, verdichtend (links) of buitenstedelijk (rechts) bouwen



De effecten van binnenstedelijk bouwen en verdichting op landschap en natuur kunnen niet goed in geld uitgedrukt worden. Dit geldt zowel voor de omvang als de waardering ervan. Het CPB geeft aan dat het bij MKBA's voor gebiedsontwikkeling van belang is om niet-monetariseerbare baten van gebiedsontwikkeling, zoals de effecten op natuur, landschap en historisch erfgoed, op een evenwichtige manier te vermelden[14]. We weten in elk geval dat voor alle twee de projectalternatieven geldt dat sprake is van een (mogelijk sterk) positief effect. We nemen dit als "+" (plus) pm-effect op in de overzichtstabel. Reden daarvoor is het uitgangspunt dat we hanteren dat wanneer de woningen niet binnenstedelijk gerealiseerd kunnen worden, zij op een buitenstedelijke locatie gebouwd worden. De precieze omvang en richting van het effect hangt af van het type grond dat in dat alternatieve scenario 'wordt ingeleverd': het bouwen van woningen in een weiland zal niet zozeer een negatief effect hebben op natuur, maar wel op landschap. Vervanging van glastuinbouw heeft mogelijk zelfs een (licht) positief effect op landschap en natuur, maar zorgt voor een negatieve economische impact.

[14] Bron: Centraal Planbureau (CPB), *Toelichting voor MKBA's van gebiedsontwikkeling en transportinfrastructuur*. Juni 2019.

6. Economische effecten

6.1 Economie/agglomeratie

6.1.1 Toelichting effecten

Als gevolg van het binnenstedelijk toevoegen van woningen en economische ruimte, neemt het aantal inwoners en werknemers in de stedelijke regio's toe. Als gevolg daarvan ontstaan zogenaamde agglomeratie-effecten. Deze kunnen ontstaan doordat een grotere concentratie van bedrijven en werknemers ertoe leidt dat er lagere zoekkosten op de arbeidsmarkt zijn. Door de hoge dichtheden van banen en werknemers is het mogelijk om op stedelijke arbeidsmarkten betere 'matches' te realiseren. Werknemers die elkaar gemakkelijk ontmoeten, kunnen eenvoudig kennis uitwisselen. Bedrijven die dichtbij leveranciers en klanten zijn gevestigd, doen gemakkelijker zaken. Bedrijven en werknemers zijn hierdoor in steden over het algemeen productiever en innovatiever dan in minder dichtbevolkte gebieden. De drijvende gedachte achter deze agglomeratie-effecten is dat mensen en bedrijven profijt ondervinden van de aanwezigheid van andere mensen of bedrijven in hun omgeving. Deze agglomeratie-effecten worden ook wel uitgesplitst in *matching, sharing* en *learning*. Naast een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet, ontstaan er effecten op het gebied van mobiliteit. Deze effecten (namelijk minder autokilometers) zijn uitgewerkt onder het mobiliteitseffect. Negatieve effecten zijn er ook. Huurprijzen en de ontwikkelingskosten van vastgoed zijn hoger en de loonkloof tussen hoog- en laagopgeleiden neemt toe. Kenmerkend voor agglomeratie-effecten is dat het externe effecten betreft; individuele beslissers houden geen rekening met de effecten van hun besluit op anderen.

Agglomeratie-effecten worden beschreven in verschillende publicaties van het Centraal Planbureau (CPB)[15]. Voor voorliggende analyses is, net als in eerdere MKBA-doorrekeningen van gebiedsontwikkelingsprojecten, gebruik gemaakt van de publicatie '*Stad en land*' uit 2010. Uit deze studie volgt dat de productiviteit in een stad met ongeveer 0,2 procent groeit als het aantal huishoudens met 10 procent toeneemt (dus als het aantal huishoudens verdubbeld – een groei van 100 procent – is het agglomeratie-effect 2 procent). We hebben dit als uitgangspunt gebruikt om een agglomeratie-effect in te schatten als gevolg van de binnenstedelijke verdichting in Utrecht. Dat is gedaan door de totale productiviteit in de stad Utrecht

[15] Onder meer: '*Stad en Land*' (2010), '*Agglomeratie, transportinfrastructuur en welvaart*' (2014), *'De economie van de stad'* (2015), *'Opties om de stedelijke productiviteit te bevorderen'* (2018) en '*De economie van de stad'* (2015).

te berekenen op basis van de loonsom en het aantal banen in de stad, via CBS Statline. Op basis daarvan zijn voor het nulalternatief en de projectalternatieven de agglomeratie-effecten berekend. Kanttekening hierbij is dat het agglomeratie-effect vooral optreedt wanneer zowel woningen als arbeidsplaatsen aan een stad worden toegevoegd. Dat gebeurt in deze integrale businesscase ook, maar het maatschappelijke effect is op een versimpelde manier berekend, namelijk gebaseerd op aantallen inwoners.

6.1.2 Kwantificering effecten

In de gemeente Utrecht ligt de gemiddelde huishoudensgrootte op 1,93 in 2016[16]. Voor de toekomst wordt verwacht dat de gemiddelde huishoudensgrootte in de grote steden wat stijgt, door trek van jongvolwassenen naar de steden, die daar vervolgens een gezin stichten. In tabel 6.1 zijn de jaarlijkse en contant gemaakte agglomeratie-effecten opgenomen in het nulalternatief en de projectalternatieven.

Tabel 6.1 Agglomeratie-effect per variant (bedragen in miljoenen)

Varianten	Aantal extra inwoners binnenstedelijk*	Jaarlijks agglomeratie-effect	Agglomeratie-effect in contante waarde
Nulalternatief	67.000	€ 45,3	€ 857,5
Middenvariant	140.000	€ 94,6	€ 1.791,4
Doorgroeivariant	179.000	€ 120,3	€ 2.139,7

*Het aantal extra inwoners per variant is doorgerekend op basis van het aantal woningen en de gemiddelde huishoudensgrootte in Utrecht van 1,93.

6.2 Consumentensurplus sociale huur

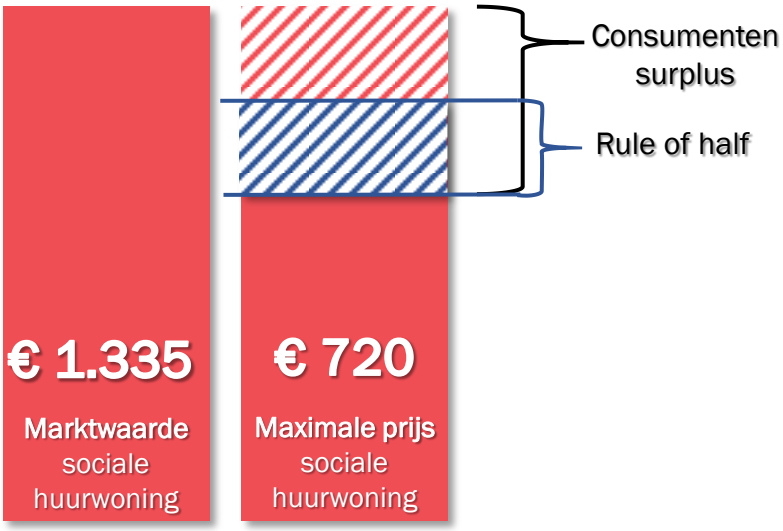
6.2.1 Toelichting effect

In vrijwel alle woningbouwprojecten geldt dat een deel van de woningen (verplicht) sociaal wordt gerealiseerd. Huurders in de sociale huursector betalen minder dan de huurprijs in de vrije sector. Dit verschil betekent een welvaartswinst of, het consumentensurplus, voor deze huurders. Zij betalen immers minder dan de marktwaarde van een vergelijkbare woning in de vrije sector met een vergelijkbaar woongenot. Het is de vraag of de sociale huurders de volledige marktwaarde kunnen betalen voor een woning in de sociale huur. Het verschil tussen de vrije sector prijs en sociale huurprijs wordt daarom niet volledig toegerekend aan de sociale huurder. De *rule-of-half* wordt om deze reden toegepast om het consumentensurplus te berekenen. Sommige huurders zullen bereid zijn een

[16] Bron: CBS Statline, 2016 (via De Staat van Utrecht, thema groei van de bevolking)

huurprijs te betalen die dicht bij de marktprijs zit. Anderen zullen al bij een kleine stijging van de huurprijs afhaken.

Figuur 6.1: Schematische weergave consumentensurplus



In de gemeente Utrecht zal 35% van de totaal te realiseren woningen worden aangeboden voor mensen die zijn aangewezen op een sociale huurwoning. In de middenvariant betekent dit dat voor circa 27.000 woningen de huurprijs wordt vastgesteld op het landelijke maximum, namelijk € 720,- per maand. In de doorgroeivariant gaat het om 32.000 woningen.

In de gemeente Utrecht kost een huurwoning gemiddeld € 1.335,- per maand[17]. Dat betekent dat het consumentensurplus uit komt op € 615,- per woning. We passen daar de rule of half op toe waardoor het maatschappelijke effect dat we voor binnenstedelijke woningen meenemen maandelijks € 307 per woning is.

Ook op de buitenstedelijke locaties waar woningen in het nulalternatief en gedeeltelijk in de middenvariant terecht komen is sprake van een consumentensurplus. Een gemiddelde huurwoning in de provincie Utrecht kost € 1.212,- per maand[18]. Hier is het consumentensurplus op een woning dus € 492 en het bedrag dat we per maand per buitenstedelijke woning als maatschappelijke effect meenemen € 246,-.

[17] Hierin zijn we uitgegaan van de gemiddelde huurprijs per m^2 (bron: Pararius, Huurmonitor Q4 2019, link: https://www.pararius.nl/nieuws/huurprijsstijging-in-vrije-sector-koelt-af) en een gemiddelde oppervlakte per woning van 75m^2.
[18] Bron idem

Het effect is in het nulalternatief ook al aanzienlijk aangezien we ervan uitgaan dat ook op de buitenstedelijke locaties 35 procent van de woningen sociaal wordt gerealiseerd. De vraag is of dat passend is bij het beleid van andere gemeenten in Utrecht, maar we houden dezelfde percentages aan om een goede vergelijkbaarheid te krijgen tussen binnen- en buitenstedelijk bouwen. In onderstaand overzicht zijn de effecten per variant opgenomen.

Tabel 6.2: Overzicht effect consumentensurplus sociale huur (bedragen in miljoenen)

Varianten	Jaarlijks consumentensurplus*	Contante waarde effect
Nulalternatief	€ 101 vanaf 2040	€ 1.811
Middenvariant	€ 114 vanaf 2040	€ 2.030
Doorgroeivariant	€ 119 vanaf 2040	€ 2.093

* Het effect groeit in, in gelijke mate waarin de woningen worden gerealiseerd door de tijd heen.

7. Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de verschillende effecten die zijn uitgewerkt in de hoofdstukken 3 tot en met 6 samengevoegd in de integrale eindtabel van de maatschappelijke businesscase, zie daarvoor tabel 7.1. Daarbij enkele korte conclusies.

Conclusies

De investeringen in de **middenvariant** zijn in contante waarden ongeveer 1,4 miljard euro, bovenop de investeringen in het nulalternatief. Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor een aantal ingrepen in de openbare ruimte de kosten nog niet bekend zijn en dat ook de exploitatie van het openbaar vervoer nog PM is. De aanvullende maatschappelijke baten ten opzichte van het nulalternatief zijn in totaal 2,7 miljard euro waarvan de mobiliteitsbaten en de agglomeratie-effecten de voornaamste posten zijn. Het saldo van maatschappelijke kosten en baten is in de middenvariant 1,4 miljard euro (contante waarden). De verhouding tussen baten en kosten is 2,0.

In de **doorgroeivariant** nemen de investeringen in mobiliteit en gebiedsontwikkeling toe tot in totaal 3,1 miljard euro, bovenop het nulalternatief. Ook hier geldt een PM post voor de excessieve kosten in een aantal gebiedsontwikkelingslocaties en voor de exploitatie van het OV. De totale maatschappelijke baten zijn bijna 4 miljard euro. Het saldo van maatschappelijke kosten en baten is in de doorgroeivariant 0,9 miljard en de baten/kosten verhouding is 1,3.

Eindtabel

De uitkomsten van de analyses laten zien dat de baten van het verder verstedelijken de extra kosten kunnen overtreffen. Aanzienlijke investeringen in de (inpassing van) HOV zijn te rechtvaardigen. Tegelijkertijd geldt dat exacte grenswaarden op basis van deze analyse niet zijn vast te stellen. Dat in de berekening de doorgroeivariant een minder gunstige verhouding tussen baten en kosten heeft is vooral afhankelijk van enkele specifieke ingrepen. Het is de moeite waard om goed te onderzoeken of doorgroeien ook mogelijk is zonder deze ingrepen, dan wel of hier nog extra baten tegenover zijn die niet zijn (of kunnen worden) worden gewaardeerd.

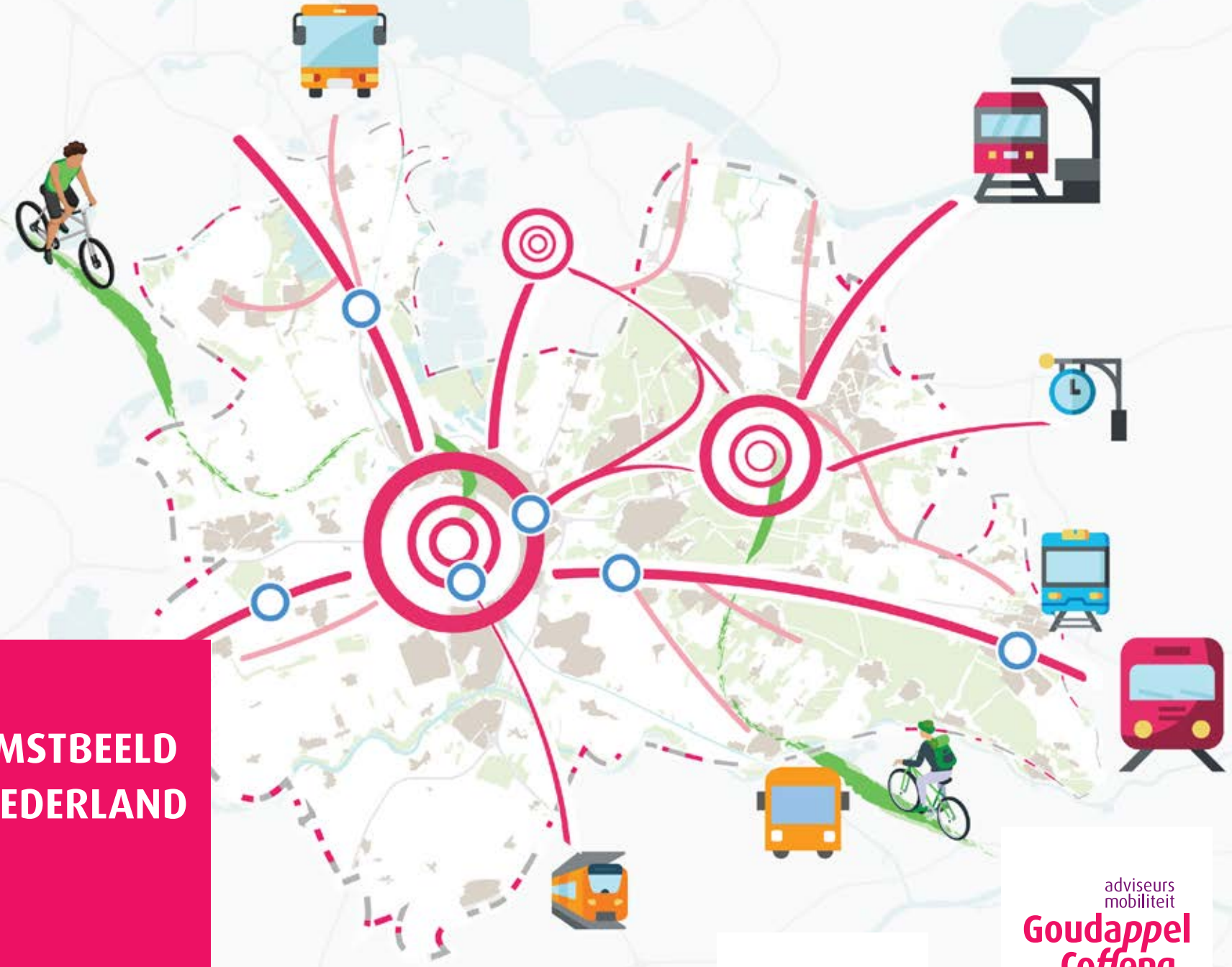
Daarnaast zijn er waarschijnlijk bepaalde mobiliteitsingrepen die verder kunnen worden verbeterd. Bij forse ingrepen in netwerken (zoals de tram Nieuwegein, Westraven, USP) loont het om de corridor optimaal te gebruiken voor verdere ontwikkeling en verstedelijking. Dat zorgt niet alleen voor additionele baten voor

verstedelijking maar ook voor meer draagvlak voor een dergelijke investering en een in potentie beter exploitatieresultaat (in deze analyse nog niet berekend).

Het overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van de projectalternatieven middenvariant en doorgroeivariant zijn opgenomen in tabel 7.1. Het gaat om de contant gemaakte effecten en het verschil tussen de projectalternatieven en het nulalternatief.

Tabel 7.1: Overzicht maatschappelijke kosten en baten maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken (bedragen in miljoenen, contante waarde)

	Middenvariant	Doorgroeivariant
Programma		
Binnenstedelijk		
Woningen	*72.700*	*92.500*
Arbeidsplaatsen	*70.800*	*90.000*
Buitenstedelijk		
Woningen	*19.800*	*0*
Arbeidsplaatsen	*19.200*	*0*
Financiële effecten		
Resultaat GREX	€ 0,0	€ 0,0
Bovenplans direct toerekenbaar	-€ 232,2	-€ 1.256,0
Bovenplans deels toerekenbaar	-€ 118,1	-€ 175,9
Investeringen mobiliteit	-€ 958,8	-€ 1.398,7
B&O mobiliteit	-€ 66,5	-€ 237,8
Exploitatie OV	€ 0,0	€ 0,0
Totaal financieel effect	**-€ 1.375,7**	**-€ 3.068,4**
Mobiliteitseffecten		
Ontlasting Utrecht CS	€ 277,4	€ 277,4
Netwerkeffecten HOV	€ 801,9	€ 876,3
Externe effecten modal shift	€ 168,7	€ 168,7
Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners	€ 314,5	€ 516,5
Totaal mobiliteitseffecten	**€ 1.562,6**	**€ 1.838,9**
Maatschappelijke effecten		
Leefbaarheid	€ 35,4	€ 625,3
Agglomeratie	€ 933,9	€ 1.252,3
Energie	€ 18,3	€ 21,6
Woningmarkt	€ 184,3	€ 247,1
Landschap en Groen	+	+
Totaal maatschappelijk effect	**€ 1.171,9**	**€ 2.146,3**
Saldo kosten en baten	**€ 1.358,7**	**€ 916,8**
Verhouding kosten en baten	2,0	1,3



OV TOEKOMSTBEELD MIDDEN NEDERLAND

Hoofdrapport

ARCADIS

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



OV toekomstbeeld Midden Nederland

Een schaalsprong in het openbaar vervoer om sneller te kunnen reizen, ook in combinatie met de auto en de fiets, meer capaciteit te bieden en een solide basis te leggen voor nieuwe verstedelijkingsplannen.

Opdrachtgever(s) Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht
Titel rapport OV Toekomstbeeld Midden Nederland
In samenwerking met Arcadis

Kenmerk 001914.201904.R1.04
Datum publicatie 17 juni 2019

Status Definitief

© Copyright Goudappel Coffeng *Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.*

ARCADIS

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Het ontwikkelperspectief OV voor Midden Nederland 9
3. Een systeemsprong op het spoor 19
4. Een systeemsprong op het regionaal OV-kernnet 25
5. Multimodale regionale knopen 29
6. Verstedelijking koppelen aan de hoofdstructuur 31
7. Het effect van het OV Toekomstbeeld 33
8. Samenvatting en conclusies 36

1. Inleiding

Midden Nederland groeit hard en daarmee ook de mobiliteit. De regio wil dit opvangen door sterk in te zetten op openbaar vervoer en fiets, maar het openbaar vervoer loopt tegen zijn capaciteit aan en is in veel gevallen ook onvoldoende aantrekkelijk. Daarnaast zoekt de regio naar ruimte voor nieuwe verstedelijking die ook op het openbaar vervoer moet zijn georiënteerd. Binnen deze context heeft de regio Midden Nederland een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer opgesteld dat aantrekkelijk is voor een groeiende groep van gebruikers. Het perspectief biedt ruimte voor verdere invulling, maar geeft wel duidelijk de gewenste ontwikkelingsrichting aan.

Midden Nederland groeit

Midden Nederland vormt een van de snelst groeiende regio's van Nederland. In de regio Utrecht is voor de periode tot 2040 behoefte aan 100.000 nieuwe woningen. Voor de hele provincie gaat het om 170.000 nieuwe woningen. Behalve wonen groeit ook de werkgelegenheid hard. De groei concentreert zich in economische kerngebieden als de binnenstad van Utrecht en Amersfoort en gebieden als het Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Nieuwegein, Bunnik, Nijkerk en Vathorst.

Groeiende mobiliteitsvragen: een uitdaging voor het openbaar vervoer

De ruimtelijk-economische groei gaat ook gepaard met een groei van de mobiliteit. De regio heeft een sterke positie, centraal in het land. Gevolg is dat een algemene groei van de mobiliteit altijd leidt tot groeiende vervoerstromen in de regio Midden Nederland. Vooral de regio Utrecht vervult een draaischijffuntie in het landelijke net. Hierdoor worden omvangrijke stromen in het herkomst – en bestemmingsverkeer gecombineerd met omvangrijke doorgaande verkeersstromen. Dit stelt het systeem voor capaciteitsvraagstukken, zowel op de hoofdwegen als in het openbaar vervoer. Tegelijkertijd dient het eigen regionale vervoersysteem een kwaliteitslag te maken. Een grotere rol voor het openbaar vervoer is noodzakelijk, niet alleen uit oogpunt van verduurzaming van de mobiliteit, maar ook om nationale weginfrastructuur te ontlasten. Nieuwe technieken en mobiliteitsvormen (Mobility as a Service) dienen een vanzelfsprekend onderdeel van het hele systeem te zijn. Dit roept de vraag op naar meer samenhang met fiets en auto in mobiliteitsknooppunten.

Een basis voor nieuwe verstedelijking

Het openbaar vervoer moet ook een goede basis vormen voor de verstedelijkingsopgave. Nieuwe verstedelijking zal moeten worden gerealiseerd met geringe mobiliteitseffecten voor de auto, omdat de ruimte hiervoor ontbreekt. Maar ook het openbaar vervoer kent beperkingen in de capaciteit. Behalve op het spoor (Utrecht – Amsterdam) lopen ook op de onderliggende onderdelen van het netwerk als de Uithoflijn, de binnenstadsas in Utrecht, de busbaan door het USP-gebied, de Van Zijstweg en de verbinding tussen station Amersfoort en de binnenstad tegen capaciteitsgrenzen aan. Investeringen zijn nodig om voldoende capaciteit te bieden. Een hele reeks van uitdagingen derhalve. De regio Midden Nederland gaat deze uitdagingen graag aan.


BISTROT CENTRAAL
UTRECHT
Hogg Catharijn
8
9
5
7

De structuuropgave Utrecht Centraal

Binnen Midden Nederland staat de regio Utrecht voor een structuuropgave, die sterk sturend is voor de verdere uitwerking van het ontwikkelperspectief voor Midden Nederland. In de bestaande structuur leidt elke verbetering van het OV in Midden Nederland tot een groei van overstappers op Utrecht Centraal. Daarmee is de capaciteit van Utrecht Centraal bepalend voor de ruimte voor de groei van het OV in Midden Nederland als geheel. Belangrijke structuurvraag is dus of het mogelijk is vervoerstromen structureel van Utrecht Centraal af te leiden, dan wel de capaciteit van Utrecht Centraal structureel te vergroten.

Het ontwikkelperspectief OV: een bouwsteen die richting geeft

Het OV Toekomstbeeld Midden Nederland geeft een ontwikkelperspectief voor het OV in Midden Nederland. Het maakt de inzet van de verantwoordelijke partijen duidelijk en zorgt voor samenhang in beleid. Het is op zichzelf niet besluitvormend op het niveau van projecten, maar reikt het samenhangend kader aan en maakt vanuit dat kader helder wat relevante en niet-relevante opties zijn. Het ontwikkelperspectief is dus geen blauwdruk. Het biedt nadrukkelijk ruimte voor nadere invulling en uitwerking, maar geeft wel de gewenste ontwikkelrichting om de samenhang en synergie zo goed mogelijk te borgen. Daarmee levert het ontwikkelperspectief een bouwsteen en een kader voor:

- Het Landelijk OV Toekomstbeeld waarin de regionale vervoerautoriteiten en grote steden samenwerken met vervoerders, ProRail en het ministerie van I&W. Doel is om tot gezamenlijke afspraken te komen over de ontwikkeling van een robuust en toekomstvast OV-systeem voor de komende 20 jaar. Dit OV-systeem is onderdeel van de Nationale Omgevingsvisie en ligt ook aan de basis voor de regionale investeringsafspraken in het kader van het BO-MIRT.

- Het programma U Ned, waarin Midden Nederland samenwerkt met Rijkswaterstaat, de ministeries van IenW, BZK en EZK, de U10 en de provincie aan het U Ned programma en de lopende MIRT studie, die het regionale kader moet vormen waarbinnen afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van de mobiliteitsstructuur en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in Midden Nederland.

- De Regionale Agenda Ruimte en Mobiliteit, waarin provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en de regio`s Amersfoort en Utrecht als doel hebben om in beeld te krijgen waar investeringen nodig zijn om de ruimtelijke en economische ambities in Midden Nederland inclusief de bereikbaarheid in de periode 2020–2040 te faciliteren.

- Uitwerkingen van verschillende onderdelen op projectniveau.



2. Het ontwikkelperspectief OV voor Midden Nederland

Het openbaar vervoer is als modaliteit aantrekkelijk voor de reiziger. Het is snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar. Het dragend hoofdnet draagt bij aan een gezonde verstedelijking, doordat het openbaar vervoer ruimte-efficiënt is en een duurzaam alternatief voor de auto biedt. De impact op de omgeving is minimaal door een sterke bundeling van het vervoer. Dit biedt ook de mogelijkheid om met grotere eenheden efficiënt het vervoer te organiseren met aandacht voor inpassing, benodigde capaciteit en type materieel. Het hoofdnet is goed verknoopt met de fiets en de auto en andere vervoersopties voor de first- en lastmile in mobiliteitsknooppunten. Dat zijn de kenmerken van het ontwikkelperspectief voor het OV in Midden Nederland.

2.1 Aanpak

Van verkennen van extremen...

In het werkproces zijn eerst vier extremen voor de structuuropgave in de regio Utrecht verkend met als doel inzicht te krijgen, zowel in de vervoerkundige effecten als in de infrastructurele kosten en haalbaarheid. Dit laatste is door adviesbureau Arcadis nader onderzocht. De extremen onderscheiden zich van de mate waarin op één hoofdknoop Utrecht Centraal wordt geleund of op meerdere IC-poorten en de mate waarin stedelijke dan wel regionale oplossingen worden gezocht. Deze combinatie levert vier extreme varianten op. Ook in de regio`s Amersfoort en Foodvalley is bijvoorbeeld gevarieerd met één of meerdere IC-stations en variaties in de onderliggende sprinter- en HOV-corridors.

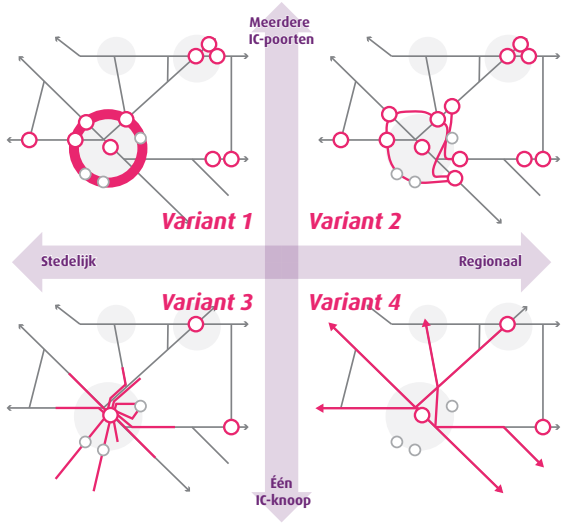
...naar gedeelde inzichten

Belangrijk inzicht dat hieruit naar voren kwam is dat elke structurele schaalvergroting van Utrecht Centraal en de voor- en natransportcorridors die daarvoor noodzakelijk zijn, extreem kostbaar en moeilijk inpasbaar is. Dit zou grote onzekerheden met zich meebrengen en de planning voor enkele decennia domineren. Dit maakt het ontlasten van Utrecht Centraal een belangrijke opgave. Aan de andere kant kan Utrecht Centraal daadwerkelijk ontlast worden door een drietal stedelijke IC-poorten in Overvecht, Lunetten en Leidse Rijn, aangevuld met verbeterd onderliggend OV. Een snelle ontsluitende ring ('wiel met spaken') is daarvoor een goede oplossing, als die tenminste wordt ingevuld in de vorm van de ontwikkeling van gerichte HOV-corridors in het oostelijke, zuidelijke en westelijke deel van de stad naar de belangrijkste bestemmingen en herkomstgebieden. In de andere regio`s blijkt vooral de doorontwikkeling van de spaken effectief: in de regio Amersfoort kan dat worden vormgegeven door integratie en bundeling van HOV en in de regio Foodvalley is de versterking van Veenendaal de klomp naast Ede Wageningen een effectieve strategie.

De inzichten uit de verkenning van extremen zijn samengevat in het kader op pagina 10.

...naar één ontwikkelperspectief

Vanuit de inzichten uit deze verkenning is een ontwikkelperspectief voor Midden Nederland afgeleid door de meest kansrijke delen te combineren. Hierbij zijn nog twee varianten nader geanalyseerd voor het zuidoostelijk deel van de Utrechtse regio: een variant met dubbelstation Utrecht Lunetten als IC-station en aansluitend onderliggend vervoer en een variant met Bunnik en Houten als IC-station met aansluitend onderliggend vervoer. Hieruit bleek dat alleen de variant met IC-dubbelstation Utrecht Lunetten Utrecht Centraal, maar ook de Uithoflijn, structureel te ontlasten. Van zowel de verkenning van extremen als de uitwerking in twee varianten zijn separate technische rapportages opgesteld, waarin uitgebreid op de onderbouwing wordt ingegaan. In dit hoofdrapport komen alleen de belangrijkste resultaten aan bod.



De volgende inzichten kwamen naar voren uit de verkenning van extremen:

- Een netwerkmodel met alleen Utrecht Centraal als hoofdknoop leidt altijd tot hoger gebruik van Utrecht Centraal en vraagt een schaalsprong in capaciteit die qua kosten en inpasbaarheid dusdanig complex is, dat haalbaarheid onzeker is.
- Alleen IC-stations in een kleine Ring rond Utrecht hebben de potentie om Utrecht Centraal te ontlasten.
- Ring in Noord (met name deel Overvecht – Leidsche Rijn) niet goed gebruikt en duur qua uitvoering (bovengrondse inpassing complex/niet haalbaar, ondergronds hoge kosten).
- Sprinterlijnen Randstadrail zijn belangrijke dragers van het OV-systeem. Met het verhogen van frequentie en het realiseren van beperkt aantal nieuwe stations kan potentie beter worden benut.
- Varianten met spoor langs het USP (op A27-corridor) kennen lagere vervoerswaarde dan varianten waar USP in het hart wordt bediend. Ook Kleine Ring met enkel USP-station minder gebruikt dan in regionale HOV-corridors. Ontwikkel dus liever een OV-as niet langs, maar door USP.
- Met bundeling van HOV-lijnen ontstaan kansrijke HOV-corridors wel is een goede verknoping en gerichte aanvulling met beperkt onderliggend net nodig.
- Het bundelprincipe is bijvoorbeeld goed toepasbaar op het zuidelijke en oostelijk deel van de ‘kleine ring’, ook USP – Amersfoort kent hoge vervoerswaarde en is kansrijk,
- De as Nieuwegein-Utrecht Centraal blijft als spaak van belang. Een snellere reistijd is nodig om de verbinding concurrerend met de auto te laten zijn en goed aan te sluiten op de rest van het OV-systeem (inclusief ‘wielverbindingen’). Het versnellen van de Sunijlijn is derhalve altijd belangrijk.
- De binnenstadsas blijft een belangrijke verbinding en een onmisbare link in het netwerk maar kan met een netwerkopzet waarin ook Centraal maximaal wordt ontlast worden ontzien waardoor kan worden volstaan met één hoogfrequente verbinding.
- Voor het verminderen van de verkeersdruk op de Stationsweg Amersfoort blijkt het niet effectief om een deel van de bussen via een andere route te laten rijden. Onderzochte routes betroffen een route via de westelijke randweg of met een busbrug ter hoogte van het station. Ook een route door park Schothorst blijkt niet effectief.
- Introduceren van voorstadstations met IC-haltering in de regio Amersfoort is niet effectief, omdat hierdoor veel doorgaande reizigers extra reistijd oplopen.
- Alternatieven voor een IC-stop bij Veenendaal de klomp zijn niet effectief: Een sprinterverbinding tussen Ede-Wageningen en Utrecht Centraal is niet effectief. Het sluiten van station Veenendaal de klomp zorgt ervoor dat de reizigers niet meer voor het OV kiezen. Mogelijk kan een deel van deze reizigers worden verleid om via Veenendaal centrum te reizen als de sprinter van Veenendaal naar Utrecht stations gaat overslaan, maar de consequenties voor deze andere stations zorgen ervoor dat dit ook niet effectief is.
- Het introduceren van een stop- en sneldienst op de Valleilijn en het doortrekken van deze sneldienst naar Arnhem, vergroot de bereikbaarheid binnen de Foodvalley en richting Amersfoort en Arnhem. Voor reizigers tussen Arnhem en Amersfoort wordt de sneldienst Valleilijn daarmee een aantrekkelijk alternatief ten opzichte van de route via Utrecht. Het differentiëren tussen stop -en sneldiensten is effectiever dan frequentieverhoging van de sprinter op de Valleilijn. Het doortrekken van de Valleilijn (per spoor) naar de WUR en/of Wageningen is niet effectief.
- Naast station Bijlmer en Uithoorn is station Breukelen de meest effectieve plek om OV uit de Ronde Venen aan te takken.

Variant 1:
Een drietal stedelijke IC-poorten met een snelle ringverbinding

Variant 2:
Regionale IC-stations met HOV-corridors

Variant 3:
Regionale railverbindingen met Centraal als hoofdknoop

Variant 4:
Lokale railverbindingen met Centraal als hoofdknoop

Variant 'buitenring' geen goed alternatief

Onderzocht is of een 'buitenring'-variant met Houten, Bilthoven en Bunnik als IC-stop ten behoeve van bestemmingen in Utrecht en hoogwaardige regionale HOV-lijnen vanaf deze stations kan bijdragen aan het ontlasten van Utrecht Centraal en dus een beter alternatief zou kunnen vormen. Dit blijkt niet het geval. De economische bereikbaarheid van Utrechtse bestemmingen vraagt vooral om korte reistijden naar onder andere USP. Dit kan vanuit deze regionale IC-poorten alleen met omvangrijke investeringen worden bereikt die niet in verhouding staan tot het daadwerkelijke gebruik. Zo wordt de schakel vanuit Bilthoven naar USP door 7.000 reizigers gebruikt en de schakel vanuit Nieuwegein zelfs maar door 5.000 reizigers. Alleen de verbinding tussen Bunnik en USP is met 13000 gebruikers wel kansrijk. Ook is er geen effect op het verlichten van Utrecht Centraal, integendeel: het lijkt er zelfs op dat door de snellere verbindingen als gevolg van de intercity's extra druk op Utrecht Centraal van circa 8% ontstaat (29.000 extra reizigers op Centraal). IC Bilthoven + HOV concurreert met kernnet USP – Amersfoort en beide routes ontwikkelen geeft overbediening op deze corridor. Conclusie is wel dat deze stations beter bediend moeten worden en ook de tangentiele buslijnen vanaf deze stations belangrijk zijn, maar dat dit geen alternatief vormt voor de 'binnenring'.

2.2 Een ontwikkelperspectief met vier aangrijpingspunten

Het OV Toekomstbeeld Midden Nederland richt zich op een multimodaal vervoersysteem, opgebouwd uit samenwerkende systemen van auto, OV en fiets in de regio, waarbij het openbaar vervoer de drager van de mobiliteit vormt. Samen leggen deze investeringen een basis voor de omvangrijke verstedelijkingsopgave in Midden Nederland.

Dit perspectief kent vier aangrijpingspunten:

- **Systeemsprong** van het dragend hoofdnet.
- Een netwerk van **multimodale knopen**.
- Synergie tussen **verstedelijking** en mobiliteit.
- Ruimte voor innovatie op de **first and last mile**.

Investeren in een systeemsprong van het dragend hoofdnet

De inzet is gericht op een kwaliteitsverbetering van het hoofdnet van spoor -en kernnetlijnen. Dit betekent extra IC-halteringen in Utrecht Leidse Rijn, Lunetten en Overvecht, hogere frequenties van Randstadspoor en meer stations. De onderliggende lijnen worden meer gebundeld op hoogfrequente, comfortabele en betrouwbare kernnetlijnen met voldoende snelheid. Hier horen ook gerichte investeringen bij in capaciteitsmaatregelen op corridors en knooppunten. Doelgericht inzetten op snelle, betrouwbare lijnen met grotere eenheden op de belangrijkste OV-corridors levert niet alleen een meer aantrekkelijk product voor de reizigers, het zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer ook in de toekomst kostenefficiënt en effectief kan worden geleverd. Zo houden we het openbaar vervoer voor een groeiende groep reizigers aantrekkelijk en betaalbaar. Daarnaast blijven ontsluitende verbindingen in de vorm van lijndiensten bestaan (verbindende schakels, stadsdiensten, tangenten).

Multimodale knopen als onderdeel van het mobiliteitssyteem.

Het openbaar vervoer is nadrukkelijk een onderdeel van het hele mobiliteitssysteem van Midden Nederland. Doel is om klanten snel en efficiënt van A naar B te brengen, waarbij de auto en de fiets ook onderdeel van het systeem zijn. Het parkeerbeleid op deze knooppunten is afgestemd op het lokale parkeerbeleid in de steden en belangrijke bestemmingsgebieden als USP en Rijnsweerd. De opzet is zodanig dat een systeem van meerdere ringen ontstaat: direct rond de stad, waar ook parkeren op afstand voor bewoners mogelijk is, gekoppeld aan ruimtelijke intensivering zoals in Westraven, Galgenwaard en Rijnsweerd; op grotere afstand gekoppeld aan HOV-lijnen en over langere afstand, gekoppeld aan treinverbindingen. Alle multimodale knooppunten bieden ook goede mogelijkheden voor voor- en natransport per fiets.

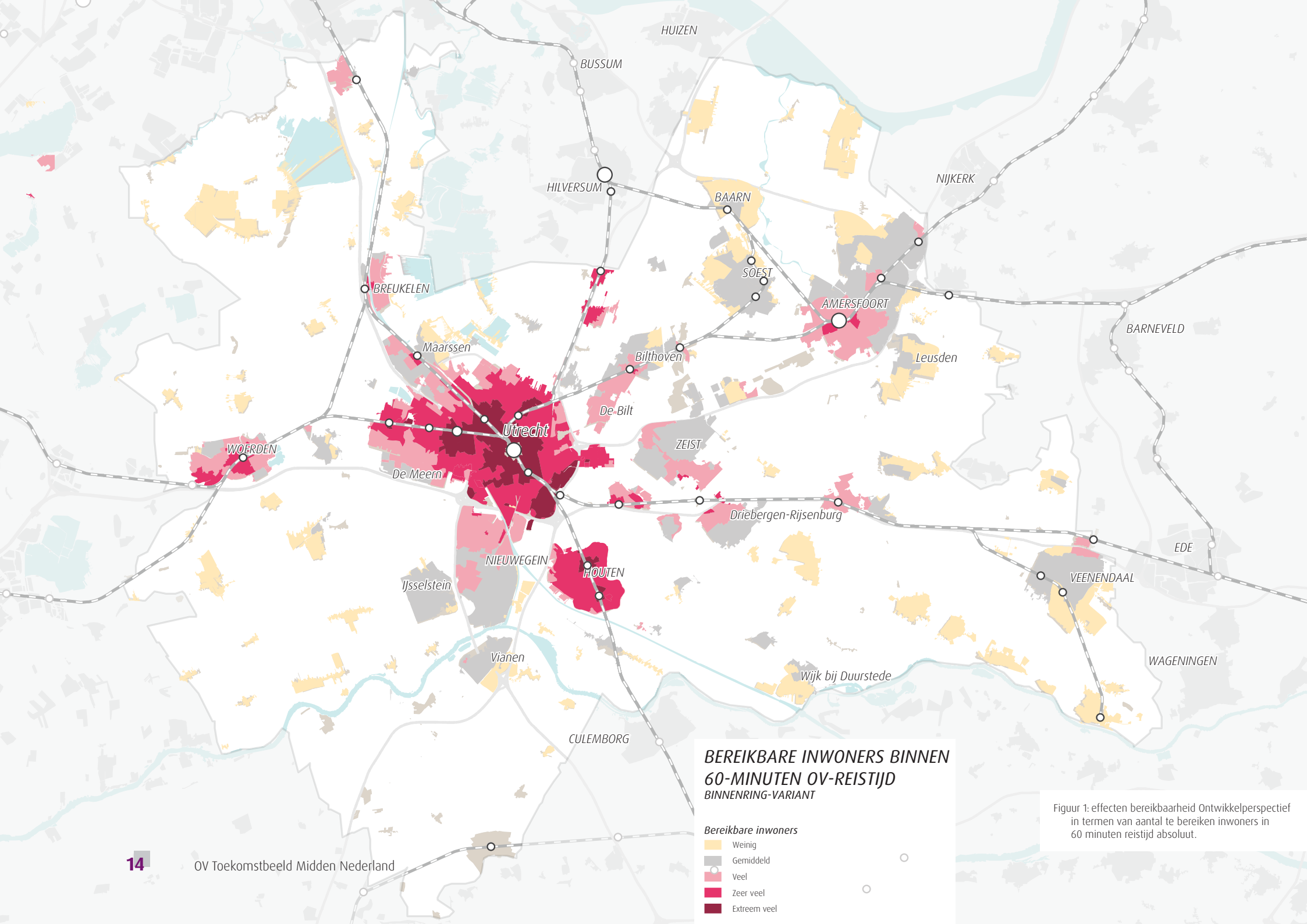
Synergie tussen verstedelijking en mobiliteit

Een prominente rol voor duurzame mobiliteit is ook voor de nieuwe woon- en werklocaties voorzien. Dit komt tot uitdrukking in de locatie zelf die goed per fiets en OV ontsloten is, maar ook in de prominente rol die is weggelegd voor duurzame mobiliteit in opzet en exploitatie van mobiliteit in de locaties. Een voorbeeld waar dit verder is uitgewerkt is het MWKZ-gebied met lage parkeernormen en parkeren op afstand en een rijk aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen (MaaS).

Ruimte voor innovatie op de first and last mile

De focus op een OV kernnet maakt de afstanden tot haltes voor een deel van de reizigers groter. Om de toegankelijkheid van het OV-netwerk voor iedereen te integreren is samenwerking met de fiets en nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelconcepten en flexibel OV noodzakelijk. Ook het leveren van nieuwe geïntegreerde mobiliteitsdiensten voor het plannen, reserveren en betalen (MaaS) krijgt alle ruimte.





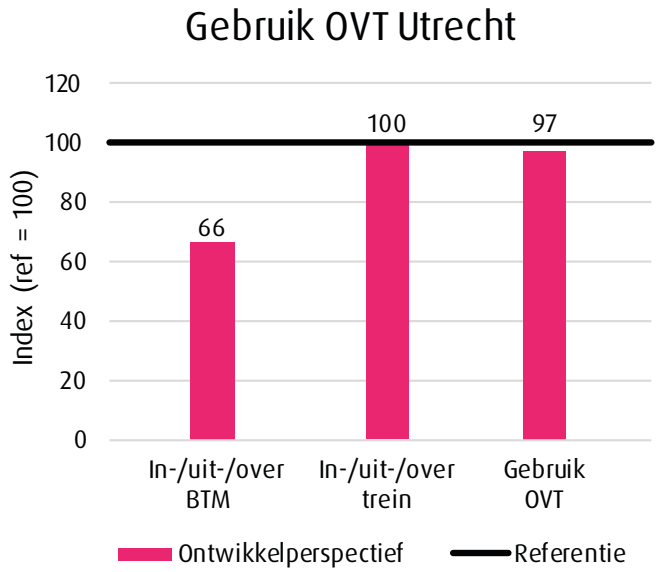
Figuur 1: effecten bereikbaarheid Ontwikkelperspectief in termen van aantal te bereiken inwoners in 60 minuten reistijd absoluut.

2.3 Met gunstige maatschappelijke effecten

Het ontwikkelperspectief is, evenals de extremen en de varianten, getoetst op het evaluatiekader (zie kader op pagina 17). Hierin zijn de effecten afgezet tegen de referentiesituatie. Het ontwikkelperspectief heeft gunstige maatschappelijke effecten op onderdelen als de bereikbaarheid van kernlocaties, de belasting van Utrecht Centraal, de andere capaciteitsknelpunten en de vervoerwaarde. In de technische notities is een uitgebreide verantwoording terug te vinden.

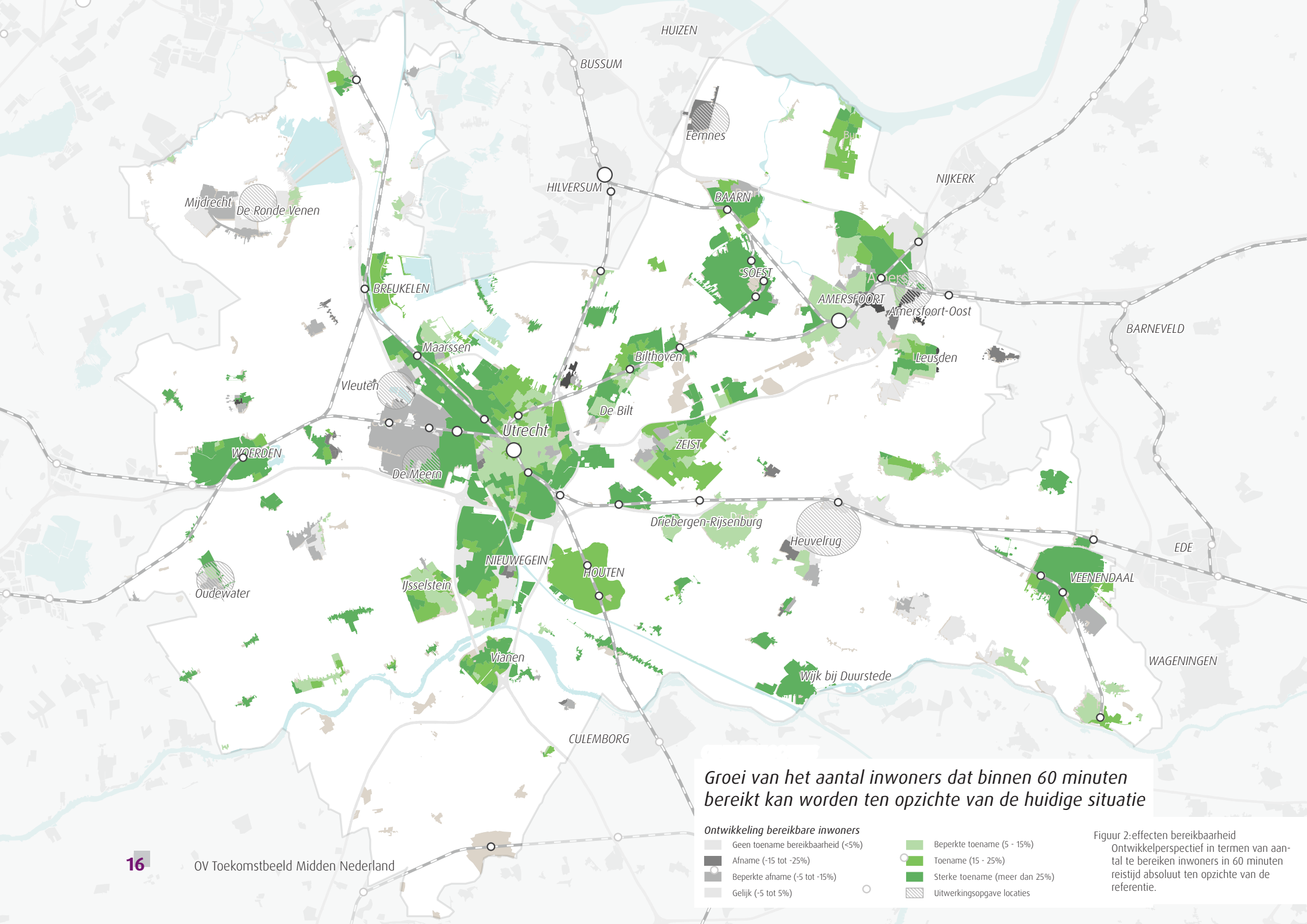
Stabiliseren van de groei van Utrecht Centraal

Ten aanzien van het gebruik van Utrecht Centraal treden meerdere effecten op. Enerzijds is er een groei van het gebruik door betere spoorverbindingen in het nationale en regionale netwerk, anderzijds een afname door inzet van met name Utrecht Lunetten als tweede knooppunt in Utrecht. In totaal leidt dit tot een stabilisatie in de groei ten opzichte van de referentiesituatie. Een daling in de in- en uitstappers in de trein met 14% wordt gecompenseerd door meer overstappers van trein op trein.



Bereikbaarheid neemt met bijna 20% toe

Het aantal mensen dat in staat is binnen de 45 minuten de economische kerngebieden in Midden Nederland te bereiken, groeit met gemiddeld 16%. Voor 60 minuten reistijd is de groei nog groter: gemiddeld 19%. Ter illustratie: voor bijvoorbeeld Utrecht Science Park groeit het aantal mensen dat de locatie binnen een uur reistijd kan bereiken van 1,1 miljoen naar 1,4 miljoen. Ook kunnen vanuit de woonwijken als Overvecht en Kanaleneiland gemiddeld 20% meer banen met het openbaar vervoer worden bereikt in dezelfde reistijd. De effecten verschillen natuurlijk per gebied in Midden Nederland. Amersfoort profiteert nog onvoldoende mee, met name door keuzes in het landelijke spoornet. Ook de nadere uitwerking van de integratie van de stadsdienst met het regionale HOV moet voor een meer positief effect gaan zorgen.



Figuur 2:effecten bereikbaarheid Ontwikkelperspectief in termen van aantal te bereiken inwoners in 60 minuten reistijd absoluut ten opzichte van de referentie.

Evaluatiekader OV Toekomstbeeld Midden Nederland

1. **Het ontlasten van Utrecht Centraal: effect op het aantal in -uit -en overstappers**

2. **De bereikbaarheid**
- het aantal inwoners dat economische kerngebieden in Midden Nederland binnen 45 en binnen 60 minuten reistijd kan bereiken;
- de reistijd naar belangrijke stations buiten Midden Nederland;
- de reistijd op belangrijke economische relaties binnen Midden Nederland;
- het aantal inwoners dat inwoners in het algemeen en van-uit achterstandswijken in het bijzonder binnen 45 en binnen 60 minuten kan bereiken;
- het aantal inwoners dat bovenlokale ziekenhuizen binnen 45 minuten en binnen 60 minuten kan bereiken.

3. **Gezond en duurzaam leefklimaat**
- totaal aantal autokilometers;
- de ontwikkeling van autointensiteit op leefbaarheidsknelpunten;
- het effect op de vervoermiddelkeuze per gemeente;
- totaal aantal fietskilometers;
- effect op intensiteiten voor de bus en de tram.

4. **Toekomstvastheid: effect op de te verwachten knelpunten**

5. **Betaalbaarheid:**
- effect op de exploitatiekosten;
- effect op de reizigersopbrengsten;
- effect op de kostendekkingsgraad.

6. **Vervoerkundige effecten:**
- aantal reizigers op bestaande en nieuwe HOV-corridors.

7. **Investeringen: de te verwachten kosten voor trajecten en knooppunten**

Onderdeel	Miljoen euro
Aanleg trambanen/HOV busbanen	855
Knooppunten	850
Totaal	**1.705*** +

* *bandbreedte +/- 25%*

Vervoerwijzekeuze: groei aandeel OV met 2 tot 5%

Als gevolg van de maatregelen in het ontwikkelperspectief groeit het aandeel OV in de totale mobiliteit. De groei ligt tussen de 2 en de 5% afhankelijk van de gemeente. Voor een deel gaat deze groei ten koste van de fiets, voor een deel ten koste van de automobiliteit. Bij de daling van de fiets moet wel worden aangetekend dat het gebruik van de fiets in het voor- en natransport wel toeneemt als onderdeel van de OV-verplaatsing.

Effect op knelpunten wisselend

Op de belangrijkste assen is de ontwikkeling van het aantal reizigers, afgezet tegen de ontwikkeling van de capaciteit. Dit leidt tot een wisselend beeld voor de effecten. Enerzijds een daling op de Van Zijstweg, Uithoflijn en een kleine daling op de Binnenstadsas, anderzijds een groei op de Heidelberglaan in het USP-gebied (busbaan Uithof) en op de as tussen Station Amersfoort en het centrum.

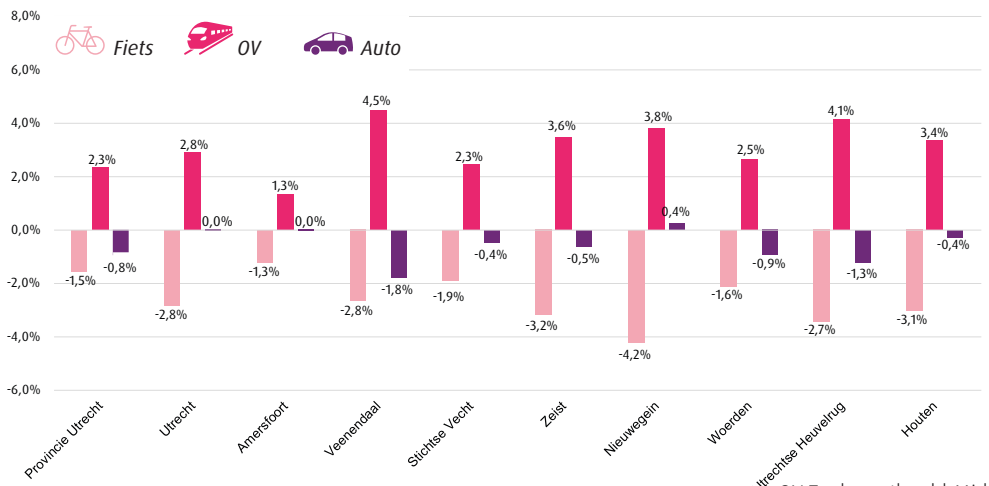
Betaalbaarheid OV blijft gelijk

De extra inzet van bussen en trams leidt tot hogere kosten. Daar staat een groei van het aantal reizigers tegenover. Dit leidt ertoe van netto de kostendekkingsgraad en daarmee de betaalbaarheid van het OV nagenoeg onveranderd blijft. Dit kan omkeren in een licht positief netto-effect door ruimtelijke keuzes te baseren op het ontwikkelperspectief en de nadere uitwerking van een parkeerbeleid gebaseerd op parkeren op afstand.

Investeringskosten (exclusief spoor) circa 1,7 miljard

In totaal is met het Ontwikkelperspectief een investeringsimpuls in het openbaar vervoer nodig. De omvang van deze impuls is door adviesbureau Arcadis geraamd op circa €1,7 mrd tot aan 2040. Een belangrijk deel van ca 50% van deze investeringen is gericht op knooppunten. Daarnaast zijn het vooral investeringen in aanleg van tram en van (vertrambare) HOV-busbanen. Behoudens de knooppunten (IC-stations) zijn geen investeringskosten voor spoorinfrastructuur (bijvoorbeeld traject die viersporigheid vragen) geraamd, met als uitgangspunt dat deze aanpassingen noodzakelijk zijn voor realisatie van de ambities in het landelijke Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.

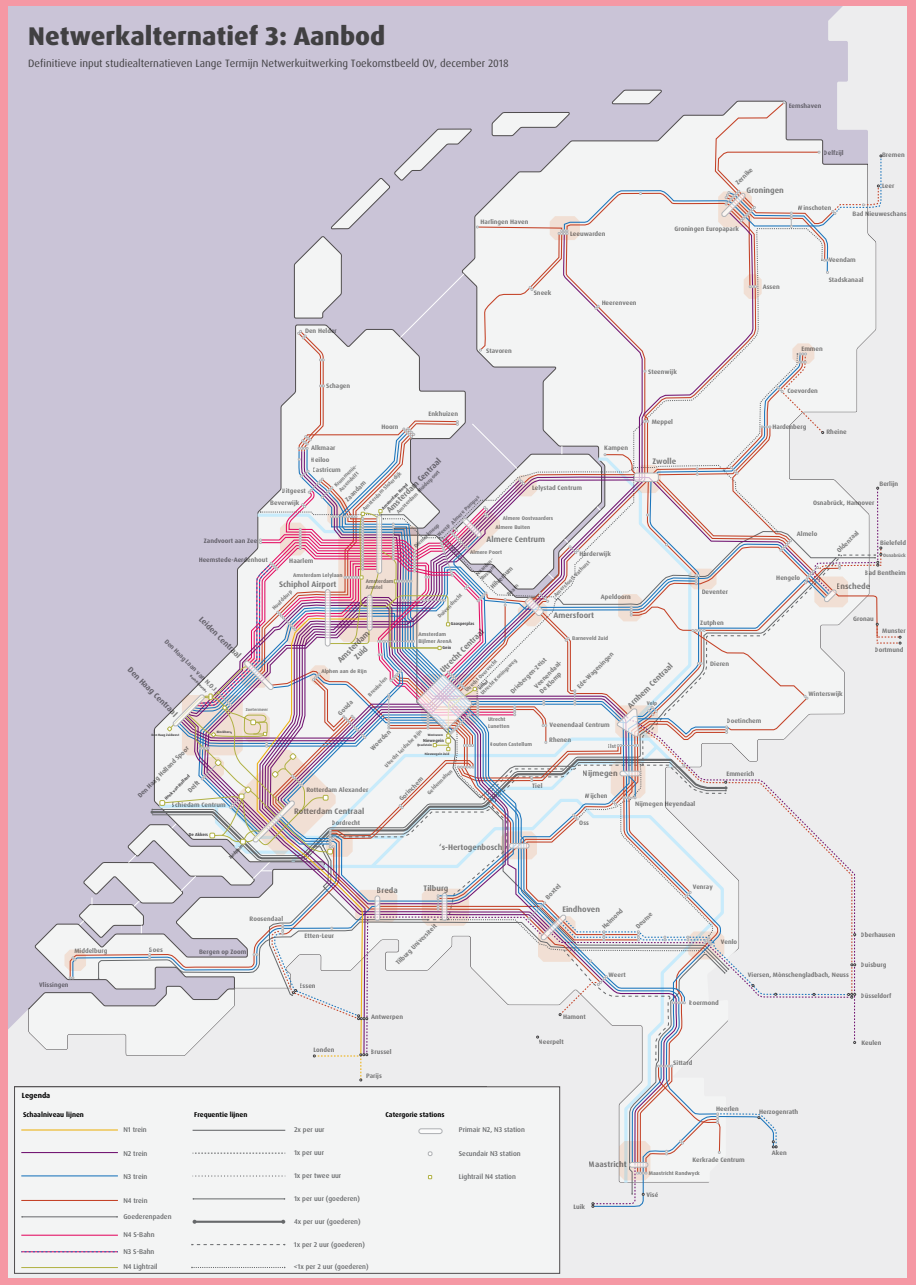
Verandering in modal split (%-punt)



Landelijke lange-termijnnetwerkuitwerking aanbod-alternatief

In de landelijk lange-termijnnetwerkuitwerkingen Toekomstbeel OV zijn vijf onderscheidende landelijke openbaar vervoernetwerken ontworpen voor 2040. Deze regionale uitwerkingen sluiten bij deze landelijke netwerkuitwerkingen aan. Dit regionale ontwikkelperspectief sluit op veel onderdelen het beste aan bij het aanbod alternatief, omdat dit alternatief (net als het regionale ontwikkelperspectief), is opgesteld vanuit de bijdrage, die spoor en OV kunnen leveren aan maatschappelijke doelen als verduurzaming, verstedelijking en ruimtelijk-economische structuurversterking. Dit betekent dat het op de meeste corridors de beste balans biedt tussen hart-op-hartverbindingen op nationaal niveau in combinatie met de beste OV-bereikbaarheid op (inter) regionaal niveau én het functioneren van Utrecht Centraal. Het doel van dit alternatief is maximaal recht doen aan de maatschappelijke doelen van OV en spoor, waarbij OV en spoor als de drager voor verduurzaming, verstedelijking en ruimtelijk economische structuurversterking geldt. Concreet voor het treinnetwerk betekent dit dat bovenop het huidige Intercity-product een Intercity+-product word geïntroduceerd, dat verantwoordelijk is voor snelle hart-op-hartverbindingen, onder meer door het overslaan van stations.

Daar waar in lijnvoering van Programma Hoogfrequent Spoor doorgaans een frequentie van 6x per uur voor Intercity en 6x per uur voor Sprinter wordt voorzien (het zogeheten 6/6-model), is dat in het drietreinensysteem doorgaans 4x per uur Intercity+, 4x per uur Intercity en 4x per uur Sprinter (het zogeheten 4/4/4-model). Intercity+-knopen in Midden-Nederland zijn Utrecht CS en Amersfoort. Overige Intercityknopen zijn Woerden, Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Overvecht, Utrecht Lunetten en Veenendaal-de klomp.



3. Een systeemsprong op het spoor

De regio Midden Nederland kan optimaal profiteren van de landelijke ontwikkelingen op het spoor, zoals opgenomen in het nationaal OV- toekomstbeeld, een verdere frequentieverhoging van Intercity's, snellere verbindingen naar de landsdelen, extra haltering van intercity's en meer Sprinters: de regio Midden Nederland profiteert volop mee.

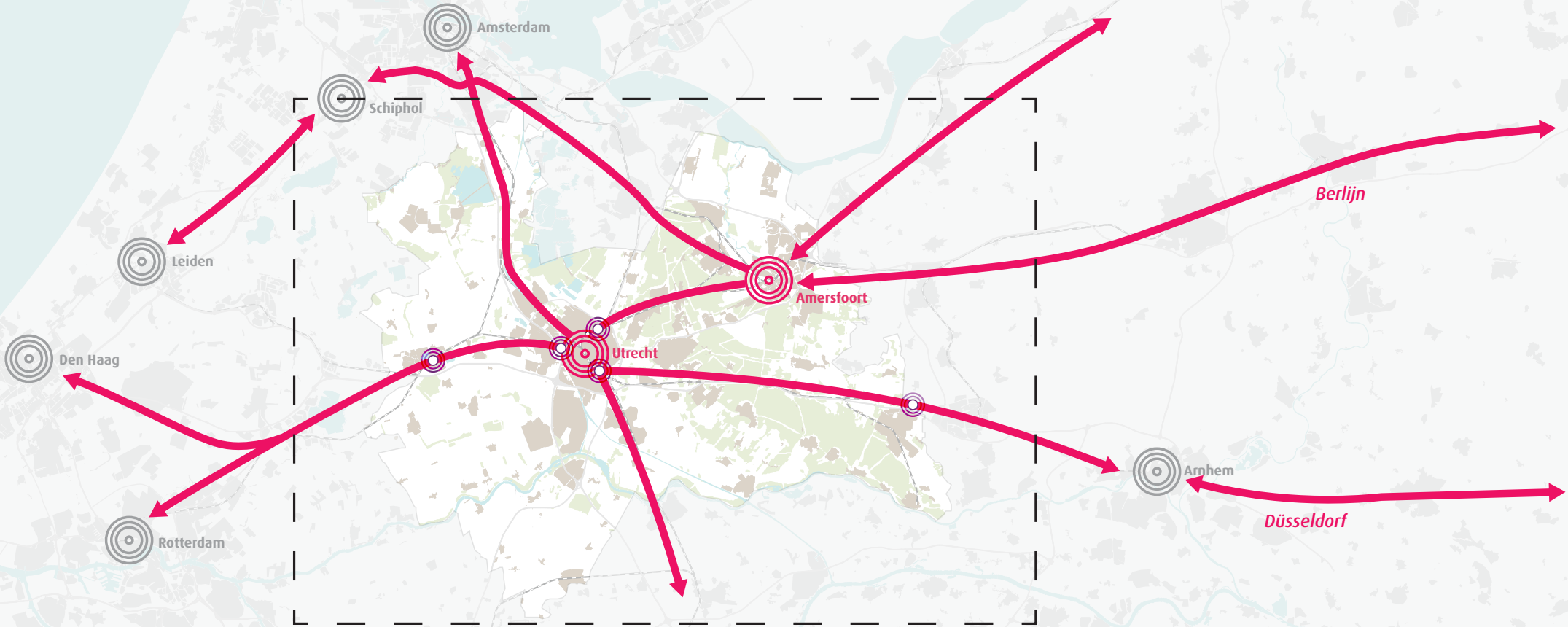
3.1 Voortbouwen op successen uit het verleden

In de afgelopen periode is veel geïnvesteerd in het spoor in en rond Utrecht. In Utrecht Centraal is een nieuwe OV Terminal gerealiseerd met een fors hogere capaciteit en optimale integratie in de stedelijke omgeving. In het kader van het doorstroomstation Utrecht Centraal is geïnvesteerd in een nieuwe spoorlayout, waarmee de kwetsbaarheid is teruggebracht en de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering structureel is verbeterd. Door een corridorgewijze opzet kunnen nu ook meer treinen afgewikkeld worden. Tussen Utrecht en Amsterdam zijn structureel vier sporen beschikbaar gekomen, evenals naar Woerden en Houten Castellum. Dit maakt het mogelijk Sprinters en het spoorgoederenvervoer te scheiden van intercity's. Ook kwamen er drie nieuwe Sprinterstations in Vaartse Rijn, Houten Castellum en Zuilen.

3.2 Het nationaal OV Toekomstbeeld: contourennota

In de landelijke verkenningen voor het OV Toekomstbeeld zijn een viertal scenario's voor de netwerkontwikkeling nader uitgewerkt voor 2040 en beoordeeld. In elk van die scenario's is optimaal rekening gehouden met elementen van het regionaal OV Toekomstbeeld Midden Nederland. Inzet op vraagreductie of alleen het oplossen van knelpunten is echter onvoldoende voor Midden Nederland. Voor deze regio is daarom uitgegaan van het zogenoemde aanbod-alternatief. Het doel van dit alternatief is maximaal recht te doen aan de maatschappelijke doelen van OV en spoor, waarbij OV en spoor als drager voor verduurzaming, verstedelijking en ruimtelijk economische structuurversterking geldt.

In Midden Nederland is capaciteitsuitbreiding van het OV-systeem noodzakelijk om knelpunten aan te pakken en de verstedelijkingsopgave te faciliteren. IC-bediening van voorstadstations bij Utrecht biedt kansen om Utrecht Centraal en de Uithoflijn te ontlasten. In combinatie met hoogwaardige tangentiële OV-verbindingen biedt dit bovendien de kans om de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren. De introductie van mogelijke nieuwe IC-stations heeft effect op het landelijk netwerk. Het effect, de wijze en het tempo van deze strategie dient in het kader van het regionaal programma UNed nader te worden uitgewerkt. Productdifferentiatie op het spoor biedt kansen om de reistijden te verkorten richting Arnhem (in combinatie met internationaal vervoer), Den Haag/Rotterdam en mogelijk Amersfoort. Dit behoeft nadere uitwerking per corridor in samenhang met regionaal (H)OV-systeem en toekomstige ontwikkellocaties.


Amsterdam
Schiphol
Leiden
Den Haag
Rotterdam
Amersfoort
Utrecht
Arnhem
Berlijn
Düsseldorf

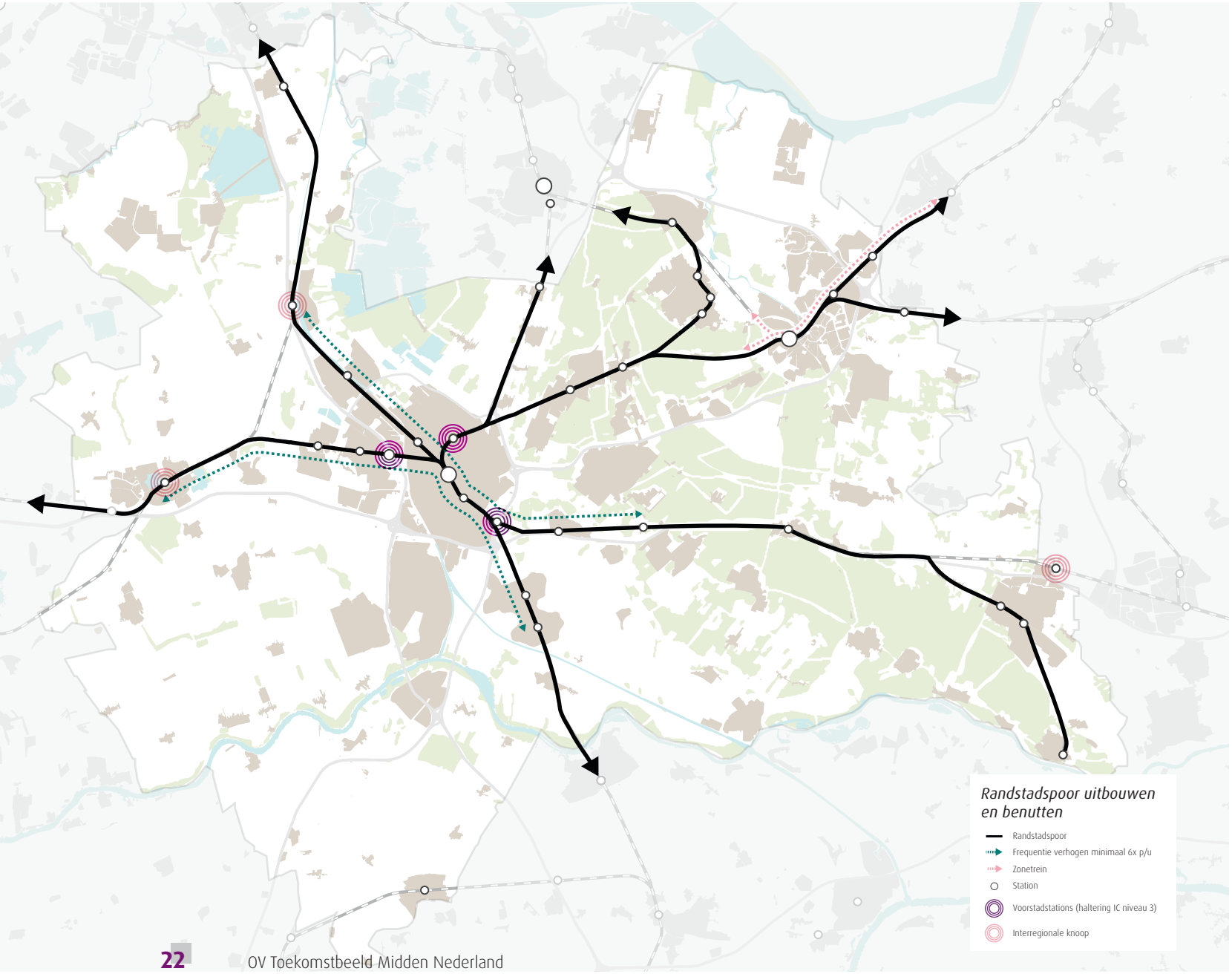
3.3 Snellere verbindingen van hart tot hart

Concreet voor het treinnetwerk betekent dit dat bovenop het huidige intercity-product een intercity+ product wordt geïntroduceerd, dat zorgt voor snelle hart-op-hartverbindingen, onder meer door het overslaan van stations. De relaties richting Duitsland en het noorden en oosten van Nederland zouden structureel moeten versnellen waarvan ook Midden Nederland profiteert. In Midden Nederland vormen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal belangrijke knooppunten, ook voor dit snellere nationale netwerk.

3.4 Extra IC-halteringen

Daar waar in het programma hoogfrequent spoor uitgegaan wordt van 6 intercity's, voorziet het nationale Toekomstbeeld OV een ontwikkeling naar 8 intercity's: 4 snellere hart-op-hart-verbindingen en 4 intercity's die vaker halteren. Vooral voor Midden Nederland schept dit ruimte voor extra IC-halteringen in Woerden, Utrecht Leidse Rijn, Utrecht Lunetten, Utrecht Overvecht en Veenendaal de klomp.

Als het gaat om het ontlasten van de druk op Centraal zijn IC-poorten dicht bij de stad, aangevuld met verbindend vervoer, vanaf die poorten het meest aantrekkelijk voor een grote groep reizigers door korte reistijden naar USP en de A12-zone. Vooral dubbelstation Lunetten biedt als IC-poort voor verschillende windrichtingen en in combinatie met goed aansluitend HOV, een bijdrage in het verlichten van de druk op Centraal. De groei als gevolg van een beter OV-product wordt gecompenseerd door een afname als gevolg van het afleiden van circa 20% van de reizigers via Lunetten en in mindere mate via Overvecht. Daarbij biedt Lunetten door de nabijheid goede kansen om de bereikbaarheid van USP te verbeteren én een kans voor verstedelijkingsopties (A12-zone, MWKZ, Nieuwegein, Kromme Rijn). De verbinding tussen Lunetten en USP doet het erg goed en trekt zo'n 35.000 reizigers. De intensiteit van de Uithoflijn zakt naar circa 20.000 reizigers, waarmee een goede bijdrage wordt geleverd aan dit capaciteitsknelpunt.



3.5 Randstadspoor uitbouwen

Utrecht - Hilversum:

Op nationaal niveau lijkt een voorkeur voor de verbinding Utrecht – Almere via Bijlmer. De regio Midden Nederland kan hierin mee, onder de voorwaarde dat het niet ten koste gaat van de verbinding Utrecht - Hilversum. Op de corridor Utrecht - Hilversum is ruimte voor extra stations ten behoeve van P+R. Op lange termijn is light-rail mogelijk, mits ook dit niet ten koste gaat van de hart-op-hartrelatie Utrecht - Hilversum. Om dezelfde reden is een railverbinding vanuit Hilversum langs de A27 via USP/ Rijnsweerd naar Centraal niet gewenst. In de doorrekening die hiervan gemaakt is, waarbij 4 treinen per uur rechtstreeks naar Centraal rijden en 4 treinen per uur via USP/Rijnsweerd naar Centraal rijden, neemt bijna 85% van de reizigers de recht-streekse verbinding. De vervoerstroom vanuit Hilversum is dus sterk op Utrecht Centraal gericht en moet bij voorkeur ook door een directe ver-binding worden bediend.

Utrecht - Amsterdam:

Op de corridor Utrecht - Amsterdam is het ver-hogen van de frequentie van de Sprinters naar 8x per uur mogelijk. Dit kan in de vorm van 4x per uur door naar de Bijlmer en 4x per uur tot Breukelen. Vooralsnog ontbreekt de markt voor een dergelijke verhoging, maar die kan door extra verstedelijking en mogelijk extra stations op deze corridor worden versterkt. Daarnaast is er door de viersporigheid ruimte voor meer en snellere intercity's op deze corridor.

Utrecht - Den Haag/Rotterdam:

Ook op de corridor naar Den Haag/Rotterdam en Leiden is tot viersporigheid beschikbaar. Het verhogen van de frequentie van de Sprinters naar 6x per uur is mogelijk en gewenst indien deze corridor ook een opgave krijgt in de verstedelijking. Potentie voor verstedelijking ligt er door intensivering bij de bestaande stations en bij nieuwe stations als Woerden Oost en Woerden Molenvliet in combinatie met P+R. Extra IC's met haltering bij Leidsche Rijn en Woerden (op de verbinding Utrecht - Leiden).

Utrecht - 's-Hertogenbosch:

Ook op de corridor Utrecht - 's-Hertogenbosch is het verhogen van de frequentie van de intercity's van 6 naar 8x per uur uit capaciteitsoverwegingen aan de orde even als een extra IC-haltering bij Utrecht Lunetten. Dit past in het nationale toekomstbeeld. Verhogen van sprinterfrequentie tot 8x per uur naar Houten Castellum is mogelijk, indien er voldoende marktvraag is onder andere door koppeling met de verstedelijkingsopgave.

Utrecht - Arnhem/Rhenen:

Vanuit het nationaal OV Toekomstbeeld ligt op deze corridor de wens tot versnellen van de IC naar Frankfurt en verhogen van de frequentie van de intercity's. De regio Midden Nederland onderschrijft deze ontwikkeling. Dit kan alleen indien viersporigheid tot Driebergen wordt aangelegd. Er is dan ook ruimte voor het verhogen van sprinterfrequentie tot 8x per uur. Binnen het IC-product is een extra IC-haltering bij Utrecht - Lunetten en Veenendaal de klomp gewenst. Bij Veenendaal de klomp in verband met de P+R-functie en mogelijkheden voor intensivering. De IC-haltering bij Lunetten ontlast Utrecht Centraal en verbetert de bereikbaarheid van USP. Ook in het Sprinternetwerk kan Lunetten/Koningsweg rechtstreeks en hoogfrequent worden bediend vanuit Woerden, Breukelen, Geldermalsen en Driebergen/Zeist met uitlopers naar Den Haag, Leiden, Amsterdam, Rhenen, 's-Hertogenbosch en Tiel.

Amsterdam Zuid/Centraal - Hilversum - Amersfoort:

Voor de regio Amersfoort is een goede verbinding met Amsterdam van belang. Wanneer wordt besloten om in Amterdam een volledig losliggend S-Bahn concept te introduceren, dan maakt dat een rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal onmogelijk en zal de IC vanuit Amersfoort richting Amsterdam Zuid en verder rijden. De mogelijke impact hiervan op de OV-bereikbaarheid van de regio Amersfoort dient in de uitwerking nader te worden onderzocht.

Utrecht - Amersfoort:

De corridor Utrecht - Amersfoort vormt het hart van het OV-systeem in Midden Nederland. De inzet is erop gericht frequente en snelle intercity's mogelijk te maken om daarmee beide stedelijke regio's in Midden Nederland optimaal onderling en met de rest van Nederland te verbinden. Deze corridor kent ook een tweesporig baanvak en uitbreiden naar viersporigheid is bijzonder kostbaar en moeilijk in te passen. Om die reden zijn de bestaande stations en de bestaande sprinterbediening uitgangspunt. Door een extra haltering van de IC bij Overvecht kan de bereikbaarheid van Rijnsweerd en USP verbeteren: deze corridor wordt door zo'n 15.000 reizigers gebruikt. Dit betekent ook dat er geen ambities zijn voor extra stations. Ruimtelijke ontwikkeling ligt langs deze corridor minder voor de hand. Wel kan op het onderliggende netwerk een deel van de vervoervraag goed worden opgevangen door een te ontwikkelen regionale HOV-corridor tussen USP en Amersfoort. De bestaande ruimte voor Sprinters wordt ook door de Soesterlijn benut. Op langere termijn kan hierin nog een nadere optimalisatie plaatsvinden.

Amersfoort – Zwolle:

De stations op de Veluwe aan de spoorlijn naar Zwolle worden het beste bediend met een zogenoemde zonetrein tot Harderwijk die 4x per uur rijdt. Deze trein halteert op elk van deze stations en rijdt na Amersfoort als IC door naar Utrecht. Daarnaast rijdt er 4 x per uur een IC tussen Amersfoort en Zwolle.

Amersfoort – Apeldoorn:

Op deze as is geen stoptrein of Randstadspoor naar Apeldoorn voorzien. Er rijdt 4x per uur een IC rechtstreeks naar Apeldoorn. Voor de Valleilijn is conform het aanbod-alternatief uitgegaan van verhoging van de frequentie en doorkoppeling richting Arnhem. Daarnaast is in deze uitwerking productdifferentiatie in de vorm van een snel- en stoptrein opgenomen. Hier is vooral de reizigersstroom vanuit het gebied rond Barneveld naar Amersfoort en via Amersfoort naar Utrecht en Amsterdam. Het bieden van goede aansluitingen in Amersfoort is daarom erg belangrijk.

Utrecht – Soest – Baarn:

Op deze corridor is de huidige bediening van 2x per uur een stoptrein gehandhaafd. In de nadere uitwerking dient gekeken te worden naar het toekomstperspectief voor deze lijn.

Voor de **regionale** spoorlijn Dordrecht - Leerdam - Geldermalsen is de bestaande bediening het uitgangspunt voor de termijn tot 2040.



Ondanks het uitgebreide spoornet in Midden Nederland ligt een groot deel van de woon-, werk -of studielocaties niet binnen de invloedssfeer van een station. Dat geldt bijvoorbeeld voor Nieuwegein, Zeist, Mijdrecht, IJsselstein, Leusden en Vianen en voor tal van kleinere kernen in de provincie. Aanvullend op het spoor is daarom een stelsel van OV-corridors nodig met hoogfrequent, snel, betrouwbaar en hoogwaardig vervoer met voldoende capaciteit: Dit noemen we het regionaal OV-kernnet.

Inzetten op bundeling

Om dit te kunnen leveren met een minimale hinder en impact op de omgeving is het noodzakelijk om gericht te werken aan verdere bundeling van het openbaar vervoer. Dit maakt ook gerichte investeringen in veiligheid, comfort, snelheid en betrouwbaarheid mogelijk. Hogere frequenties en grotere eenheden kunnen op deze corridors worden ingezet. Een grote groep reizigers zal hiervan profiteren. Daarnaast blijven ook ontsluitende lijndiensten bestaan, daar waar er voldoende vraag is en wordt de fiets belangrijker in het voor- en natransport. Om te voorkomen dat kwetsbare reizigers niet goed in staat zijn om de haltes te bereiken, hoort hier een aanvullende vraaggestuurd mobiliteitsconcept bij.

4. Een systeemsprong op het regionaal OV-kernnet

Een *'wiel met spaken'*

In de regio Utrecht blijft Utrecht Centraal het belangrijkste knooppunt. Daarmee is het ook belangrijk om de radiale tram- en buscorridors van en naar Utrecht Centraal te versterken: de spaken. Het gaat om de busbundels over de Europaweg, de van Zijstweg, de Binnenstadsas, de Vleutenseweg en de Oudenoord en de tram over de Uithoflijn en de Laan der Verenigde Naties. Deze radialen naar Utrecht Centraal ('de spaken') zijn al ontwikkeld als tram- of HOV-baan. De gebruiksintensiteit in het centrum ligt in verschillende richtingen nu al op de beschikbare capaciteit. Bundels bouwen betekent hier dat kritisch gekeken moet worden naar de halteafstand, naar kruisend verkeer en naar ander (meerijdend) verkeer en lokale bussen, die voor vertraging of een lagere betrouwbaarheid zorgen. Dit kan ook betekenen dat er minder (verschillende) buslijnen moeten gaan rijden.

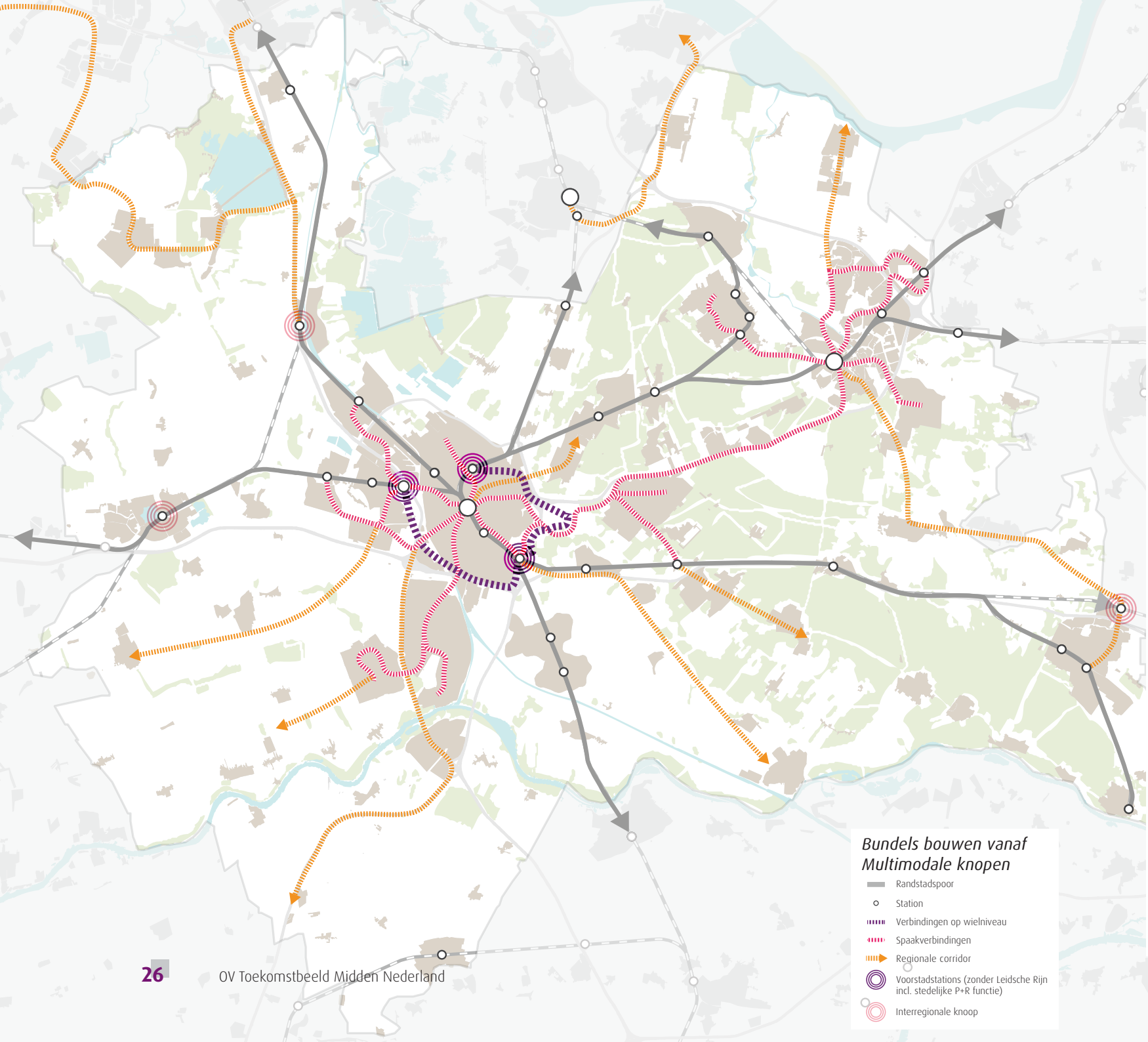
Om Utrecht Centraal te ontlasten is de ontwikkeling van voorstadknopen in Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn belangrijk samen met hoogwaardige tangentiële HOV-verbindingen. Dit systeemconcept van radiale en tangentiële hoofdverbindingen met naast de verknoping in Centraal verknoping in de genoemde drie IC-poorten, noemen we **'het wiel met spaken'**. Op dit systeem moet het HOV worden versterkt door het bieden van een doorstroomgarantie, voldoende capaciteit en kwaliteit op haltepunten.

Niet langs, maar door Rijnsweerd/USP

Als het gaat om de bediening van Rijnsweerd en USP is het minder effectief uit te gaan van één station aan de A27. Hiervoor zijn de afstanden naar de bestemming te groot. Om voldoende aantrekkelijk te zijn voor de gebruikers is het van belang deze bestemming rechtstreeks te bedienen. Ook schept dit een betere uitganspositie om parkeren op afstand mogelijk te maken voor Rijnsweerd/USP.

Verbindingen over het 'wiel'

De regionale bundel Nieuwegein - Westraven - Lunetten - USP - Amersfoort en de verbinding Overvecht - Rijnsweerd - USP zijn de belangrijkste verbindingen over het 'wiel'. De relatie Lunetten - USP wordt met 35.000 reizigers het meest gebruikt. De verbinding Overvecht - USP kent 15.000 reizigers en de verbinding Lunetten - Westraven circa 28.000 reizigers. Hierbij is wel een relatief hoge gemiddelde snelheid van 40 km/h verondersteld. De HOV-verbinding USP - Amersfoort kent met 19.000 gebruikers ook een hoog gebruik. De regionale verbinding over het westelijk deel van de Ring via Leidse Rijn - Papendorp- Westraven kent met circa 8.000 reizigers een aanzienlijk lager gebruik. Het oostelijke en zuidelijke deel van de ring kennen dus een hoger gebruik dan het westelijke deel. Het gebruik is mogelijk wel te verhogen in combinatie met verdichting. Het noordelijke deel tussen Leidse Rijn en Overvecht kent een laag gebruik en is ook het meest moeilijk inpasbaar. Dit deel heeft een lage prioriteit.



Qua reisrelaties die over de bundels samenkomen kan worden gedacht aan de volgende hoofdverbindingen:

Wiel - verbindingen:

- Nieuwegein A2 - Westraven - Lunetten/Koningsweg - USP - Zeist - Amersfoort
- Leidsche Rijn - Papendorp - Westraven - Nieuwegein 't Klooster - Houten?
- Overvecht - Rijnsweerd - USP - Zeist - Driebergen/Zeist

Spaak - verbindingen:

- A2 bundel: Utrecht Centraal - Papendorp - Lekbrug - Gorinchem/ Oosterhout/Breda
- Utrecht Centraal - Westraven - IJsselstein/Nieuwegein Zuid (SUNIJ-tram)
- Utrecht Centraal - Vaartsche Rijn - USP - Zeist Noord (doorgetrokken Uithoflijn)
- Vleuten - Leidsche Rijn - Utrecht Centraal - Biltstraat - Rijnsweerd - USP - Zeist - Driebergen/Zeist
- Overvecht - Vredenburg - Nieuwegein (versnelde SUNIJ? Of Nieuwegein `t Klooster)
- Maarssen - Utrecht - Bilthoven
- Soest - Amersfoort - Leusden
- Amersfoort - Amersfoort Schothorst Vathorst
- Amersfoort - Nieuwland - Bunschoten/Kattenbroek-Vathorst

Gemeenten die niet direct aan een HOV-corridor liggen, kunnen wel van de bundels profiteren doordat de lijn-voering ook meer gebundeld wordt.

Versnellen Nieuwegein

De relatie vanuit Nieuwegein via Westraven naar Utrecht Centraal is omvangrijk en kent een hoog potentieel dat sterk met de snelheid samenhangt. De verbinding kan aanzienlijk worden versneld door deze via de Europalaan direct met Centraal te verbinden. Dit gedeelte van de SUNIJ-lijn trekt circa 15.000 reizigers, terwijl op het bestaande stadse deel circa 8.000 reizigers overblijven.

Doortrekken Uithoflijn naar Zeist Noord

Het is voor de ontwikkelingsruimte van USP en Rijnsweerd belangrijk om meer parkeren op afstand mogelijk te maken. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist Noord, inclusief parkeerfaciliteiten en het verknopen met bestaande buslijnen maakt dat mogelijk. Deze schakel laat een relatief hoog gebruik zien. Gezamenlijk met de doorgetrokken binnenstadsas van lijn 28 komt het gebruik op circa 20.000 reizigers. Dit onderdeel dient samen met de P+R en het parkeerbeleid in USP/Rijnsweerd nader te worden geconcretiseerd.

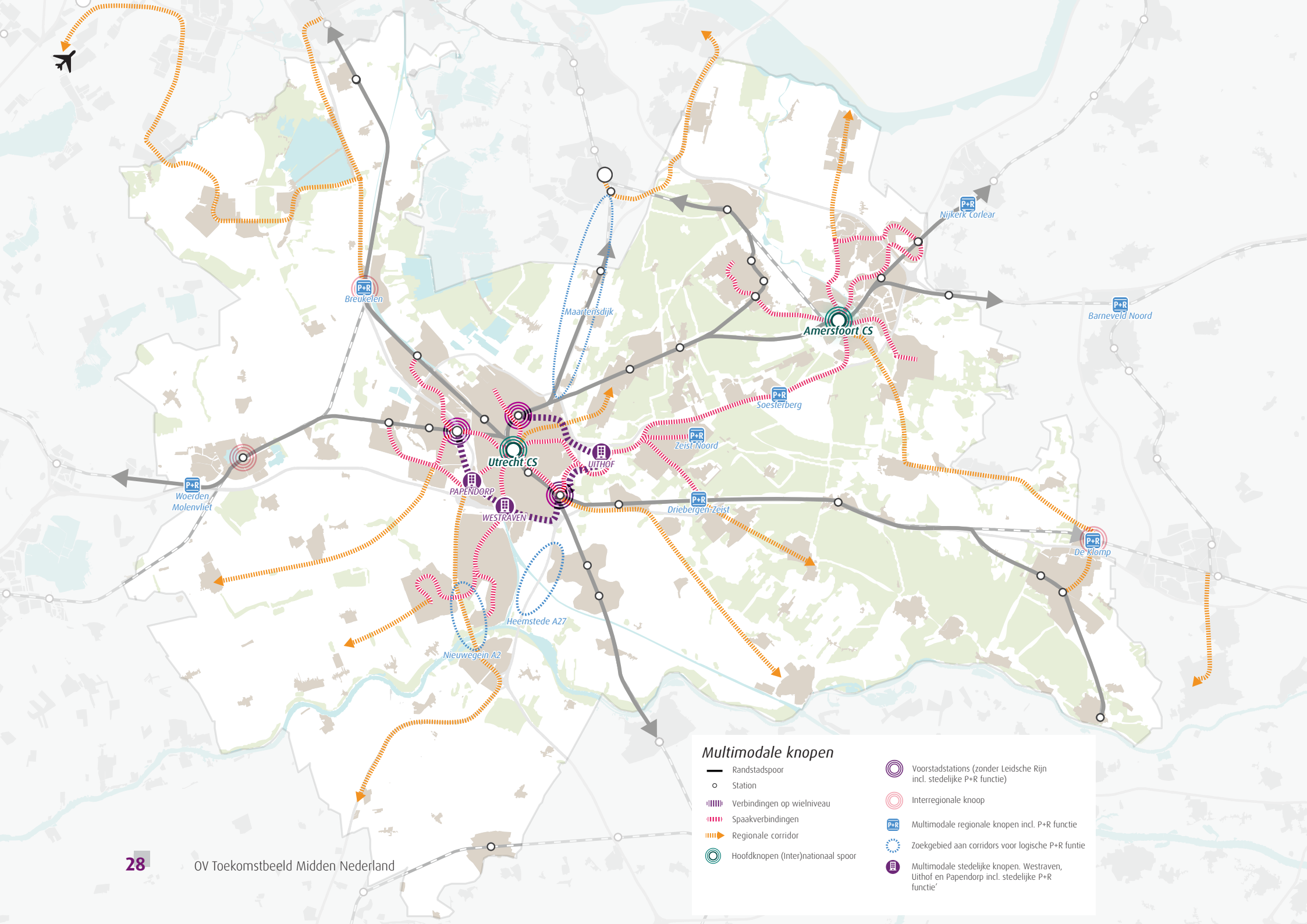
Overige HOV-corridors

De regio Amersfoort heeft een gunstige ligging aan hoofdspoor inclusief goede verbindingen met Amsterdam, Schiphol, de Zuidelijke Randstad en Noord en Oost Nederland. De bestaande scheiding tussen stads- en streekvervoer verliest aan belang. Daarvoor in de plaats komen enkele hoogwaardige OV-corridors in de regio, zoals naar Utrecht USP, naar Leusden, naar Vathorst en naar Bunschoten - Spakenburg. Ook de HOV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort is van belang. Amersfoort Centraal blijft daarmee ook het belangrijkste knooppunt, maar ook de stations in Schothorst, Vathorst, Hoevelaken en Nijkerk vervullen een belangrijke ondersteunende functie. In het zuidelijk deel van Food Valley zijn de verbindingen Veenendaal Centrum – station Veenendaal de klomp en station Ede-Wageningen – WUR – Wageningen van belang. Vanuit Ronde Venen is de HOV-verbinding richting Amsterdam (Schiphol, Zuid, Bijlmer) en Breukelen belangrijk. Het zuidwestelijke deel van de regio, dat geen spoorontsluiting kent, sluit aan op Gouda, Papendorp-Utrecht Centraal, IJsselstein-Nieuwegein en op termijn Leidse Rijn Centrum.

Aanvullend busvervoer

Met Randstadspoor en het regionaal OV-Kernnet samen worden de belangrijkste bestemmingen in Midden Nederland met elkaar en met de stedelijke woongebieden verbonden. Daarnaast blijven aanvullende regionale busverbindingen noodzakelijk, zoals verbindingen tussen regionale kernen (bijvoorbeeld Nieuwegein en Houten) of aanvullende verbindingen naar het USP zoals vanuit Bilthoven. Veel van deze verbindingen zijn ook tangentieel en blijven grotendeels buiten het hoogstedelijke gebied. Deze verbindingen maken geen deel uit van de hoofdbundels en snelheid en frequentie zijn hier minder belangrijk, waarmee deze verbinding ook een ontsluitende functie hebben.

Ook zal er aanvullend OV nodig blijven om kleinere bestemmingen (winkelcentra) te verbinden met bijvoorbeeld wooncomplexen voor ouderen en met een of meer regionale OV-knooppunten. Voor dit aanvullend vervoer is maatwerk nodig, bijvoorbeeld in de vorm van vraaggestuurd OV.


Breukelen
Maartensdijk
Nijkerk Corlear
Barneveld Noord
Amersfoort CS
Soesterberg
Zeist Noord
Utrecht CS
UITHOF
PAPENDORP
WESTRAVEN
Woerden
Molenvliet
Driebergen-Zeist
De Klomp
Heemstede A27
Nieuwegein A2
Multimodale knopen
Randstadspoor
Station
Verbindingen op wielniveau
Spaakverbindingen
Regionale corridor
Hoofdknopen (Inter)nationaal spoor
Voorstadstations (zonder Leidsche Rijn incl. stedelijke P+R functie)
Interregionale knoop
Multimodale regionale knopen incl. P+R functie
Zoekgebied aan corridors voor logische P+R funtie
Multimodale stedelijke knopen. Westraven, Uithof en Papendorp incl. stedelijke P+R functie'

5. Multimodale regionale knopen

Meer dan in het verleden wordt het openbaar vervoer onderdeel van een keten, waarvan ook gebruik van (huur-) fiets en (deel-) auto onderdeel zijn. Als de verschillende modaliteiten elkaar slim aanvullen in plaats van beconcurreren, wordt het totale mobiliteitssysteem robuuster, efficiënter en duurzamer. Overstapplekken tussen OV (bus/tram/trein), fiets, auto en deelmobiliteit worden daarmee belangrijker. Een gerichte inzet op deze multimodale regionale knopen is noodzakelijk. In en rond deze knopen kunnen meerdere functionaliteiten, gericht op service en dienstverlening aan de mobilist, zich verder ontwikkelen.

OV en fiets: sterke partners

Samen vormen het openbaar vervoer en de fiets een concurrerend vervoeralternatief. Dit betekent op alle knooppunten van het OV. Snel en direct vervoer op hoofdverbindingen en het voor- en natransport per fiets. Door de ligging van belangrijke bestemmingen en/of woongebieden op fietsafstand van stations liggen hier kansen om het openbaar-vervoergebruik verder te stimuleren door niet alleen de bediening van stations te verbeteren, maar aansluitend ook de fietsvoorzieningen, zowel de fietspaden als ook de fietsstallingen. Zo kan station Bunnik een rol spelen in de bereikbaarheid van het USP. Zowel de OV-verbindingen als het fietsnetwerk en de faciliteiten die hierbij horen moeten voor deze knopen van topkwaliteit zijn. De fiets vergroot ook het bereik van stations en daarmee ook de mogelijkheden voor verstedelijking.

Hoofdknopen (Inter)nationaal spoor

In Midden Nederland zijn Amersfoort en Utrecht de hoofdknopen voor het (inter-) nationale spoorverkeer. De nationale bereikbaarheid van Midden Nederland als geheel versterkt door snellere en meer frequente verbindingen vanaf deze knooppunten van en naar Noordoost Nederland, Amsterdam/Schiphol, Rotterdam/Den Haag, Eindhoven/Limburg, Tilburg/Breda en Arnhem/Düsseldorf.

Multimodale regionale knopen op afstand van de Ring voor P+R

Plekken waar het regionaal hoofdnet OV en het hoofdwegennet samenkomen zijn belangrijk om de overstap vanuit de auto naar het OV ruim vóór de Ring Utrecht te bieden: de regionale multimodale knopen. Het gaat primair om locaties aan de spoorcorridors op grotere afstand van de Ring en als Veenendaal-de klomp en Driebergen/Zeist (A12-oost), Vathorst, Hoevelaken, Breukelen (A2-noord), Woerden Molenvliet en secundair om kernnet-corridors in de regio: Zeist Noord en Soesterberg (A28), en de Meern Oost (A12-west), Geldermalsen, Vianen Lekbrug en Nieuwegein (A2-zuid), `t Klooster of Houten (A27-zuid) en een zoeklocatie op de verbinding Overvecht-Hilversum (A27-noord).

Het wiel: multimodale stedelijke knopen en voorstadstations bij de Ring

Ook aan de rand van het stedelijk gebied worden parkeervoorzieningen geconcentreerd in multimodale stedelijke knopen. Deze kunnen eveneens dienen voor de overstap vanuit de regio, maar ook voor parkeren op afstand voor inwoners in de stad. Samen met de voorstadstations vormen zij het 'wiel' van knooppunten rond de stad Utrecht: Uithof P+R, Westraven, Papendorp, Galgenwaarde, Leidse Rijn. Daarnaast zijn er stedelijke knooppunten bij de voorstadstations, die niet specifiek voor het autoverkeer van belang zijn, maar wel voor de fiets Utrecht Lunetten en Utrecht Overvecht.

Knooppunten in stedelijke context veraangenamen

Er zijn ook belangrijke knopen in het OV waar niet zozeer de overstap naar andere modaliteiten, maar eerder de voetganger en de in de omgeving gelegen bestemmingen centraal staan. Het zijn de belangrijkste plekken in het systeem waar naast externe veiligheid, geluid en trillingen ook veraangenaming, kwaliteit van de openbare ruimte en versterken van de lokale identiteit belangrijk zijn. Ook zijn deze haltes belangrijk om bestaande centrumlocaties bereikbaar te houden en op een snelle manier te verbinden. Het gaat hier om centrumhaltes zoals Vredenburg, Neude, Schouwburg Nieuwegein City, Woerden busstation of Zeist. De Utrechtse binnenstadsas is hiervan het duidelijkste voorbeeld.


GOUDEN
BUURTEN
VERKOOP
GESTART!
GOUDENBUURTEN.NL
010 511 24 49

6. Verstedelijking koppelen aan de hoofdstructuur

Er ligt een grote opgave van 100.000 nieuwe woningen in Midden Nederland, die bij voorkeur moeten worden ontwikkeld met een geringe automobiliteit. Dit kan alleen als OV en fiets goede alternatieven zijn. Het ontwikkelperspectief biedt hiervoor een goede basis.

Bouwen aan het hoofdnet

Gekoppeld aan knooppunten, Randstadspoor en het kernnet OV-corridors ligt ook de zoekruimte voor verdere verstedelijking. Vanuit openbaar vervoer bezien is het wenselijk om (in volgorde) de verstedelijking vooral te concentreren:

- binnen de invloedssfeer (tot 2,5 km) van een intercitystation;
- tot 1,5 km van een Voorstadstation en/of Sprinterknooppunt;
- tot 1 km van een Sprinterstation;
- tot 0,6 km van een halte van een OV-Kernnetradiaal (tot 20 min. van een intercitystation).

Het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split kan structureel hoger worden door de ruimte rondom de stations van Randstadspoor intensiever te benutten voor de verstedelijkingsopgave in Midden Nederland. Hiervoor liggen goede kansen, op de eerste plaats rond bestaande stations als Woerden, Maarssen, Breukelen, Bilthoven, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en binnen de gemeente Utrecht. Verdere verdichtingsmogelijkheden liggen lans de corridors van 'het wiel' in Utrecht, met name aan de Zuidflank (A12-zone) en aan de westkant (A2- zone). Verdere verdichting in de stad zelf, gekoppeld aan een sterk flankerend parkeerbeleid, blijkt in de praktijk een positief effect te hebben op de haalbaarheid van verstedelijking in hoge dichtheden.



Evaluatiekader OV Toekomstbeeld Midden Nederland

1. **Het ontlasten van Utrecht Centraal: effect op het aantal in -uit -en overstappers**

2. **De bereikbaarheid**
   - het aantal inwoners dat economische kerngebieden in Midden Nederland binnen 45 en binnen 60 minuten reistijd kan bereiken;
   - de reistijd naar belangrijke stations buiten Midden Nederland;
   - de reistijd op belangrijke economische relaties binnen Midden Nederland;
   - het aantal inwoners dat inwoners in het algemeen en van-uit achterstandswijken in het bijzonder binnen 45 en binnen 60 minuten kan bereiken;
   - het aantal inwoners dat bovenlokale ziekenhuizen binnen 45 minuten en binnen 60 minuten kan bereiken.

3. **Gezond en duurzaam leefklimaat**
   - totaal aantal autokilometers;
   - de ontwikkeling van autointensiteit op leefbaarheidsknelpunten;
   - het effect op de vervoermiddelkeuze per gemeente;
   - totaal aantal fietskilometers;
   - effect op intensiteiten voor de bus en de tram.

4. **Toekomstvastheid: effect op de te verwachten knelpunten**

5. **Betaalbaarheid:**
   - effect op de exploitatiekosten;
   - effect op de reizigersopbrengsten;
   - effect op de kostendekkingsgraad.

6. **Vervoerkundige effecten:**
   - aantal reizigers op bestaande en nieuwe HOV-corridors.

7. **Investeringen: de te verwachten kosten voor trajecten en knooppunten**

7. Het effect van het OV Toekomstbeeld

Indicator	*Referentie*	*Ontwikkelperspectief*
Ontlasten van Utrecht Centraal (trein + btm)	380.000	368.000
Bereikbare inwoners economisch kerngebieden (gemiddeld) 45 min.	370.000	430.000
Bereikbare inwoners economisch kerngebieden (gemiddeld) 60 min.	905.000	1.080.000
Reistijd belangrijke stations buiten Midden Nederland	75 min.	69 min.
Reistijd belangrijke economisch locaties binnen Midden Nederland	60 min.	56 min.
Bereikbare inwoners achterstandswijken (gemiddeld) 45min.	430.00	520.000
Bereikbare inwoners achterstandswijken (gemiddeld) 60min.	1.050.000	1.275.000
Bereikbare inwoners vanuit bovenlokale ziekenhuizen binnen 45-min	260.000	320.000
Bereikbare inwoners vanuit bovenlokale ziekenhuizen binnen 60-min	620.000	835.000
Totaal aantal autokilometers (etmaal)	35,9 mln.	37,2 mln.
Auto intensiteit op leefbaarheidsknelpunten (gemiddeld, OS)	2.300	2.200
Effect op de vervoermiddelkeuze	Fiets: 33% OV: 17% Auto: 50%	Fiets: 32% OV: 19% Auto: 49%
Totaal aantal fietskilometers (etmaal)	5,6 mln.	6,2 mln.
Effect op intensiteiten bus en tram [reizigers]	670.000	774.000
Effect op intensiteiten bus en tram [reizigerskilometers]	5,65 mln.	5,86 mln.
Toekomstvastheid; effect op de te verwachten knelpunten		Binnenstadas: daling Busbaan USP: Toename Van Zijstweg: Grote daling Uithoflijn: Grote daling Stationsweg Amersfoort: Toename
Effect op de exploitatiekosten (DRU's bus+tram)	Bus: 6.390 Tram: 290	Bus: 6.360 (+0%) Tram: 390 (+32%)
Investeringen		1.705 mln.

Station	*Ontwikkelperspectief* *(in-uitstappers)*
Bunnik	5.000
Breukelen	10.000
Driebergen-Zeist	22.000
Houten	17.000
Houten Castellum	9.000
Maarn	4.000
Woerden	27.000
Woerden-Oost	4.000
Woerden-Molenvliet	10.000

Gevoeligheidsanalyses

De eerder beschreven effecten van dit Toekomstbeeld gaan uit van verwachte toekomstscenario's conform WLO2-2040Hoog voor wat betreft maatschappelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de woningbouwopgave, zoals gesteld voor Midden Nederland en stelt het hoge eisen aan bepalende netwerkelementen. Om de robuustheid van dit Toekomstbeeld te verkennen, zijn daarom drie gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, te weten:

- effect flankerend beleid ten behoeve van ontmoediging autogebruik ('OV-scenario');
- effect lagere snelheden wiel- en spaakverbindingen;
- netwerkeffect isoleren van RO-effect.

Effect flankerend beleid ten behoeve van ontmoediging autogebruik

In deze gevoeligheidsanalyse is het effect verkend van flankerend beleid ten behoeve van ontmoediging van het autogebruik op het OV-systeem. Ontmoedigingsmaatregelen kunnen bijvoorbeeld strengere parkeernormen zijn, milieuzones (bijvoorbeeld zoals de plannen van de gemeente Amsterdam om vanaf 2030 enkel elektrische auto's binnen de Ring toe te laten) of anderszins maatregelen om autogebruik te ontmoedigen. Het effect is in deze studie gesimuleerd door uit te gaan van gemiddeld lager autobezit, een hogere weerstand voor autogebruik en hoger gebruik van P+R-voorzieningen.

Het effect van flankerend beleid uit zich als volgt:

- Een hoger gebruik van Utrecht Centraal (trein + BTM). De groei bedraagt 5% ten opzichte van de referentie, waar de groei in het ontwikkelperspectief 1% bedroeg.
- Het aandeel auto daalt in de gemeente Utrecht met 5%-punt, ten (gelijke) bate van fiets en OV.
- Binnen het BTM-netwerk stijgt het aantal instappers met 21% (was +10%) en het aantal reizigerskilometers met 10% (was -3%), beiden ten opzichte van de referentie.
- Op een aantal NMCA-knelpunten is te zien dat de bezettingsgraad fors hoger is dan in het Ontwikkelperspectief. Specifiek gaat het hierbij om de van Zijstweg en Stationsweg in Amersfoort. Een kleine stijging in de bezettingsgraad is te zien op de Binnenstadsas. De ontwikkeling ten opzichte van de referentie blijft grofweg gelijk (categorie ontwikkeling bezettingsgraad gelijk).
- Het gebruik van de wielverbinding USP – Lunetten stijgt verder naar 39.000 reizigers per etmaal (35.000 in het Ontwikkelperspectief).

Effect lagere snelheden wiel- en spaakverbindingen

Het Toekomstbeeld stelt hoge eisen voor de infrastructuur van bepalende netwerkelementen. Er is uitgegaan van een ambitieuze gemiddelde snelheid van 40 km/h op de Binnenring en een gemiddelde snelheid van 30 km/h op enkele overige bundels. In deze gevoeligheidsanalyse is onderzocht wat het effect is op deze stukken als de gemiddelde snelheid 15% lager ligt (bijvoorbeeld door het (ten dele) achterblijven van investeringen). Naast deze netwerkeffecten leidt een 15% lagere gemiddelde snelheid op het wiel en de spaken tot langere bus- en tramomlopen, waardoor meer dienstregelinguren nodig zijn om dezelfde frequenties te bieden. Per jaar betekent dit een toename van de exploitatielasten van ruim 3 miljoen.

De netwerkeffecten van de lagere snelheden op de wiel- en spaakverbindingen zijn:

- Het gebruik van Utrecht Centraal (trein + BTM) blijft gelijk (+1% groei ten opzichte van de referentie). In-/uitstappers trein en overstapper naar BTM stijgen beide iets.
- Het gebruik van de voorstadstations daalt. Utrecht Lunetten daalt het hardste met 4%, gevolgd door Utrecht Overvecht (-3%) en Utrecht Leidsche Rijn (-1%). Uit deze twee indicatoren volgt dat meer reizigers via Utrecht CS reizen.
- De bezettingsgraden op NMCA-knelpunten stijgen op bijna alle knelpunten ten opzichte van het Ontwikkelperspectief. Ook dit hangt samen met het reizen via Utrecht Centraal. Voor de binnenstadsas geldt dat in het Ontwikkelperspectief de ontwikkeling ten opzichte van de referentie 'neutraal' was en er in deze gevoeligheidsanalyse een toename te zien is;
- Het aantal instappers binnen het BTM-netwerk stijgt met 11% ten opzichte van de referentie (was 9% in Ontwikkelperspectief), het aantal reizigerskilometers stijgt met 3% ten opzichte van de referentie (was een daling van 3% in het Ontwikkelperspectief). Het aantal DRU's ;
- Het gebruik van de wielverbinding USP – Lunetten daalt in deze gevoeligheidsanalyse tot 30.000 reizigers per etmaal (ten opzichte van 35.000 reizigers in het Ontwikkelperspectief).

Netwerkeffect isoleren van RO-effect

In dit Toekomstbeeld is, naast de verbeteringen in het OV-netwerk, ook invulling gegeven aan de woningbouwopgave voor Midden Nederland. Enerzijds geeft dit een correct beeld van het verwachte effect op de bereikbaarheid en het OV-systeem, anderzijds maakt dit vergelijken met de referentie moeilijk (sec het netwerkeffect op bijvoorbeeld in-/uitstappers en bezettingsgraden). Om sec het netwerkeffect te bepalen is een gevoeligheidsanalyse gedaan met het netwerk van de Binnenringvariant en de ruimtelijke ontwikkelingen zoals opgenomen in de referentie.

De netwerkeffecten (zonder invulling woningbouwopgave) van het Ontwikkelperspectief zijn als volgt:

- Het gebruik van Utrecht CS (trein + BTM) is gelijk als in de referentie (in het Ontwikkelper-spectief was er een stijging van 1%);
- Gebruik van de voorstadstations daalt ten opzichte van het Ontwikkelperspectief:
  - Utrecht Lunetten: -7%;
  - Utrecht Overvecht: -10%;
  - Utrecht Leidsche Rijn: -11%.
- De bereikbaarheid van economische kerngebieden stijgt ten opzichte van de referentie, maar minder hard dan in het Ontwikkelperspectief. Voor de niveaus 1 en 2 economische kerngebieden stijgt het aantal bereikbare inwoners binnen 45 minuten met 13% (15% in het Ontwikkelperspectief). Het aantal bereikbare inwoners binnen 60 minuten stijgt met 19% (was 20%).
- Het gebruik van de wielverbinding USP – Lunetten daalt in deze gevoeligheidsanalyse tot 30.000 reizigers per etmaal (ten opzichte van 35.000 reizigers in het Ontwikkelperspectief).

8. Samenvatting en conclusies

8.1 Regio Utrecht

De hoofdlijn: het wiel met spaken

In de regio Utrecht zijn belangrijke speerpunten de ontlasting van Utrecht Centraal en verschillende NMCA-knelpunten. Dit wordt beoogd door het bieden van alternatieve reismogelijkheden voor reizigers. Het wiel met spaken is daarbij het uitgangspunt voor de regio Utrecht. Belangrijke elementen daarvan zijn:

- Het versterken van de spaken, waarbij het verhogen van de frequenties op de Sprinter-corridors in de regio Utrecht en het versnellen van de SUNIJ de hoogste prioriteit hebben.
- Het versterken en toevoegen van tangenten in combinatie met het realiseren van sterkere OV-knopen rond Utrecht Centraal (het wiel).
- Bundeling van hoofdstromen (spaken); hoogwaardig 'vanzelfsprekend' OV naar alle belangrijke woon- en werklocaties in de regio via hoogfrequente Sprinters (6/8x per uur) of HOV-verbindingen van/naar belangrijke locaties, die niet aan het spoor liggen.
- Multimodale knooppunten in de regio voor de overstap van auto of fiets naar OV: Plekken buiten de Ring Utrecht waar het regionaal hoofdnet OV en het hoofdwegennet samenkomen, zijn belangrijk om de overstap vanuit de auto naar het OV te bieden: de regionale multimodale knopen. Driebergen Zeist, Breukelen, Woerden Molenvliet bij het spoor en onder andere Vianen Lekbrug bij het regionaal OV-kernnet.
- Een fijnmazig fietsnetwerk dat knooppunten met elkaar verbindt: OV en fiets vormen sterke partners. Voor bestemmingen/woongebieden in nabijheid van stations moeten de voorzieningen verbeteren (netwerk en knooppunt, bijvoorbeeld bij Bunnik, dat op fietsafstand van USP ligt.

Randstadspoor benutten in combinatie met verstedelijking

Het aandeel OV in de modal split kan structureel hoger worden door de ruimte rondom Randstadspoorstations te intensiveren met woningen, werkplekken en voorzieningen in hoge dichtheden. Sprinterfrequenties richting Houten en richting Bunnik – Driebergen-Zeist hebben, in combinatie met verstedelijking, potentie om te worden verhoogd tot 8x/h.
Voorbeelden van stations voor verdere verstedelijking zijn Woerden, Maarssen, Breukelen, Bilthoven, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en de stations binnen de gemeente Utrecht. Mogelijk ontstaan er ook kansen voor nieuwe stations, waarbij bijvoorbeeld Woerden Molenvliet ook als multimodale knoop kan fungeren.

Woerden wordt als IC-verbinding bediend in de richting Utrecht, Rotterdam en Breukelen – Amsterdam Bijlmer. De bediening van Breukelen wordt met 4 Intercity-verbindingen richting Amsterdam Bijlmer, 4 Sprinterverbindingen richting Diemen – Amsterdam Centraal en 8 Sprinterverbindingen richting Utrecht sterk verbeterd.

Lunetten-Koningsweg inclusief een sterke HOV-tangent

Het wiel in het zuidoostelijke deel van de regio vorm te geven door een nieuwe snelle tangentverbinding te maken tussen Nieuwegein/A12-zone en USP via Sprinterstation Lunetten, dat opgewaardeerd moet worden tot een station Lunetten-Koningsweg met een bediening door treinen van een hogere orde dan Sprinters om zo Utrecht Centraal te ontlasten en de bereikbaarheid van USP en de A12-zone te vergroten; Het gebruik van Utrecht Lunetten-Koningsweg kan bij uitvoering van dit Ontwikkelperspectief inclusief invulling van de woningbouwopgave groeien tot 80.000 reizigers per dag. Dit stelt wel hoge eisen aan de (ring-) verbinding, om zo voor een groot deel van de reizigers sneller te zijn dan de reis via Utrecht Centraal. Andere onderdelen die Utrecht Centraal ontlasten zijn IC-voorstadstation Utrecht Overvecht, HOV-verbinding Amersfoort – USP en doortrekken van de ringverbinding USP – Lunetten naar Nieuwegein. Het verhogen van de spoorcapaciteit op de corridor naar Driebergen-Zeist op het hoofdspoornet is randvoorwaardelijk om én de sprinterfrequenties in de regio te verhogen én een station Lunetten-Koningsweg mogelijk te maken en te bedienen met treinen van een hogere orde dan Sprinters.

De Sunij-lijn versnellen

Richting Nieuwegein/IJsselstein (Zuidlob) wordt de concurrentiepositie van het OV verbeterd door versnelling van de Sunij-lijn. Dit wordt gedaan door een nieuw, korter tracé over de Europalaan, waarmee 4 à 5 minuten van de huidige rijtijd gewonnen kan worden. De tramverbinding wordt doorgekoppeld over het station naar de Uithoflijn. Daarnaast is er vanuit Nieuwegein ook een hoogfrequente HOV-verbinding richting centrum Utrecht (Vredenburg) – Overvecht en richting Lunetten – USP. Door de tramverbinding wordt er op de van Zijstweg 60% meer capaciteit geboden, waarmee het NMCA-knelpunt naar verwachting opgelost wordt. Tevens speelt de tramverbinding een rol in de ontsluiting van de Merwedekanaalzone.

De binnenstadsas ontlasten

Het aantal bussen op binnenstadsas van Utrecht kan worden teruggebracht van 50 per uur per richting naar 8 bussen per uur per richting. Dit heeft een grote leefbaarheidsimpuls tot gevolg op de gehele binnenstadsas, waar fietser en voetgangers de ruimte krijgen om te groeien. Om dit te kunnen bewerkstelligen is het nodig de Uithoflijn door te trekken naar Zeist Noord en lijn 28 (die over de binnenstadsas rijdt) door te trekken naar station Driebergen-Zeist. Voor andere stads- en streekbussen, die niet meer over de binnenstadsas rijden zal een alternatief gevonden moeten worden. Daarbij kan worden gedacht aan andere routes naar CS (via de Kardinaal de Jong weg), aantakken op het wiel met spaken of vervangen door (nieuwe) vormen van first en last mile vervoer. Aandachtspunt bij de binnenstadsas is de drukte in de voertuigen. Alhoewel het aantal reizigers over de binnenstadsas met ongeveer 75% afneemt, neemt de capaciteit met ongeveer gelijke tred af. Hierbij speelt mee dat de binnenstadsas, de Uithoflijn en Lunetten – USP communicerende vaten zijn, en dat in een volgende fase van het Toekomstbeeld OV de verdere balans over deze drie aspecten gevonden moet worden.

Aanvullende diensten doorontwikkelen

Naast het wiel en spaken bestaat het OV-systeem uit OV-verbindingen, die bestaande en toekomstige woon- en werklocaties ontsluiten. Voor de regio is van belang dat er naast de HOV tangent via Lunetten ook diverse tangentiële OV-verbindingen op grotere afstand van het stedelijk gebied tussen bestaande en toekomstige woon- en werklocaties zijn; de uitwerking van dergelijke verbindingen is afhankelijk van de vervoerspanning tussen locaties. Afhankelijk van locatie en omvang van verstedelijking dient te worden onderzocht hoe met bestaande en nieuwe verbindingen deze verstedelijking het beste op de spaken en het wiel kan worden aangesloten. Voor de concretisering van een aantal verbindingen is verder onderzoek nodig. Dit betreft ondermeer de corridor Oudewater-Montfoort-Utrecht, de HOV-bundel via de A27-A2 en het doortrekken van de tram naar Zeist.

8.2 Regio Amersfoort

Station Amersfoort is en blijft het knooppunt van de regio Amersfoort en biedt treinverbindingen op nationaal niveau richting de Randstad en Noord en Oost Nederland. Vanuit Amersfoort zijn goede sprinterverbindingen van/naar Hilversum-Amsterdam, Utrecht, Zwolle en Foodvalley. De Soesterlijn biedt een sprinterverbinding tussen Baarn en Utrecht.

Voor de spoorverbinding tussen Utrecht en Amersfoort zetten we in op meer IC`s, die na Amersfoort deels doorrijden naar Noord en Oost Nederland en deels doorrijden als Sprinter richting Zwolle. Daardoor is het niet nodig om de Sprinter Zwolle-Utrecht in frequentie te verhogen, maar wordt wel een betere OV-bereikbaarheid vanuit noord Veluwe richting de hele Randstad bereikt. Stations Vathorst of een nieuw station Nijkerk de Corlaer zijn daarmee goede plekken voor een P+R. Verstedelijking in de nabijheid van deze Sprinterstations draagt bij aan een groter aandeel OV.

Voor de regio Amersfoort is een goede verbinding met Amsterdam van belang. Wanneer wordt besloten om in Amterdam een volledig losliggend S-Bahn concept te introduceren, dan maakt dat een rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal onmogelijk en zal de IC vanuit Amersfoort richting Amsterdam Zuid en verder rijden. De mogelijke impact hiervan op de OV-bereikbaarheid van de regio Amersfoort dient in de uitwerking nader te worden onderzocht.

Voor reizigers vanuit Amersfoort en verder richting het USP introduceren we een directe HOV-verbinding tussen Amersfoort en het USP, die bijdraagt aan de bereikbaarheid van het USP én een aantrekkelijk alternatief (sneller en frequenter) biedt voor reizigers, die anders via Utrecht centraal reizen. Dit heeft een potentie voor bijna 20.000 reizigers per etmaal. Onderzocht dient te worden of (een deel van) deze ritten ook geïntegreerd kunnen worden in de stad- en streekdienst, wat de effectiefste route voor deze verbinding is en of deze verbinding als bus, tram of lightrail vorm gegeven kan worden.

Voor de Soesterlijn is aanvullend onderzoek nodig om tot een Ontwikkelperspectief te komen. Het vervangen van de Soesterlijn door een busverbinding is daarbij niet effectief. De busverbindingen Soest-Amersfoort en Leusden Amersfoort worden gekoppeld en opgewaardeerd naar HOV, waarmee reizigers sneller en frequenter naar Amersfoort reizen en reizigers vanuit Soest een directe verbinding krijgen met Amersfoort centrum.

De Stationsweg-stadsring blijft de drukste busroute, doordat alle bussen zowel het centrum als het station aandoen. Het bundelen van verschillende stads- en streeklijnen is een effectieve strategie voor het grootste deel van de stad en regio Amersfoort, maar voor Amersfoort West dient dit nader onderzocht te worden. Daarbij geldt dat een goede balans gevonden moet worden in het snelle en directe deel van de bundel en de ontsluitende functie in de wijken. Mogelijk kunnen ook nieuwe first en lastmile oplossingen daarbij een rol spelen. Verstedelijkingslocaties in de regio Amersfoort, die bij kunnen dragen aan een groter aandeel OV, zijn de locaties in de nabijheid van de stations. Bijvoorbeeld in de nabijheid van station Amersfoort, Schothorst De Hoef, Vathorst oost en aan de sprintercorridor Amersfoort-Zwolle.

Ook voor de regio Amersfoort geldt dat de first en lastmile erg belangrijk zijn. Op sommige corridors kan gebruik worden gemaakt van bestaande busverbindingen, maar in toenemende mate kunnen nieuwe concepten, zoals flexdiensten en deelconcepten een beter product bieden dan de traditionele lijnbus.

8.3 Regio Foodvalley en Utrechtse Heuvelrug

Voor de aansluiting op het nationale en internationale OV-netwerk zijn Amersfoort, Ede-Wageningen en Veenendaal de klomp de knooppunten. Op de corridor Arnhem-Utrecht biedt differentiatie met het IC-product de beste balans tussen OV-bereikbaarheid op (inter)nationaal niveau (directe verbinding Utrecht-Arnhem en verder) en interregionaal niveau (met IC-stops op Veenendaal de klomp en Ede-Wageningen). Het versterken van de bediening van Veenendaal de klomp naar 4 IC`s per uur vergroot de OV-bereikbaarheid van de regio Veenendaal. Ook is P+R Veenendaal de klomp daarmee een aantrekkelijk overstappunt voor de auto naar OV. Verstedelijking rondom Veenendaal de klomp draagt bij aan een groter OV-aandeel is de modal split.

Differentiëren met IC-producten op de corridors Amersfoort-Zwolle en Amersfoort-Apeldoorn is minder effectief. Belangrijkste knooppunt voor Foodvalley aan de noordkant is en blijft daarom Amersfoort.

In de regio Foodvalley en de Heuvelrug wordt verder ingezet op IC-bediening van Veenendaal de klomp. Veenendaal de klomp kan bij intensivering groeien tot een gebruik van 25.000 in- en uitstappers per dag. Hierbij kan het door zijn gunstige ligging ook een belangrijke multimodale functie krijgen als regionale P+R op afstand voor de stad Utrecht (en verder). Het vervallen van een IC-haltering bij Driebergen Zeist heeft een negatief effect op de OV-bereikbaarheid van de Utrechtse Heuvelrug. Het verhogen van de sprinterfrequentie en het opwaarderen van lijn 50 kan dit deels compenseren. Om de OV-bereikbaarheid van de Utrechtse Heuvelrug te verbeteren, zijn hiernaast nog aanvullende bus- en mogelijk first- en last-mile oplossingen nodig.

Een extra stop van de IC tussen Amersfoort en Apeldoorn bij Hoevelaken of Barneveld noord is niet effectief, omdat dit in verhouding met de in/uit/overstappers teveel doorgaande reizigers treft. Mogelijk kan de P+R-functie van Barneveld noord of Hoevelaken effectiever worden door een sneldienst van de Valleilijn hier te laten stoppen. Daarvoor zijn infrastructurele aanpassingen nodig.

Het introduceren van een stop- en sneldienst op de Valleilijn en het doortrekken van deze sneldienst naar Arnhem, vergroot de bereikbaarheid binnen de Foodvalley en richting Amersfoort en Arnhem. Voor reizigers tussen Arnhem en Amersfoort wordt de sneldienst Valleilijn daarmee een aantrekkelijk alternatief ten opzichte van de route via Utrecht. Het differentieren tussen stop en sneldiensten is effectiever dan frequentieverhoging van de Sprinter op de Valleilijn. Het doortrekken van de Valleilijn (per spoor) naar de WUR en/of Wageningen is niet effectief.
De sprinterverbinding Utrecht-Veenendaal-Rhenen biedt een goede verbinding richting Utrecht. Frequentieverhoging op deze sprinterverbinding is in Foodvalley alleen aan de orde in combinatie met grote verstedelijking in de nabijheid van bestaande of nieuwe stations.

De OV-bereikbaarheid van Wageningen en de WUR is het meest effectief te organiseren van/naar station Ede-Wageningen. De IC-verbinding Koningsweg-Ede-Wageningen in combinatie met de HOV-assen van/naar deze stations verbetert ook de reisrelatie WUR-USP. Een HOV-verbinding van de WUR naar het USP of naar Veenendaal de klomp is niet effectief.
De HOV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort blijft een onmisbare schakel in het busnetwerk. Door deze verbinding te versnellen, wordt deze aantrekkelijker voor meer reizigers. Onderzocht dient te worden of het overslaan van haltes of bijvoorbeeld een route via de A12 aantrekkelijker is.
Voor de gehele regio Foodvalley geldt dat de first- en lastmile erg belangrijk zijn. Op sommige corridors kan gebruik worden gemaakt van bestaande busverbindingen, maar in toenemende mate kunnen nieuwe concepten, zoals flexdiensten en deelconcepten een beter product bieden dan de traditionele lijnbus.

8.4 Regio Gooi-Hilversum-Almere

Deze regio is onderbelicht in dit Ontwikkelperspectief. Gezien de reispatronen is het wenselijk om een Ontwikkelperspectief voor deze regio gezamenlijk met andere regio`s op te pakken. Belangrijke aspecten vanuit Midden Nederland voor deze regio zijn:

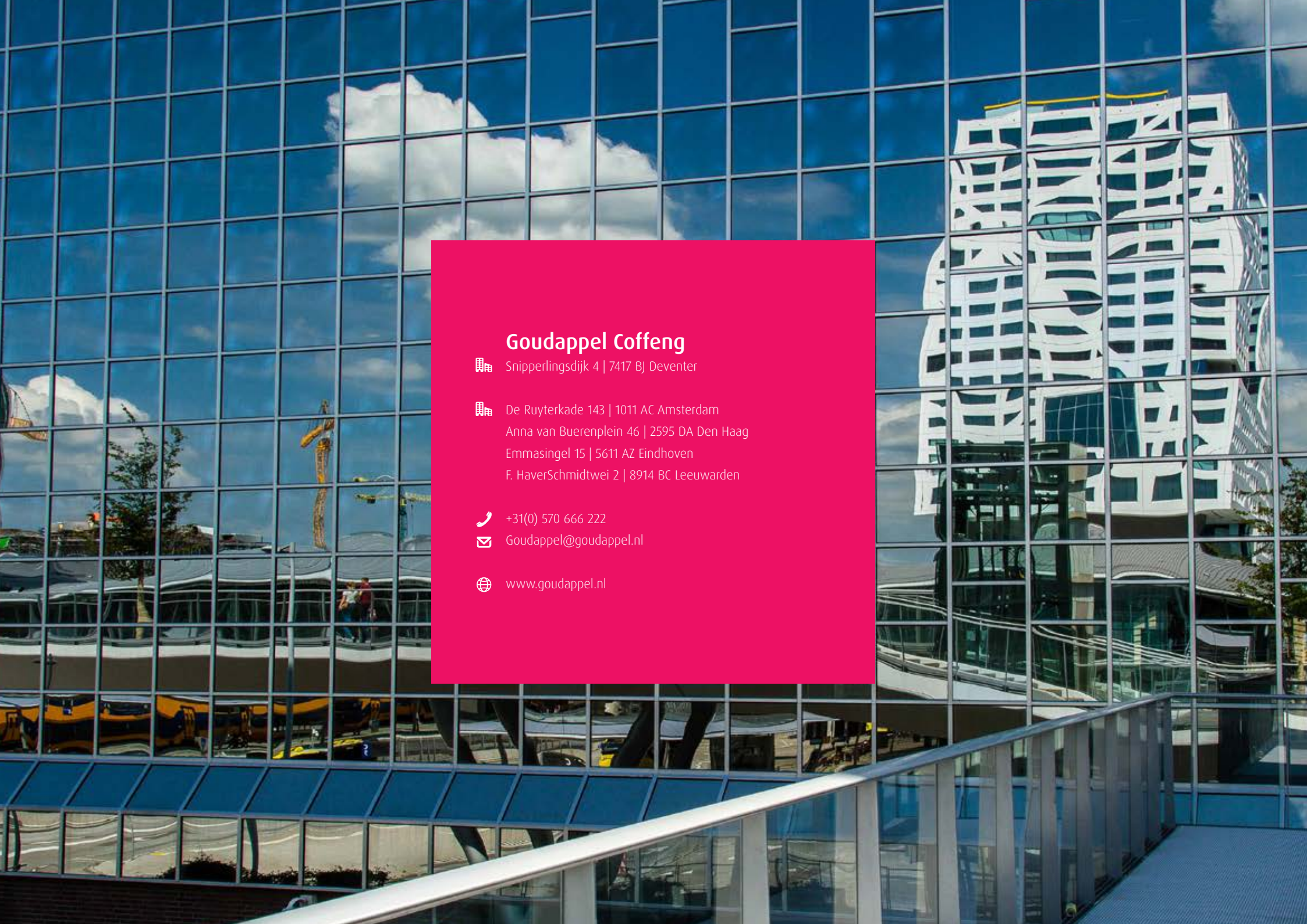
- verbinding Almere-(Hilversum)-Utrecht;
- verbinding Amsterdam-Hilversum-Amersfoort;
- zoeklocatie P+R A27 noord;
- verbinding `t Gooi/Almere via Overvecht met het USP;
- aansluiting Eemnes op HOV in `t Gooi (inclusief first- en last mile).

8.5 Gemeente Ronde Venen

De belangrijkste reisrelaties van/naar Ronde Venen zijn naar Schiphol/Aalsmeer/Amstelveen, naar Amsterdam Bijlmer en naar Utrecht. Op al deze reisrelaties biedt de doorontwikkeling van drie HOV-bundels de beste OV-bereikbaarheid. Station Breukelen is van/naar Utrecht de meest effectieve plek om OV van/naar de Ronde Venen aan te takken.

Om te komen tot een lijnvoeringsmodel, dient nader onderzocht te worden hoe een goede balans gevonden kan worden tussen het snelle en directe deel van de bundel en de ontsluitende functie in de dorpen. Doordat het aantal doorgaande reizigers over de gemeente De Ronde Venen heen nihil is, lijkt het logisch om een HOV-bundel ook een ontsluitende functie in Mijdrecht, Wilnis of Vinkeveen te geven. Mogelijk kunnen ook nieuwe first en lastmile oplossingen daarbij een rol spelen


STAP NU OVER EN KRIJG €50
knab
Bali
€417
Utrecht Centraal



Goudappel Coffeng

Snipperlingsdijk 4 | 7417 BJ Deventer

De Ruyterkade 143 | 1011 AC Amsterdam
Anna van Buerenplein 46 | 2595 DA Den Haag
Emmasingel 15 | 5611 AZ Eindhoven
F. HaverSchmidtwei 2 | 8914 BC Leeuwarden

+31(0) 570 666 222
Goudappel@goudappel.nl

www.goudappel.nl

Context Quickscan HOV Zuidlob

dinsdag 14 juli 2020

Deze Quickscan HOV Zuidlob is uitgevoerd ter voorbereiding op de MIRT-verkenning OV en Wonen. In de Quickscan zijn haalbare varianten voor openbaar vervoer in de Zuidlob (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen) onderzocht. Dat is nodig, omdat het aantal ov-verplaatsingen fors groeit door gebiedsontwikkeling en veranderingen in reisgedrag.

De Quickscan doet een aantal aanbevelingen voor de MIRT-verkenning. De belangrijkste daarvan is om de toekomstvastheid mee te nemen in het toetsen van maatregelen. Een aantal mogelijke oplossingsrichtingen binnen de MIRT-verkenning is namelijk wel effectief tot 2030, maar heeft bij verdere groei daarna minder impact. Daarom is het wenselijk om ook de periode na 2030 mee te nemen in de verkenning.

Dit onderzoek is niet bedoeld om nu al besluitvorming op te baseren, maar dient als input voor de MIRT-verkenning OV en Wonen. Besluitvorming vindt plaats binnen de MIRT-verkenning, waarbij ook ruimte is voor participatie.

QUICKSCAN HOV ZUIDLOB

SAMENVATTING

STUDIO BEREIKBAAR

U Ned



SAMENVATTING

HOV ZUIDLOB
QUICKSCAN NAAR OV VARIANTEN VOOR DE ZUIDLOB VAN DE REGIO UTRECHT

Deze quickscan verkent de op basis van ontwerpend onderzoek verschillende varianten voor nieuwe hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen voor de Utrecht Zuid-West, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

Studio Bereikbaar

INHOUDSOPGAVE

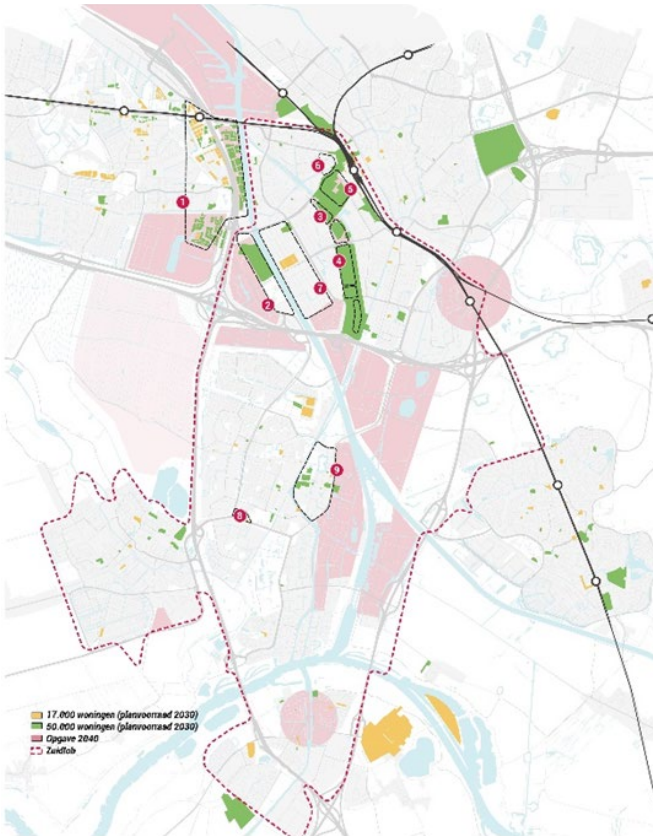
HOV ZUIDLOB

1. Aanleiding 4
2. Doel van deze studie 5
3. Groei: extra OV verplaatsingen zitten in gebiedsontwikkeling en mobiliteitstransitie bestaande stad 6
4. Varianten ontwerpend onderzoek 8
5. Uitkomsten ontwerpend onderzoek 10
6. Kantelpunten en paden richting de toekomst 13
7. Aanbevelingen richting de verkenning 16

1. AANLEIDING: GEBIEDSONTWIKKELING EN MOBILITEITSTRANSITIE

Utrecht en de omliggende gemeenten groeien. Tot 2030 is er een groei van ongeveer 30.000 woningen en 28.000 arbeidsplaatsen voorzien in de Zuidlob[1] . Het gros van de woningen zal in Utrecht terecht komen in de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal. Na 2030 zijn er zoeklocaties voor nog eens 35.000 woningen in de regio Utrecht. Mogelijk kan de A12 zone hier een grote bijdrage aan leveren, mits er een goede OV-ontsluiting is.

Naast de gebiedsontwikkeling is er ook de ambitie om de groei van het autoverkeer te beperken en in te zetten op de groei van wandelen, fietsen en OV. Dit geldt zowel voor de nieuwe woningen als voor de bestaande stad. Deze effecten maken samen de mobiliteitstransitie en zorgen dat de vraag naar hoogwaardig OV toeneemt.



Figuur 1: *Woningbouwlocaties tot 2030 (omcirkeld) en na 2030 (in roze). Het studiegebied 'Zuidlob'staat roze gestippeld omlijnd.*

[1] *In deze studie is 'de Zuidlob' gedefinieerd als: Utrecht ten zuiden van het spoor, tussen de snelwegen (Lombok, Zuidwest, Hoograven, Lunetten), Nieuwegein, IJsselstein en de kern van Vianen.*

2. DOEL VAN DEZE STUDIE:

Deze studie onderzoekt haalbare varianten voor OV in de Zuidlob. Deze zijn nodig voor vervolgstudies van de gemeente Utrecht en de startbeslissing van de MIRT-verkenning.
De studie bouwt voort op de vervolg pre-verkenning (VPV). Het primaire doel van de VPV luidt: kosteneffectieve (OV) maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de MRU tot 2030 mogelijk maken. Dit doel is voor de MIRT verkenning verder uitgesplitst naar:

1. **het beter bereikbaar maken van USP**
2. **ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal**
3. **de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties**
4. **de bouw van extra woningen.**

Voor deze studie, en voor de MIRT-verkenning, is het ook van belang dat ook de bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt. Dit is als vijfde doel toegevoegd.

Vanuit deze vijf doelen is een afwegingskader opgesteld. Hierin is gewerkt met doelgroepen. Voor het OV in de Zuidlob zijn 6 doelgroepen gedefinieerd. Voor elke doelgroep moet bepaald worden welk kwaliteitsniveau er nodig is en moet aangegeven worden hoe deze kunnen worden bediend. Dit is deels een inhoudelijke discussie (waar dit document een voorzet voor doet) en deels een bestuurlijke (waar ligt de prioriteit).

De invulling voor de doelen en kwaliteitsniveaus van de doelgroepen is onderzocht in deze studie. Dit is gedaan met ontwerpend onderzoek. Hierbij zijn de randen van het haalbare speelveld onderzocht. Er wordt in deze studie naar verschillende tijdsperiodes gekeken: tot 2025, tot 2030 en een doorkijk naar 2040.

Deze studie beschrijft allereerst waar de groei zit. Daarna zijn er vier mogelijke varianten onderzocht om de doelgroepen te bedienen. Vanuit die varianten worden kantelpunten benoemd en twee mogelijke ontwikkelpaden geschetst. Er wordt afgesloten met aanbevelingen voor de MIRT-verkenning.

3. GROEI:

EXTRA OV VERPLAATSINGEN ZITTEN IN GEBIEDSONTWIKKELING EN MOBILITEITSTRANSITIE BESTAANDE STAD

Om de groei in beeld te brengen zijn verschillende methodes gebruikt. Primair is gebruik gemaakt van modeldoorrekeningen met het VRU. Hiernaast is nog gekeken naar de historische groei en er is een gevoeligheidsanalyse gedaan met het Dashboard Verstedelijking (zie kader voor toelichting).

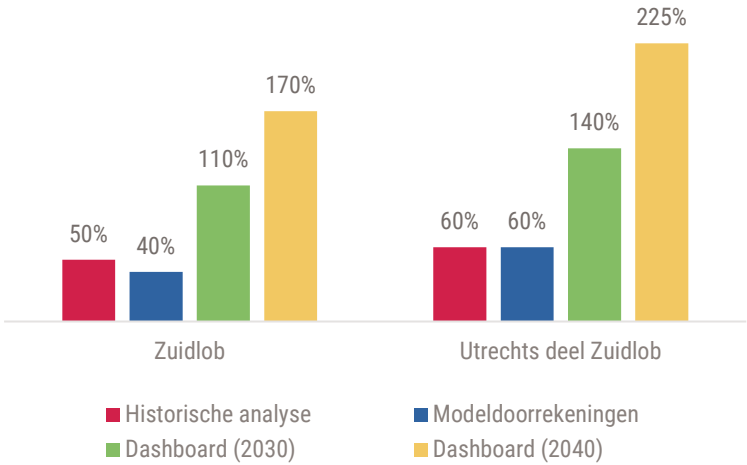
Modeldoorrekeningen

Modeldoorrekeningen met het VRU laten een forse groei zien van het aantal bus- en tramreizigers: +40% in de gehele Zuidlob en +60% extra instappers in Utrechts deel van de Zuidlob in 2030.

De meeste nieuwe bus en tram verplaatsingen worden gegenereerd door de nieuwe woon- en werklocaties (vooral Merwedekanaalzone). De modeldoorrekeningen laten zien dat met de inrichting van het OV-netwerk de reisroute van reizigers enigszins wordt gestuurd. De verschillende varianten die Goudappel Coffeng onderzocht verschillen namelijk wel in spreiding van reizigers, maar weinig in totale vervoervraag. In elke variant is te zien dat de spaken vanaf Papendorp en Nieuwegein zwaar belast worden. Om de groei op te vangen is extra capaciteit nodig. Ook kunnen de routes ontlast worden door de ontwikkeling van verbindingen buiten het centrum om. Daardoor wordt dan ook de OV knoop Utrecht Centraal ontlast.

Gevoeligheidsanalyse Dashboard Verstedelijking: belang van onderzoeken mobiliteitstransitie en doorkijk naar 2040

De gevoeligheidsanalyse met het Dashboard Verstedelijking laat een nog veel grotere groei zien van de modeldoorrekeningen: een verdubbeling van het aantal bus- en tramreizigers voor de gehele Zuidlob (+110%), en +140% voor het Utrechtse deel. De gevoeligheidsanalyse neemt, in tegenstelling tot het verkeer- en vervoermodel, mee dat de Zuidlob een 'hoogstedelijker klimaat' krijgt door het toevoegen van functies. Door deze extra functies ontstaat meer nabijheid en een veranderend verplaatsingspatroon. Er zijn nog veel onzekerheden over effecten mobiliteitstransitie, er is daarom een kans dat de groei nog steviger is dan de modelresultaten voorspellen.



Figuur 3: *Groei in OV ritten (per tram+bus) op basis van modeldoorrekeningen, doortrekken historische trend en gevoeligheidsanalyse op basis van het dashboard verstedelijking (2030 en 2040). Alle percentages zijn vanaf 2019.*

Dashboard Verstedelijking

Het Dashboard Verstedelijking is een verkennend instrument om de impact van gebiedsontwikkeling in beeld te brengen. Op basis van huidige en nieuwe woningen en arbeidsplaatsen wordt een stedelijkheidsgraad bepaald. Elke stedelijkheidsgraad kent een mobiliteitspatroon wat is opgesteld aan de hand van Nederlandse gemiddelden (Uit OViN 2016). Het Dashboard gaat ervan uit dat het aanbod van vervoer (netwerk, dienstregeling, e.d.) ook past bij deze stedelijkheid. Daarmee laat het Dashboard de potentie zien van het mobiliteitspatroon van het gebied.
In 2019 zijn er 5 scenario's voor de regio Utrecht doorgerekend. Dit vormt de basis voor deze analyses. Het Dashboard is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van BZK en het college van Rijksadviseurs.

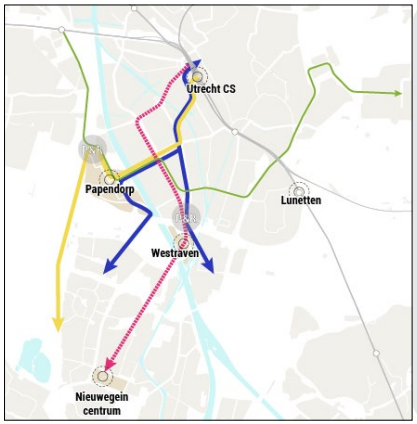
De verstedelijkingseffecten voor Utrecht worden in de modelstudie nu deels meegenomen. Het Dashboard laat echter zien dat deze mogelijk groter zijn dan nu geprognotiseerd met het model. Ook zullen de effecten op een geografisch groter gebied neerslaan: door de ontwikkelingen in Utrecht Zuid zal er ook in Nieuwegein een ander stedelijk klimaat komen. Hierdoor zal het OV gebruik van nieuwe en bestaande woningen toenemen. Kortom, waar het VRU-model voorspelt dat de groei vooral in de nieuwe gebieden zit, laat het Dashboard zien dat juist de bestaande stad de bron is van de groei van OV. De historische trend onderschrijft dit: afgelopen zes jaar is het inwoneraantal in de Zuidlob met 7% toegenomen. Het aantal instappers van OV in met 32%. In vervolgstudies wordt geadviseerd om deze effecten in de modellen mee te nemen.

Richting 2040 (dit zichtjaar is alleen met het Dashboard Verstedelijking doorgerekend) is te zien dat de vervoervraag in de Zuidlob tot maar liefst 225% kan groeien als gevolg van de ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie. Dit is een indicatief percentage, maar laat wel zien dat de planningshorizon tot 2040 relevant is, en de groei fors is.



4. VARIANTEN ONTWERPEND ONDERZOEK

In het ontwerpend onderzoek is naar de randen van het haalbare speelveld gezocht. De hieronder beschreven vier varianten zijn deze randen. Alle varianten bestaan uit een wiel- en een spaakverbinding. Deze varianten zijn niet limitatief en kunnen gecombineerd worden. De varianten geven mogelijke ontwikkelrichtingen op de lange termijn, maar delen hiervan kunnen en moeten al in 2030 gerealiseerd zijn om de vervoervraag te volgen. De investeringskosten van de varianten lopen uiteen van circa € 225 tot € 725 miljoen. In de bedragen zijn de kosten voor realisatie van station Lunetten-Koningsweg niet opgenomen. Wel is er in alle varianten, op variant 1 na, voor het eindbeeld uitgegaan van een station Lunetten-Koningsweg. Onderstaande tabel bevat de belangrijkste kenmerken per variant:



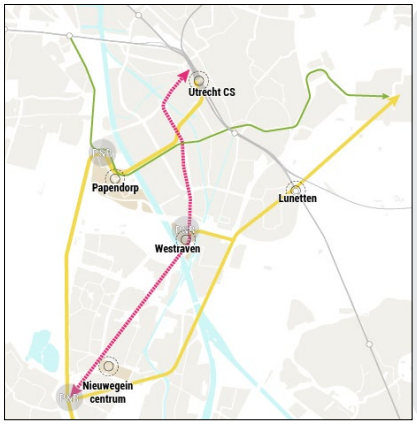
1. HOV BUS EN LICHT VERSNELDE SUNIJ

Spaak

- Busbaan MWKZ t.b.v. HOV-busas.
- De SUNIJ-tram via de bestaande route licht versnellen door ongelijkvloerse kruisingen en enkele vervallen haltes.

Wiel

- Huidige tangentlijnen vanuit Westraven, Nieuwegein IJsselstein en Vianen beter benutten.
- Nieuwe tangentlijnen van Leidsche Rijn via Papendorp en MWKZ naar Rijnsweerd en USP (via Vaartse Rijn).



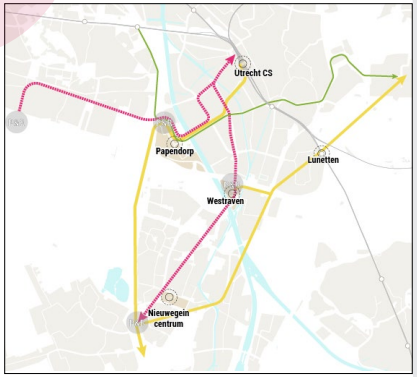
2. HOV TRAM (METROKWALITEIT)

Spaak

- De SUNIJ-tram fors versnellen door een tunnel vanaf Jaarbeurs Zuid tot Westraven aan te leggen (inclusief 2 ondergrondse stations)
- Rest SUNIJ-lijn ook versneld (P&R langs A2)

Wiel

- Ombuigen regionale bussen naar USP met overstap op SUNIJ-tram
- Tangentlijnen langs Lunetten-Koningsweg



2A, HOV TRAM PLUS

Spaak

- Idem als variant 2 , plus:
- Tram CS – Papendorp deels over huidig SUNIJ tracé
- + P&R bij de Meern met tram

Wiel

- Idem als variant 2
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg



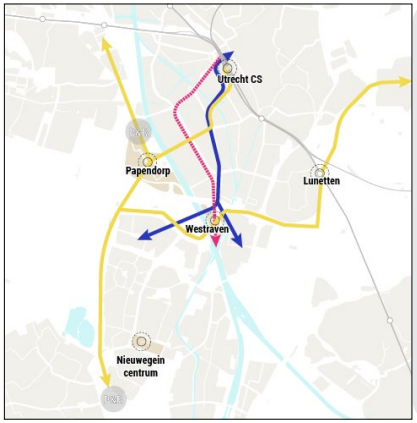
3. REGIOBUS

Spaak

- Busbaan Nieuwegein over de AC Verhoefweg

Wiel

- Busbaan zuidelijk van de A12 (ontsluiting A12-zone)
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg



4. REGIOBUS PLUS

Spaak

- Vrij liggende busbaan parallel aan de A2
- Ongelijkvloerse passage Oudenrijn naar Papendorp

Wiel

- Vrij liggende busbaan naast de A12 en A27 tot Lunetten-Koningsweg (ontsluiting A12-zone)
- passage en aansluiting trein station Lunetten-Koningsweg

Op de laatste pagina van dit document staan de kaarten vergroot weergegeven

5. UITKOMSTEN ONTWERPEND ONDERZOEK

De vier varianten zijn beoordeeld volgens een beoordelingskader wat gebaseerd is op hoofddoelen van de vervolg pre-verkenning en specifiek is gemaakt door deze casus in de Zuidlob.

Hoofdthema	Indicator	Variant 1	Variant 2	Variant 2 A	Variant 3	Variant 4
 **1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken:** **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen:					
	• Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	0/+	++/++	++/++	+/-	+/-
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	Papendorp-as		Papendorp-as	Papendorp-as
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.					
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	+/0	++/+	++/+	+/+	0/+
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	+	+	+	+
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	0	+	++	+	++
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	++	++	+	+
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	0/0	-/+	-/+	-/0	+/+
	4. Tangentiele stromen	0	+	++	+	++
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	+	++	+	+
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	++	++	0	0
€ **2. Kosten**	Investeringskosten	± 225 miljoen	± 600 miljoen	± 725 miljoen	± 275 miljoen	± 450 miljoen
	Beheer- enonderhoudskosten	€€	€€€	€€€€	€€	€€€
	Exploitatiekosten	€	€€	€€€	€	€
 **3. Haalbaarheid**	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	+	-	-	-	-
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	-	+/-	+/-	-	--
	Ruimtelijke kwaliteit	-	++/-	++/-	-	-
 **4. Doorkijk na 2030**	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	+	++	0	0
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten (-Koningsweg)	0	+	+	+	+
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	0/+	+	++	+	++

Algemeen: risico's m.b.t. inpassing, draagvlak en ruimtelijke kwaliteit

De vier varianten geven opties aan tussen de 225 miljoen en 725 miljoen euro investeringskosten [2]. Doordat er in elke variant in stedelijk gebied gebouwd moet worden zijn er altijd inpassingsvraagstukken. Dit zit in technische haalbaarheid (ondertunneling, onderdoorgangen snelwegen), draagvlak vanuit de omgeving (hinder, minder haltes, OV-baan door groen) en ruimtelijke kwaliteit (oversteekbaarheid, inpassing baan en haltes). In de verkenning zal doorgestudeerd moeten worden met voldoende aandacht voor deze aspecten.

Spaken: De bus biedt tot rond 2030 voldoende capaciteit, bij extra woningbouw en doorzetten mobiliteitstransitie wordt een fors versnelde tram de betere optie

Met het huidige beleid (woningbouw en mobiliteitstransitie) biedt een HOV-busvariant tot 2030 voldoende kwaliteit, mits groot matrieel wordt ingezet.

Echter zijn er wel kwaliteitsvraagstukken. Zo is de knoop Westraven momenteel nog niet geschikt voor veel overstappers en ketenmobiliteit, doordat de kwaliteit van de overstap matig is. Daarnaast zijn er verbeteringen nodig op de corridor van Westraven naar Utrecht Centraal. Op deze corridor zijn verbeteringen nodig in de vorm van een busbaan langs de Merwedekanaalzone en de Europaweg. Ook zijn de bussen op de A2 niet betrouwbaar genoeg vanwege de files.

Hoewel de HOV-busvarianten (1, 3 en 4) voldoende capaciteit tot rond 2030 kunnen leveren, zal de capaciteit in de periode na 2030 tekortschieten. Wanneer precies hangt af van het tempo waarin woningbouw plaatsvindt en de mate waarin de mobiliteitstransitie ook in de bestaande Utrechtse wijken en de naburige gemeenten doorzet. Door het steeds grotere aantal bussen dat nodig is wordt het steeds lastiger om die met prioriteit af te wikkelen, zeker omdat ook fietsstromen flink toenemen. Hierdoor komen de busreistijden en/of stedelijke kwaliteit onder druk te staan.

Het fors versnellen en vaker rijden van de SUNIJ-lijn (variant 2) zorgt voor een echte schaalsprong in het OV, maar is wel kostbaar. Het licht versnellen van SUNIJ (variant 1) zorgt beperkt voor extra kwaliteit.

Om bussen in het centrum te verminderen is het mogelijk om buslijnen vanuit de regio op de SUNIJ-tram aan te laten takken. Dit is voor de grote bus stromen echter alleen wenselijk als de SUNIJ-lijn fors versneld wordt. Zonder versnelling (variant 1, 3 en 4) moeten reizigers 'in het zicht van de haven' overstappen. Een forse versnelling, via een gestrekt tracé, hogere frequentie, het schrappen van haltes in Nieuwegein en IJsselstein en het ongelijkvloers maken en/of extra beveiligen van enkele overgangen in Nieuwegein maakt de schaalsprong naar verwachting wel mogelijk. Hierdoor wordt het mogelijk om in Nieuwegein Centrum (of evt. Westraven) een overstap te bieden en dan snel Utrecht Centrum in te rijden. De kortere reistijd maakt dat een P&R aan de A2 interessant wordt.

Eventueel kan (in variant 1, 3 en 4) tijdelijk de druk op de binnenstad verlicht worden door streeklijnen te laten stoppen op een knoop, en daarna door te laten rijden naar een bestemming buiten het centrum (bijv. USP). Met dit 'aantakken en doorrijden' blijft het kwaliteitsverlies beperkt. Zeker als er op Lunetten-Koningsweg een goede overstap op de trein ontstaat.

[2] Inschattingen op basis van kentallen, geen ramingen gemaakt. Bij de inschattingen zijn alleen investeringskosten meegenomen. Versnelde afschrijving van de SUNIJ-lijn (een infra-investering van 100 mln euro) moet worden meegenomen. De mate waarin is afhankelijk van de nadere uitwerking van deze varianten.

Wiel: ontlast spaken en ontsluit woningbouw A12 zone

Met HOV-bus kan een samenhangend netwerk van tangentlijnen worden geboden waarmee Utrecht Centraal wordt ontlast. Het wiel heeft een functie in kwaliteit bieden voor reizigers buiten het centrum om en is daarnaast op termijn nodig om de A12-zone met HOV te ontsluiten.
Met de plannen tot 2030 hebben wielvarianten vooral op het stuk tussen Westraven en USP een hoge vervoervraag. De vervoervraag hangt sterk af van de reistijd en goede overstap op het nieuw te realiseren station Lunetten-Koningsweg.

Vormgeving van een wiel dat hoogwaardig genoeg is om reizigers voldoende kwaliteit en capaciteit te bieden is een behoorlijke uitdaging. Aan de westkant is vooral een congestievrije en snelle passage van het Amsterdam-Rijnkanaal lastig. Oostelijk van Westraven is de opgave vooral om de route vanaf Westraven via Lunetten-Koningsweg naar USP in te passen en snel genoeg te maken. Een nieuw station Lunetten-Koningsweg is overigens niet voor 2030 te verwachten waardoor de route via de Waterlinieweg voor de kortere termijn de snelste verbinding biedt.

De ontwikkeling van het wiel is niet direct gekoppeld aan woningbouw tot 2030. Het wiel dient totdat de A-12 zone ontwikkeld wordt vooral om stromen om het centrum heen te faciliteren (bijv. lijn 34 – Westraven naar USP). Ook in U-Ned 2025 worden het wiel doorontwikkeld. Na 2030 biedt het wiel kansen om de A12-zone te ontsluiten. Hier zal echter meer voor nodig zijn dan alleen een wiel. Vanuit deze zone zal de grootste OV-stroom, ook met zeer goede oost-west ontsluiting, nog steeds richting het centrum zijn. Op termijn, afhankelijk van gebiedsontwikkelingen en de bediening van station Lunetten-Koningsweg, kan het wiel mogelijk als tram worden ontwikkeld.



6. KANTELPUNTEN EN PADEN RICHTING DE TOEKOMST

Tot 2030 voldoet een HOV-bussysteem voor zowel wiel- als spaak, wel is er aanvullende infrastructuur nodig

De woningbouw langs de MWKZ kan in eerste instantie ontsloten worden met een HOV-busroute. Hiervoor is vrijliggende businfrastructuur met haltes nodig. In U-Ned 2025 zijn hiervoor al enkele opties uitgewerkt.

Kantelpunt: rond 2030 capaciteit spaak

De studie laat duidelijk een kantelpunt zien: de capaciteit van de spaak. Bij een verdergaande groei die wordt versterkt door de mobiliteitstransitie wordt het afwikkelen van busverkeer op maaiveld steeds lastiger. Aan de start van de verkenning zal een bestuurlijk gesprek gevoerd moeten worden in hoeverre partijen bereid zijn een ongelijkvloers getraceerde HOV-tram met hoge gemiddelde snelheid en capaciteit als oplossing mee te nemen in de verkenning voor de spaak langs de Merwedekanaalzone. De oplossing kan ook worden gezocht door op de drukste as alleen bussen met grote capaciteit te gebruiken en bussen met lagere capaciteit aan te takken op een overstappunt als Papendorp of Westraven.

Hoe meer er wordt gebouwd, en hoe sterker de mobiliteitstransitie is hoe eerder het kantelpunt optreedt. Met het huidige beleid zal het kantelpunt tussen 2030 en 2040 optreden. Dit kantelpunt zal alleen voorkomen in de varianten die sterk leunen op de busverbindingen (variant 1, 3 en 4). Het sterk op de mobiliteitstransitie inzetten zorgt dat dit kantelpunt eerder bereikt wordt.

Investeringen in het wiel leiden tot ontlasting op de spaken en kwaliteit voor reizigers, zeker in combinatie met de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg. Een echt kantelpunt voor het wiel treedt op als de A12-zone wordt ontwikkeld.

Twee paden: Blijven inzetten op HOV-bus of transitie naar metro-achtig tramsysteem

Aanvullende woningbouwambities op de huidige harde plannen (na 2030) en een doorzettende mobiliteitstransitie in Utrecht en de omliggende gemeenten zorgt ervoor dat er nieuwe oplossingsrichtingen nodig zijn. Er zijn grofweg twee paden uit te stippelen:

Pad 1: Inzetten op de verdere uitbouw van HOV-bus

Strategie

Het bus systeem wordt uitgebouwd en er wordt zoveel mogelijk ingezet op HOV-lijnen met een grote vervoercapaciteit ('trambus-achtig') die de drukke relaties op de spaken bedienen (variant 1, 3 en 4). De MWKZ wordt met twee HOV-assen bediend, zowel richting centrum als richting USP. In eerste instantie wordt voor Leidsche Rijn ingezet op het uitbouwen van het huidig OV-systeem met een tangent via Vaartsche Rijn en Rijnsweerd. De SUNIJ-lijn wordt versneld door realisatie van enkele ongelijkvloerse kruisingen en opheffen van zwakkere, ontsluitende tramhaltes (variant 1). De niet centrum gerichte verplaatsingen worden met HOV-buslijnen bediend op de momenten dat er voldoende vervoervraag is. Om de bus-assen aan de jaarbeurszijde van het station te ontlasten rijden 'kleinere' streeklijnen via het principe 'aantakken en doorrijden' via Westraven of Papendorp door naar bijvoorbeeld het USP.
De stapsgewijze uitbouw van het Wiel, maar ook tangentlijnen uit Vianen, Nieuwegein en IJsselstein zorgen voor ontlasting van de centrumgerichte buslijnen en de overstap bij het centraal station. Ook met een uitgebouwd wiel zal de stroom richting het centrum de grootste blijven.

Effect

Woningbouw tot 2030 wordt in dit pad mogelijk gemaakt. Er is echter geen ruimte voor een vergaande mobiliteitstransitie of extra verstedelijking dan de tot 2030 geplande woningen.

Pad 2: Inzetten op een schaalsprong met HOV-tram:

Strategie

De SUNIJ-lijn wordt in zijn geheel versneld en binnen Utrecht omgelegd via de MWKZ omdat de verwachting is dat daar meer vervoervraag is dan langs de Beneluxlaan (variant 2). Ook biedt deze route, bij de juiste inpassing, de mogelijkheid een snellere en directere route te creëren voor de relatie met Nieuwegein en IJsselstein inclusief koppeling met een grote P&R en overstapknoop langs de A2.

De vraag is hoe de ontsluitende functie voor MWKZ (meerdere haltes) zich hier verhoudt met een snellere verbinding met Nieuwegein en IJsselstein (zo min mogelijk haltes). De snelheid van een ongelijkvloerse tram is twee keer zo hoog (gemiddeld 35-40 km/u) dan met een op maaiveld ingepaste tram mogelijk is. Dat biedt ook mogelijkheden voor een snelle verbinding tussen de A12 zone en Utrecht Centraal.

De vraag is hoe deze tram in het netwerk moet worden ingepast: doorkoppeling naar USP via de bestaande tramroute, of is er op termijn een route door de binnenstad wenselijk om ook daar capaciteit te bieden en het aantal voertuigen te verminderen?

De regionale functie van Nieuwegein en IJsselstein naar Utrecht Centraal kan natuurlijk ook via de bestaande route langs de Beneluxlaan worden afgewikkeld. De vraag wat de meerwaarde is van een routewijziging via MWKZ kan in de verkenning worden meegenomen.

Effect

Dit pad maakt naast de harde woningbouwplannen en een mobiliteitstransitie ook woningbouwplannen na 2030 mogelijk. Door extra capaciteit op de spaak wordt bijvoorbeeld de ontsluiting van de A12 zone mogelijk. Ook zorgt het ervoor dat de groei van het OV door een vergaande mobiliteitstransitie in de bestaande Utrechtse stad en de omliggende gemeenten mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om extra P&R's met hoge capaciteit te realiseren wat de ring Utrecht kan ontlasten.

Fasering van pad 1 en 2

Voor de kortere termijn is eigenlijk alleen pad 1 (inzetten op bus) mogelijk. HOV-bus biedt de mogelijkheid om op de kortere termijn de geplande woningbouw te ontsluiten. Het lijkt niet realistisch om voor 2030 langs de MWKZ een ondergrondse tram te realiseren, ook al zou blijken dat dit het beste ontwikkelpad voor de toekomst is. Er zal dus altijd een periode zijn waarbij wordt ingezet op nieuwe busbanen.

Op de langere termijn is er geen ingroei van pad 1 (HOV-bus) naar pad 2 (HOV tram) mogelijk. Er zal dan gekozen moeten worden tussen investeren in busbanen (bijv. langs de A2, of in Nieuwegein) of fors versnellen van de SUNIJ-lijn.

Wel is het mogelijk, als voor pad 2 gekozen wordt, om de onderdoorgangen voor de tram (bijv. een tunnel onder het Europaplein door, of ongelijkvloers de op- en afritten van de A12 kruisen) eerst voor bussen te gebruiken.

In de afweging tussen de paden zullen ook reeds geplande investeringen meegenomen moeten worden. Een voorbeeld hiervan is de geplande investeringen in de SUNIJ vernieuwing.

7. AANBEVELINGEN

VANUIT DE ANALYSE EN ONTWERPEND ONDERZOEK WORDEN EEN AANTAL AANBEVELINGEN AAN DE VERKENNING MEEGEGEVEN.

Onderzoekspunten voor de verkenning

Er is een aantal onderzoekspunten waar in de verkenning verder op zal moeten ingaan:

1. Doorkijk na 2030: transitie en woningbouw

Deze studie laat zien dat doorkijken tot na 2030 belangrijk is om voor- en nadelen van de varianten goed in beeld te brengen. Hierbij zijn er de volgende aandachtspunten:

- *Het meenemen van de mobiliteitstransitie in bestaand stedelijk gebied.* In de verkeersmodellen is de mobiliteitstransitie van de bestaande wijken in Utrecht slechts deels meegenomen. De doorrekeningen met het Dashboard Verstedelijking laten zien dat er een nog veel grotere potentiele groei van het OV is die vooral uit bestaand gebied komt. In de verkenning moet daarom gekeken worden of en hoe de transitie van de bestaande stad naar OV en fiets meegenomen wordt in de modellen zodat duidelijk wordt wat de ambities betekenen voor de capaciteit van het OV. Dat geldt zowel voor Utrecht, maar ook voor Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

- *Het meenemen van de woningbouwplannen na 2030.* En vooral hoe de eventuele ontwikkelingen in de A12-zone, en binnenstede- lijk (in Utrecht, Niewegein, IJsselstein, kern Vijfherenlanden) met (H)OV ontsloten kunnen worden. De vraag is vooral hoeveel druk deze ontwikkeling op de spaken zet, maar ook hoe het wiel gebruikt kan worden om een optimale ontsluiting te bereiken en de spaak kan worden ontlast. Ook de meerwaarde van een metro-achtige tram op de spaak kan hierin worden meegenomen.

2. Capaciteit bussysteem (snelheid, bediening en netwerk voor kantelpunt, en wanneer exact kantelpunt)

Er moet nader onderzocht worden welke capaciteit van het bussysteem mogelijk is, gelet op de busroutes en kruisend verkeer. Aan de hand van scenario's kan een groeipad geschetst worden van welk vervoervolume gerealiseerd wordt en welke maatregelen er nodig zijn om te zorgen dat er ook op termijn voldoende capaciteit is. In de verkenning dient nader ingezoomd te worden op de capaciteit van de drukke busroutes en moet bepaald worden hoeveel bussen (en lengte bussen) het maximum zijn op deze routes. Dit maximum wordt beïnvloed door OV ingrepen (netwerk, inzet grotere voertuigen) en de impact op ander verkeer, met name kruisend fietsverkeer.

3. Inpassingsvraagstukken ongelijkvloerse oplossingen

Er is meer onderzoek nodig naar de wenselijkheid van ongelijkvloerse oplossingen voor busbanen en de SUNIJ-lijn. De reistijd, kwaliteit en capaciteit gaat door deze infrastructuur omhoog, maar ze zijn kostbaar en doen mogelijk afbreuk aan stedenbouwkundige kwaliteit. De locaties waar zowel de capaciteit als de stedenbouwkundige inpassing spelen zijn: de Europalaan (MWKZ), Anne Frankplein, de A12 busbaan (Wiel), de busbaan langs de AC Verhoefweg, de A2 busbaan, een eventuele onderdoorgang van knooppunt Oudenrijn, passage van het Amsterdam-Rijnkanaal, de passage van Lunetten-Koningsweg (buiten de Verkenning?), de kruispunten en haltes van de SUNIJ-lijn in Nieuwegein en IJsselstein, maar ook de realisatie van een P&R langs de A12 en A2.

4. Verder inzoomen op vervoerwaarde en exploitatie

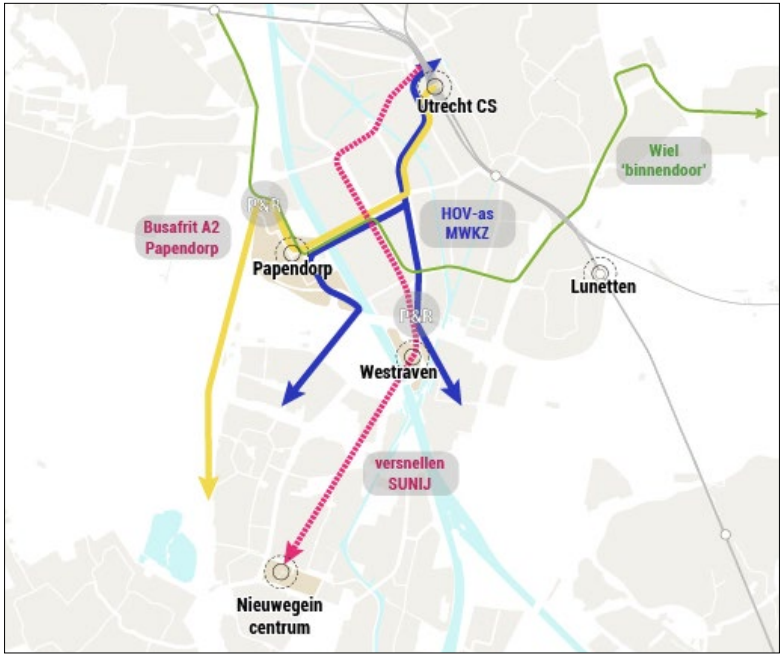
In de verkenning zal dieper ingezoomd moeten worden op de vervoerwaarde, exploitatiekosten en opbrengsten/baten van het gehele OV-netwerk in relatie tot de ontwikkelingen. Het is hierbij eigenlijk onvermijdelijk ook bus- en tramlijnen buiten de Zuidlob te betrekken omdat het netwerk als geheel zowel invloed heeft op vervoerwaarde als exploitatie. Ook een aspect als welke lijnen rijden er door de binnenstad zijn hierbij van belang.

5. Onderzoek doen naar de fasering en bestaande stad

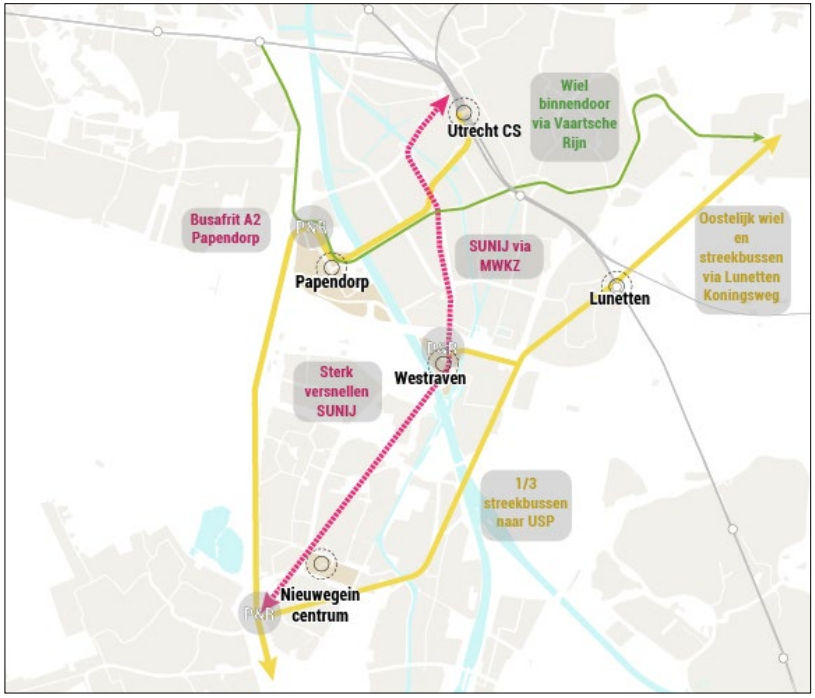
In deze quickscan is gekeken naar de eerste fasering van de maatregelen. De verkenning zal op een groter detailniveau uitspraak moeten doen over de fasering van de maatregelen. Hierbij moeten afhankelijkheden van woningbouw, snelheid van de mobiliteitstransitie en andere grote projecten in de stad meegenomen worden. Ook zal er gekeken moeten worden hoe het OV wordt ingevuld in de bestaande stad (Kanaleneiland) als voor omlegging van de tram wordt gekozen.



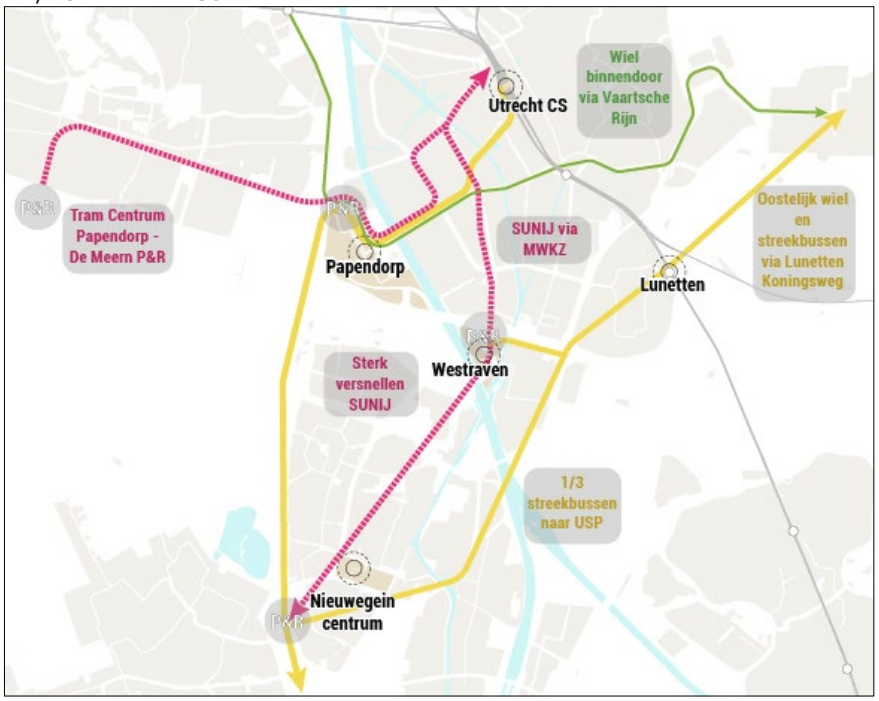
1. HOV BUS EN LICHT VERSNELDE SUNIJ



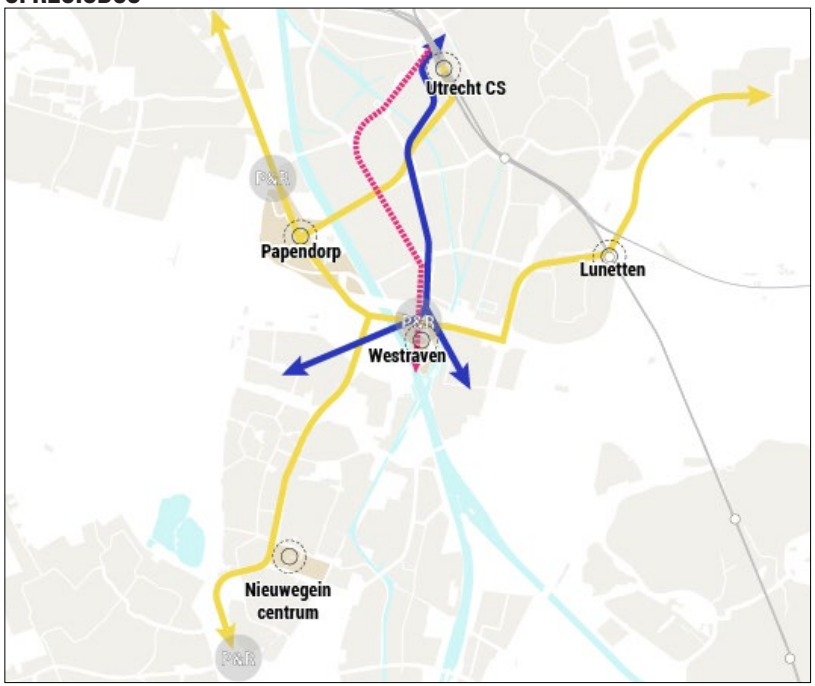
2. HOV TRAM (METROKWALITEIT)



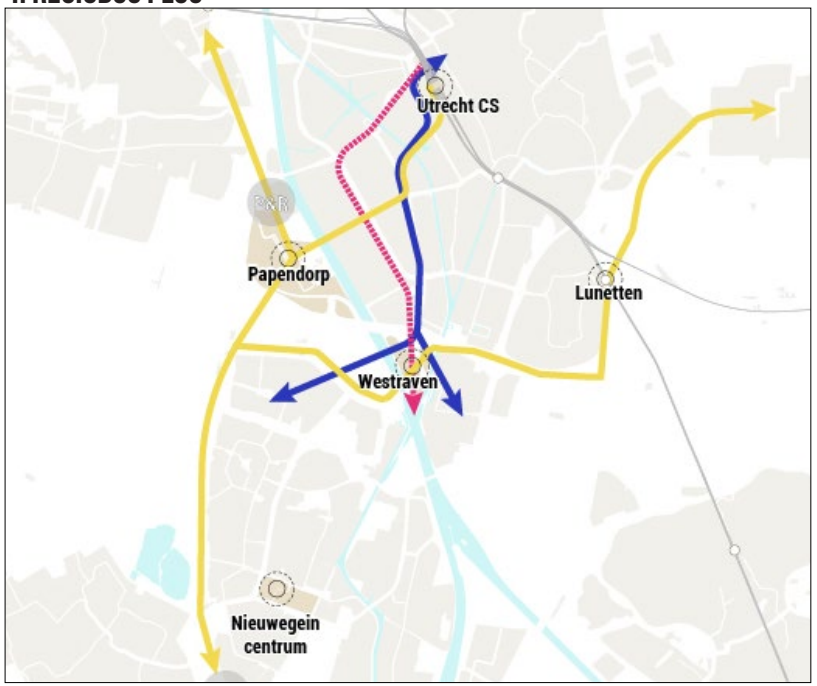
2A, HOV TRAM PLUS



3. REGIOBUS



4. REGIOBUS PLUS



STUDIO BEREIKBAAR

Samenvatting Quickscan HOV Zuidlob

Juni 2020

Studio Bereikbaar

Team

Manus Barten (Studio Bereikbaar)

Steven Puylaert (Studio Bereikbaar)

Christian Rommelse (Studio Bereikbaar)

Onno Pruis (Movin Vervoeradvies)

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl

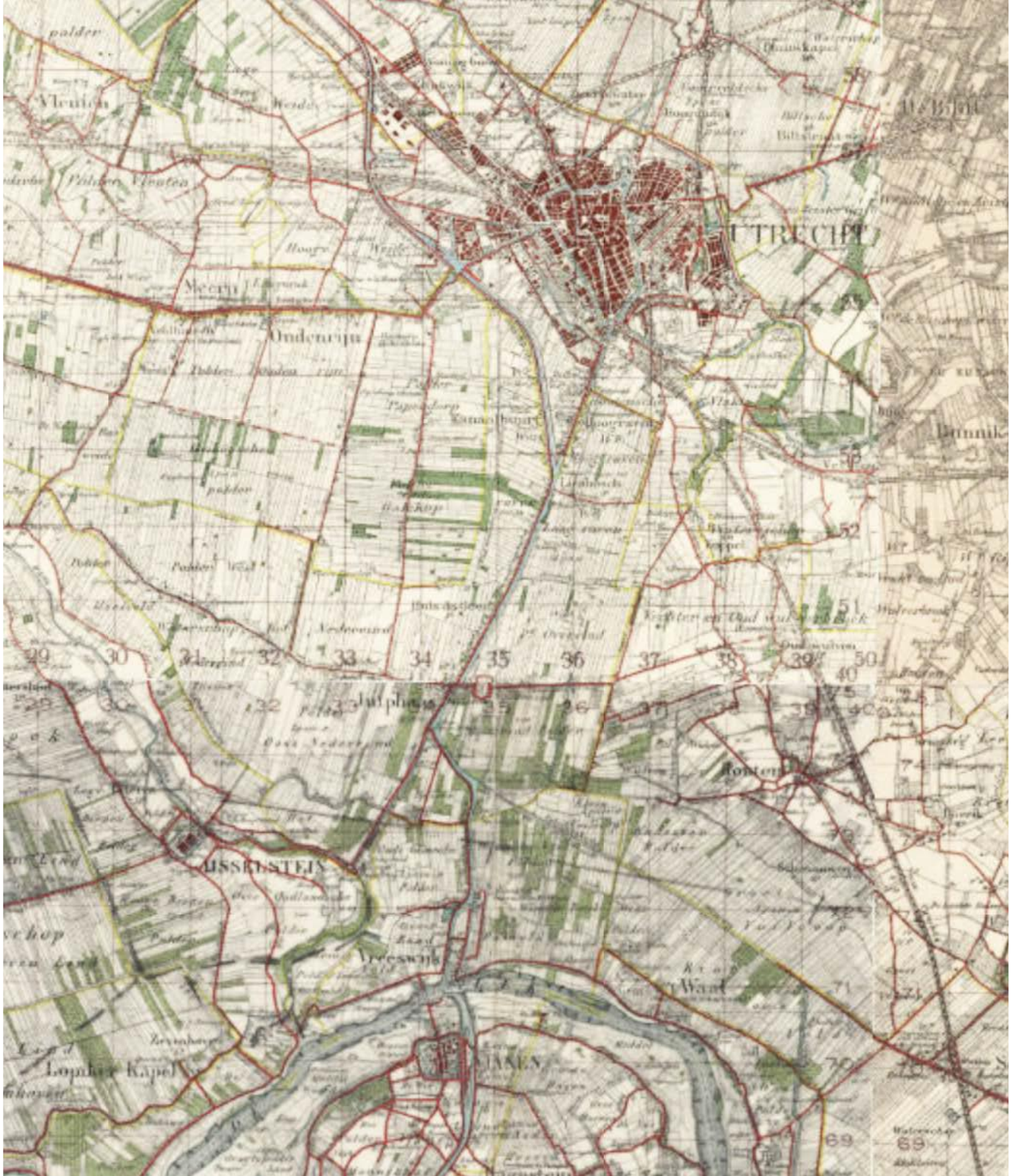


QUICKSCAN HOV ZUIDLOB

STUDIO BEREIKBAAR

U Ned

ACHTERGROND RAPPORTAGE QUICKSCAN NAAR OV VARIANTEN VOOR DE ZUIDLOB VAN DE REGIO UTRECHT



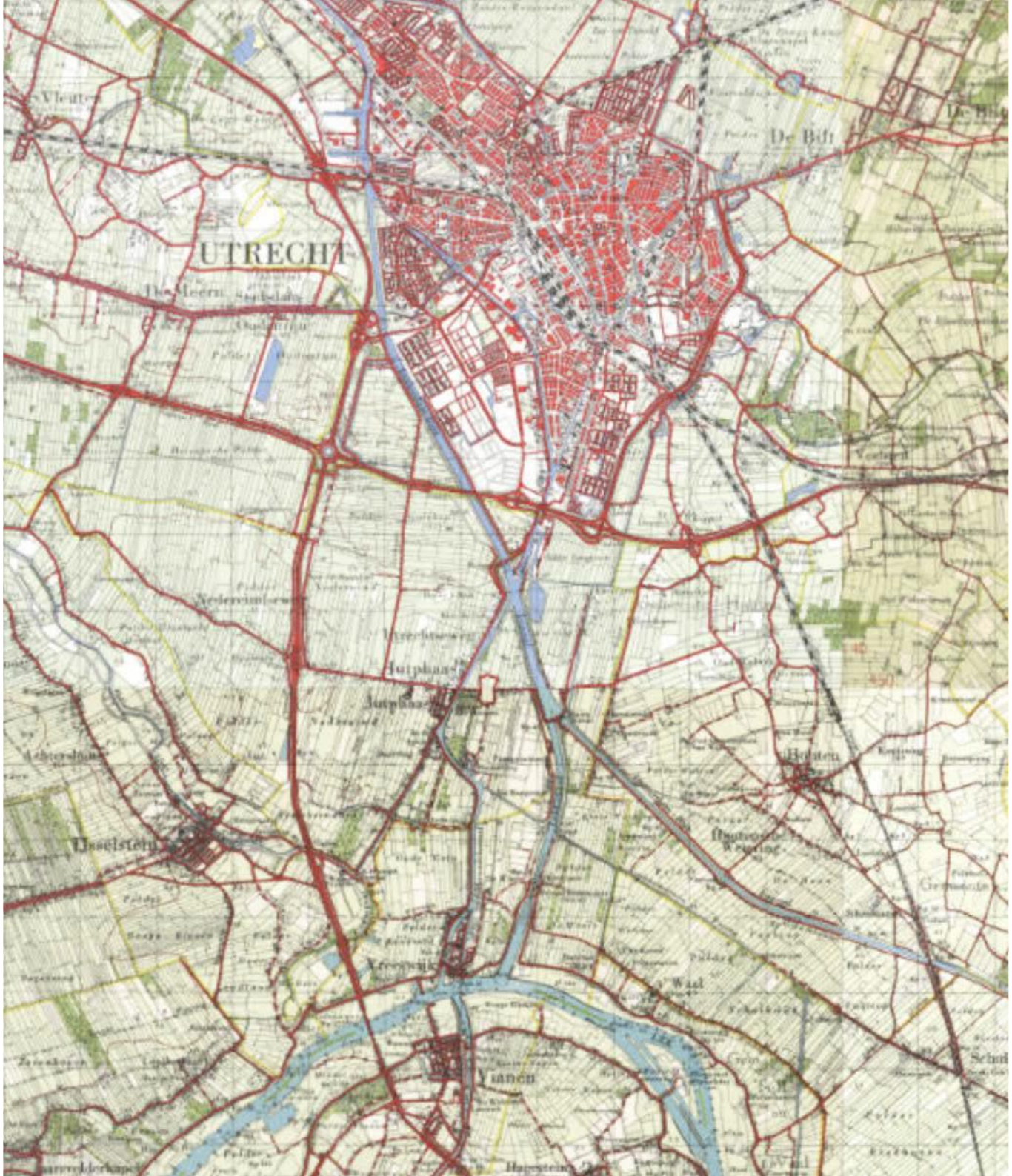
HISTORISCHE TIJDREIS

1930



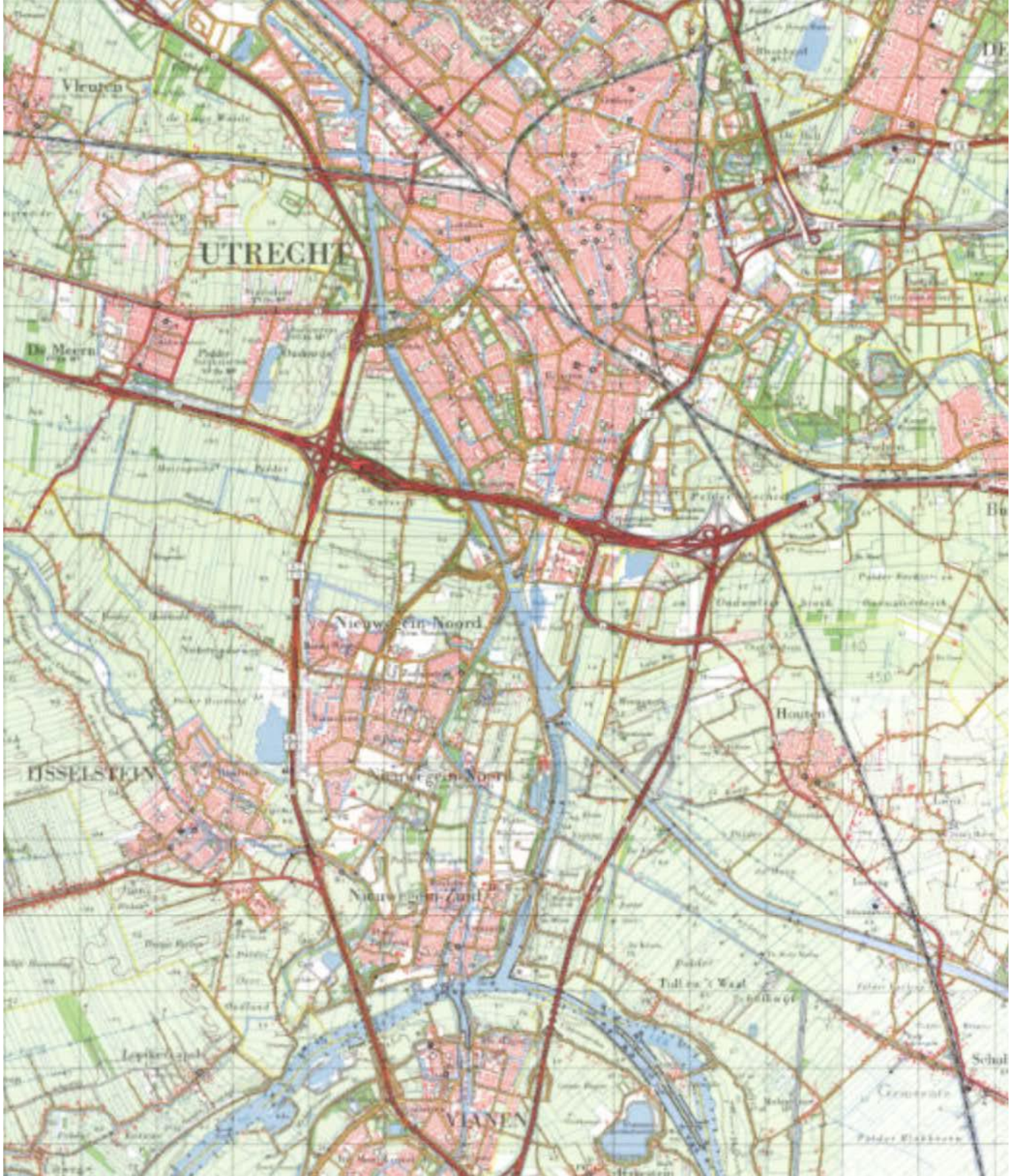
HISTORISCHE TIJDREIS

1945



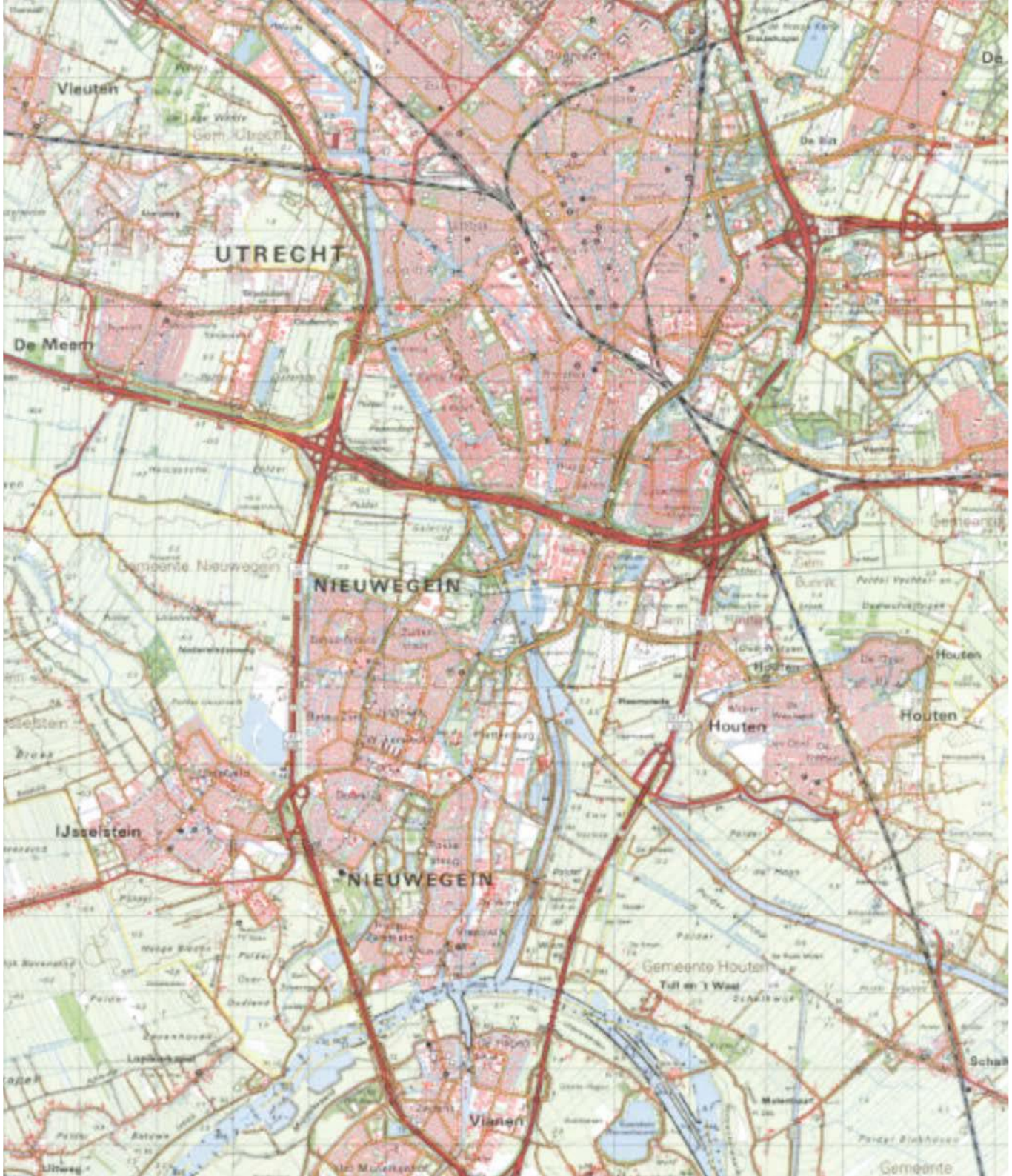
HISTORISCHE TIJDREIS

1960



HISTORISCHE TIJDREIS

1985



HISTORISCHE TIJDREIS

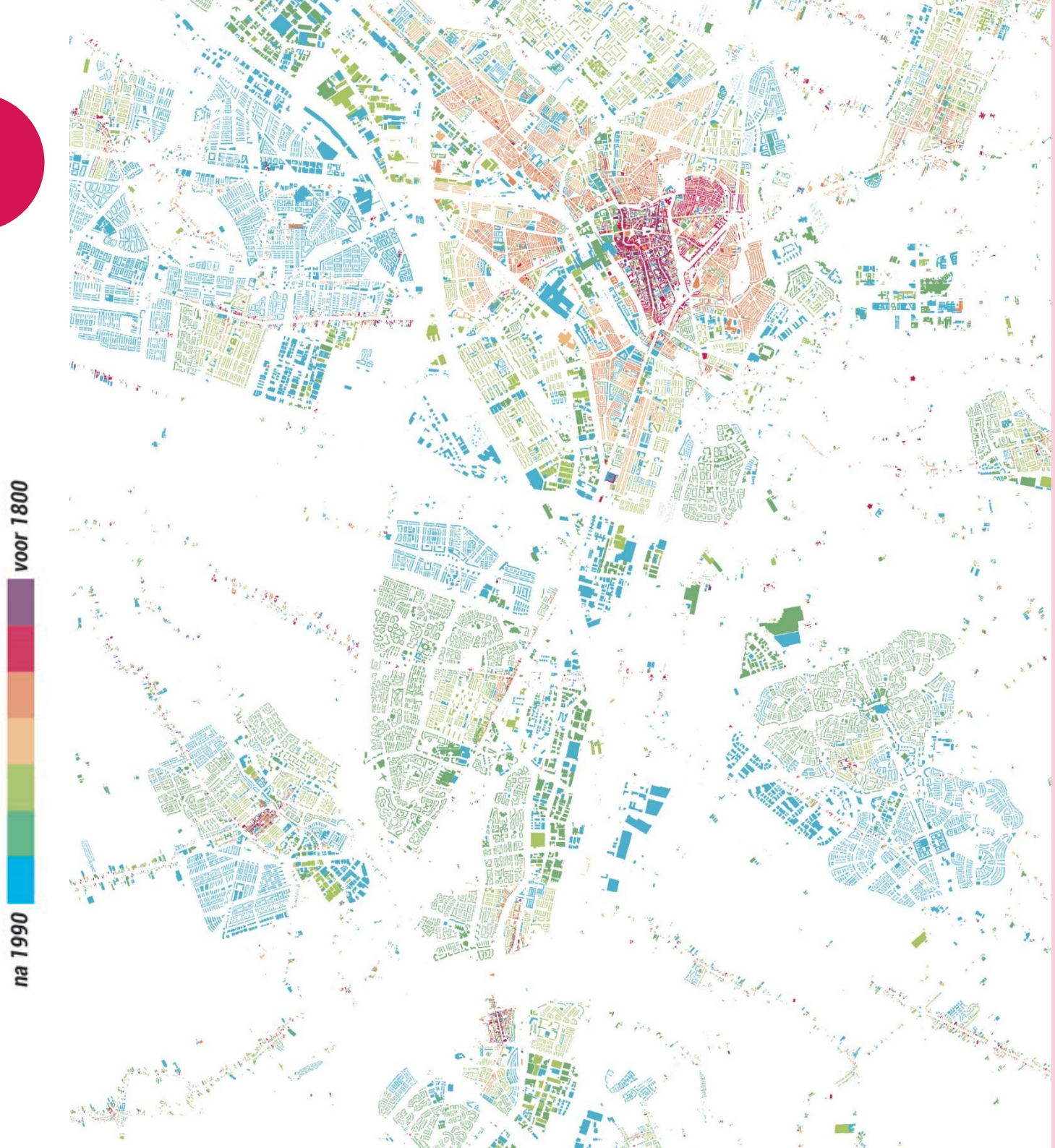
2000



HISTORISCHE TIJDREIS

2020

1. RUIMTELIJKE ANALYSES



Morfologie / bouwjaren

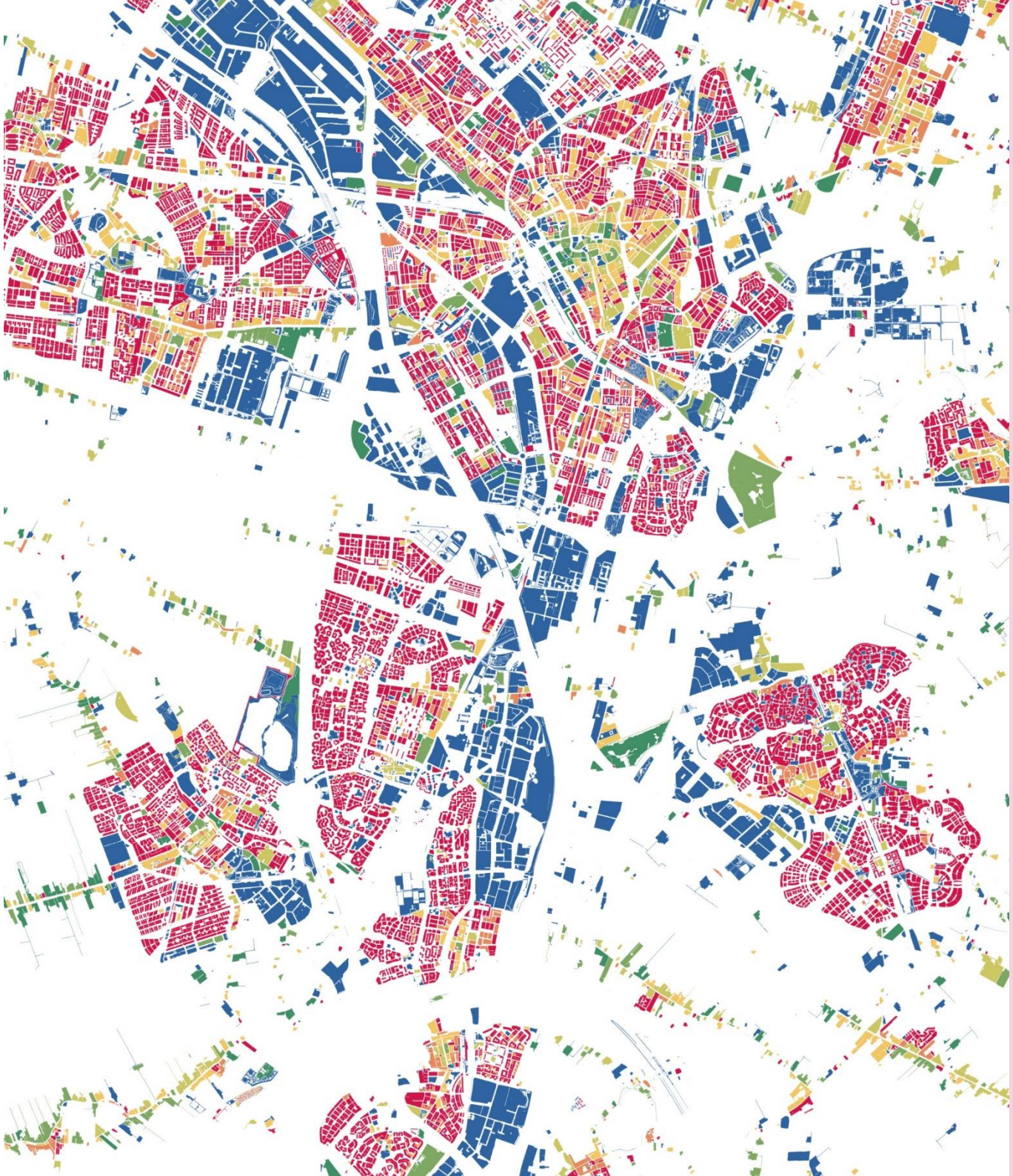
Nevenstaande kaart toont de morfologie en in kleur de periode van bouw.

In groen 1950-1970 (Jutphaas-Wijkersloot in Nieuwegein en Kanaleneiland Utrecht)

In donkergroen 1970-1990 (grote delen van Nieuwegein en IJsselstein, Lunetten in Utrecht)

In blauw >1990 (Galecop Nieuwegein, zuidwest IJsselstein)

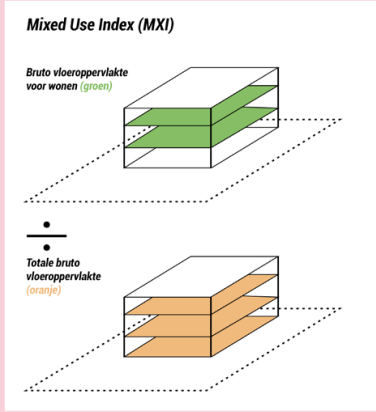
Overige (oranje tot rode kleuren) zijn bebouwing van oudere datering. Hier vooral de binnensteden, direct omliggende buurten (Utrecht) en linten.

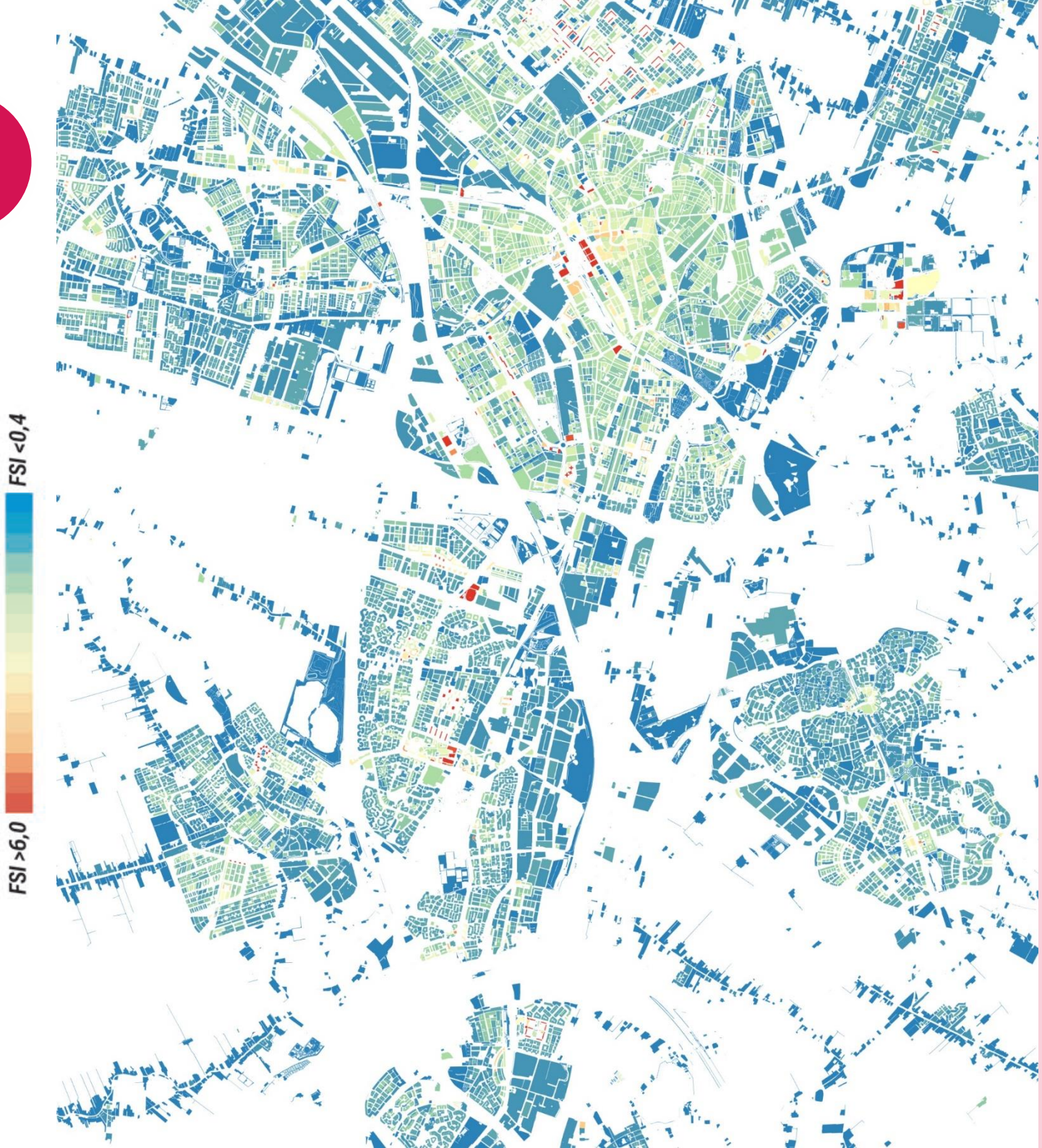


Mixed Use Index

Nevenstaande kaart toont de functiemenging. Volledig rood is 100% wonen en volledig blauw is 100% werken. De tussenliggende gebieden zijn meer gemengd (vooral de oude linten en centra).

De kaart helpt om de vraag naar vervoer te tonen, en de doelgroepen voor het OV per gebied te onderzoeken.

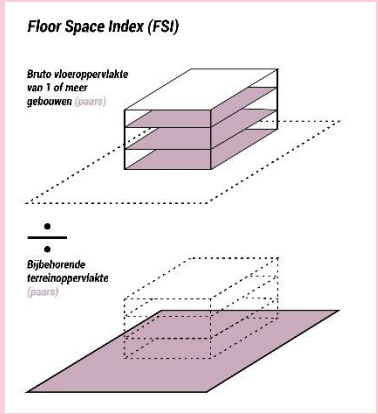


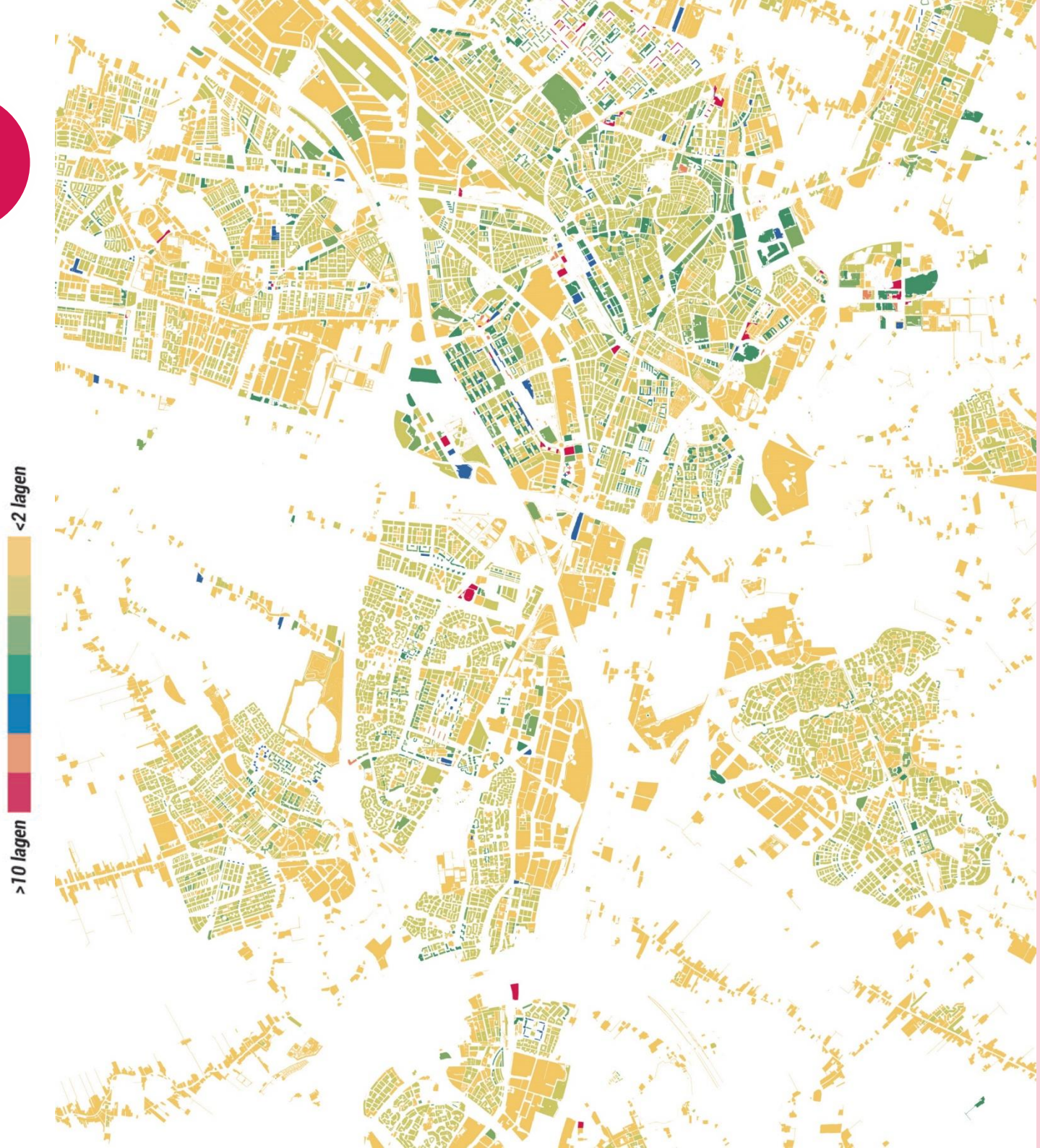


Floor Space index

Nevenstaande kaart laat de bebouwingsdichtheden zien. Hoe hoger de FSI, hoe hoger de bebouwingsdichtheid. Vooral Utrecht Centrum, de Rivierenwijk en Lombok springen eruit.

In de regel geldt: hoe dichter een gebied, hoe meer OV vraag per km2 er gegenereerd wordt.

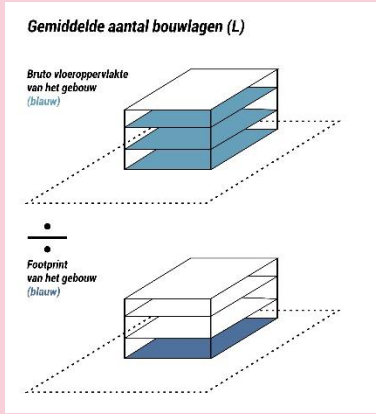


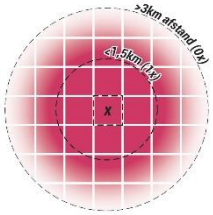


Gemiddeld aantal bouwlagen

Nevenstaande kaart laat de gemiddelde bouwhoogtes zien. Vooral in Kanaleneiland en het centrumgebied van Utrecht springen er qua bouwhoogtes uit. In de overige gebieden is 2-3 bouwlagen de norm.

Net als bij de FSI geldt: hoe dichter een gebied, hoe meer OV vraag per km2 er gegenereerd wordt.

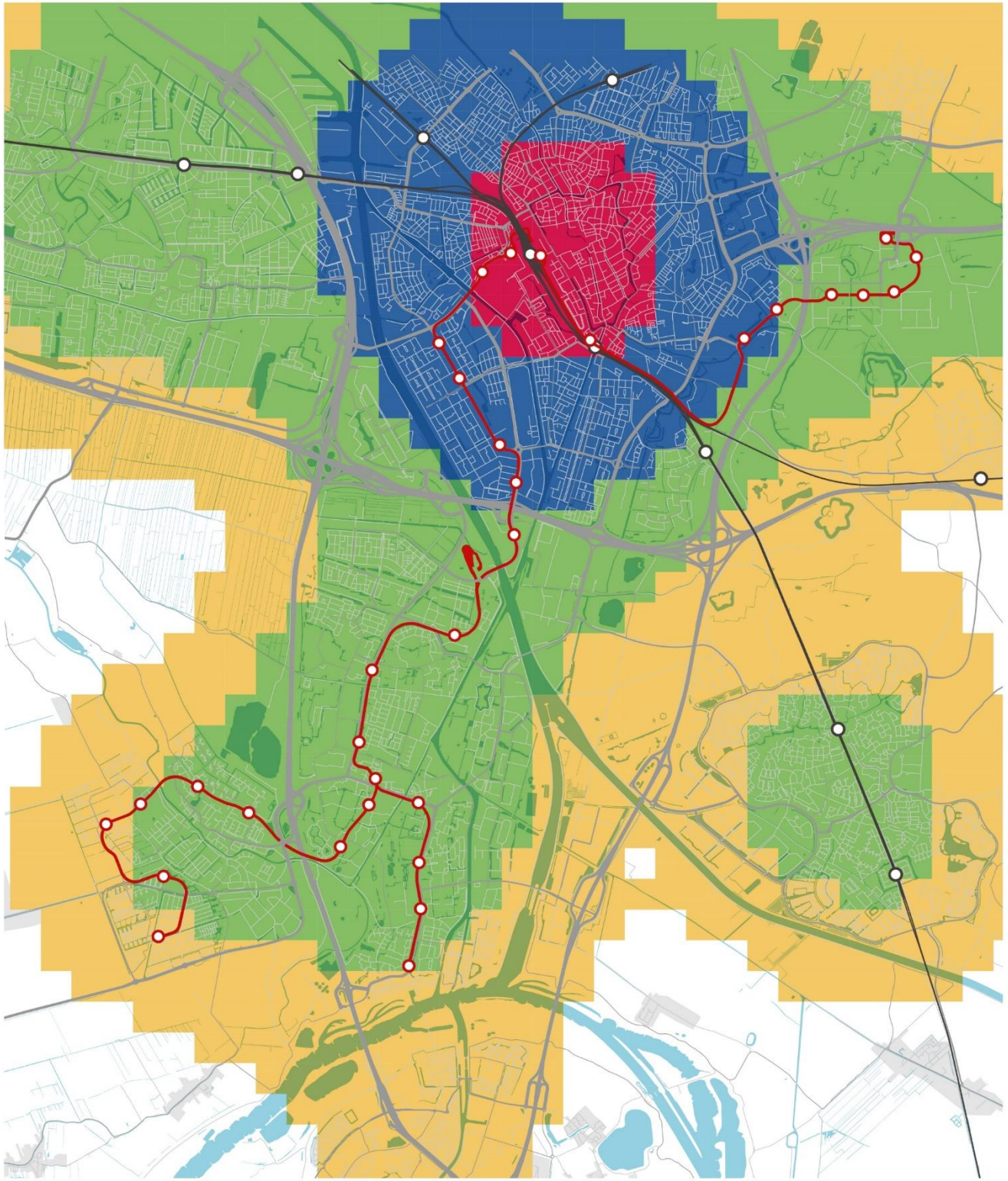




$x = \sum$ Arbeidsplaatsen + Inwoners

Toelichting:
Per vierkantzone (gebied van 500 bij 500 meter) zijn het aantal arbeidsplaatsen en woningen binnen fietsafstand opgeteld. Fietsafstand is 3 km, waarbij alles vanaf 1,5 km lineair vervalt tot 0 (een woning op 1,5 km telt als 1 mee, op 3 km als 0).

De vierstedelijkingsscore is het gemiddelde van de verstedelijkingsscores van de vierkantzones in de gemeente of regio.



OV Karakteristiek

Nabijheid en diversiteit zijn een goede graadmeter voor de auto-afhankelijkheid van een gebied. Globaal gezegd neemt het aandeel aan autoverplaatsingen af naarmate de stedelijkheid toeneemt. Dit komt doordat er meer voorzieningen en functies op korte (loop- en fietsbare) afstand beschikbaar zijn en omdat er meer draagvlak is voor alternatieve mobiliteit (trein, tram, HOV-bus, bus en deelmobiliteit).

Eenzelfde verband zien we tussen stedelijkheid en autobezit: hoe meer mensen en arbeidsplaatsen nabij, des te lager het aantal personenauto's per huishouden.

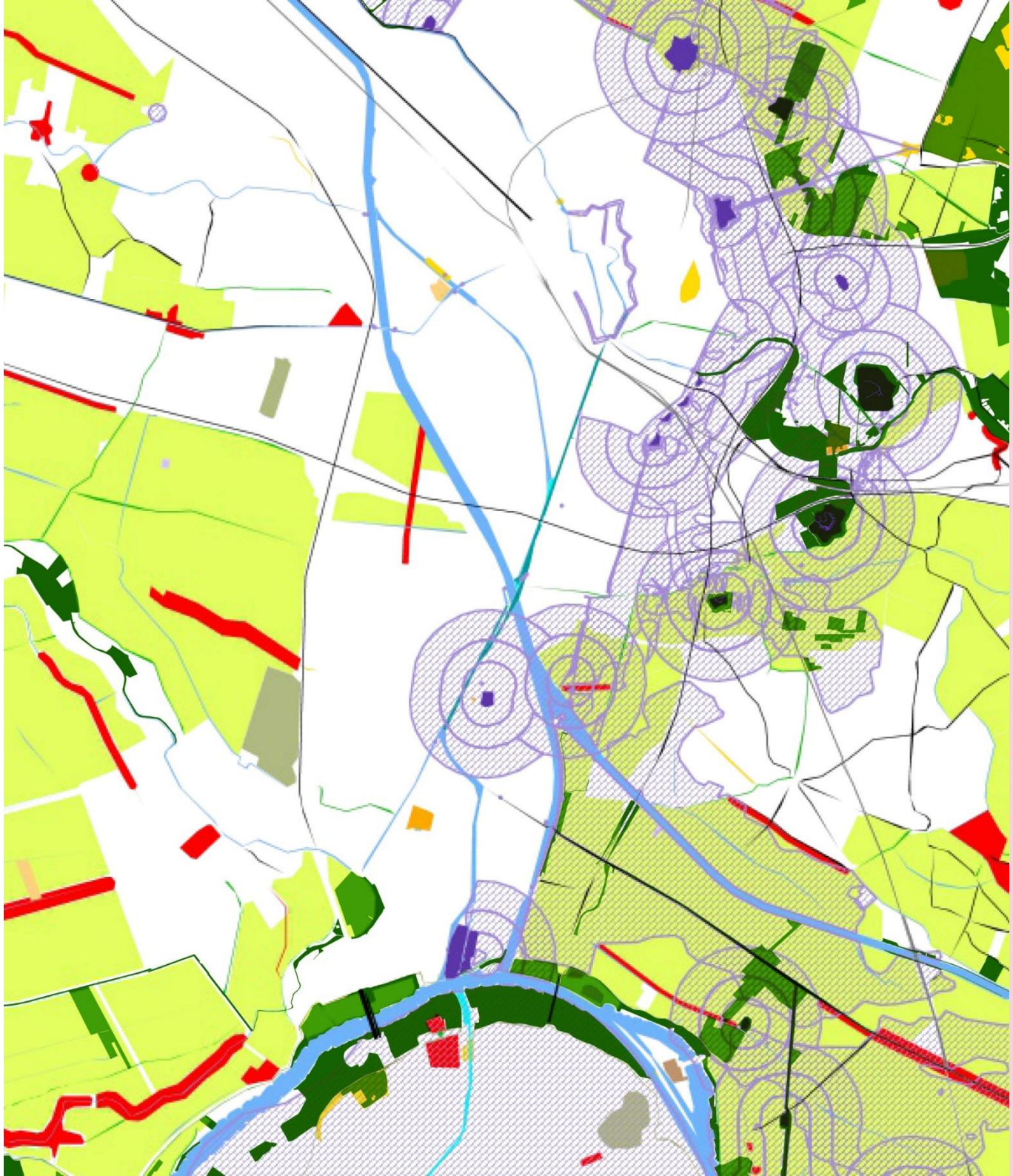
Wij zien dus dat het verplaatsingsgedrag binnen een gebied sterk afhankelijk is van de stedelijkheid van een gebied (nabijheid van inwoners en arbeidsplaatsen).

Rood = hoogstedelijk

Blauw = Stedelijk

Groen = suburbaan

Geel = laag suburbaan



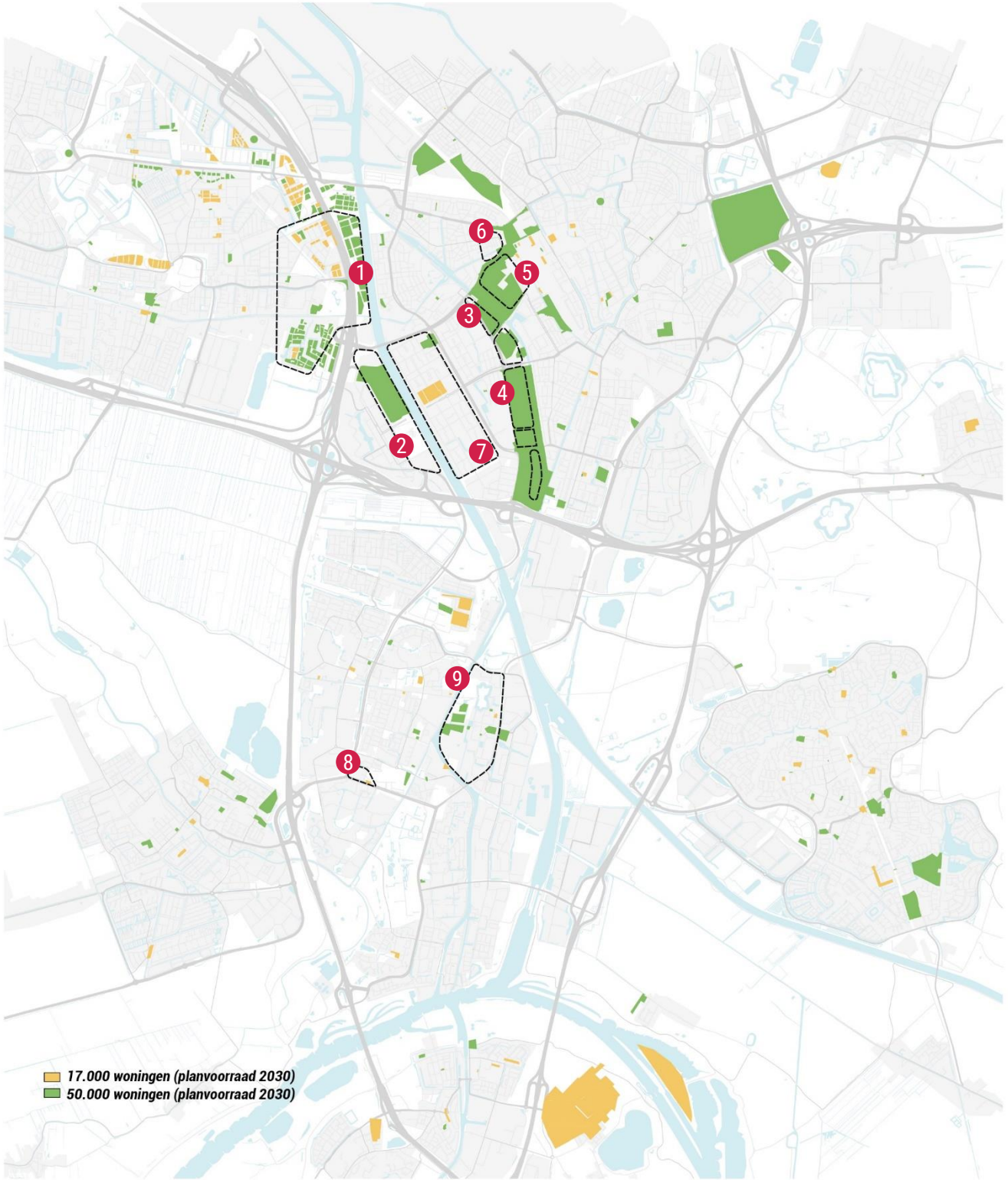
Beschermd gebied (natuur en cultuur-historie)

Beschermde elementen in dit gebied zijn ingetekend op de kaart:

- In groen: kenmerkende percelering
- In rood: bewoning
- In donkergroen: natuurnetwerk
- In blauw: waterlopen
- Paars gearceerd: verdedigingswerken
- Paars: defensie/linies/stellingen
- Oranje: historische buitenplaats

Meest kenmerkend is de Stelling van Utrecht. De Stelling van Utrecht is een onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze 19e eeuwse verdedigingslinie moest de grote steden in het westen van ons land beschermen tegen aanvallers uit het oosten. In het gebied: Fort bij Jutphaas.

Daarnaast zijn de (oevers van de) Lek beschermd als ook het bebouwingslint Groenewoudsedijk- Galecopperdijk en het historische IJsselstein. In zuidwesten liggen Huis Oudegein en het IJsselbos (in het Kromme IJsselgebied).



Bouwopgave (2030)

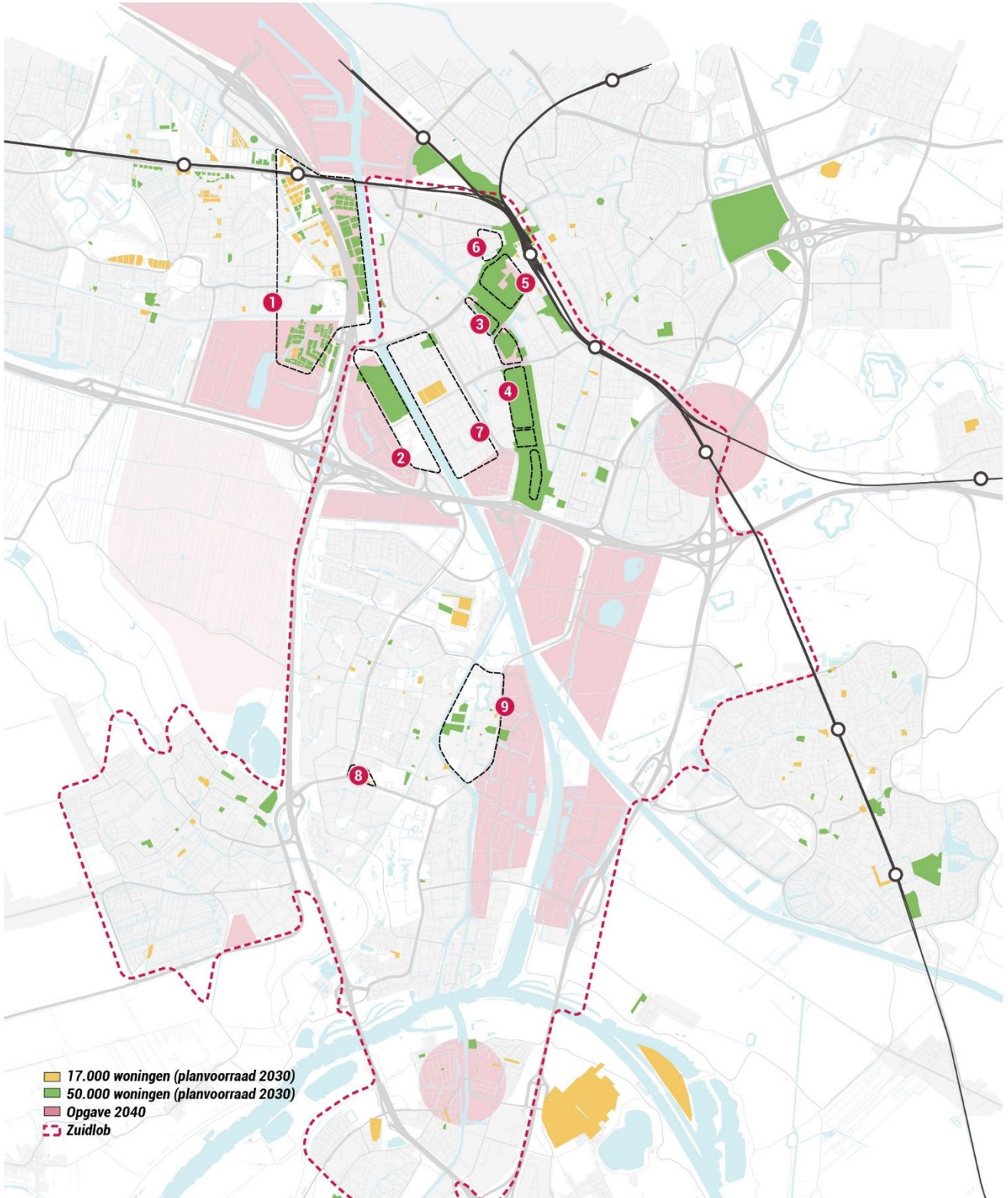
Aantal woningen per deelgebied in Utrecht Zuidwest (2030):

Utrecht
1 - Leidsche Rijn (7.500 woningen)
2 - Leidsche Rijn Groenewoud en Papendorp Noord (2.500 woningen)
3 - Jaarbeursgebied (2.000 woningen)
4 - Merwedekanaalzone (10.000 woningen)
5 - Beurskwartier (3.400 woningen)
6 - Lombokplein (500 woningen)
7 - Verspreid in Kanaleneiland tussen A12 en Laan der Verenigde Naties (2.000 woningen)

Nieuwegein
8 - City Nieuwegein (2.000 woningen)
9 - Rijnhuizen (2.500 woningen)

Uitgangspunten overig programma:
Leidsche Rijn centrum, Jaarbeurs, het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone (MWKZ) zijn ontwikkellocaties met relatief veel voorzieningen en arbeidsplaatsen:

- Leidsche Rijn centrum (conform model)
- Beurskwartier 65.000m2: 50.000m2 kantoren en 15.000 m2 voorzieningen
- Merwedekanaal (deelgebied 5): conform VSP 100.000 m2 voorzieningen
- MWKZ deelgebied 4 en 6: geen
- Jaarbeursterrein: 200.000 m2
- Overige locaties nog niet bekend.

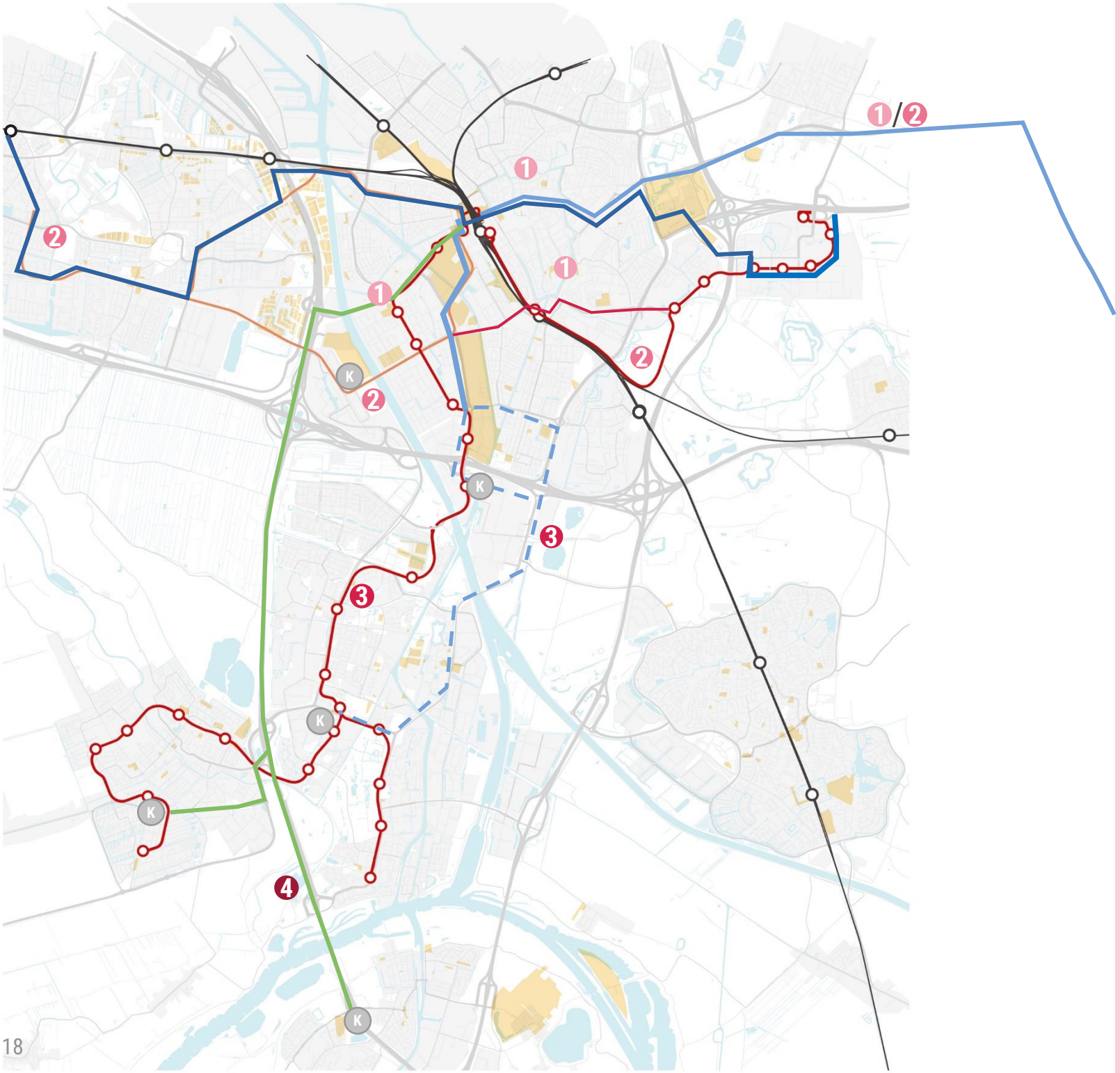


Bouwopgave 2040

Na 2030 is er een aantal locaties waar opties voor verdere verstedelijking onderzocht worden. In de Zuidlob is dit vooral de A12 zone waar 0 tot 25.000 woningen ontwikkeld kunnen worden. Andere ontwikkelgebieden zijn Nieuwegein Centrum (rond de 5000 woningen), IJsselstein (rond de 2000 woningen en Vijfherenlanden (rond de 5000 woningen). Ook in Rijnenburg zouden tot maximaal 25.000 woningen gebouwd kunnen worden, al wordt dat onwenselijk geacht.

Daarnaast kan er rondom Lunetten Koningsweg enige verstedelijking plaatsvinden.

2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSES



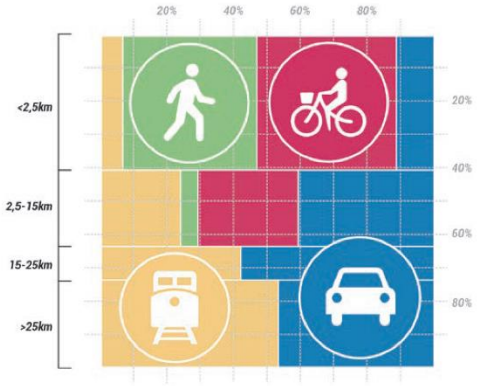
Huidige OV Situatie

We onderscheiden 4 niveaus van HOV. De kaart toont de huidige HOV situatie in Utrecht met de verschillende niveaus:

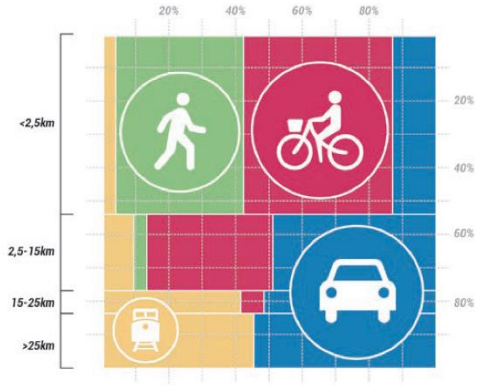
1. Stedelijk, halteafstand 400 – 500 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer, 18 – 20 km/u (50 km/u max)
2. Stedelijk, halteafstand 500 – 600 m, overal vrije baan, 20 – 22 km/u (50 km/u max)
3. Regio, halteafstand 600 – 1000 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer, 22 – 30 km/u (50 – 80 km/u max)
4. Regio, halteafstand 1000 – 1500 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer met busstroken, speciale onderdoorgangen / op- en afritten voor de bus, 30 – 40 km/u (50 – 80 km/u max)

Ook de verknopingspunten tussen OV en HOV in de Zuidlob staan aangegeven: K

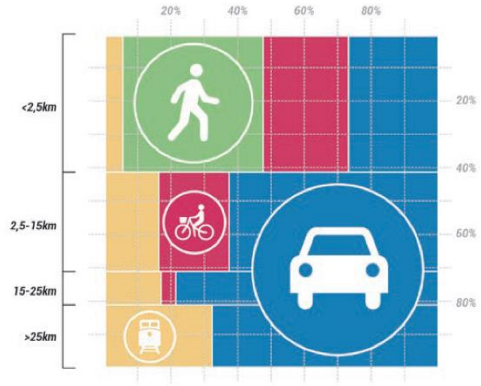
Utrecht CS / Jaarbeurs
0,3 auto's per huishouden



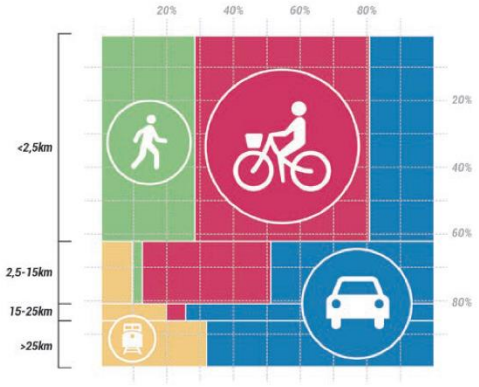
Utrecht Lombok
0,4 auto's per huishouden



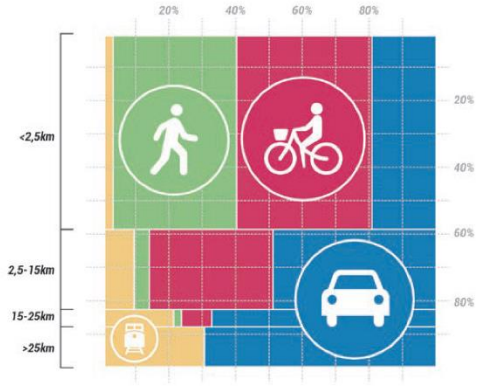
Utrecht Kanaleneiland
0,6 auto's per huishouden



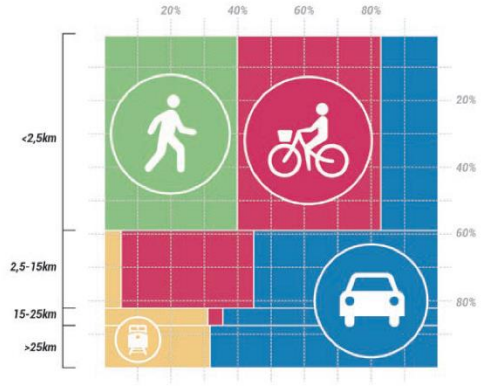
Utrecht Rivierenwijk
0,6 auto's per huishouden



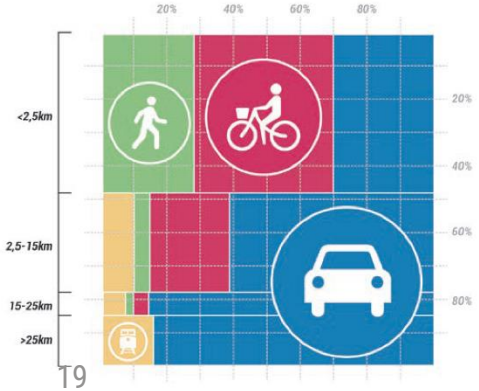
Utrecht Lunetten
0,7 auto's per huishouden



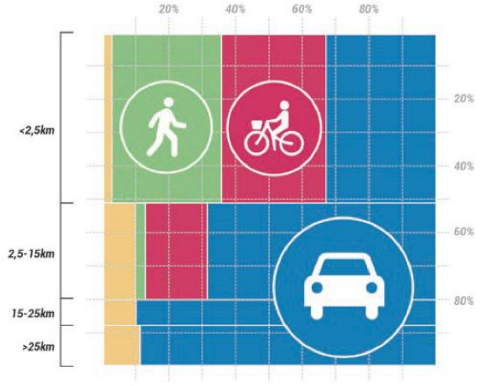
Utrecht Oog in Al
0,7 auto's per huishouden



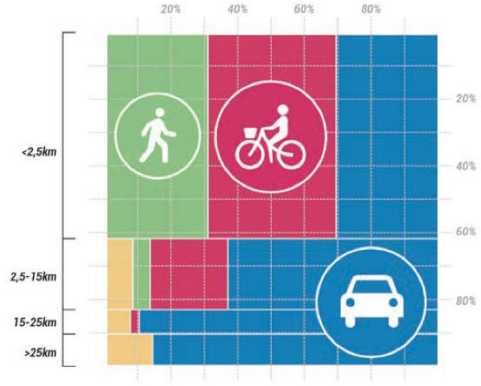
Utrecht Leidsche Rijn
0,9 auto's per huishouden



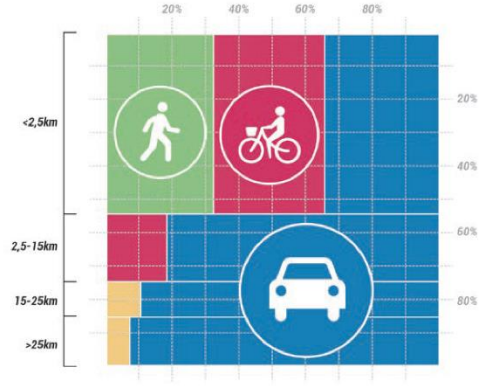
Nieuwegein
0,8 auto's (centrum) - 1,0 (daarbuiten)



IJsselstein
0,8 auto's (centrum) - 1,2 (daarbuiten)



Vianen
1,0 auto's per huishouden



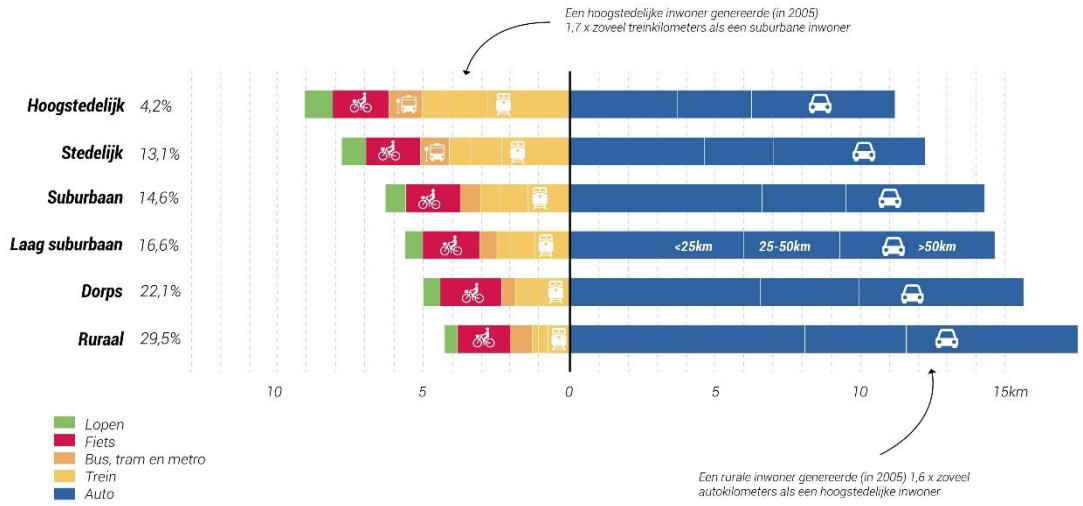
Verplaatsingspatronen

De figuren tonen dat hoe stedelijker de locatie hoe minder autobezit en gebruik er is.

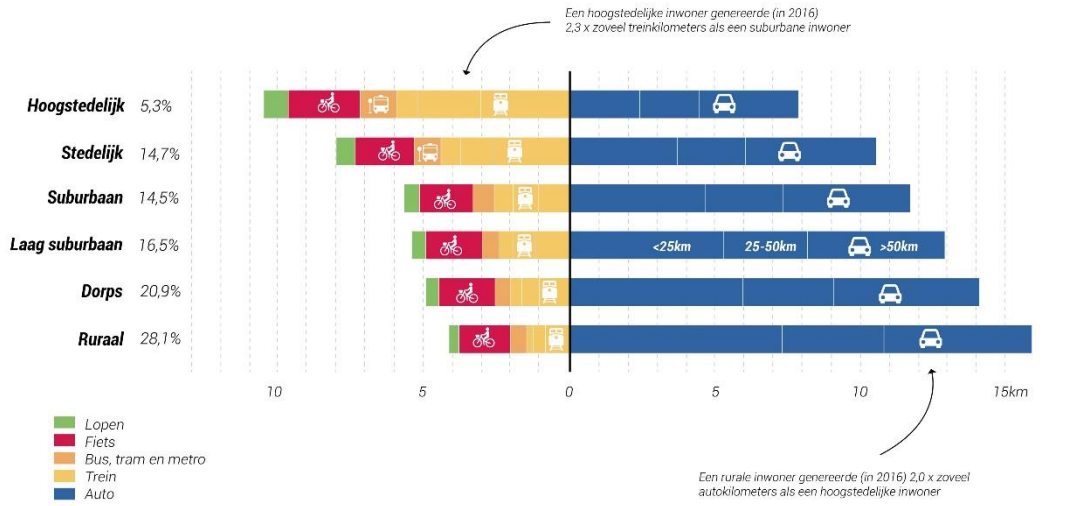
Voor toekomstige wijken wordt ingezet op een lage parkeernorm en een hoog OV gebruik. Merwedekanaalzone wordt ontwikkeld met een parkeernorm van 0,3.

(Bron: CBS en ODiN)

Reizen in kilometer, per persoon, per dag (2005)
(Bron: Stedelijkheid Studio Bereikbaar + OVIN 2004-2006)



Reizen in kilometer, per persoon, per dag (2016)
(Bron: Stedelijkheid Studio Bereikbaar + OVIN 2015-2017)



Relatie verplaatsingsgedrag en stedelijkheid

De figuren hiernaast zijn gebaseerd op het ODiN 2004-2017 (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, CBS) en bewerkt door Studio Bereikbaar.

In de bovenste figuur is te zien hoeveel een inwoner van een bepaalde stedelijkheidsklasse reisde in 2004 - in kilometer per dag. De totale lengte van de balk, die staat voor het aantal gereisde kilometers per dag, verschilt niet veel per stedelijkheidklasse. Het aandeel niet-auto kilometers neemt wel sterk toe naarmate de stedelijkheid van een plek toeneemt.

Waar een hoogstedelijke inwoner in 2004 gemiddeld nog 1,7 keer zoveel treinkilometers genereerde als een suburbane inwoner steeg dit tot 2015 tot 2,3 keer.

We leren:

- Stedelijkheid beïnvloed het verplaatsingspatroon
- Het beleid en andere trends hebben afgelopen jaren ook tot meer OV gebruik geleid in stedelijk gebied

Bus en tram (in geel)
Trein (in grijs)



Fiets



Auto



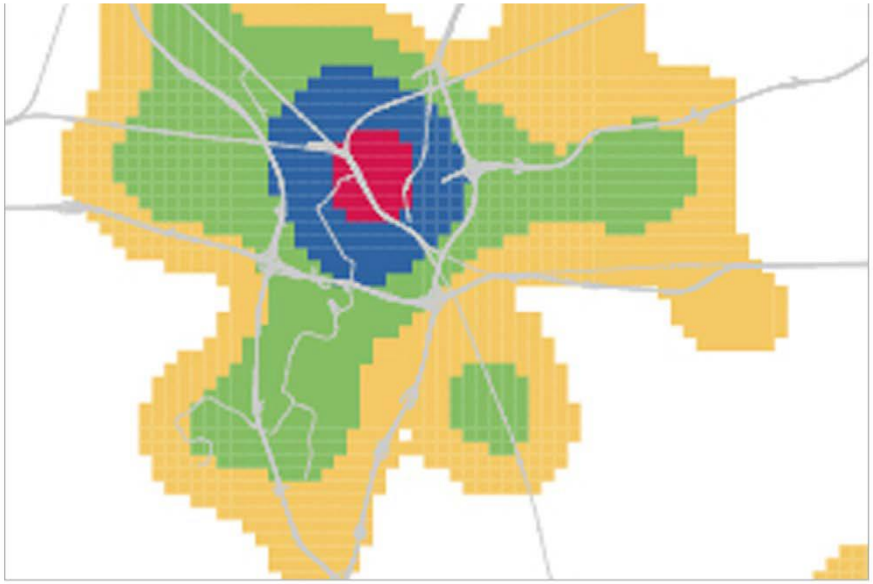
Uitleg kaarten
De kaarten tonen lijnen tussen de herkomst en bestemming van ritten uit het ODiN ('15 t/m '18) binnen de Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein, Vianen en Houten. Ritten onder de 1 km zijn niet weergegeven. Alleen de 'hoofdmodaliteit' is weergegeven. Een ketenverplaatsing (bijv. fiets-trein-bus) staat als treinrit geregistreerd. Zo kunnen er dus treinverplaatsingen zijn van of naar plekken waar geen trein heen gaat. Alle herkomsten en bestemmingen binnen een postcode 4 zone zijn geclusterd. De dikte van de lijnen staat in elke kaart voor hetzelfde aantal reizigers.

Reispatronen binnen de Zuidlob

De OV kaart laat zien dat er een boel verspreidde ritten zijn met het OV. Ook zijn er duidelijk twee grote OV trekkers: de stad Utrecht (vooral met de trein, in grijs) en het Utrecht Science Park (vooral met het OV, in geel). Ook de stroom vanuit Utrecht naar Westraven is terug te zien. Doordat alleen stromen binnen de gemeenten in de Zuidlob zijn weergegeven, zijn regionale stromen niet terug te zien.

De fiets laat een meer lokaal beeld zien dan het OV, vooral gefocust op de lokale centra. Overigens is ook hier het Science Park als belangrijke bestemming goed terug te zien.

De auto toont meer kriskras relaties. Met rondom Leidsche Rijn, Houten, IJsselstein en Nieuwegein wat clustering.





Vergelijking OV-systemen Nederlandse steden

Toelichting volgende pagina

• Stedelijkheid van steden op basis van nabijheid van banen en inwoners binnen 2,5km fietsafstand. Rood is hoogstedelijk.

• Kaarten zijn exclusief metro's en treinen die sneller gaan dan (effectief) 75 km/uur.

• Dikte van de lijn = frequentie (aantal passerende diensten in 1 richting per etmaal op reguliere werkdag)

• Kleur = Effectieve snelheid tussen haltes in km/u (licht is langzaam, donker is snel)

• Toelichting bij het 'vierkantje': De horizontale as laat de vervoerwijze verdeling zien (0- 100%). De verticale as gaat over het aantal verplaatsingen per afstandsklasse (0-100%).

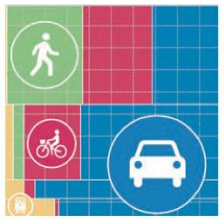
Utrecht

Utrecht kent een fijnmazig OV systeem. Ook wordt er veel van het OV gebruik gemaakt, zowel op de korte als de middellange afstand.

Wat opvalt aan het Utrechtse systeem is dat de frequenties (dikte lijnen) vergelijkbaar zijn aan de andere grote steden. Wel is goed te zien dat de snelheid die in Amsterdam en Rotterdam door de metro gehaald worden in Utrecht niet gehaald worden.

Ook is goed de spaakstructuur te zien. Bijna al het OV is op Utrecht centraal georiënteerd, waar zeker Amsterdam een goed functionerende tangentiele structuur heeft.

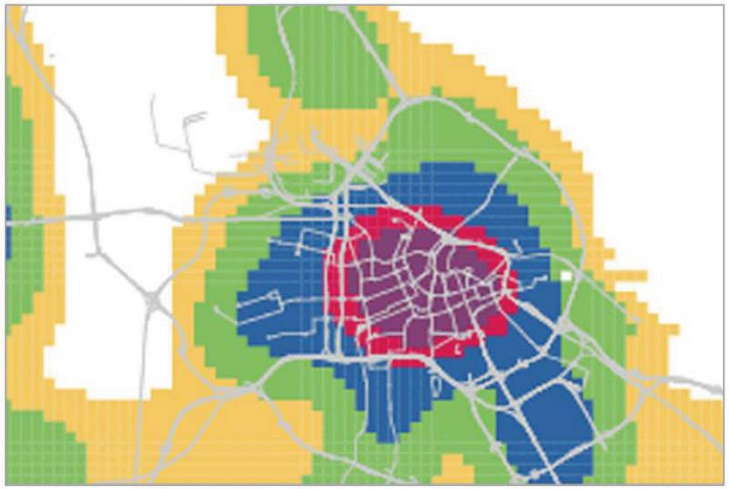
Eindhoven





Amsterdam



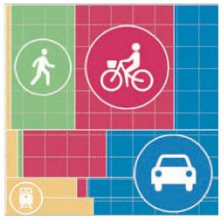


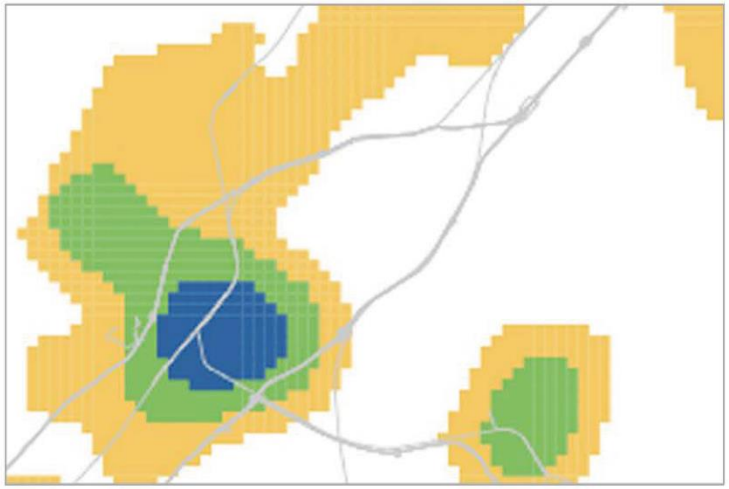
Den Haag





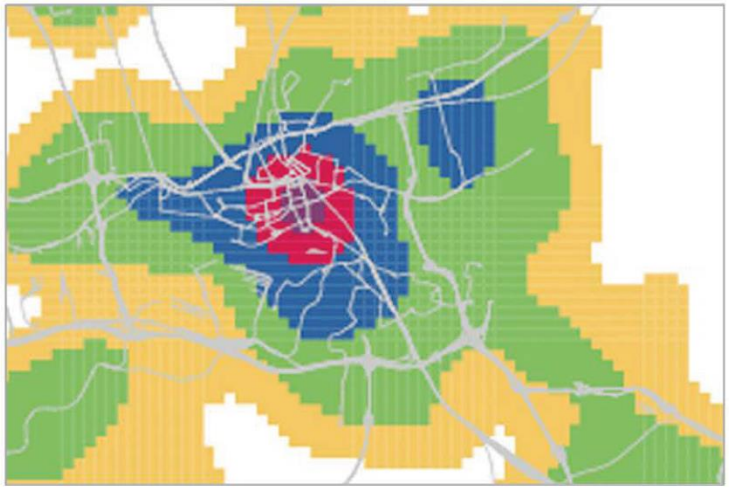
Leiden





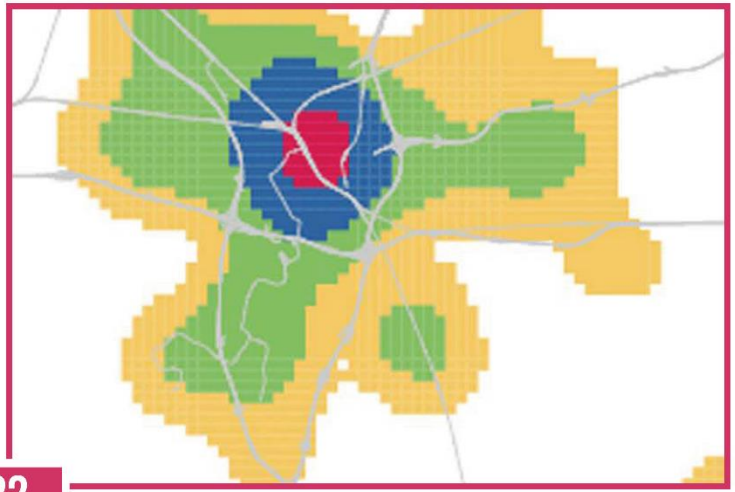
Rotterdam





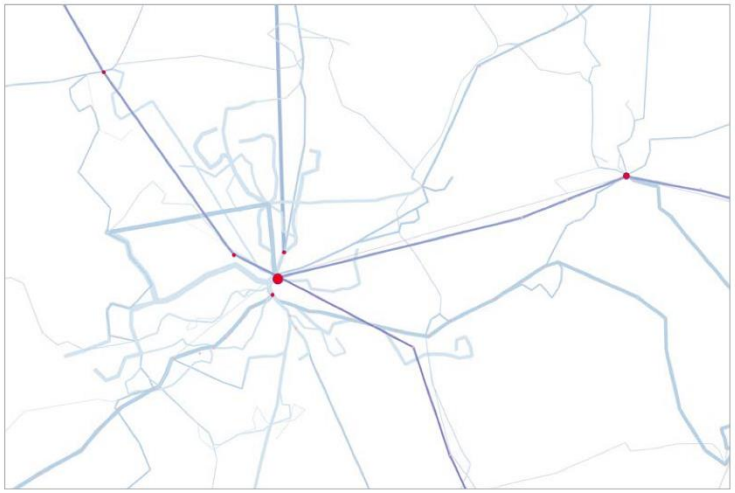
Utrecht





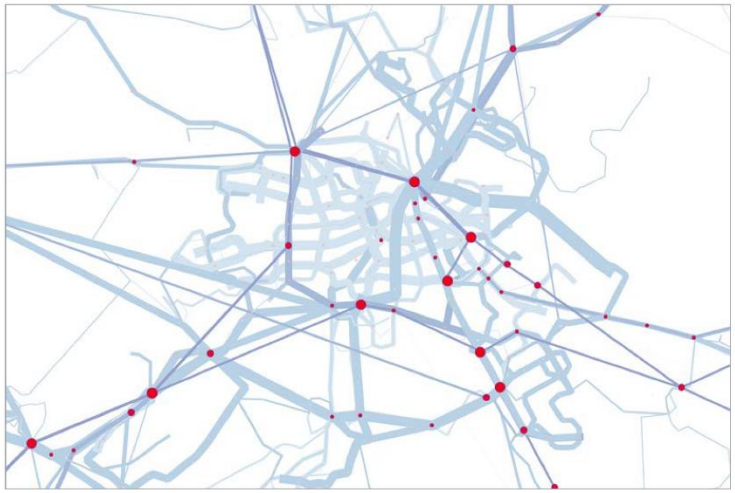
Eindhoven





Amsterdam





Den Haag





Leiden





Rotterdam





Utrecht



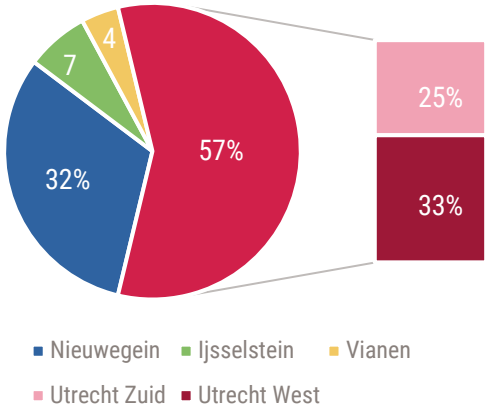


Utrecht stad zorgt voor meer dan de helft van de vervoervraag

Uit data van de U-OV concessie is goed te zien dat het gros van de vervoervraag van de Zuidlob op Utrechts grondgebied komt. Ook Nieuwegein Centrum, Nieuwegein Batau en IJsselstein kennen een behoorlijke vervoervraag. In Vianen springt Vianen Lekbrug eruit.

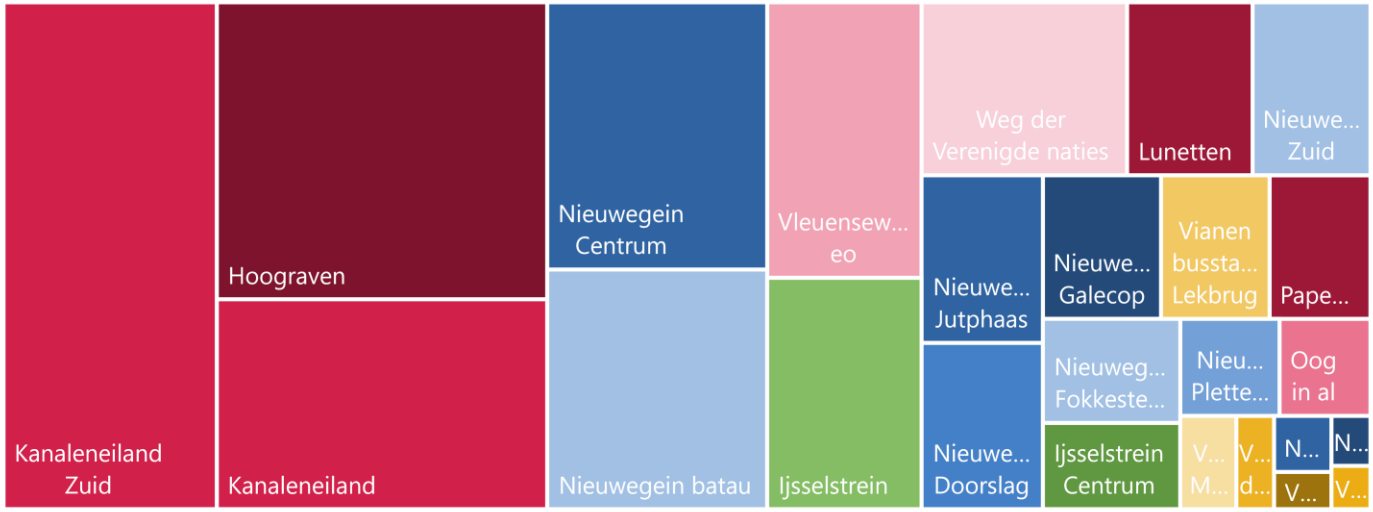
Deze data laat alleen de UNED concessie zien. De UNED concessie is qua vervoerbewegingen van en naar Utrecht veruit de grootste waardoor de data toch een goed beeld geeft. Wel is er een onderschatting van het regionale verkeer. Het aandeel van bijv. Vianen Lekbrug kan daardoor groter zijn dan hier getoond.

Grof: Instappers OV per jaar per wijk (2018) – concessie U-OV



Voor Utrecht is het gehele gebied ten zuiden van het spoor en tussen de snelwegen in beeld gebracht. Het gebied daartussen behoort in de gebiedsindeling van de provincie deels bij Utrecht Zuid en deels bij Utrecht West.

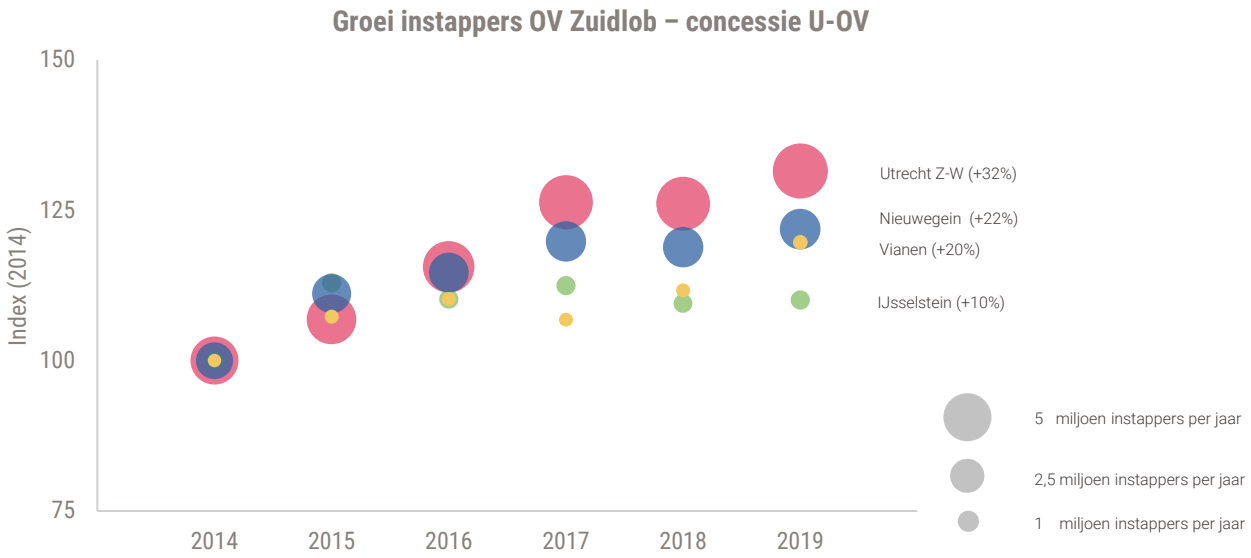
Verfijnd naar wijk: Instappers OV per jaar per wijk (2018) – concessie U-OV



Tint

- Utrecht
- Nieuwegein
- IJsselstein
- Vianen

Vervoerwaarde per wijk stijgt in elke wijk behoorlijk. Utrecht is met 32% groei in 6 jaar de grootste stijger van de regio.



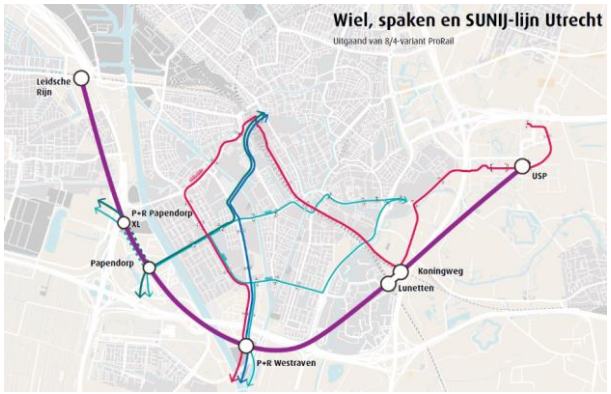
Groei aantal instappers

Gemiddeld is het aantal instappers van de U-OV concessie afgelopen 6 jaar met 26% gestegen. Dat is een fors aantal. De grootste stijging zat op Utrechts grondgebied, maar ook Nieuwegein en Vianen stegen met behoorlijke aantallen.

In Utrecht zat de groei vooral in Hoograven, Papendorp, Kanaleneiland en Kanaleneiland Zuid. In Nieuwegein vooral aan de westkant van de stad. In Vianen neemt Vianen Lekbrug bijna alle groei voor zijn rekening. In Ijsselstein is de groei verdeeld over het centrum en de wijken eromheen.

Opvallend is dat de groei niet alleen verklaard kan worden door extra inwoners of arbeidsplaatsen. Het aantal inwoners van de stad Utrecht nam in de periode vanaf 2014 met 7% toe. Het aantal instappers met 32%.

0+



1. Busplus-scenario



Komt deels overeen met variant 1, 3, 4

2. HOV-pendel concept



Niet opgenomen

3. Stedelijk tramscenario



Niet opgenomen

4. Regiorail scenario

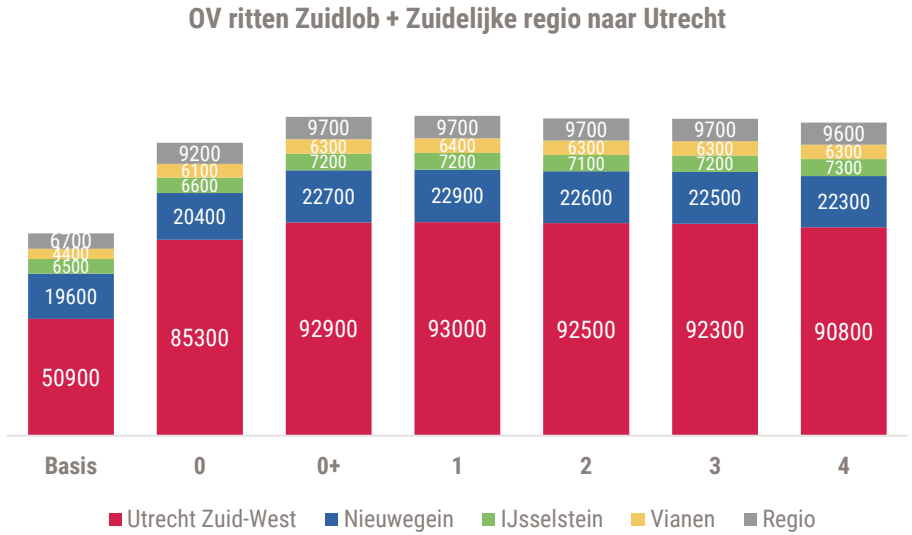


Komt sterk overeen met variant 2 en 2a

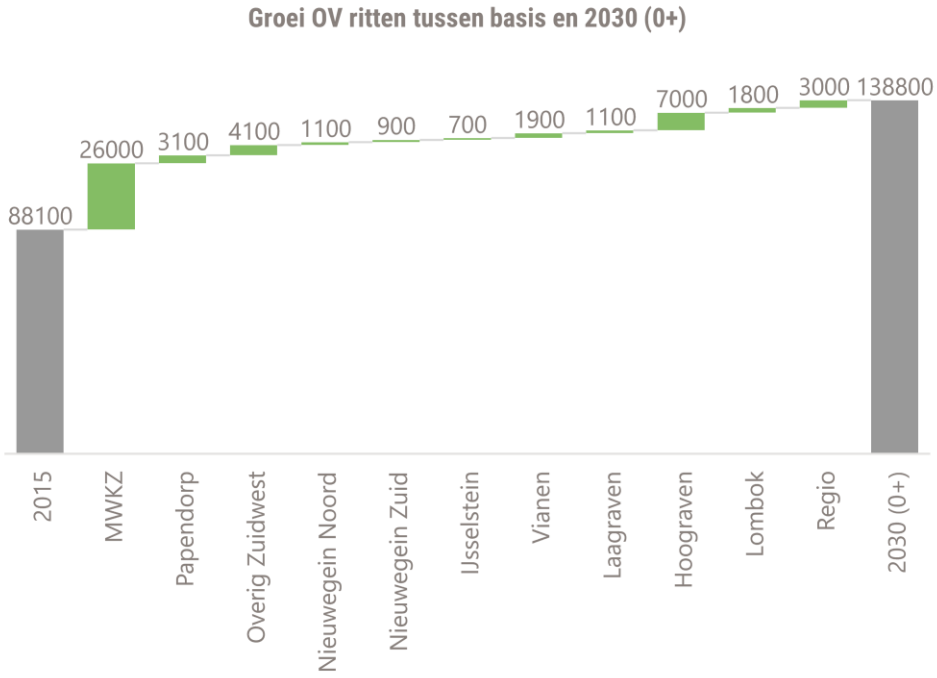
Modeldoorrekeningen

Parallel aan deze studie zijn door Goudappel Coffeng modelberekeningen gedaan voor de *mobiliteitsanalyse Zuid-West*. Hiervoor zijn vier toekomstscenario's doorgerekend (1,2,3 en 4). Ook zijn er twee autonome scenario's gebruikt (0 en 0+). Hierin is 0 het basisprognosejaar met vastgestelde infrastructurele ingrepen en 0+ een aanvulling hierop met een logische uitrol van mobiliteitsbeleid. Dit betreft o.a. voor OV het 'Wiel met spaken' zoals het regionaal toekomstbeeld OV beschrijft (8/4 model). Het accent in de scenario's 2,3 en 4 ligt op het verknopen van bussen aan de rand van de stad

Hoewel de varianten uit de zuid-west studie deels verschillen met deze studie bieden de (voorlopige) modelresultaten inzicht in omvang en toename van de vervoerstromen in de toekomst.. Hier zijn met een expertoordeel de resultaten van de varianten uit de zuid-west studie gebruikt om de varianten te ontwikkelen en eventuele capaciteitsknelpunten in te schatten.



Ongeveer 65% extra instappers in de Zuidlob, plus reizigers die vanaf het zuiden het Utrechtse OV systeem binnen komen (in 0+,1,2,3 en 4). Er is weinig verschil per variant.



Groei zit vooral in MWKZ en andere ontwikkeling in Utrecht stad.

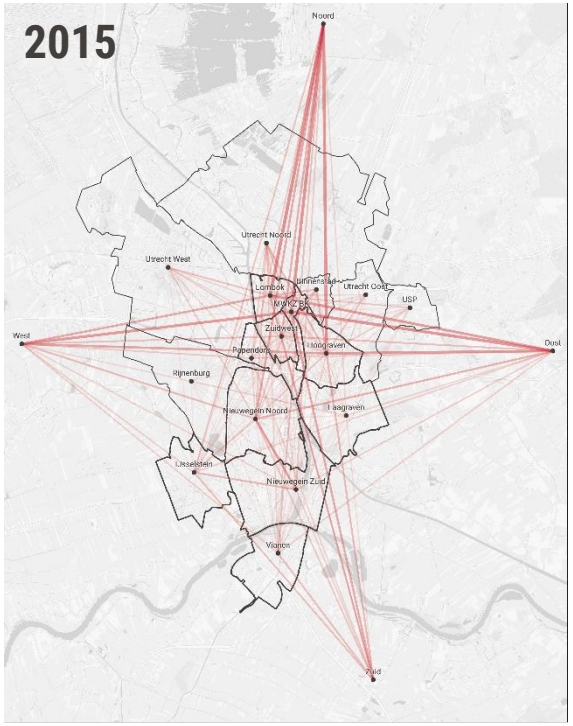
Groei in OV reizigers

Het aantal instappers in de Zuidlob zal door de extra inwoners en beleidsinterventies (verschil 0 en 0+) fors toenemen. In elk toekomst scenario (0+, 1, 2, 3 en 4) neemt de OV vraag in de Zuidlob met 65% toe waarbij er een grote sprong is tussen basis en 0+. De groei is het grootst in Utrecht Zuid-West.

Hierin zijn naast het aantal instappers in Utrecht Zuid, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen ook de reizigers uit de zuidelijke regio die naar Utrecht reizen meegenomen.

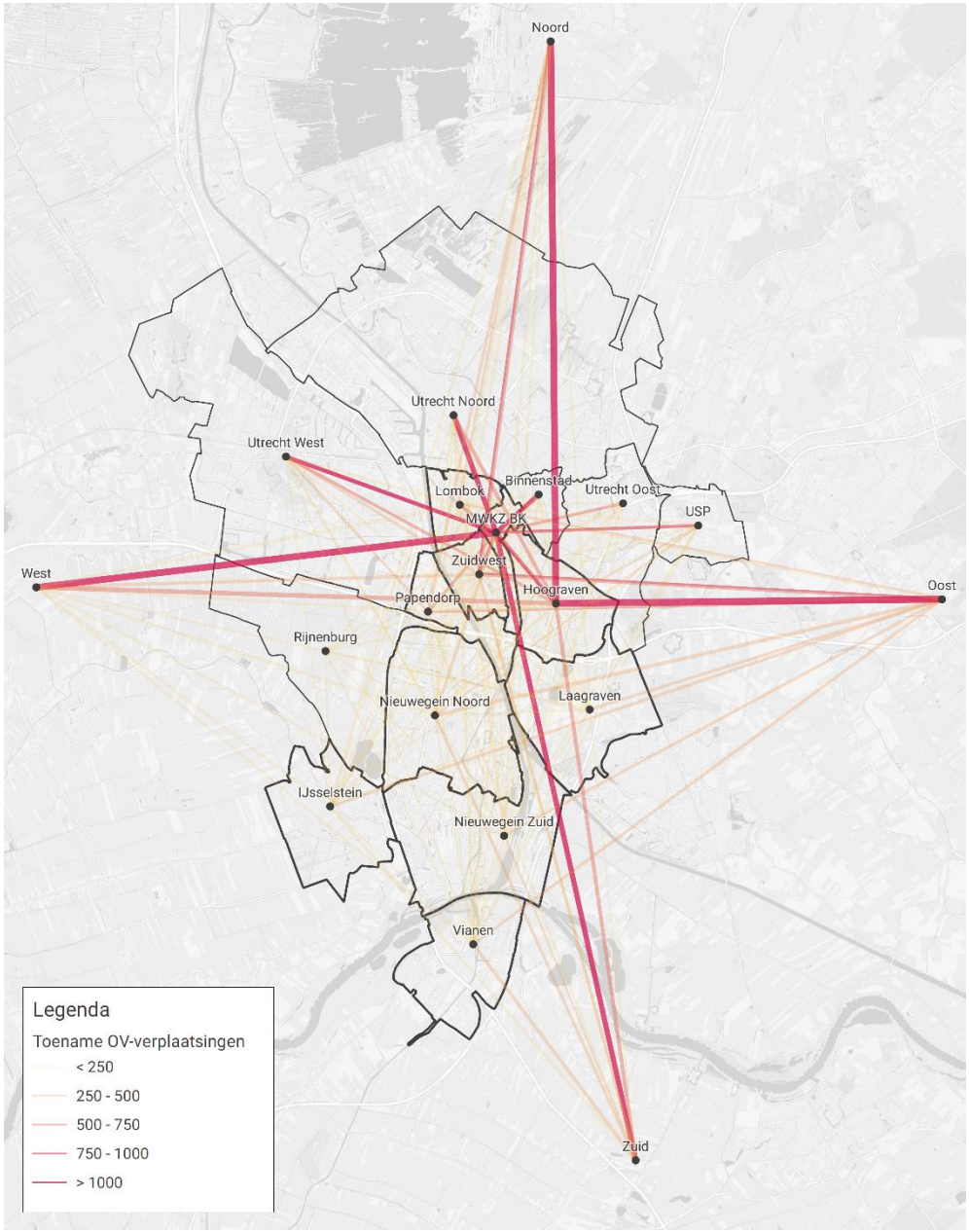
Het model laat zien dat voor de totale OV vraag per variant (1, 2, 3 of 4) niet zo veel uit maakt. Het model lijkt weinig gevoelig voor veranderingen in OV aanbod.

De bezetting per lijn per variant varieert echter wel sterk, en hangt samen met de kwaliteit van het netwerk en de kortste reismogelijkheden voor de reiziger. Zo kent de SUNIJ-lijn in het Regiorail scenario (variant 4) duidelijk de hoogste bezetting.





Verschil tussen 0+ en 2015



Plots op basis van doorrekeningen Goudappel VRU. Etmaalcijfers. Alleen verbindingen waarin minstens één van de Zuidlobzones (zwarte dikke lijn) aan deelneemt zijn getoond.

Groeiende stromen in modeldoorrekeningen

De kaarten tonen de stromen tussen de zones. Dikkere en donkerdere lijnen zijn grotere stromen.

Goed te zien is dat de grootste groei op Utrechts grondgebied zit. Vooral MWKZ en Hoograven groeien. De verplaatsingen gaan vooral richting de stad, of naar verder de regio in. Het model laat maar een miniem aantal extra reizen in Nieuwegein, Vianen of IJsselstein zien: zonder aanvullend mobiliteitsbeleid verandert er naar de toekomstige situatie in 2030 niet veel.

De verschillen in termen van in- en uitstappers op gebiedsniveau tussen de verschillende scenario's zijn gering (zie slide 28), maar er zijn wel grote verschillen in routekeuze. Uit deze varianten hebben we de volgende leerpunten getrokken:

1. Snelheidsverhoging van de SUNIJ-lijn werkt zeer positief op het aantal reizigers van de SUNIJ-lijn.
2. Het (deels) aantakken van regionaal busvervoer aan de rand van de stad zoals door Goudappel in variant 2, 3 en 4 gemodelleerd is (Papendorp en/of Westraven) leidt tot een (groot) verlies aan reizigers op de betreffende buslijnen: overstappen op korte afstand van de knoop Utrecht Centraal is niet wenselijk
3. Het wiel (tangent) draagt bij aan temperen van het vervoer via Centraal, en zorgt voor een fors lagere bezetting van de Uithoftram vanaf Centraal tot Lunetten-Koningsweg. (overigens is hier wel rekening gehouden met een optimistische inschatting van reistijden op het wiel en zeer hoge frequenties).
4. De bezetting tussen Papendorp en Westraven is met 'slechts' 5000 reizigers per etmaal vrij mager: maakt dat een hoge investering voor congestievrije passage van het Amsterdam-Rijnkanaal lastig wordt (met plannen voor 2030). Vanaf Westraven via Lunetten-Koningsweg naar USP komt de bezetting op circa 10000 – 11000 per etmaal en is daarmee lastiger te exploiteren. (overigens nog zonder rekening te houden met verstedelijking in de A12 zone die na 2030 gepland is)
5. Een systeemsprong in regionaal OV (conflictvrije RandstadRail kwaliteit) in combinatie met een goede verknoping met het wiel en P&R heeft grote meerwaarde voor de reiziger en leidt door aantakken en herroutering van bussen tot meer lucht op de van Zijstweg.
6. Een herroutering van de SUNIJ-lijn via de Europalaan leidt, in combinatie met een kortere reistijd tot een sterke groei van het aantal reizigers op de SUNIJ-lijn. Het traject via de Beneluxlaan naar Westraven daalt sterk en maakt de huidige dienst lastig exploitabel. Mogelijk zorgt verlenging naar Papendorp en De Meern voor voldoende vervoer.

Deze leerpunten hebben we gebruikt om te komen tot de OV-scenario's voor de Zuidlob.

Verdeling van de stromen over de lijnen

Uit de toedelingen aan het netwerk zijn door Studio Bereikbaar enkele lessen gehaald. Deze lessen zijn gebruikt bij het maken van de varianten. De getrokken conclusies gaan over 2030 en de dan voorziene gebiedsontwikkeling.

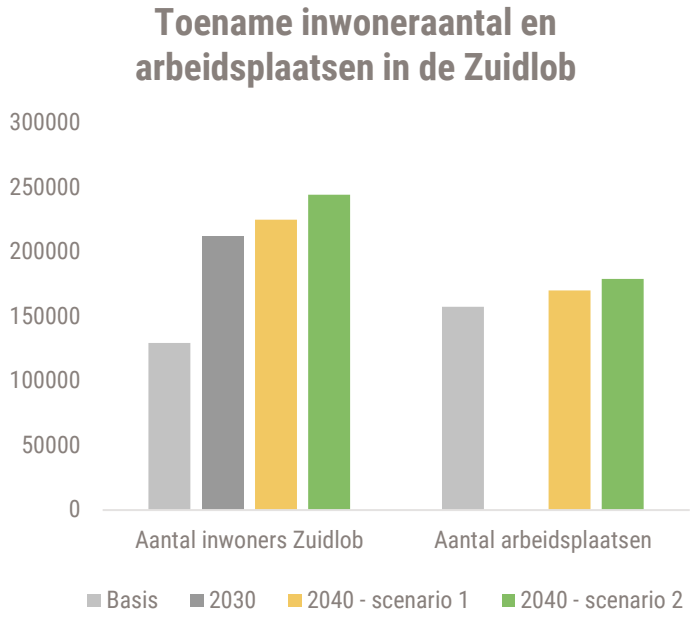
Toename OV
Toename OV gebruik wordt verklaard door 3 elementen:
1. Toevoeging programma
2. Verandering stedelijkheid: meer nabijheid woningen in de omgeving
3. Beleidskeuzes

Verkeersmodellen laten traditioneel de effecten van [1] en [3] zien. Het dashboard neemt ook de extra effecten mee die de verandering van stedelijkheid heeft. Effecten [2] en [3] zijn in het dashboard lastig uit elkaar te halen. Verandering van stedelijkheid gaat ook gepaard met een andere infrastructuur (bijv. extra fietspaden, minder parkeerplaatsen). Deze zijn niet uit elkaar te halen in het dashboard.

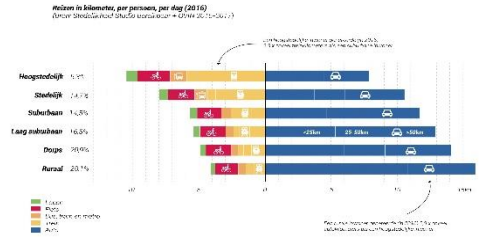
Doorrekeningen obv prognoses 2019
De doorrekeningen van het dashboard zijn gedaan in 2019 en niet up-to-date met de laatste woningbouwplannen. Echter zijn de verschillen klein en laten de doorrekeningen wel een nuttig beeld zien om grip te krijgen op de effecten van verstedelijking.

2030
De doorrekening van het dashboard is alleen gedaan voor 2040. Wel is er in de data aangegeven welke woningen 'hard' zijn (tot 2030). Voor arbeidsplaatsen is er geen 'harde' vulling bekend.

Er is voor 2030 geen 'nieuwe' stedelijkheid doorgerekend. Aangenomen is dat voor 2030 de minimale stedelijkheid van de 5 scenario's geldt. Omdat de resultaten van 2030 niet met een gehele doorrekening zijn gemaakt zijn deze lichter weergegeven.



Kentallen uit het OViN '(15-'17) zijn gebruikt voor het bepalen van de verplaatsingspatronen voor de verschillende scenario's.



Dashboard verstedelijking

Voor de MRU zijn in 2019 doorrekeningen gedaan met het Dashboard verstedelijking. Daarin zijn 5 woningbouwscenario's voor 2040 doorgerekend.

De analyses op pagina 21 laten zien dat stedelijkheid (en daarmee nabijheid) het verplaatsingsgedrag beïnvloed. Het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen beïnvloed de stedelijkheid. Door deze verandering van stedelijkheid veranderd ook het verplaatsingsgedrag. Het dashboard verstedelijking neemt deze veranderingen mee.

Voor deze studie zijn 2 scenario's uitgekozen om verder op in te zoomen. In beide scenario's is er naast de 'harde plannen' extra woningbouw gepland. Het dashboard dient vooral om inzicht te geven in de werking van stedelijkheid, niet om gedetailleerde mobiliteitseffecten in kaart te brengen.

Volgende 2 pagina's laten de resultaten van de doorrekening zien.

2018

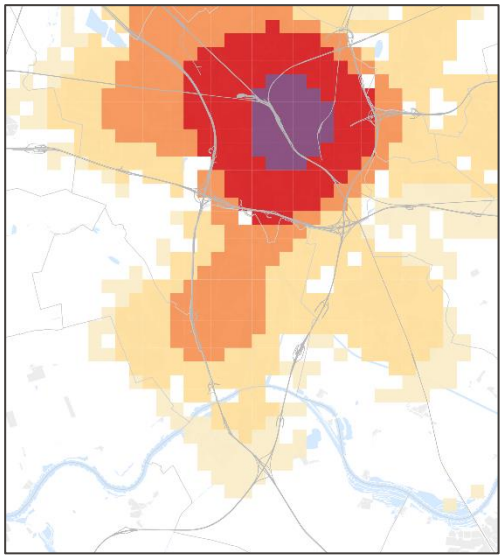
2030
harde plannen woningbouw

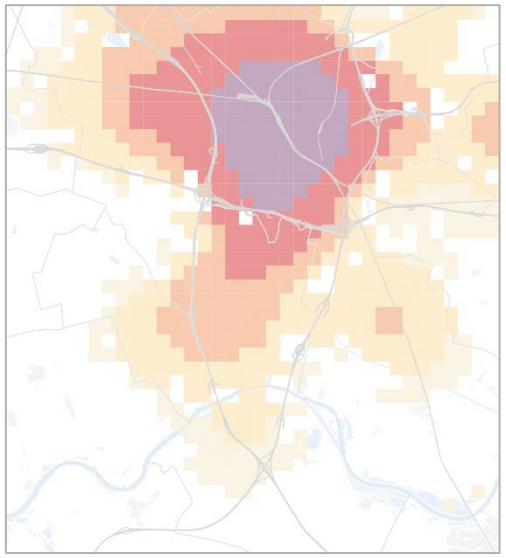
2040
Scenario 1

2040
Scenario 2

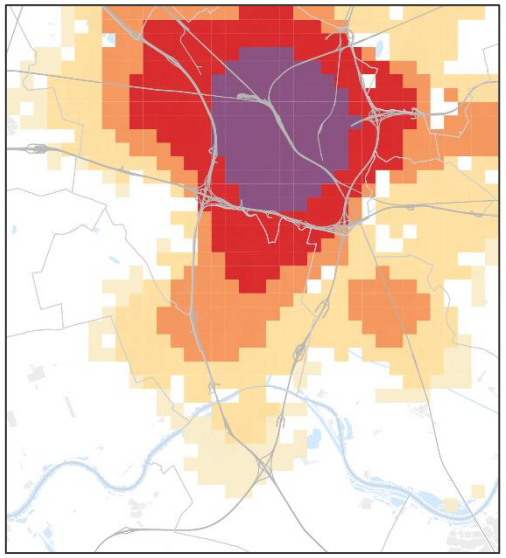
Extra inwoners

Extra arbeidsplaatsen

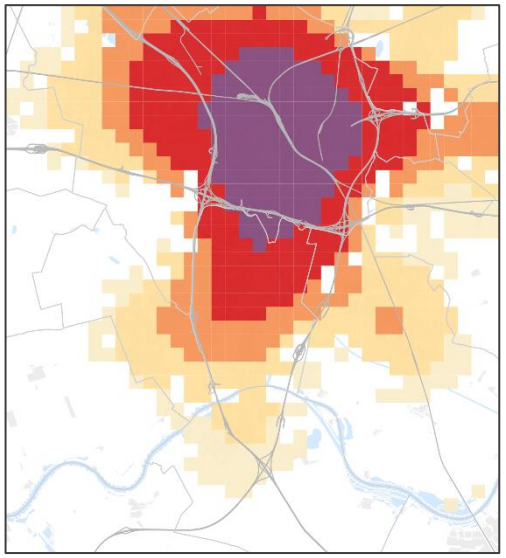




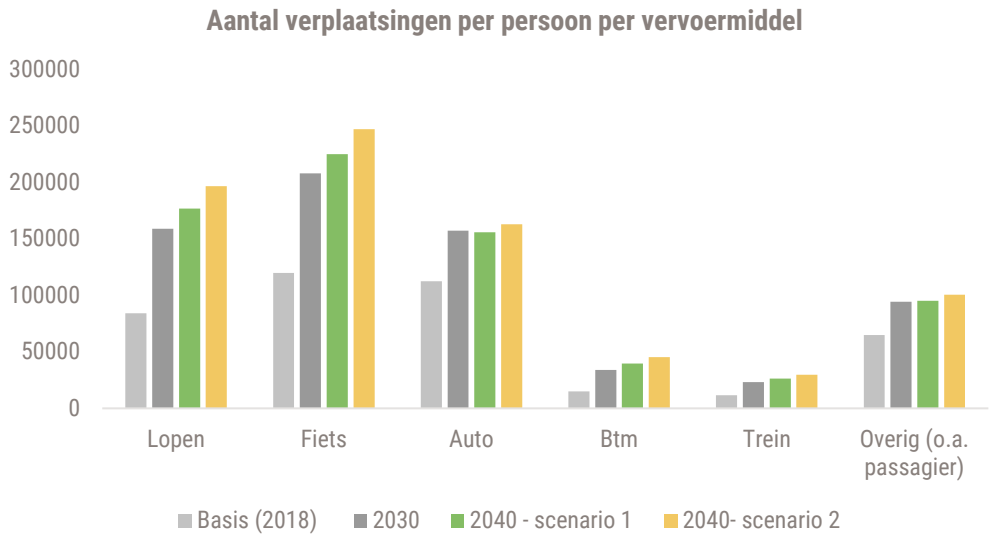
Inschatting obv 2040 scenario's. Geen doorrekening dashboard. Arbeidsplaatsen 2030 zijn niet los ingevoerd in het dashboard.

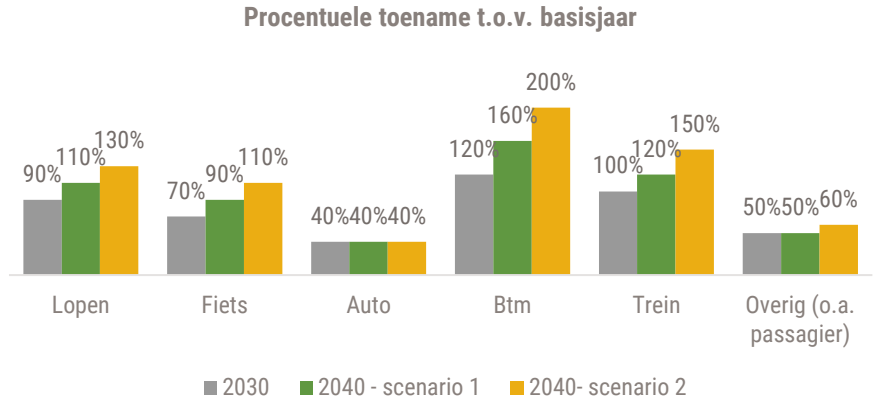


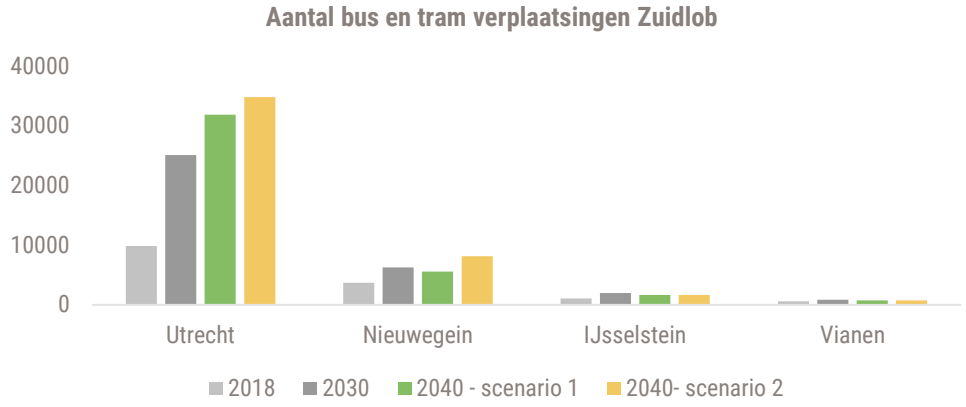
Vanaf de huidige situatie groeit het hoogstedelijk en stedelijk gebied fors. Het hoogstedelijk gebied rijkt tot de A12, het stedelijk gebied tot halverwege Nieuwegein.



Door het toevoegen van extra arbeidsplaatsen en woningen in de A12 zone en in Nieuwegein wordt er een nog groter gebied hoogstedelijk en stedelijk.







Doorrekeningen Dashboard verstedelijking

De grafieken hiernaast tonen de vervoerwijzeverdeling in de Zuidlob op basis van het dashboard verstedelijking.

Waar het aantal inwoners in beide scenario's met ongeveer 75% toeneemt stijgt het aantal loop, fiets en OV verplaatsingen met fors meer toe. Het aandeel auto en overig (vooral passagier) neemt veel minder sterk toe.

Het dashboard doet een grove berekening, maar laat duidelijk zien dat de vergaande verstedelijking van de Zuidlob een forse verandering van verplaatsingsgedrag kan veroorzaken. Zeker in het Utrechtse deel van de Zuidlob zal er fors meer vraag zijn.

Sterktes en zwaktes van de 3 methodes
Er zijn drie bronnen die gebruikt kunnen worden om de OV-groei in de Zuilob te prognosticeren:
1. Historische analyses
2. Modeldoorrekeningen
3. Dashboard verstedelijking

Elk kent zijn gebruiksaanwijzing. De historische data is werkelijk geobserveerde data, maar trekt de lijn van het verleden recht door en neemt geen plannen mee voor de toekomst. Wat er afgelopen 6 jaar gebeurde gebeurt komende jaren nogmaals (gecorrigeerd naar de looptijd). Deze methode levert waarschijnlijk een forse onderschatting omdat er geen gebiedsontwikkeling is meegenomen. Wel laat de groei zien dat met relatief weinig interventies toch een forse OV groei is bewerkstelligt.

De modeldoorrekeningen hebben een gedetailleerde invoer van gebiedsontwikkeling, maar nemen veranderend verplaatsingsgedrag van huidige inwoners door verandering in stedelijkheid niet mee. Door de grote toevoeging van woningen zal de stedelijkheid veranderen en zal deze methode waarschijnlijk een onderschatting geven.

Het dashboard neemt deze verandering stedelijkheid mee, maar gebruikt landelijke gemiddelden van OViN om over Utrecht uitspraken te doen. Ook wordt er geen beleidsinterventies toegevoegd. Daarnaast bevat de doorrekening van 2030 minder woningen dan het model meeneemt. Een doorrekening met de huidige woningbouwprognoses zal daarom hoger uitkomen (meer richting 2040).

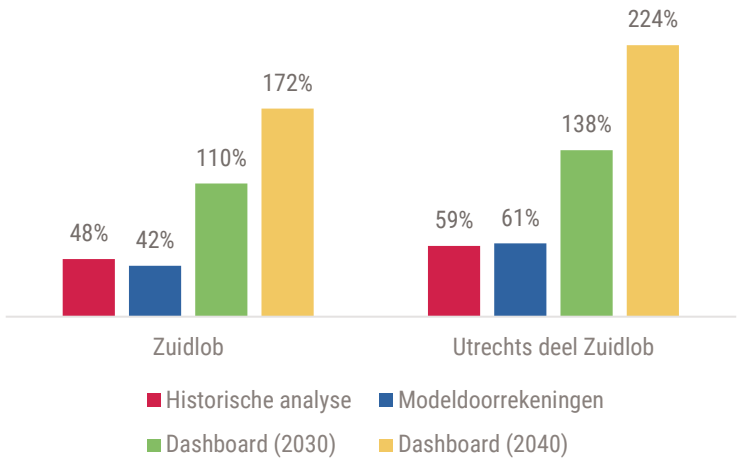
Verstedelijking Nieuwegein
Opvallend is dat het verschil tussen het model en dashboard voor het Utrechtse deel kleiner is dan voor het geheel. Dit komt doordat er ook in de modelstudie ook maatregelen voor de reeds bestaande wijken zijn genomen. Buiten Utrecht is dat niet gedaan. De figuren op pagina 33 laten zien dat de stedelijkheid in Nieuwegein noord significant veranderd en dat daar ook modelmatig ingegrepen moet worden.

Verschillende jaartallen
Ook maakt elke bron van verschillende beginjaren gebruik. Het dashboard heeft 2018 als basisjaar, het model 2015, de historische data weer 2019. Er is daarom een gecorrigeerde groei bepaald op basis van de jaarlijkse groei.

Voor het dashboard is de gemiddelde groei van scenario 1 en 2 genomen voor 2040.

Gebieden
De Zuidlob bestaat uit de gemeenten IJsselstein, Nieuwegein, de kern van Vianen en wijken in Utrecht ten zuiden van het spoor tussen de snelwegen.

Gecorrigeerde groei in bus-tram ritten tussen 2019 en 2030 (dashboard '30 en '40)



0% is gelijkblijvend aantal vertrekkende OV ritten, 100% groei is een verdubbeling van de situatie in 2019

Synthese groei

Er zijn drie methodes die gebruikt kunnen worden om de OV-groei in de Zuilob te prognotiseren:

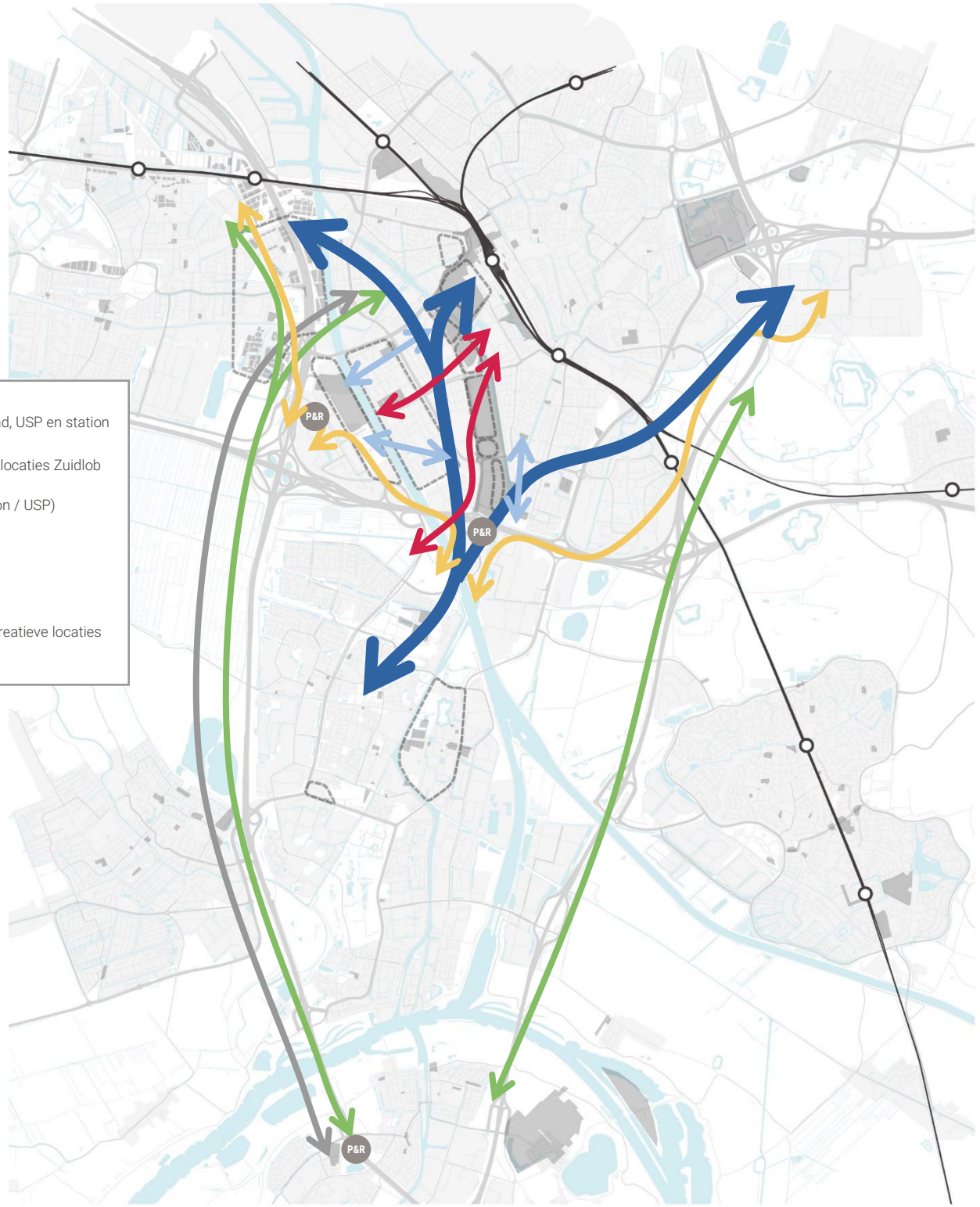
1. Historische analyses
2. Modeldoorrekeningen
3. Dashboard verstedelijking

Alle drie de methodes kennen hun voor- en nadelen.

De methodes zijn het er in ieder geval over eens dat er sprake is van een forse groei. In de gehele Zuidlob zal het OV (bus+tram) in ieder geval metbijna 50% toenemen, mogelijk zelfs een verdubbeling.

Op het Utrechtse deel van de Zuidlob (ten zuiden van het spoor tussen de snelwegen) zal er een verdubbeling van het aantal bus-tram zijn. Als een doorkijk wordt gemaakt naar 2040 zelfs een verdrievoudiging (+200%) van het huidige aantal OV verplaatsingen.

3. OV MARKTEN EN KWALITEITEN



Doelgroepen zijn bepaald op basis van data-analyse huidige situatie, modelresultaten en documentenanalyse.

Het OV systeem in de Zuidlob bedient een fors aantal vervoermarkten: 6 in totaal

De Zuidlob van Utrecht is een gemengd stedelijk gebied. Er wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Ook verbindt dit gebied de regio met de stad, zowel met het openbaar vervoer, als met een overstap van de auto op het OV.

Het bedienen van zoveel verschillende OV-markten maakt een complex OV-systeem. Waar sommige OV-systemen slechts een enkele doelgroep bedienen (‘s ochtends een stroom forenzen uit, ‘s avonds weer in) vinden we in de Zuidlob in Utrecht 6 verschillende OV markten. Waaronder in de toekomst ook de markt ‘autoluwe wijken naar hubs’ welke nieuw is. Elke markt kent eigen eisen en wensen.

Het bedienen van meerdere OV-markten kent voordelen: er ontstaat een tegenspits, en ook in weekenden of avonden is er bezetting. Hierdoor wordt infrastructuur en materieel beter benut.

Inzichtelijkheid en communicatie
De reiziger dient het reizen per ov als vanzelfsprekend en gemakkelijk te ervaren. Dit vergt een heldere netwerk structuur die de reiziger snel begrijpt ('mental map') met hiërarchie in het netwerk en passend materieel.

Eén samenhangend systeem
De verschillende lijnen in een regio moeten een samenhangend systeem vormen, inclusief de regionale treinen. Eén netwerkkaart, een geïntegreerd dienstregeling ontwerp met aansluitingen en een integraal tariefsysteem, naadloos overstappen, knooppunten en eenheid in presentatie naar de klant vormen het ideaalbeeld.

Beschikbaarheid halte
De OV reiziger moet binnen 10 minuten lopen / 5 min fietsen een (H)OV-halte vinden. (Of: 80% van alle inwoners en arbeidsplaatsen zijn ontsloten met een (H)OV halte). Bij HOV haltes kan de fiets veilig worden gestald. Overigens is de reiziger, mede afhankelijk van de verplaatstingsafstand, bereid tot 10 min (600 m hemelsbreed) te lopen naar HOV

Beschikbaarheid / exploitatieperiode OV
Het (H)OV-systeem is beschikbaar vanaf 6 uur op werkdagen, vanaf 7 uur op zaterdag, vanaf 8 uur op zondag en is tenminste beschikbaar tot 24 uur (vertrek vanaf knooppunten). Voor 'parkeren op afstand' zal er 24uur per dag OV nodig zijn.

Frequentie
Het HOV-netwerk rijdt hoogfrequent met een frequentie die past bij de vraag en gewenste kwaliteit: reiziger accepteert een lagere frequentie bij langere reistijd en wil hogere frequentie op korte reisafstand: als streefwaarden geldt: maximaal interval = halve reistijd:

- 5 min-interval (f=12) bij minder dan 10 min reistijd
- 7,5 min-interval (f=8) bij 15 min reistijd
- 10 min-interval (f=6) bij 20 min reistijd
- 15 min-interval (f=4) bij 30 min reistijd
- minimale frequentie verschilt per motief

Reistijd / reissnelheid
Reistijd is uit meer opgebouwd dan snelheid alleen: frequentie en voor- en natransport spelen ook een rol. De reistijd in het voertuig mag niet (te) veel langer zijn dan met auto of fiets, in de stad tenminste 20 km/u, in buitenwijk 25 km/u, daarbuiten 35 – 40 km/u.

Toegankelijkheid
Het (H)OV is voor iedereen (die betaalt voor zijn reis) toegankelijk.

Betrouwbaarheid
De dienstregeling en aansluitingen van het HOV worden waargemaakt, de kans dat een reiziger door rituitval of verstoringen meer dan 10 min langer onderweg is minder dan 1%.

Sociale veiligheid
De reiziger is en voelt zich veilig in het (H)OV.

Imago
Het (H)OV past goed bij een stedelijke leefstijl, je bent geen loser als je het ov gebruikt en het HOV wordt gezien als een aanwinst voor de omgeving en regio.

Aantrekkelijk
Het (H)OV inclusief de haltes (het visitekaartje van het OV) ziet er aantrekkelijk uit door goede vormgeving en is schoon en heel.

Inpassing
Het HOV draagt door zijn verschijning, materialen en kleuren bij aan de beleving en duurzaamheidsambities van stad en regio.

Prijs / tarief
Het tarief per km is maximaal gelijk aan het tarief per km voor gebruik van de auto op basis van variabele kosten (brandstof en parkeren).

Kenmerken HOV

In Utrecht wordt al aan veel van deze eisen voldaan. Er is een eenduidige huisstijl, de haltes zien er goed uit, frequenties zijn op de U-link lijnen hoog, U-Link heeft inzichtelijkheid van het netwerk vergroot en er is op veel plaatsen voorrang voor het OV in de vorm van vrije infrastructuur. Vooral de betrouwbaarheid van het HOV en Ov dat gebruik maakt van de stedelijke wegen staat onder druk door toegenomen verkeersdrukte. De reistijd is op veel relaties nog niet concurrerend genoeg met de reistijd per auto. De samenhang met de regionale treinen (Sprinters) ontbreekt qua tarieven en netwerkkaart.

Bron kenmerken HOV: centrum vernieuwing openbaar vervoer (min I&W)

OV MARKTEN

Wensen van de verschillende OV markten

OV Markt	Wensen doelgroep	Specifiek
1. Woningen Zuidlob naar Utrecht stad, USP en station	De doelgroep reist naar bestemmingen in Utrecht stad of Utrecht centraal. Verbinding naar alleen Utrecht CS is niet genoeg, andere belangrijke stedelijke voorzieningen moeten direct te bereiken zijn. Hoe verder de woningen van Utrecht afleggen hoe meer snelheid een rol gaat spelen. Nieuwe woningbouw vooral in Merwedekanaalzone: daar is een hoge frequentie en directe verbinding naar de binnenstad wenselijk.	- Haltes nabij woonlocaties - Snelheid Noord – Zuid verbinding naar 30 - 35 km/u zodat reistijd in voertuig concurrerend wordt - Frequentie 4 – 8 keer per uur ten zuiden van A12, 8 – 12 keer per uur ten noorden van A12 / Westraven - Directe verbinding (of met hoogwaardige overstap) woonlocaties met meerdere werklocaties en het centrum van Utrecht
2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	De doelgroep heeft een relatief korte reis waar vooral een hoge frequentie, rechtstreekse verbindingen en een halte nabij begin en werklocatie belangrijk zijn.	- Haltes dicht bij werklocaties (5-7 min lopen, 400 m) - Hoge frequentie spaakverbindingen (8 – 12 keer per uur)
3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	Doelgroep zoekt een snelle verbinding van een centrale halte in de regio naar werklocaties en stations in Utrecht. Vooral snelheid is door de lange afstand gewenst. Door lange reistijd wordt comfort belangrijker. Doelgroep bestaat uit reizigers uit het gebied ten zuiden van Vianen.	- Snelheid op spaken: reistijd van Utrecht Centraal naar A2 betrouwbaar en snel - Comfort voertuigen van belang: zitplaatsgarantie - Directheid verbindingen (of hoogwaardige overstap) van regio naar werklocaties en UCS
4. Tangentiele stromen	Doelgroep reist binnen het stedelijk gebied van Utrecht, of van een knoop aan de rand van het stedelijk gebied naar een woon- of werklocatie in de stad. Frequentie en snelheid moet concurrerend zijn met alternatief via Utrecht centraal om succesvol te zijn.	- Snelheid wiel: 30 – 35 km/u - Frequentie wiel: 8 per uur
5. Autoluwe woningen naar hubs	Doelgroep zoekt een kwalitatief hoogstaande verbinding van vlak bij de woning naar de hub (Westraven / Papendorp XL). Ook in weekenden en daluren moet de verbinding beschikbaar zijn. Comfortniveau en overstap naar auto dient hoog te zijn zodat OV een alternatief vormt voor de auto (+ verkoopbaarheid woningen). Ook buiten de spitsen dient er een verbinding te zijn.	- Directe verbinding autoluwe woongebieden en hubs - Frequentie (ook buiten spitsen) - Hoogwaardige overstap naar (eigen of deel)auto - Ook: fiets en vraagafhankelijke shuttles (HOV alleen haalbaar in combinatie met andere vervoerstromen)
6. P&R verbinden met werk en recreatieve locaties	De reden om de auto aan de rand van de stad te laten staan is een kosten en tijdsafweging (parkeerplek zoeken, kosten parkeerplek). Het OV product concurreert met doorrijden de stad in. De doelgroep zoekt daarom een OV product wat stopt bij de P&R en met een hoge frequentie het centrum, jaarbeurs, winkel en recreatieve locaties verbind. Door de relatief korte tijd in het OV is frequentie belangijker dan snelheid. Om de ring te ontlasten is parkeren verder van de ring gewenst.	- Snelheid op spaken: 20-22 km/u - Directheid verbindingen (of hoogwaardige overstap) van P&R naar werk, winkels en recreatieve locaties. - Frequentie, 8 keer per uur of vaker ook buiten spitsen

Inschatting, wordt aangescherpt na modelanalyses Goudappel. De gezamenlijke markt zal waarschijnlijk tweemaal zo groot zijn als de huidige.

HOV kwaliteit per doelgroep

OV Markt	Huidig niveau	Gewenst niveau	Opmerking	Argumentatie
1. Woningen Zuidlob naar Utrecht stad, USP en station	1-2 / 3	3 / 4	Utrecht Stad / Regio	Stad: voor de ontsluiting van nieuwe autoluwe woonwijken is een goed OV product nodig om wijken bereikbaar te maken. Regio: de zuidlob kent in vergelijking tot andere windstreken (bijv. Houten) een relatief lange reistijd naar Utrecht stad en het USP.
2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	3	3		Geen knelpunten in huidig OV naar werklocaties.
3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	4 -	4 +	Nu wel snel, maar niet betrouwbaar	Betrouwbaarheid vanuit de zuidelijke regio laat te wensen over (bussen op A2).
4. Tangentiele stromen	1 - 2	4		Om de tangentiele stromen echt een ontlasting van de knoop Utrecht Centraal te laten zijn dient een hoge snelheid gehaald te worden.
5. Autoluwe woningen naar hubs	0	1	Niet per se HOV nodig, wel hoge frequentie	Er dient een verbinding te zijn van de autoluwe woonwijken naar de parkeerplaatsen op afstand.
6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	1 - 2	2		Versnelling van OV zodat o.a. parkeerplaatsen jaarbeurs kunnen minderen en er op afstand geparkeerd kan worden.

1. Stedelijk, halteafstand 400 – 500 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer, 18 – 20 km/u (50 km/u max)
2. Stedelijk, halteafstand 500 – 600 m, overal vrije baan, 20 – 22 km/u (50 km/u max)
3. Regio, halteafstand 600 – 1000 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer, 22 – 30 km/u (50 – 80 km/u max)
4. Regio, halteafstand 1000 – 1500 m, mix van vrije baan en gemengd verkeer met busstroken, speciale onderdoorgangen / op- en afritten voor de bus, 30 – 40 km/u (50 – 80 km/u max)

De niveaus zijn een vertaling van de specificatie van eisen op de vorige pagina.

4. OPGAVE EN BEOORDELINGSKADER

Opgave

Locaties met harde woningbouwplannen ontsluiten (2030). Woningbouw koppelen aan HOV systeem

Autoluwe wijken verbinden met mobiliteitshubs (Papendorp XL en Westraven)

OV vanaf huidige zuidelijke woningen versnellen richting UCS en USP (ambitieniveau: Houten)

Regio beter bedienen: reistijd verkorten door hogere gemiddelde snelheid, hogere betrouwbaarheid en kortere wachttijd (hogere frequentie) bij reizen en overstappen

Utrecht CS ontlasten en hierbij te bezien wat een hoogwaardige tangentiele verbinding combinatie met een mogelijk nieuw station Lunetten / Koningsweg hieraan kan bijdragen.

Zuidlob Utrecht van een goede P&R met HOV concept voorzien.

Locaties waar mogelijk woningbouw plaats vindt ontsluiten (2040)

Kleuren komen overeen met doelgroepen-kaart

Doelen en doelgroepen
Er zijn 4 doelen vastgesteld voor de MIRT verkenning:
a) het beter bereikbaar maken van USP
b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal
c) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties
d) de bouw van extra woningen.

Voor deze studie, en voor de MIRT-verkenning, is het ook van belang dat ook de bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocatiesmeegenomen wordt. Dit is als vijfde doel toegevoegd.

Om het complexe OV systeem van de Zuidlob in Utrecht te ontrafelen is gebruik gemaakt van doelgroepen (zie slide 39). Deze doelgroepen geven (naast capaciteitsindicatoren) aan hoe zeer de bovenstaande 5 doelen worden bereikt.

Er is voor deze doelgroepenaanpak gekozen om dicht bij de wensen van de reiziger te blijven. De 'bereikbaarheid van USP' stelt voor inwoners van Utrecht andere eisen dan inwoners van Vianen.

1. Woningen Zuidlob naar Utrecht stad, USP en station
2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob
3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)
4. Tangentiele stromen
5. Autoluwe woningen naar hubs
6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties

Hoofdthema's
Daarnaast worden in de vervolg pre-verkenning drie andere hoofdthema's genoemd:
(2) Kostenefficiënt en betaalbaar
(3) Haalbaarheid en toekomstvastheid
(4) Overig
Deze thema's en de indicatoren eronder zijn specifiek gemaakt voor deze casus.

De toekomstvastheid onder (3) is samengebracht met de indicatoren onder overig (4) en hernoemd naar 'doorkijk na 2030'. Onder dit kopje staan effecten op die nog niet vaststaand beleid (zoals woningbouw na 2030).

Beoordelingskader

Als basis voor het beoordelingskader is het bestuurlijk vastgestelde beoordelingskader uit het startdocument van de vervolg pre-verkenning gebruikt. Dit afwegingskader is specifiek gemaakt voor de casus in de Zuidlob.

Andere beoordelingskaders hebben als inspiratie gediend: U10, mobiliteitsplan Utrecht, pre-verkenning, MIRT onderzoek Utrecht, OV oeververbindingen Rotterdam

Hoofdthema	Indicator	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen: • Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg) • Toekomstige knelpunten 2030	Berekening obv modeldoorrekeningen, dashboard verstedelijking en historische trends
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen. 1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP 1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030) 1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030) 2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob 3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP) 4. Tangentiele stromen 5. Autoluwe woningen naar hubs 6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	Op basis van wensen OV doelgroepen (zie slide 39)
2. Kosten	Investeringskosten	Relatieve kosten variant obv expertoordeel
	Beheer- en onderhoudskosten	Relatieve kosten variant obv expertoordeel
	Exploitatiekosten	Relatieve kosten variant obv expertoordeel
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	Expertoordeel o.b.v. ontwerpend onderzoek
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	Expertoordeel o.b.v. ontwerpend onderzoek
	Ruimtelijke kwaliteit	Expertoordeel o.b.v. ontwerpend onderzoek
4. Doorkijk na 2030*	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	Expertoordeel
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	Expertoordeel
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	Expertoordeel

Beoordelingskader OV Zuidlob

Voor het beoordelingskader is het kader van de 'vervolg pre-verkenning' als basis gebruikt. Deze is gespecificeerd voor een opgave op het schaalniveau van de Zuidlob en een slag concreter gemaakt dan in de vervolg pre-verkenning.

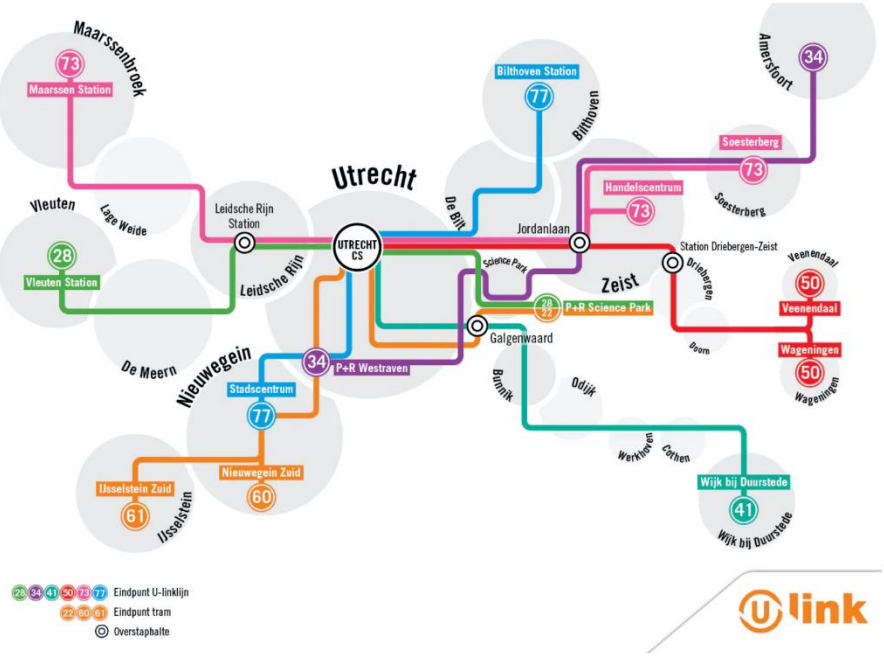
*Dit punt gaat over nog niet vastgestelde ambities, of ambities die buiten de directe scope liggen van dit onderzoek. Veel is er voor 'na 2030', maar sommige ambities spelen ook al voor die periode.

5. REFERENTIEPROJECTEN

HOV SYSTEMEN WEST-EUROPA

UTRECHT

Inwoners	352.000 inwoners
Aandeel OV	Aandeel OV: 5%
Lijnen	2 regionale tramlijnen, 1 stadstramlijn volledig vrije infra
Snelheid	21 – 28 km/u (tram), bus 20 - 22 km/u
Interval	ma-vr: regionale tramlijnen elke 15', samen elke 7'5 min, stadstram elke 5 – 10 min zat: elke 15' – 30 min, stadstram elke 10 – 15' min zon: regionale tramlijnen elke 30', stadstram buiten bedrijf
Reizigers	50.000 reizigers op het tramnet
Materieel	U-link buslijnen rijden frequent, lijn 28 met dubbel gelede bussen



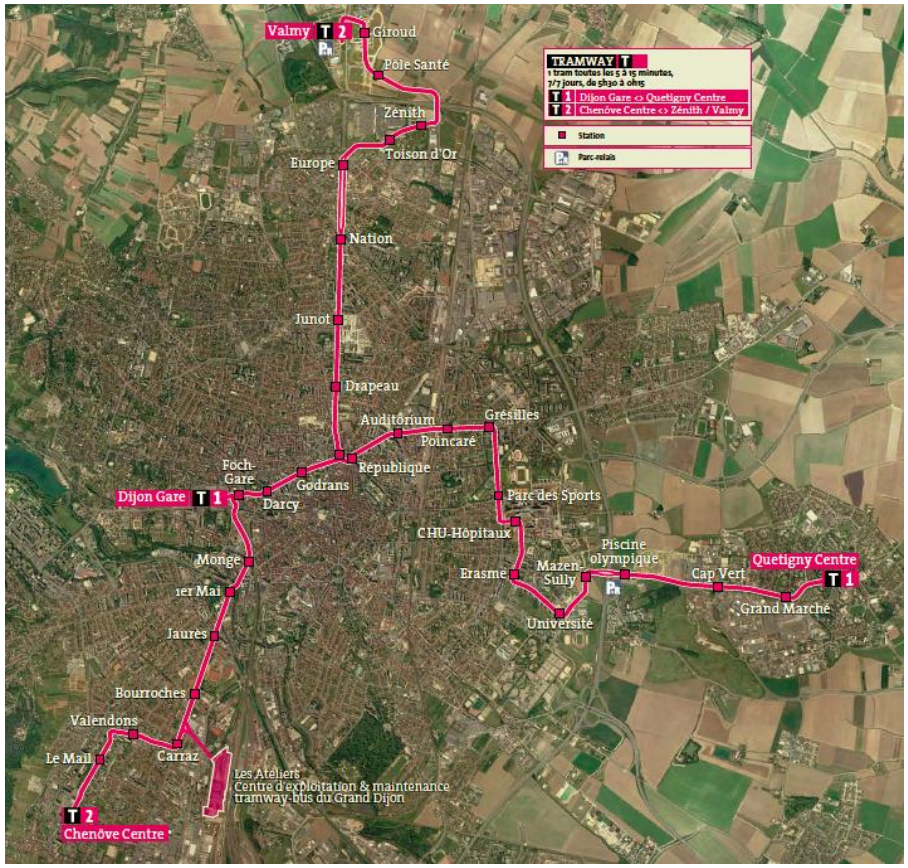


DIJON

Les: Frequentie is binnen de stad belangrijker dan snelheid

Inwoners	155000
Aandeel OV	16% 150 rit / inw / jaar
Lijnen	2 tramlijnen
Snelheid	19,7 km/u
Interval	ma-vr 5-8 min zat 10 min zon 10-12 min
Reizigers	T1 40.000, T2 32.000 reizigers/dag
Materieel	

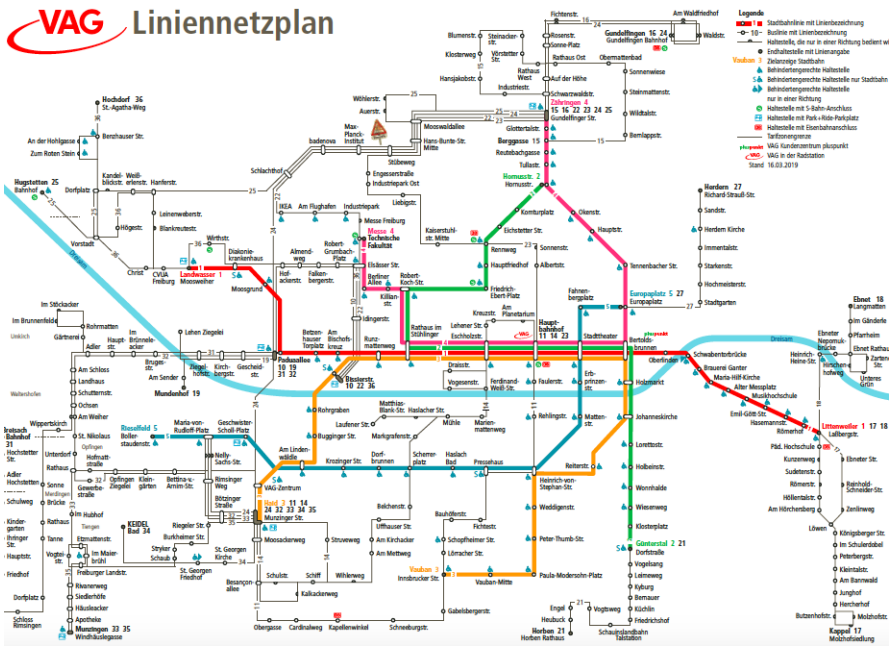




FREIBURG

Les: Met consequent beleid is modal-shift te bereiken

Inwoners	227000
Aandeel OV	16% >150 rit / inw / jaar
Lijnen	5 tramlijnen, netwerklengte 41,6 km, infralengte 34,7 km
Snelheid	17 - 20,5 km/u
Interval	3 lijnen ma-vr elke 7-8 min 1 lijn ma-vr elke5 min 1 lijn ma-vr elke 10 min zat elke 7-8 min, elke 10 zon 10-15 min
Reizigers	
Materieel	

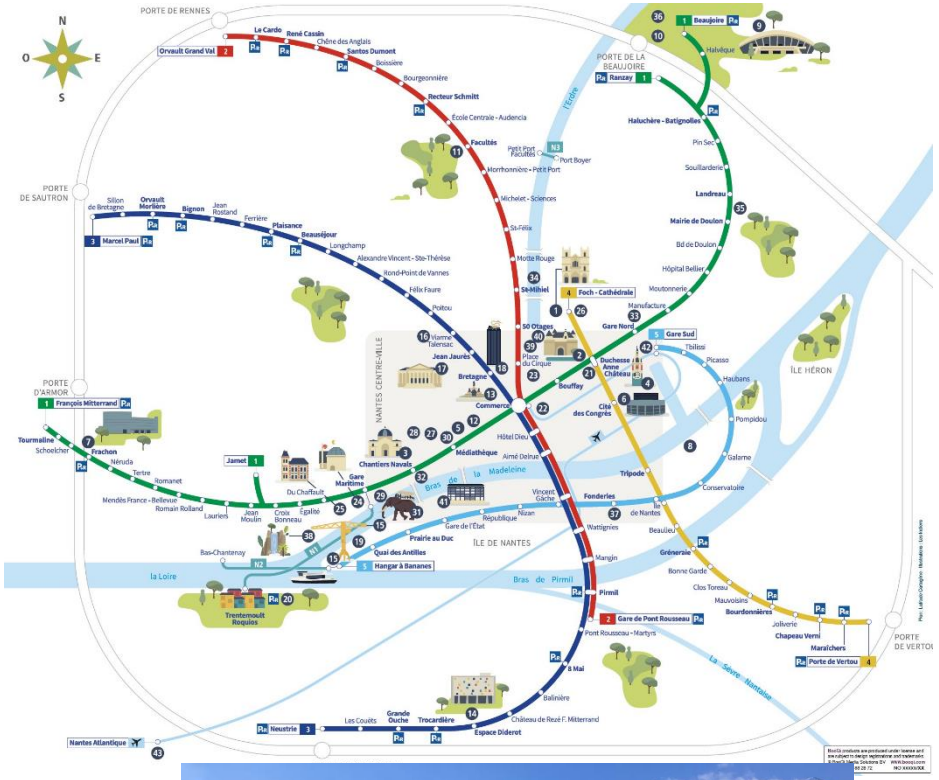




NANTES

Les: Ook met dubbelgelede (e-)bus kan een hoge vervoercapaciteit worden behaald

Inwoners	290.000 inwoners (regio 585.000)
Aandeel OV	
Lijnen	2 Tramlijnen 3 HOV buslijnen
Snelheid	Tram: ? Bus: 21-22 km/u
Interval	Tram: ? Bus: elke 2-3 min
Reizigers	40.000 reizigers/lijn
Materieel	Realisatie ombouw Busway naar e-Busway met dubbelgelede elektrische bussen: maakt groei van 40.000 naar 56.000 reizigers per etmaal mogelijk Bus met snellaad systeem: in 20 sec bijladen bij 2 haltes en 5 min bij eindpunt







GRONINGEN

Les: Helder netwerk i.c.m. met P&R trekt nieuwe regionale reizigers

Inwoners	232400
Aandeel OV	Aandeel ov binnenstedelijk: 3%, van en naar Groningen 21%. Groei vooral bij abo, niet student
Lijnen	7 HOV lijnen (Q-link), veel vrije infra
Snelheid	Stad: 21,5 km/u Regio: 23-35 km/u
Interval	ma-vr: elke 4-6 min (lijn 15), rest elke 8 - 10 - 15 -30 min zat: elke 15 – 30 min zon: elke 15 - 30 min
Reizigers	16,7 mln reizigers per jaar waarvan 11,2 binnen Groningen (groei vanaf 2013 met 32,7%), 75% op HOV net (Q-link en Q-liner)
Materieel	



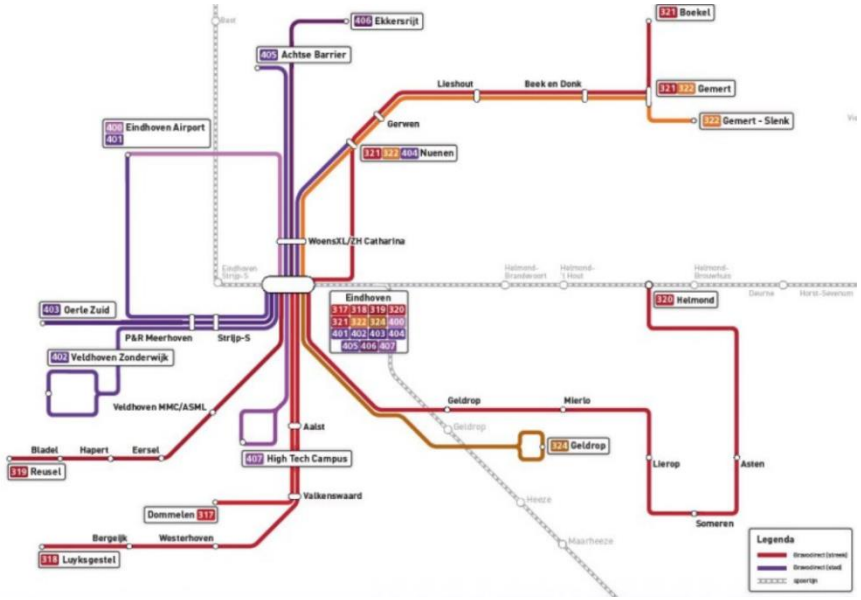


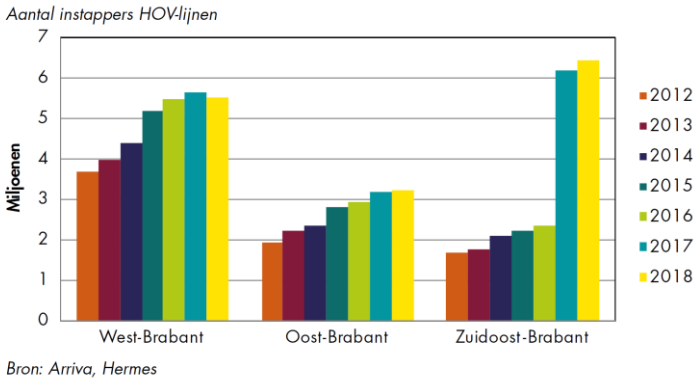


EINDHOVEN

Les: Ook bij laag ov-aandeel is attractief HOV mogelijk

Inwoners	23000 Regio 750000
Aandeel OV	aandeel ov: 4%
Lijnen	
Snelheid	16,7 - 22,5 km/u
Interval	ma-vr: 4 lijnen elke 10 min, 2 lijnen elke 15 min, 1 lijn elke 7,5 min (spits) zat: elke 15 – 30 min zon: elke 15 - 30 min,
Reizigers	
Materieel	alle HOV lijnen rijden met gelede elektrische bussen (totaal 40 inzet)





Bron: Arriva, Hermes

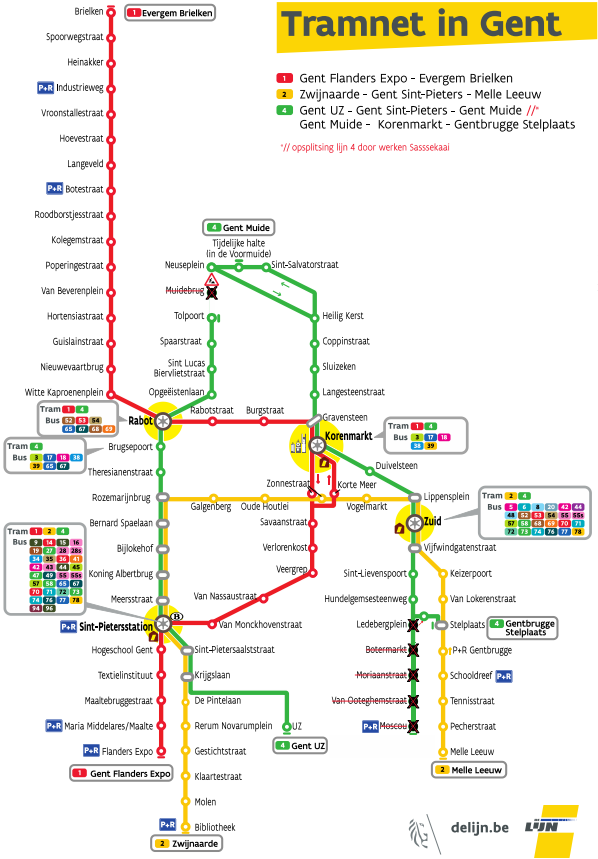


GENT

Les: Frequente bediening binnenstad vanuit stad en regio trekt reizigers

Inwoners	260000
Aandeel OV	
Lijnen	3 tramlijnen, deels vrije infra
Snelheid	Tram: 15,2 km/u Bus: 17,7 km/u
Interval	ma-vr: 3 tramlijnen en buslijn 3 en 7 elke 6 – 8 min zat: elke 7,5 - 12 min (avond 20-25') zon: elke 10 - 12 min
Reizigers	50.000 reizigers per dag op het tramnet
Materieel	Buslijn 3 en busbundel 7x zijn drukke lijnen met gelede bussen





LESSEN UIT DE REFERENTIESTEDEN

- De voorbeelden laten zien dat een herkenbaar (H)OV netwerk kan zorgen voor (forse) groei als de attractiviteit voldoende groot is: de introductie van U-Link is voor Utrecht een goede eerste stap
- Hoe beter het samenspel hoe beter het HOV als volwaardig alternatief wordt ervaren door de inwoners en ook als zodanig gebruikt wordt. Vooral Franse steden met nieuwe tramlijnen zijn een goed voorbeeld, al laat met name Groningen ook zien dat met hoogwaardig OV in combinatie met P&R vanuit de regio ook een forse groei kan worden bereikt.
- Snelheid ligt in referentiesteden op binnenstedelijke HOV trajecten tussen 20 en 22,5 km/u; hogere snelheid binnenstedelijk gaat vooral ten koste van minder haltes en is niet overal wenselijk / passend.
- Frequentie, ruime bedieningstijden en goede betrouwbaarheid zijn vaak belangrijker dan snelheid
- Imago en vormgeving van haltes en vervoermiddel vormen een belangrijk onderdeel van het HOV

6. VARIANTEN HOV LIJNEN

In het ontwerpend onderzoek is naar de randen van het haalbare speelveld gezocht. De hieronder beschreven vier varianten zijn deze randen.

Alle varianten bestaan uit een wiel- en een spaakverbinding. Deze varianten zijn niet limitatief en kunnen gecombineerd worden. De variantengeven mogelijke ontwikkelrichtingen op de lange termijn, maar delen hiervan kunnen en moeten al in 2030 gerealiseerd zijn om de ve rvoervraagte volgen.

1) Verdeling bussen vanaf A2 naar Utrecht Centraal:
Het grote aantal regionale buslijnen vanuit De Zuidlob naar Utrecht Centraal zorgt voor een sterke belasting van de wegen in Utrecht. Tegelijk worden ook veel reizigers rechtstreeks vervoerd en kost aantakken 'in het zicht van de haven' veel reizigers. Voor de lokale functie is het wenselijk vanaf Papendorp en MWKZ rechtstreekse verbindingen te hebben naar meer locaties in de stad. Omdat regionale bussen altijd eindigen op het station hebben deze een minder grote stedelijke functie. Een variant waarbij de snelste regionale bussen via de Laan der Verenigde Naties naar Utrecht Centraal blijft rijden ontlast weliswaar de van Zijstweg, maar de doorstroming op het laatste deel nabij het station is lastig op niveau te brengen en houden. In een scenario met een duidelijk snellere tram (metro-achtig) kan aantakken wellicht, maar dan bij voorkeur al op een verder weg gelegen punt, zoals Nieuwegein Centrum waarbij de bus niet eindigt, maar doorrijdt naar een andere belangrijke bestemming, bijvoorbeeld USP.
Een aparte toe- en afrit vanaf de A2 naar de busbanen in Papendorp helpt om een zo direct mogelijke en congestievrije route te borgen. Ook een bypass om van de A2 op de juiste vluchtstrook van de A12 te komen richting afslag Papendorp-N'gein/Westraven zou een belangrijke verbetering kunnen zijn, want dan kun je op de A12 ook gebruik maken van de vluchtstrook en heb je geen weefbewegingen. Dit is eenvoudig te realiseren.

Voor de bussen ontstaat het volgende beeld:
- Papendorp: / busbaan Transwijk: Brabantliner 400, 401, lijn 387, 388 (SnelBuzz Gorinchem en Papendrecht)
- Papendorp / busbaan Transwijk: 63, 85,90,94, 102,107, 195/295 (in variant 1 en 2: lijn 63, 81,90,94, 195 en 295 aantakken bij Nieuwegein Centrum, Lijn 102 en 107 kunnen ook via Leidsche Rijn Centrum naar Centraal rijden.

Daarmee neemt het aantal buslijnen op de van Zijstweg in variant 1 en 2 af met circa 20 bussen per uur.

2) Hoe krijgen we (nog) meer snelheid op de SUNIJ-lijn?
Het succes van RandstadRail, maar ook de Sprinter Houten-Utrecht laten zien dat met een snel railsysteem goede resultaten te behalen zijn. In Houten zijn slechts twee haltes, maar door de korte reistijd en hoge frequentie naar Utrecht is de trein toch aantrekkelijk. Ook de studie van Goudappel laat zien dat met een hogere snelheid en verbinding met de centrumzijde van het station een fors hogere vervoeromvang bereikt kan worden. Het lijkt echter niet mogelijk de lijn 20% sneller te maken zonder opheffen van haltes. Tegelijk is het opheffen van haltes gevoelig en moeilijk, en ligt er ook de wens voor extra haltes bij gebiedsontwikkelingslocaties. Met maatregelen als ongelijkvloerse kruisingen kan de snelheid omhoog; echter ook bij een perfecte vri-beinvloeding zijn er altijd momenten dat de tram toch moet wachten, zoals bij de drukke toe- en afritten van de A12. Ook moet soms langzaam gereden worden over kruisingen en bij oversteken van de baan uit oogpunt van verkeersveiligheid.

Daarom is het, aanvullend op infra-maatregelen, nodig om minder haltes te bedienen om de reistijd op de SUNIJ te verkorten.
In variant 1 gaan we binnen Utrecht uit van één halte minder en komt de grootste winst van enkele ongelijkvloerse kruisingen bij de A12 en Europaplein. Binnen IJsselstein en in Nieuwegein Zuid gaan we in variant 1 in elke kern uit van 2 haltes minder.

In variant 2 gaan we voor de SUNIJ uit van de kortere route en een tunnel van 2,5 km via de MWKZ met in totaal 3 haltes. In Nieuwegein voegen we de haltes Zuilenstein en Batau Noord samen op een nieuwe plek. Tussen Utrecht en IJsselstein gaan we uit van in totaal 4 haltes minder. Ter hoogte van de kruising van de A2 gaan we uit van een nieuwe halte ten behoeve van P&R. In Nieuwegein Zuid gaan we uit van 2 haltes minder. De snelheid over de kruisingen gaat omhoog door plaatsen van Ahob's en enkele ongelijkvloerse kruisingen. De gemiddelde snelheid stijgt hierdoor van 28 km/u naar 35 km/u.
Utrecht – Nieuwegein Centrum duurt dan nog maar circa 15 minuten.

Ontwerpdillema's (1,2,3)

In ons ontwerpend onderzoek zijn we tegen 6 ontwerpdillema's aangelopen. Deze zes staan beschreven op deze en volgende pagina's

1. Verdeling bussen vanaf A2 naar Utrecht Centraal:
2. Hoe krijgen we (nog) meer snelheid op de SUNIJ-lijn?
3. SUNIJ-lijn wel of niet omleggen via MWKZ
4. Meerwaarde van een tram naar Papendorp en Vleuten / De Meern
5. Moet het 'wiel' aan de westkant alleen Leidsche Rijn Centrum bedienen of juist (ook?) Vleuten en De Meern bedienen
6. Is A2 corridor op termijn snel en betrouwbaar genoeg?

3) SUNIJ-lijn wel of niet omleggen via MWKZ
Het omleggen van de SUNIJ-lijn is kostbaar en de vraag is gerechtvaardigd of dat veel extra reizigers oplevert ten opzichte van een HOV-as via die route. Uit de modelberekeningen in de Mobiliteitsanalyse blijkt dat er een forse groei op de tram wordt gerealiseerd door een 20% kortere reistijd naar Centraal: deze kan via de bestaande route niet helemaal worden bereikt, maar toch tenminste gedeeltelijk.

De route via de MWKZ is ongeveer 0,5 km korter dan de huidige tramroute via de Beneluxlaan. Bij een snelheid van 30 km/uur betekent dit dat de route een krappe minuut korter zou kunnen zijn. De vraag is bovendien of via de huidige route niet evenveel inwoners binnen bereik van de lijn liggen. Een route via de MWKZ zou een grotere meerwaarde kunnen hebben wanneer zou worden ingezet op een ondergronds tracé. Daar kan met 70 km/u gereden worden bij grotere halteafstanden zodat de reistijd tussen Westraven en Utrecht Centraal terug kan van 10 – 12 naar 6 – 7 minuten (35 km/u gemiddeld is dan haalbaar). Met een ondiepe ligging en relatief simpele haltes is dat naar verwachting minder duur dan een geboorde metrotunnel.

In de verkenning zou bekeken moeten worden wat de meerwaarde is en wat er vervolgens met de railinfrastructuur op de Beneluxlaan zou moeten gebeuren: een verbinding via deze route naar Westraven is immers niet meer zinvol. De vraag is bovendien of dit betekent dat de tram via het Vredeburg de binnenstad zou moeten bedienen en als tweede as richting Rijnsweerd / USP en/of Zeist doorgetrokken zou moeten worden. Verder is de vraag op welk moment de bediening van het MWKZ gebied met een HOV-Busas vervangen zou moeten worden door de railvariant met meer capaciteit en kwaliteit.

4) Wel of geen van een tram naar Papendorp of Vleuten / De Meern
Wij hebben in variant 2 een optionele doortrek van de tram richting Papendorp (en eventueel verder) opgenomen als te onderzoeken optie. Papendorp – Utrecht Centraal is namelijk volgens de prognoses een zeer zware as met veel vervoer. Door gebruik te maken van het bestaande tramspoor tot het Vijf Meiplein blijven de meerkosten beperkt. De HOV-as vanaf Vleuten naar Centraal (huidige lijn 28) kan in deze variant worden omgebogen richting A12 zone , station Lunetten-Koningsweg en USP. Zo versterken tram en HOV-bus elkaar. Een eventuele doortrek van de tram richting Vleuten / De Meern is een te onderzoeken kansrijke optie. Het eindpunt kan bijvoorbeeld een P&R langs de A12 bij de Meern ontsluiten. Een tram kan vooral meerwaarde hebben wanneer deze ook een goede binnenstadsontsluiting biedt. Een doorkoppeling over centraal heen vergt nadere studie en heeft grote netwerkeffecten. Het biedt door ene grotere voertuigcapaciteit echter ook kansen om de wens naar minder voertuigen op de OV-baan door de binnenstad. De eventueel doortrek naar de binnenstad is per bus natuurlijk wel makkelijker en fors goedkoper te realiseren. De P&R kan zoals in variant 1 ook met een HOV-bus worden ontsloten. Er is nog niet eenduidig aan te geven wat de meerwaarde van een tram is.

5) Moet het 'wiel' aan de westkant alleen Leidsche Rijn Centrum bedienen of juist (ook?) Vleuten en De Meern bedienen
Een HOV-as vanaf Vleuten via de Meern en Papendorp naar Centraal trekt extra reizigers ten opzichte van de huidige U-net lijn 28 die via Leidsche Rijn Centrum rijdt. De vraag is of een wielvariant parallel aan deze HOV-as naar Vleuten moet rijden of via de Stadsbaan Leidsche Rijn naar de nieuwbouw rondom het station: immers deze reizigers beschikken ook over een snelle Sprinter (reistijd 4 minuten naar Centraal). In alle varianten hebben we ervoor gekozen het wiel naar Leidsche Rijn Centrum te laten rijden.

Ontwerpdillema's (4,5)

In ons ontwerpend onderzoek zijn we tegen 6 ontwerpdillema's aangelopen. Deze zes staan beschreven op deze en volgende pagina's

1. Verdeling bussen vanaf A2 naar Utrecht Centraal:
2. Hoe krijgen we (nog) meer snelheid op de SUNIJ-lijn?
3. SUNIJ-lijn wel of niet omleggen via MWKZ
4. Meerwaarde van een tram naar Papendorp
5. Moet het 'wiel' aan de westkant alleen Leidsche Rijn Centrum bedienen of juist (ook?) Vleuten en De Meern bedienen
6. Is A2 corridor op termijn snel en betrouwbaar genoeg?

6) Is A2 corridor op termijn snel en betrouwbaar genoeg?
Volgens de prognoses neemt het vervoer op de A2 corridor tot 2030 fors (met circa 40%) toe. De doorstroming op de A2 corridor laat echter nu al te wensen over en vluchtstrookgebruik is momenteel het hoogst haalbare. De rijtijden in de spits zijn daarom 5 – 10 minuten langer dan in de daluren. De vraag is of dat in de toekomst niet nog meer wordt. De SUNIJ-lijn is op deze route te langzaam en er is geen goede overstapmogelijkheid verder van Utrecht op hoogwaardig OV dat volledig congestievrij is.

Er is gekeken naar vier mogelijkheden:

- Optimaliseren van het vluchtstrookgebruik en een aparte toe /afrit vanaf de A2 naar Papendorp. Via de busbaan Transwijk wordt dan snel Utrecht Centraal bereikt. Er wordt geen grote P&R gerealiseerd, maar binnen de kernen kunnen kleinere P&R het overstappen van auto op bus vergemakkelijken. Deze optie relatief goedkoop en snel te realiseren.

- Sneller maken van de SUNIJ-tram: in het ultieme scenario is de reistijd per SUNIJ-tram vanaf de P&R niet langer dan 20 minuten, terwijl de tram elke 10 minuten rijdt in plaats van elke 15 minuten. Dat is voor een automobilist concurrerend, zeker als er ook op snelle bussen richting USP gestapt kan worden. Vanaf Nieuwegein Centrum is de reistijd zelfs nog maar 16 minuten, uitgaand van een gemiddelde rijsnelheid van 35 km/u. Dat vergt ongelijkvloerse infra en minder haltes.

- Doorstromingsmaatregelen op de parallelstructuur, namelijk busstroken langs de A.C. Verhoefweg die door Nieuwegein loopt. Op deze weg geldt een maximum snelheid van 70 km/u. zodat de reistijd niet al te zeer toeneemt en in de spitsuren zelfs gelijk blijft (+5 min ten opzichte van free-flow via de A2). De route is dan echter wel betrouwbaarder en vanuit de regio wordt Nieuwegein west beter bereikbaar doordat een aantal buslijnen via deze busbaan kunnen rijden. De vraag is echter wat je dan doet met de bussen die via de A2 blijven rijden: het lijkt ons namelijk onwenselijk om alle bussen via de A.C. Verhoefweg te laten rijden: dan komen er wel erg veel bussen door Nieuwegein. Als je die bussen laat halteren concurreren die tussen Utrecht en Nieuwegein bovendien deels met de tram hetgeen onwenselijk is. Via Papendorp kunnen de bussen congestievrij Utrecht Centraal bereiken. Er kan bij de afrit Nieuwegein / IJsselstein een P&R worden gerealiseerd. Reistijd naar Utrecht is sneller dan de tram, namelijk circa 20 minuten in plaats van 25 min. Vanaf de P&R kan ook op de snelle bussen via Plettenburgerbaan en Waterlinieweg naar USP worden gestapt. Door busbanen langs de Waterlinieweg zijn de lijnen uit IJsselstein, Vianen en Nieuwegein behoorlijk snel en congestievrij. De passage van de rotonde Laagraven bij de A12 kan echter nog beter.

- Een volledig vrije busbaan langs de A2 maakt dat bussen altijd dezelfde rijtijd zullen hebben. Met enkele haltes onderweg zal de reistijd ten opzichte van free-flow nu echter niet korter worden , maar eerder enkele minuten langer. De route is dan echter wel betrouwbaarder en vanuit de regio wordt Nieuwegein west beter bereikbaar. Een inpassing oostelijk van de A2 betekent echter wel een zeer grote ingreep in de groene zone tussen A2 en de bebouwing van Nieuwegein.

Ontwerpdillema's (6)

In ons ontwerpend onderzoek zijn we tegen 6 ontwerpdillema's aangelopen. Deze zes staan beschreven op deze en vorige pagina's

1. Verdeling bussen vanaf A2 naar Utrecht Centraal:
2. Hoe krijgen we (nog) meer snelheid op de SUNIJ-lijn?
3. SUNIJ-lijn wel of niet omleggen via MWKZ
4. Meerwaarde van een tram naar Papendorp
5. Moet het 'wiel' aan de westkant alleen Leidsche Rijn Centrum bedienen of juist (ook?) Vleuten en De Meern bedienen
6. Is A2 corridor op termijn snel en betrouwbaar genoeg?

	Spaak		+ Wiel
1	Versnellen SUNIJ + HOV-bus MWKZ	+	Huidige lijnen
2	Versnellen SUNIJ naar metro kwaliteit in Utrecht	+	Tangent via Vaartsche Rijn + as via Lunetten-Koningsweg
3	Busbaan A.C. Verhoefweg	+	Lunetten-Koningsweg + busbaan A12
4	Busbaan naast A2	+	Lunetten-Koningsweg + busbaan A12 en A27 + onderdoorgang Oude Rijn

Variantenoverzicht

Voor de ontwikkeling van HOV in de Zuidlob is er voor een opbouw gekozen van een netwerk met versnellen SUNIJ-lijn via bestaande route (variant 1), een netwerk metro-achtige tram via MWKZ en naar Papendorp (variant 2), een netwerk met accent op HOV-bus en meer businfrastructuur (variant 3) en een HOV-bus netwerk met volledig vrije busbanen langs de A-wegen (spaak en wiel, variant 4).

Bij alle varianten is eerste een spaak-variant uitgewerkt, met name gericht op het ontsluiten van de nieuwe stedelijke ontwikkelingen naar de hoofd-OV knooppunten.

De varianten beginnen met een overzicht, waarna er twee pagina's zijn met de overzichtskaarten van de variant in het groot, daarna volgt de beoordeling per variant.

De volgende pagina toont een overzicht van de beoordeling van de varianten. Hierin is variant 2b niet meegenomen, omdat dit een kleine wijziging.

Hoofdthema	Indicator	Variant 1	Variant 2	Variant 2a	Variant 3	Variant 4
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen: • Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	0 / +	++ / ++	++ / ++	+ / -	+ / -
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	Papendorp-as		Papendorp-as	Papendorp-as
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.					
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	+ / 0	++ / +	++ / +	+ / +	0 / +
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	+	+	+	+
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	0	+	++	+	++
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	++	++	+	+
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	0 / 0	- / +	- / +	- / 0	+ / +
	4. Tangentiele stromen	0	+	++	+	++
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	+	++	+	+
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	++	++	0	0
2. Kosten	Investeringskosten	± 225 miljoen	± 600 miljoen	± 725 miljoen	± 275 miljoen	± 450 miljoen
	Beheer- en onderhoudskosten	€€	€€€	€€€€	€€	€€€
	Exploitatiekosten	€	€€	€€€	€	€
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	+	-	-	-	-
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	-	+/-	+/-	-	--
	Ruimtelijke kwaliteit	-	++ / -	++ / -	-	-
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	+	++	0	0
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	0	+	+	+	+
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	0/+	+	++	+	++

VARIANT 1

Versnellen SUNIJ

In variant 1 ligt het accent op versnellen van de SUNIJ-lijn via bestaande route door kruisingen ongelijkvloers te maken en minder haltes. Voor de bus wordt uitgegaan van benutten van de bestaande businfrastructuur en gebruik van wegen met weinig oponthoud. Het oponthoud op de A2 wordt hierin niet opgelost, maar met optimalisatie van vluchtstrookgebruik wordt de vertraging voor de bussen richting Vianen enigszins beperkt.

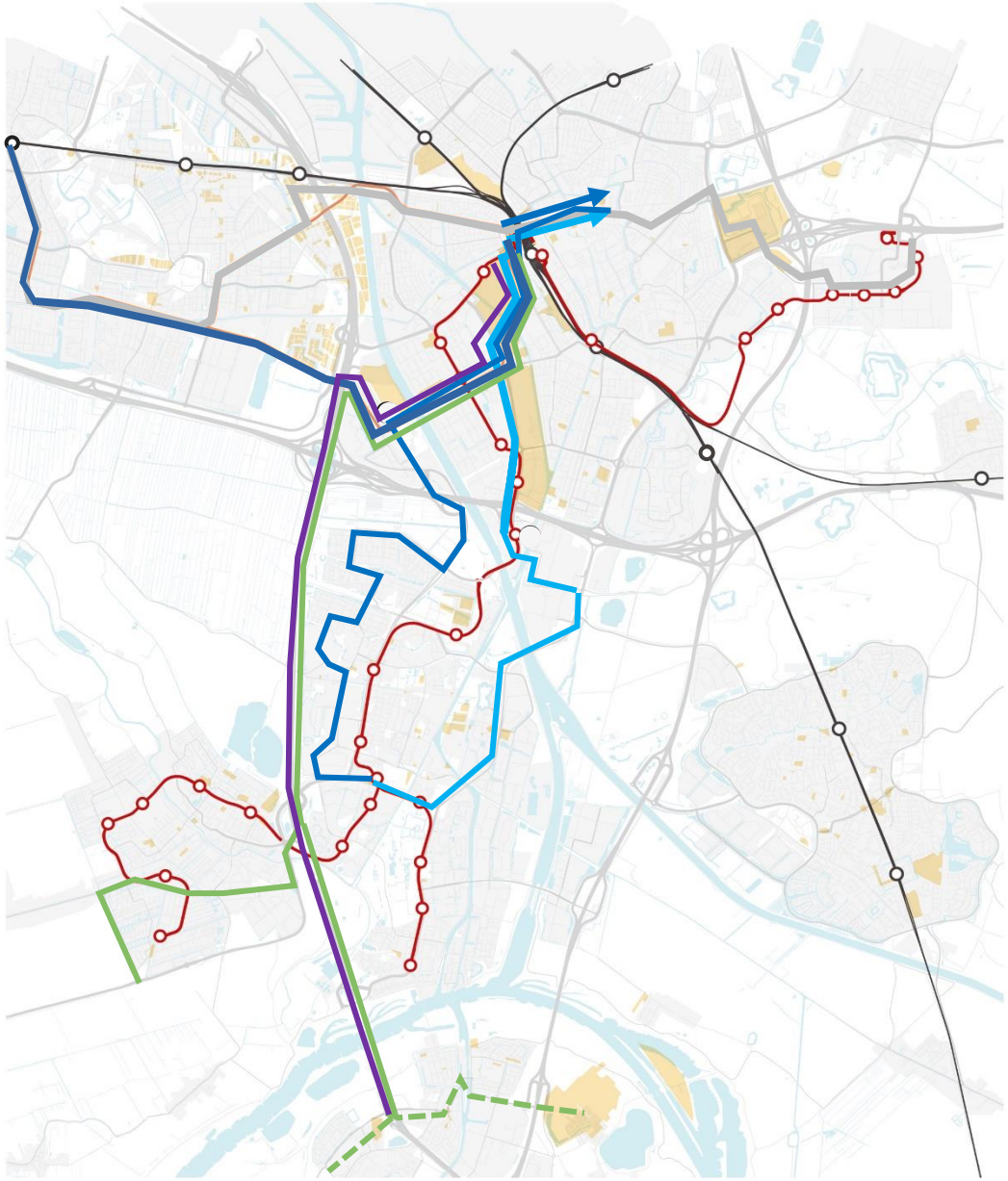
De MWKZ wordt ontsloten door een HOV buslijn die ook de bedrijventerreinen in Nieuwegein en nieuwbouw rondom Rijnhuizen ontsluit. Een deel van de bussen kan eindigen bij Westraven. Vanaf MWKZ is het wenselijk dat deze as ook de binnenstad ontsluit: anders moeten reizigers na één of twee haltes alweer overstappen: dat is niet attractief genoeg voor een autoluwe woonwijk. Dit kan wel extra bussen door de binnenstad betekenen.

Leidsche Rijn wordt ontsloten met een extra lijn via Papendorp P&R naar het Utrecht Centraal: ook deze verbinding moet bij voorkeur verder de stad in rijden. Dit is weergegeven met een pijl. De doorverbindingen over het station heen vallen buiten de scope van deze studie.

Wiel

In variant 1 is er geen OV-knoop Utrecht Lunetten--Koningweg, maar rijdt de tangent vanaf Leidsche Rijn via Papendorp, Kanaleneiland en een deel van de MWKZ via de Waterlinieweg naar Rijnsweerd Noord en USP.

Variant 1 kan gezien als faseringsvariant waarin de OV-knoop Utrecht Lunetten-Koningsweg nog niet beschikbaar is om Centraal te ontlasten. Het is ook mogelijk deze OV-knoop alsnog toe te voegen aan deze variant en te bezien wat het effect daarvan is. Daarbij kan voor het wiel de lijnvoering uit variant 2, 3 of 4 gebruikt worden.



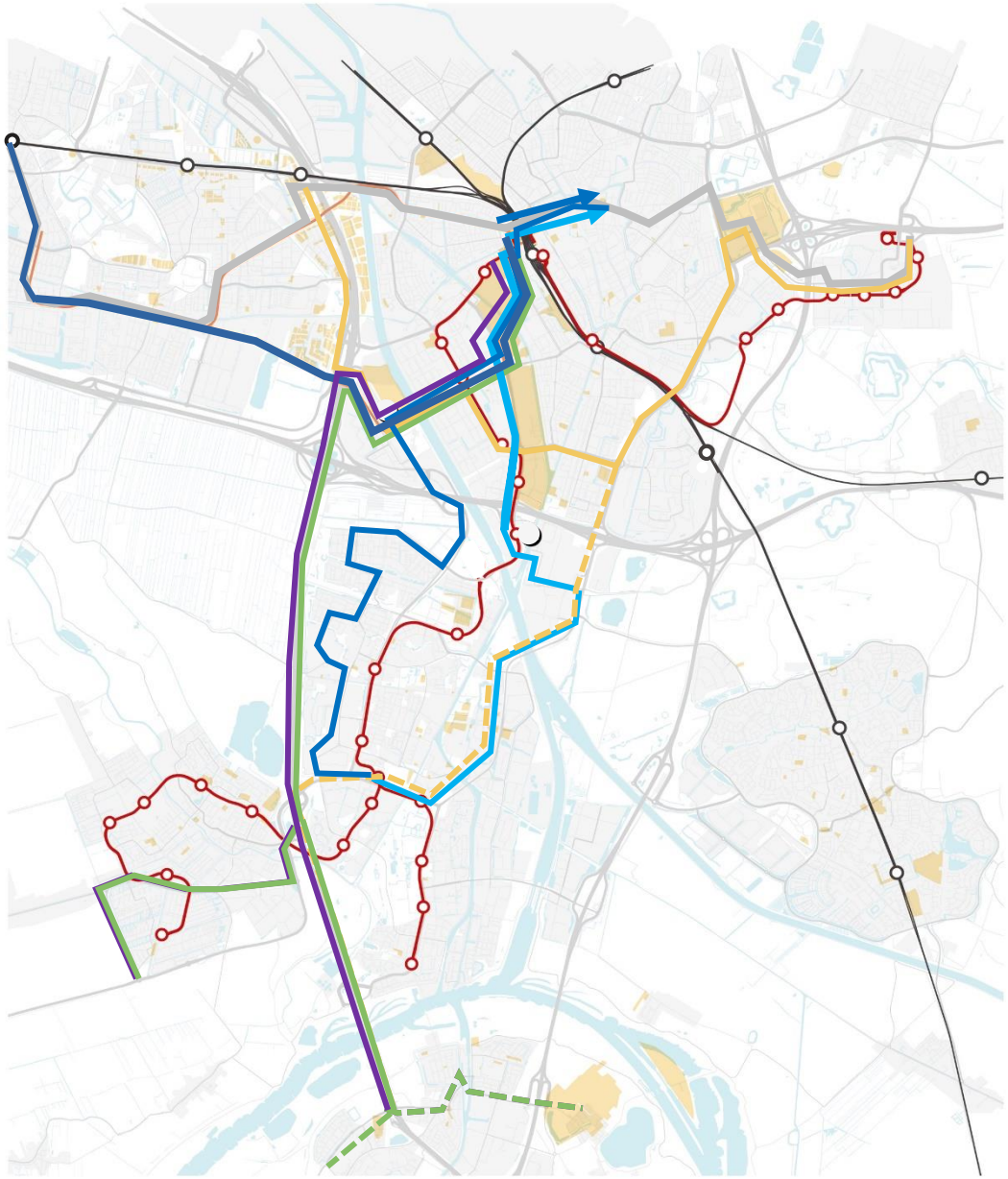
Variant 1: Versnelde SUNIJ-lijn en HOV

Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein – Westraven - MWKZ – Centraal – (Centrum)
- HOV-Zuid as Vleuten - Papendorp MWKZ – Centraal
- Versnelling SUNIJ op bestaande route (-3 - 4 min)
- HOV-as Vianen – Utrecht Centraal (Brabantliner, SnelBuzz via Papendorp
- Lijn 77 via Papendorp

Infra:

- Vluchtstrookgebruik A2, afrit voor bus bij Papendorp
- Enkele ongelijkvloerse kruisingen op SUNIJ-lijn, slagbomen en minder haltes
- Doorsteek vanaf Liesboschbrug naar Europalaan
- Bestaande busbanen optimaliseren
- Busbanen Europalaan MWKZ - Westraven, verbeteren OV-knoop Westraven

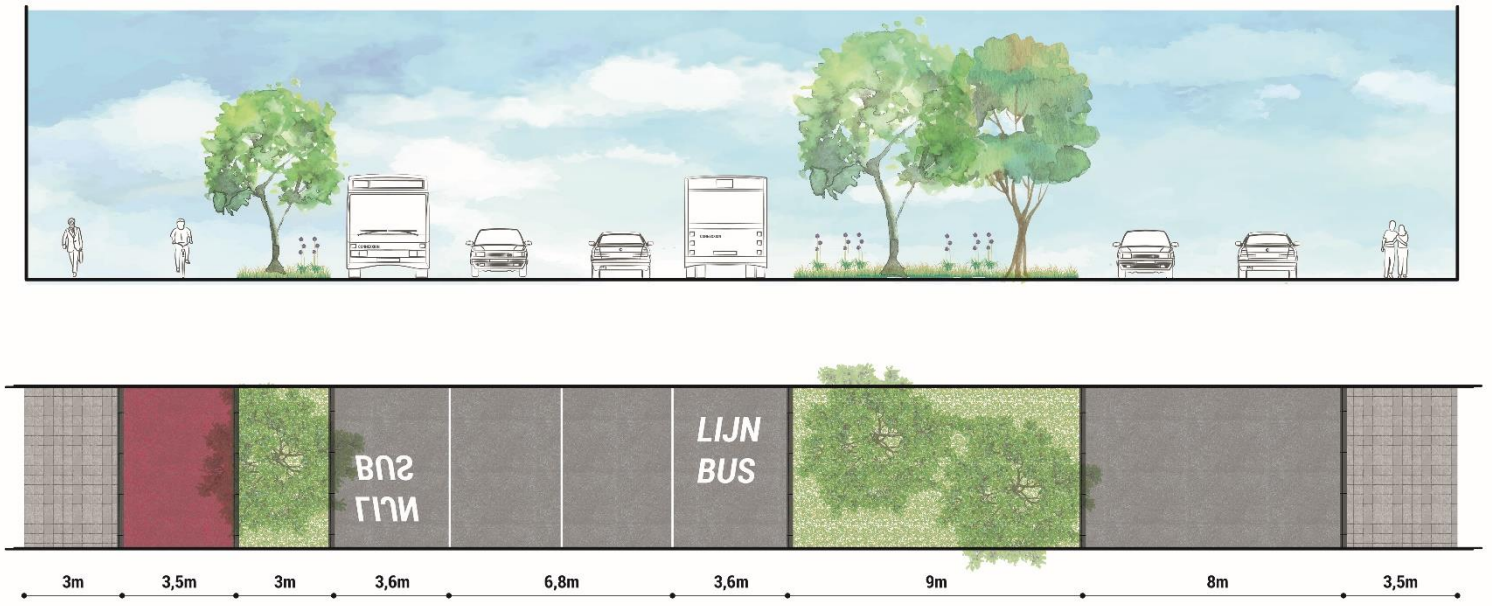


Variant 1: Versnelde SUNIJ-lijn en HOV + Wiel

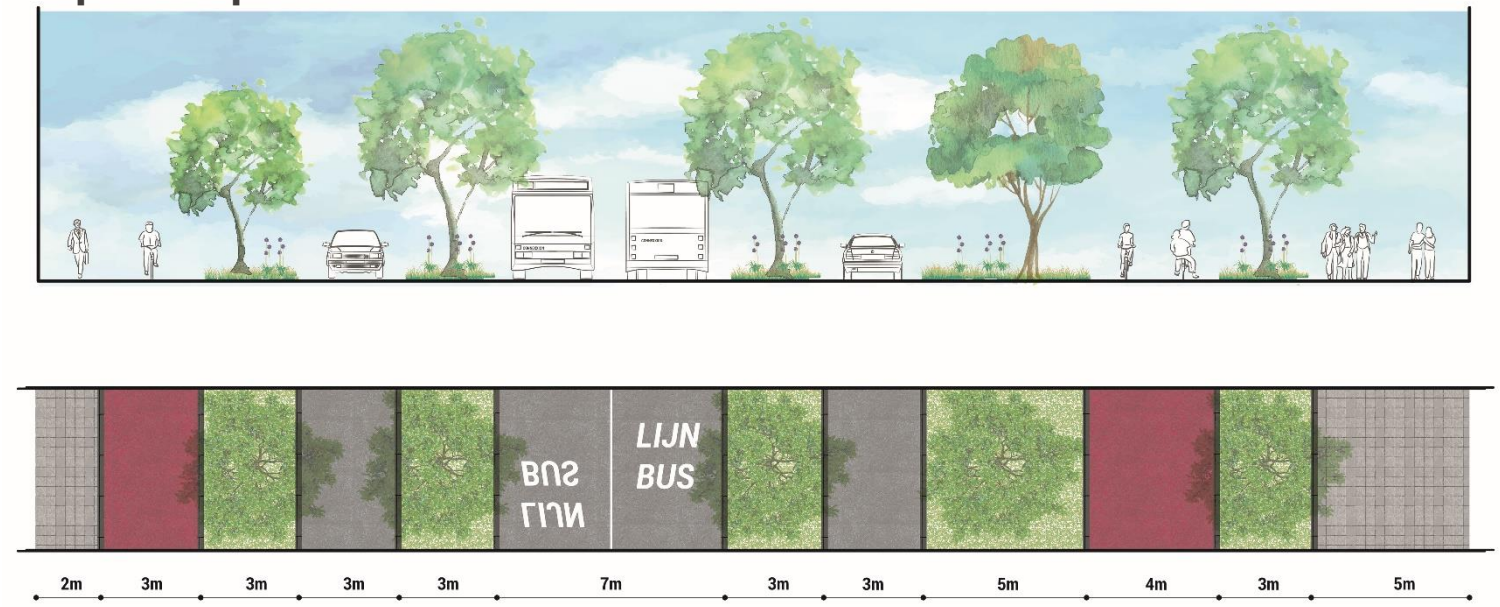
Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein – Westraven - MWKZ – Centraal – (Centrum)
- HOV-Zuid as Vleuten - Papendorp MWKZ – Centraal
- Versnelling SUNIJ op bestaande route (-3 – 4 min)
- HOV-as Leidsche Rijn- Papendorp – MWKZ – Rijnsweerd - USP
- Lijn 77 via Papendorp
- Lijn 31 en 33 route ongewijzigd
- HOV-as Vianen – Utrecht Centraal (Brabantliner, SnelBuzz via Papendorp

Europalaan bestand profiel

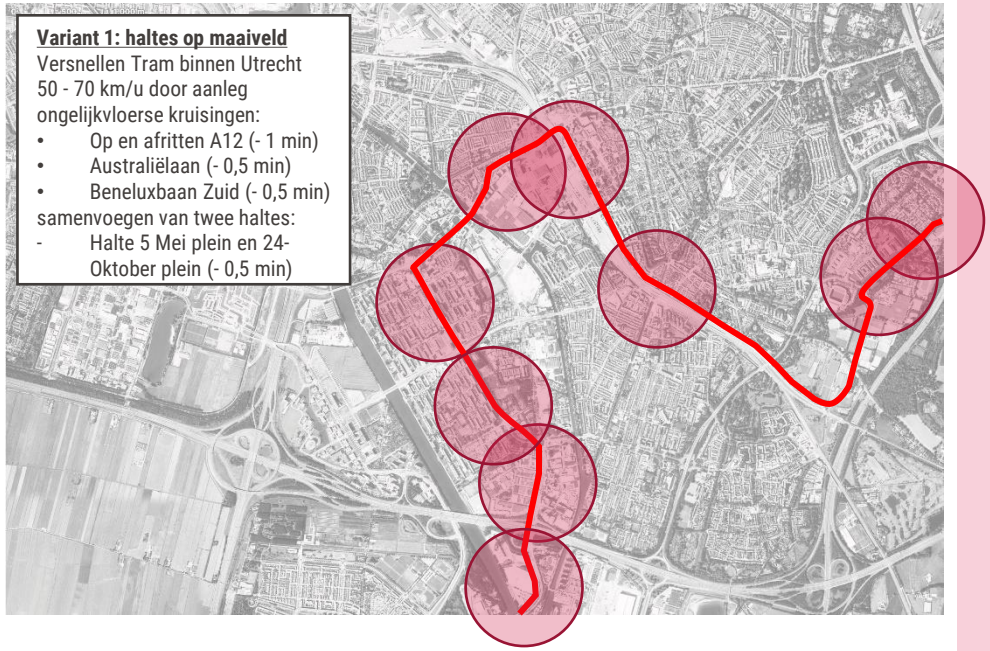


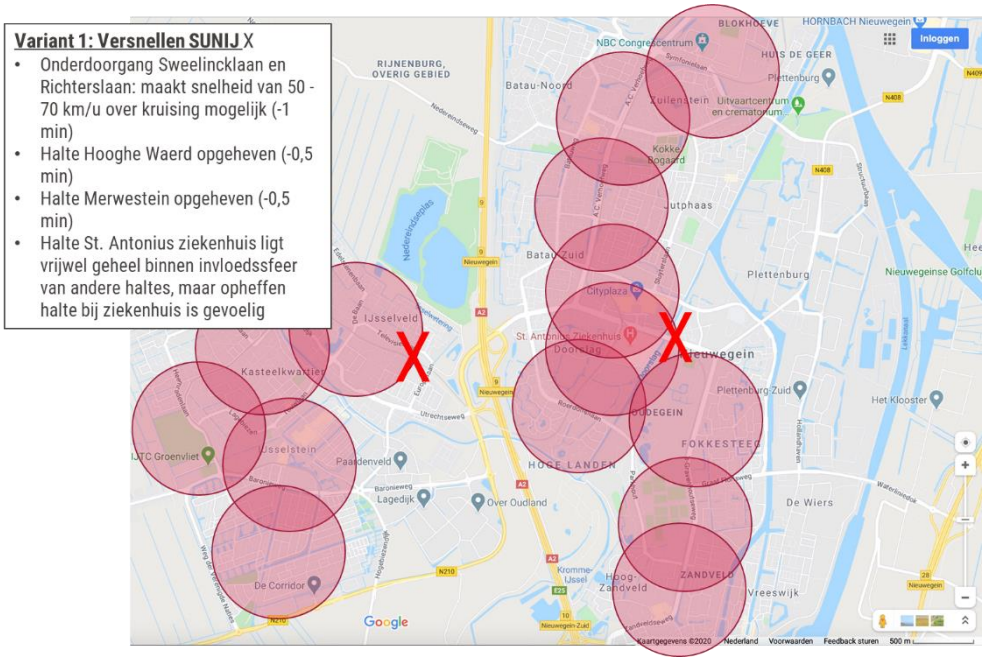
Europalaan optimalisatie busbaan



Optimalisatie busbaan Europalaan

Halte	Instappers per etmaal (2018)	Variant
Utrecht, CS Jaarbeursplein	6533	
Utrecht, Graadt van Roggenweg	373	
Utrecht, 24 Oktoberplein	849	Samen
Utrecht, 5 Meiplein	1321	Samen
Utrecht, Vasco da Gamalaan	804	
Utrecht, Kanaleneiland-Zuid	1388	
Utrecht, P+R Westraven	642	
Nieuwegein, Zuilenstein	1321	
Nieuwegein, Batau Noord	530	
Nieuwegein, Wijkersloot	401	
Nieuwegein, Stadscentrum	1894	
Nieuwegein, St. Anthoniusziekenhuis	508	
Nieuwegein, Doorslag	385	
IJsselstein, Hooghe Waerd	397	Vervalt
IJsselstein, Clinckhoeff	430	
IJsselstein, Eiteren	354	
IJsselstein, Achterveld	317	
IJsselstein, Binnenstad	545	
IJsselstein, IJsselstein Zuid	323	
Nieuwegein, Merwestein	*122*	Vervalt
Nieuwegein, Fokkesteeg	*407*	
Nieuwegein, Wiersdijk	*173*	
Nieuwegein, Nieuwegein Zuid	*388*	





Haltes variant 1

Bovenaan de haltes in Utrecht, onderaan in Nieuwegein.

Hoofdthema	Indicator	Variant 1	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen:		
	• Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	0 / +	CS zelf wordt niet ontlast. Aantal busroutes neemt andere route dan van Zijstweg.
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	Forse toename bussen op Papendorp-as
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.		
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	+ / 0	Lichte versnelling SUNIJ, geen verandering USP
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	Buslijnen MWKZ
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	0	Laagraven krijgt betere verbinding
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	Geen / weinig extra kansen
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	0 / 0	Geen veranderingen
	4. Tangentiele stromen	0	Tangenten zoals nu. Geen veranderingen
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	Goede verbinding naar Westraven
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	Geen nieuwe verbindingen.
2. Kosten	Investeringskosten	± 225 miljoen	
	Beheer- en onderhoudskosten	€€	
	Exploitatiekosten	€	Hogere frequenties, meer verbindingen
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	+	Enkele onderdoorgangen en verdwijnen/samenvoegen haltes (bijv. bij Ziekenhuis)
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	-	Duidelijk zichtbare infrastructuur door onderdoorgangen
	Ruimtelijke kwaliteit	-	
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	Geen schaalsprong, huidige systeem optimaliseren
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	0	Geen extra verbindingen Lunetten-Koningsweg
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	0/+	Mogelijkheid tot P&R bij kruising A2-SUNIJ, echter is de reistijd nog 3 tot 4 min nog te lang.

VARIANT 2

Versnellen SUNIJ naar metro-achtige kwaliteit in Utrecht

In variant 2 wordt de SUNIJ-tram sterk versneld en wordt de route verlegd naar de Europalaan zodat de MWKZ met een hoogwaardige raillijn ontsloten wordt. Binnen Utrecht wordt de SUNIJ tussen Westraven en Jaarbeurs Zuid (2,5 km) in een tunnel gelegd. In Nieuwegein wordt, door beveiliging van kruisingen met slagbomen en een aantal ongelijkvloerse kruisingen naar voorbeeld van de omgebouwde Amstelveenlijn (Amsteltram), de reistijd korter. Ook wordt het aantal haltes sterk verminderd door opheffen of samenvoegen van haltes. De SUNIJ-lijn krijgt zo meer een metro-achtig en regionaal karakter met een duidelijk kortere reistijd in het voertuig. De frequentie wordt verhoogd: elke 10 minuten in plaats van elk kwartier per lijn. Binnen Utrecht wordt er dan elke 5 minuten gereden. Daar staat tegenover dat de voor- en natransporttijd naar de halte toeneemt. Dit moet leiden tot duidelijk meer reizigers en meer vervoercapaciteit.

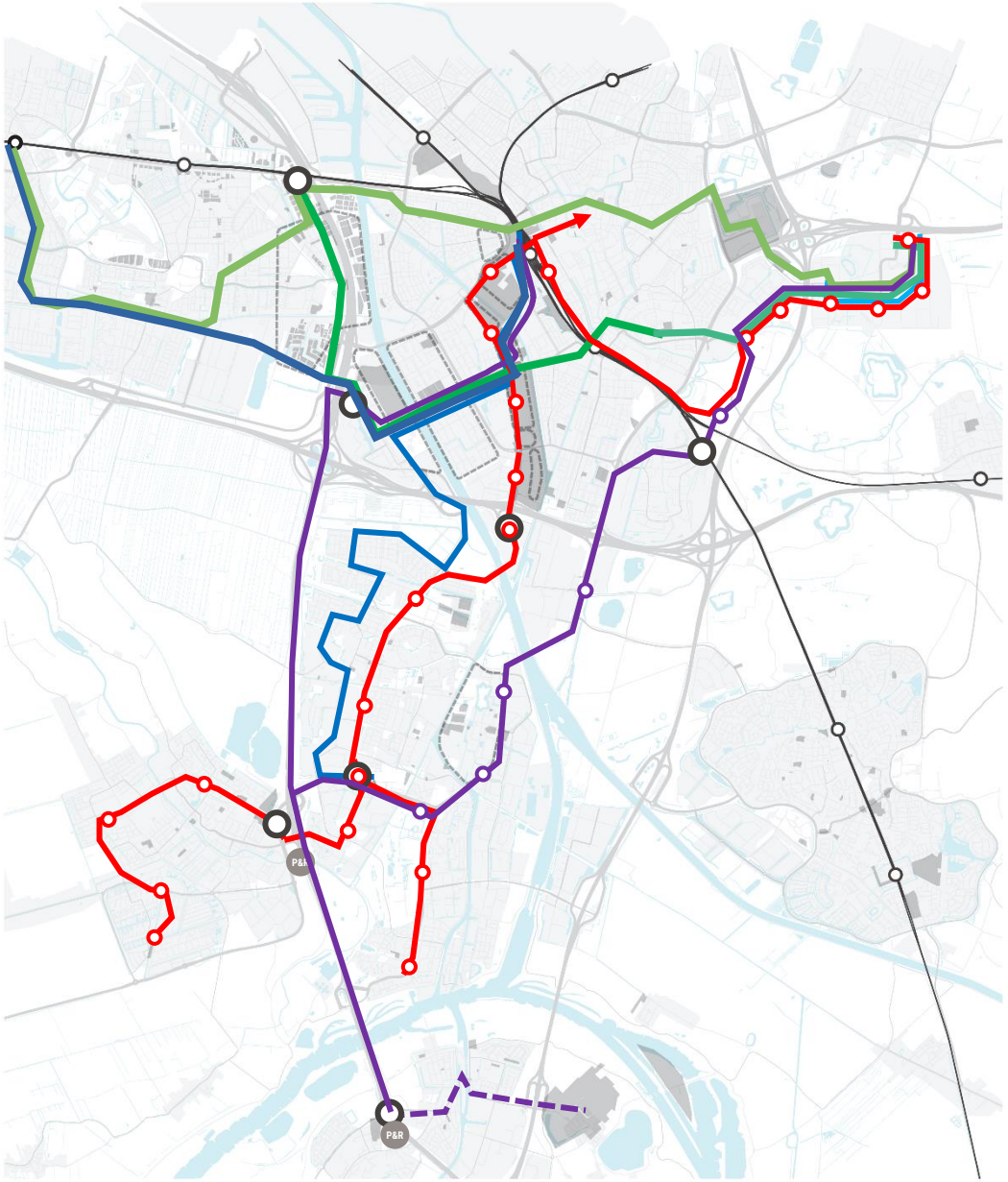
In een extra variant 2a is als optie de tramroute vanaf de Beneluxlaan via Plein 45 als tram doorgetrokken tot Papendorp P&R. In dit model ligt het voor de hand om ook in de binnenstad in te zetten op de tram zodat de ontsluiting beter wordt.

Het busnet wordt hierop aangepast en vanaf Vianen rijdt een deel van de bussen via Nieuwegein Centrum (overstap tram) en het beoogde station Lunetten-Koningsweg naar USP. Vanaf Leidsche Rijn Centrum rijdt een HOV-lijn via Papendorp naar het centraal station.

Als subvariant kan er ook voor worden gekozen de tak naar Papendorp als tram uit te voeren en/of station Lunetten-Koningsweg niet te realiseren (varianten 2a en 2b).

Wiel

In variant 2 is er een tangent vanaf Westraven die langs station Lunetten-Koningsweg rijdt via de bestaande wegen in Lunetten en de spoorlijn naast de bestaande fietstunnel passeert. Deze tangent kan in de spitsuren ook een groter deel van Nieuwegein bedienen: in de variant is gekozen voor Galecop omdat dit buiten bereik van de tram ligt. Om de kostbare passage van het station Lunetten-Koningweg zo goed mogelijk te benutten en de knoopfunctie te versterken is ook de HOV as via Nieuwegein Laagraven langs het station gelegd. Bijkomend voordeel is dat reizigers uit Vianen en verder hier ook op de trein richting Amsterdam of Arnhem kunnen stappen zodat Centraal wordt ontlast.



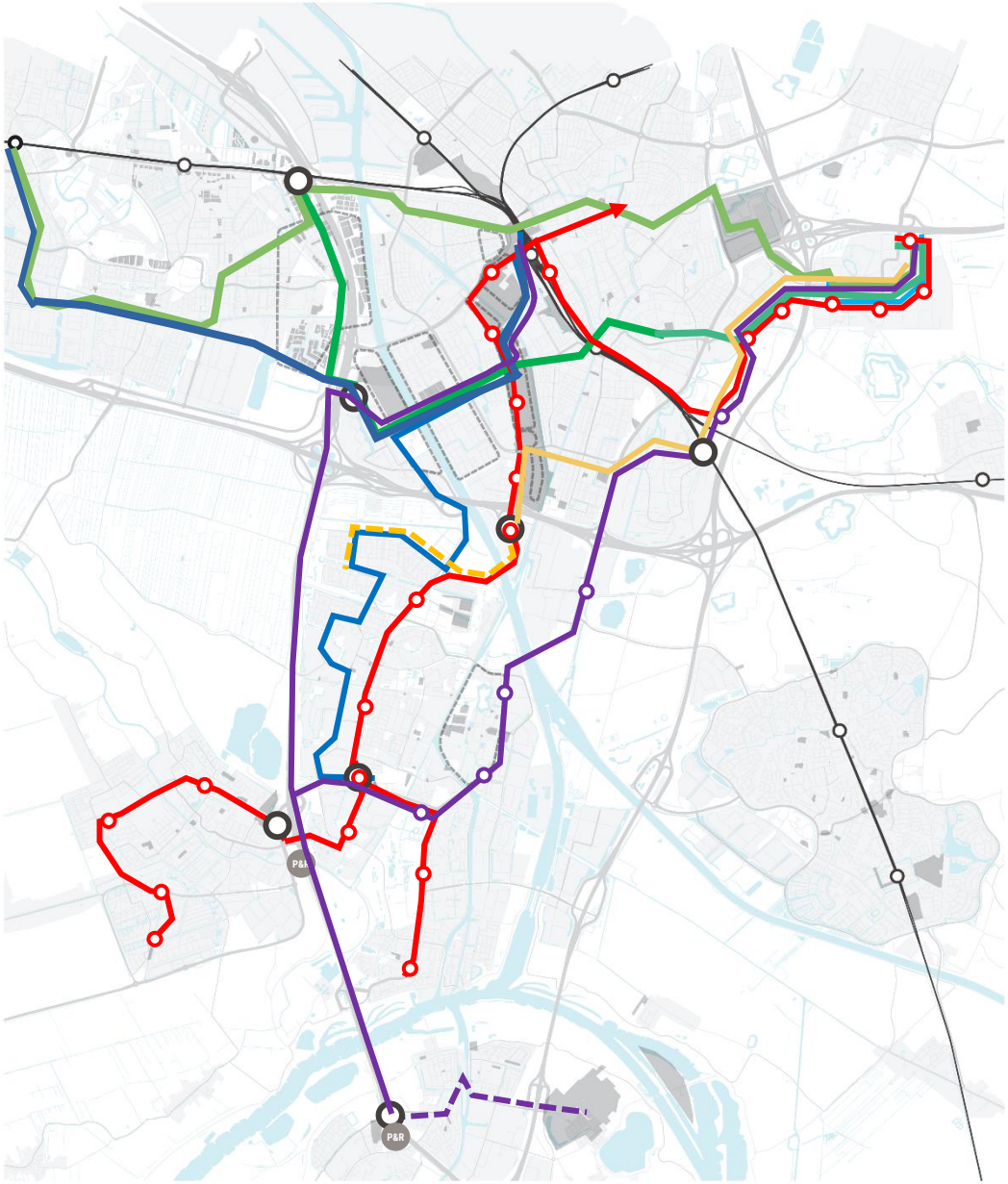
Variant 2: Versnellen SUNIJ + Lunetten Koningsweg

Lijnen:

- SUNIJ ongelijkvloers via Europalaan en versneld in Nieuwegein en IJsselstein (-6 -7 min)
- HOV-as Vianen - Nieuwegein Rijnhuizen –Lunetten-Koningsweg - USP
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp - MWKZ – Vaartsche Rijn - USP
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- Lijn 77 via Papendorp, lijn 63, 81, 85, 90, 94, 195 en 295 aantakken bij Nieuwegein Centrum (en deels door naar Lunetten- Koningsweg)
- HOV-as Vianen – Utrecht via A2 en Papendorp

Infra:

- Vluchtstrookgebruik A2, toe / afrit voor bus bij Papendorp
- Metro-achtige tramroute door MWKZ
- Ongelijkvloerse kruisingen voor tram en samenvoegen / verwijderen haltes
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg
- Bestaande busbanen optimaliseren
- 2 extra P&R's: Vianen lekbrug en IJsselstein



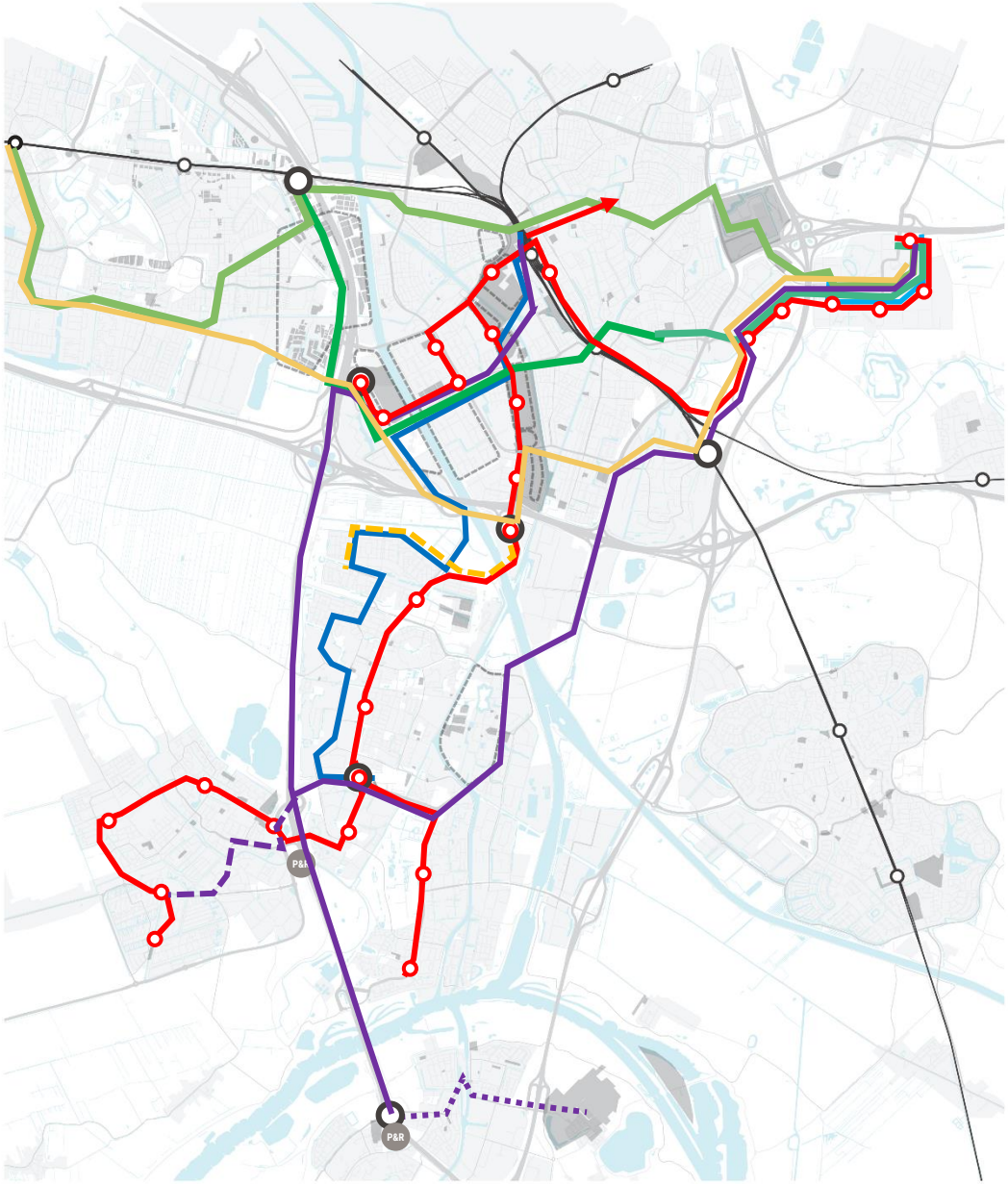
Variant 2: Versnellen SUNIJ + Lunetten-Koningsweg + WIEL

Lijnen:

- SUNIJ ongelijkvloers via Europalaan en versneld in Nieuwegein en IJsselstein
- HOV-as Vianen - Nieuwegein Rijnhuizen –Lunetten-Koningsweg - USP
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp - MWKZ – Vaartsche Rijn - USP
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- Lijn 77 via Papendorp, lijn 63, 81, 85, 90, 94, 195 en 295 aantakken bij Nieuwegein Centrum (en deels door naar Lunetten- Koningsweg)
- HOV-as Vianen – Utrecht via A2 en Papendorp
- HOV-as Nwg Galecop – Westraven – Lunetten-Koningsweg - USP

Infra:

- Vluchtstrookgebruik A2, toe / afrit voor bus bij Papendorp
- Metro-achtige tramroute door MWKZ
- Ongelijkvloerse kruisingen voor tram en samenvoegen / verwijderen haltes
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg
- Bestaande busbanen optimaliseren
- 2 extra P&R's: Vianen lekbrug en IJsselstein



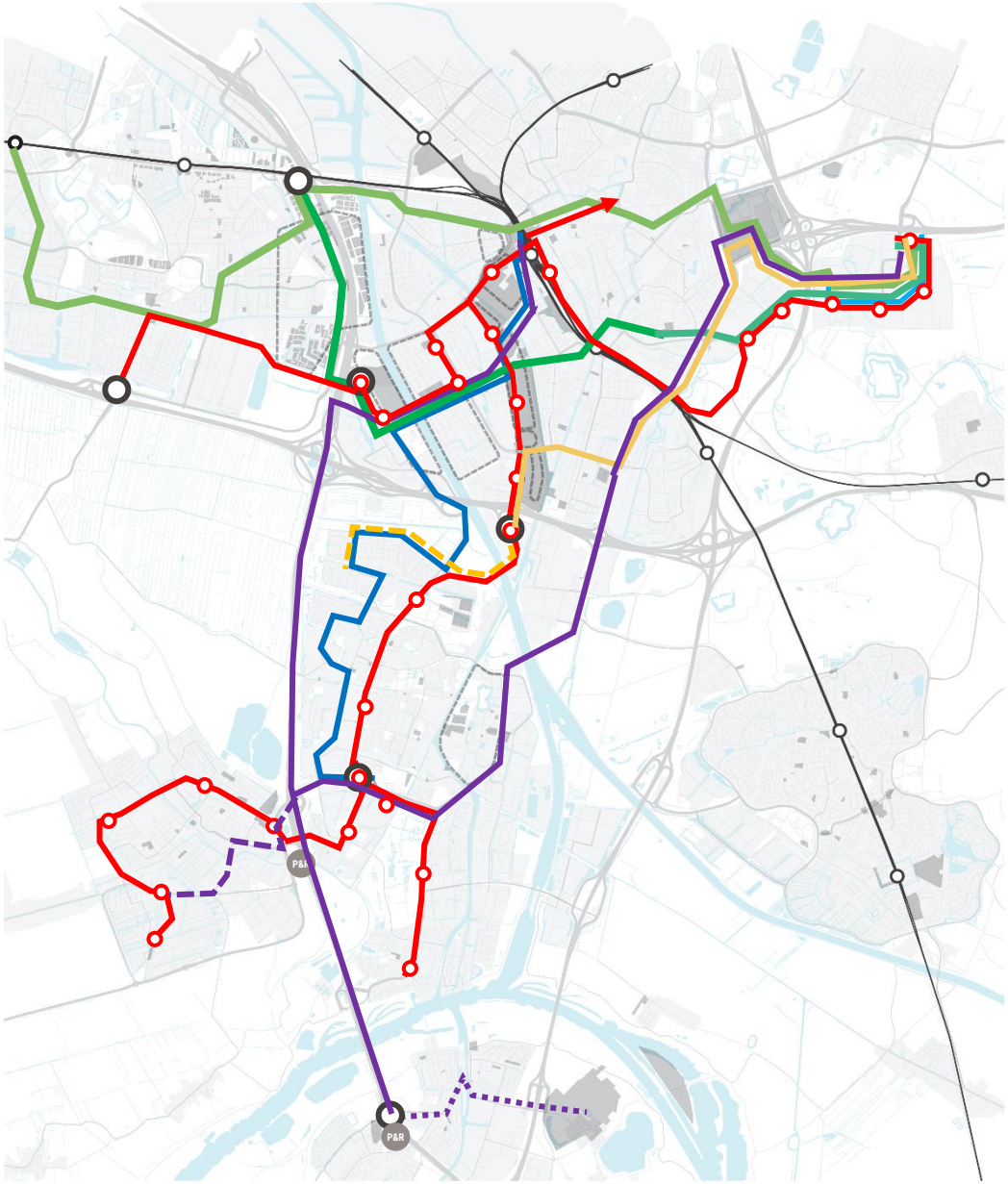
Variant 2a: Versnellen SUNIJ + WIEL + TRAM PAPENDORP

Lijnen:

- SUNIJ ongelijkvloers via Europalaan en versneld in Nieuwegein en IJsselstein
- Tram Papendorp P&R – Utrecht Centraal – (binnenstad)
- HOV-as Vianen - Nieuwegein Rijnhuizen –Lunetten-Koningsweg - USP
- HOV-as Vleuten – Papendorp - MWKZ – Vaartsche Rijn - USP
- Lijn 77 via Papendorp, lijn 63, 81, 85, 90, 94, 195 en 295 aantakken bij Nieuwegein Centrum (en deels door naar Lunetten- Koningsweg)
- HOV-as Vianen – Utrecht via A2 en Papendorp
- HOV-Zuid as – Vleuten – Papendorp - Westraven –Lunetten-Koningweg - USP

Infra:

- Vluchtstrookgebruik A2, toe / afrit voor bus bij Papendorp
- Metro-achtige trambaan door MWKZ
- Ongelijkvloerse kruisingen voor tram en samenvoegen / verwijderen haltes
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg
- Bestaande busbanen optimaliseren
- 2 extra P&R's: Vianen lekbrug en IJsselstein



Variant 2b: Versnellen SUNIJ + WIEL + TRAM PAPENDORP.

Zonder L-K

Lijnen

- SUNIJ ongelijkvloers via Europalaan en versneld in Nieuwegein en IJsselstein
- HOV-as Vianen - Nieuwegein Rijnhuizen –Rijnsweerd - USP
- Tram Papendorp – Centraal - (Centrum)
- Lijn 77 via Papendorp, lijn 63, 81, 85, 90, 94, 195 en 295 aantakken bij Nieuwegein Centrum (en deels door naar USP)
- HOV-as Vianen – Utrecht via A2 en Papendorp
- HOV-Zuid as Vleuten – Papendorp – Westraven – Rijnsweerd - USP

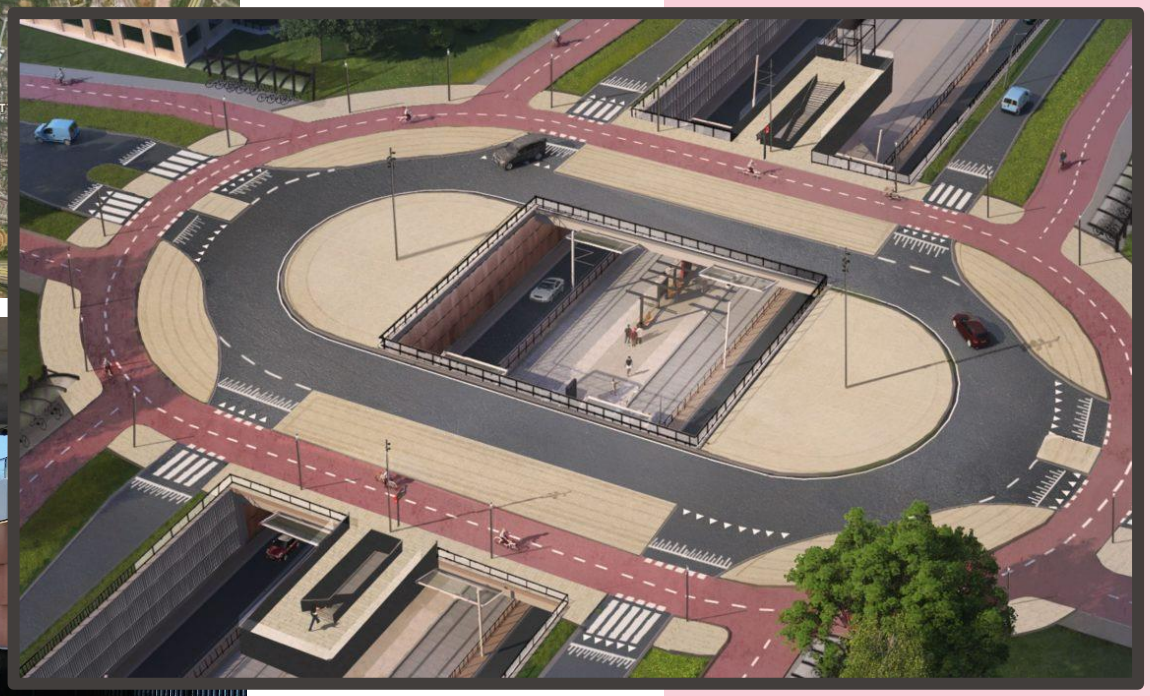
Infra:

- Vluchtstrookgebruik A2, toe / afrit voor bus bij Papendorp
- Metro-achtige trambaan door MWKZ
- Ongelijkvloerse kruisingen voor tram en samenvoegen / verwijderen haltes
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg
- Bestaande busbanen optimaliseren
- 2 extra P&R's: Vianen lekbrug en IJsselstein

Infrastructurele inpassing variant 2

Met deels ongelijkvloerse infrastructuur en haltes.

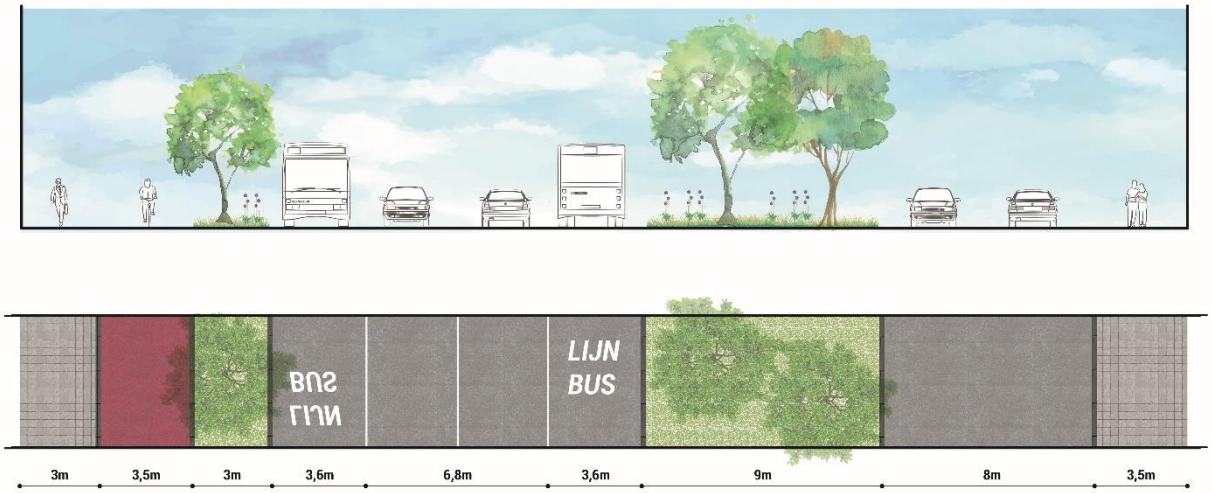






Amsteltram halte Kronenburg
30 km/u

Europalaan bestand profiel



Europalaan tram



Inpassing tram op de Europalaan

Voorbeeld: IJtram Amsterdam (gem. 25 km/u)



Stadsboulevard. Visie MWKZ (20 – 22 km/u)



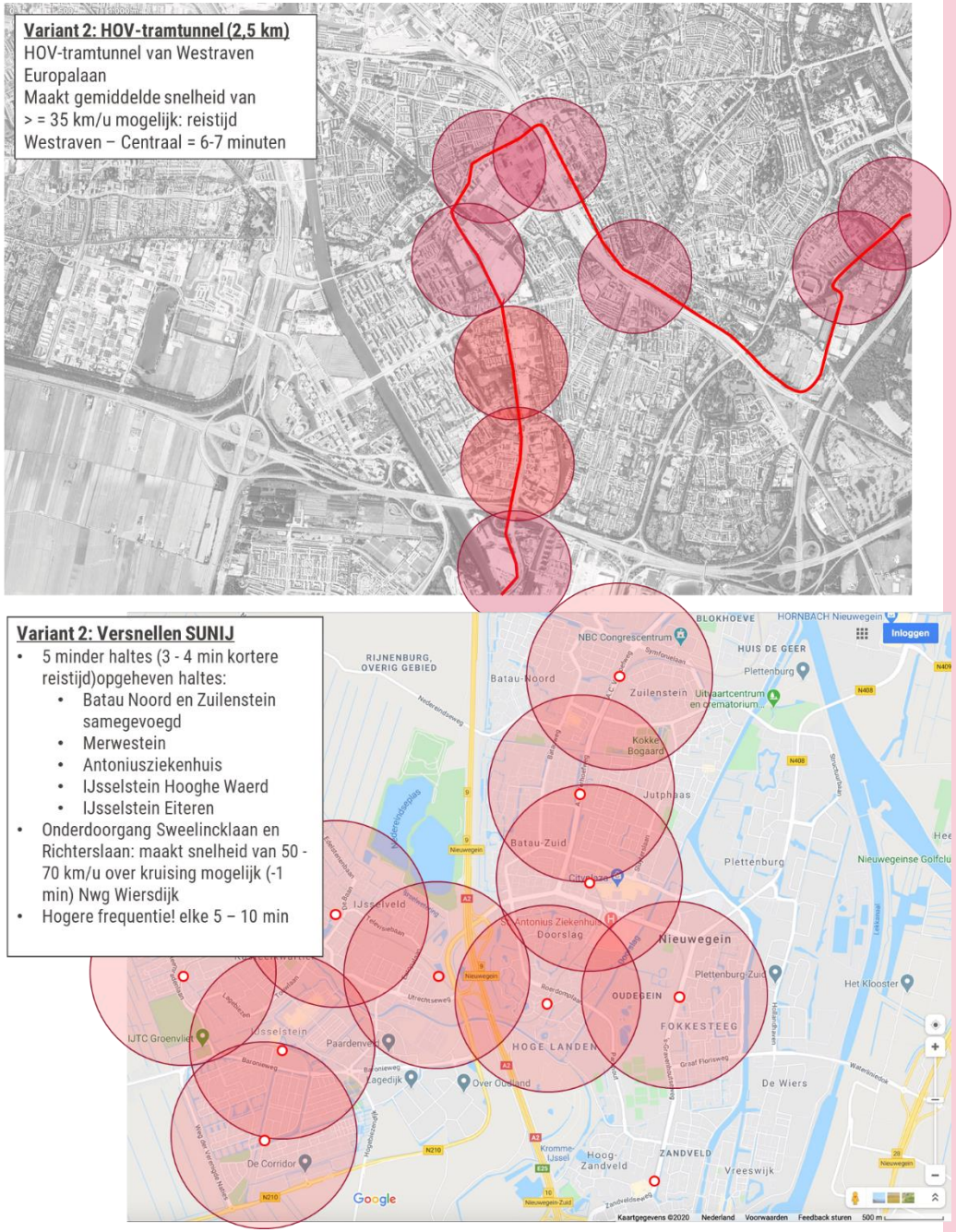




Infrastructuur variant 2

Inpassing tram met volledige ondertunneling (35 km/u)

Halte	Instappers per etmaal (2018)	Variant
Utrecht, CS Jaarbeursplein	6533	
Utrecht, Graadt van Roggenweg	373	
Utrecht, 24 Oktoberplein	849	
Utrecht, 5 Meiplein	1321	MWKZ
Utrecht, Vasco da Gamalaan	804	MWKZ
Utrecht, Kanaleneiland-Zuid	1388	Vervalt
Utrecht, P+R Westraven	642	
Nieuwegein, Zuilenstein	1321	Samen
Nieuwegein, Batau Noord	530	Samen
Nieuwegein, Wijkersloot	401	
Nieuwegein, Stadscentrum	1894	
Nieuwegein, St. Anthoniusziekenhuis	508	Vervalt
Nieuwegein, Doorslag	385	
IJsselstein, Hooghe Waerd	397	Vervalt
IJsselstein, Clinckhoeff	430	
IJsselstein, Eiteren	354	Vervalt
IJsselstein, Achterveld	317	
IJsselstein, Binnenstad	545	
IJsselstein, IJsselstein Zuid	323	
Nieuwegein, Merwestein	*122*	Vervalt
Nieuwegein, Fokkesteeg	*407*	
Nieuwegein, Wiersdijk	*173*	Vervalt
Nieuwegein, Nieuwegein Zuid	*388*	

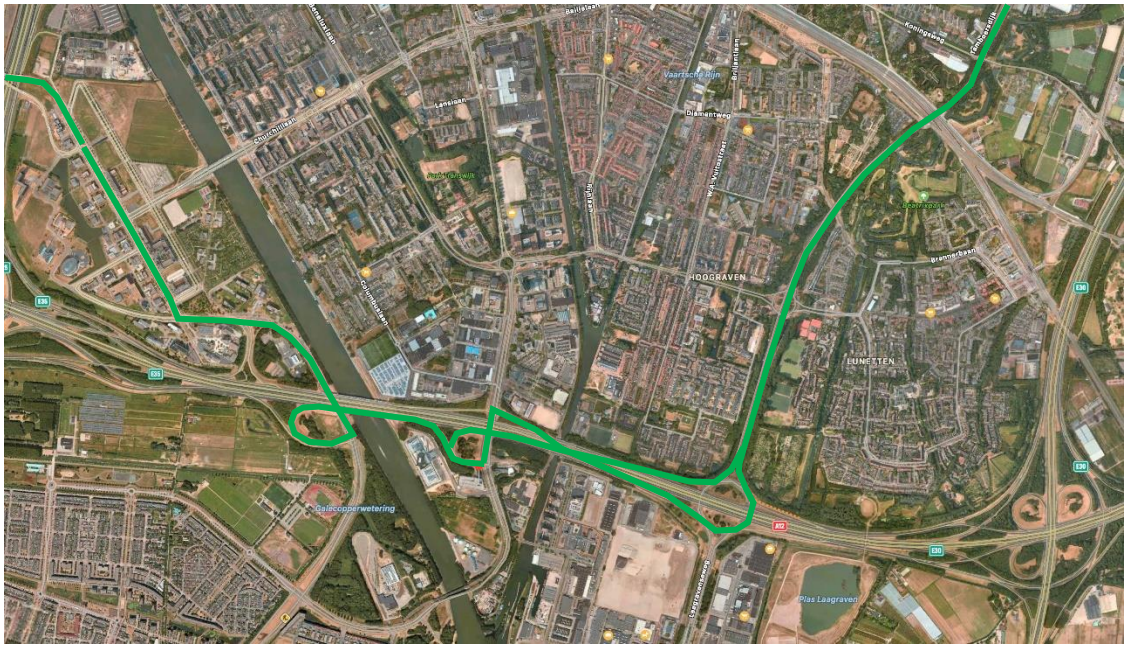


Haltes variant 2

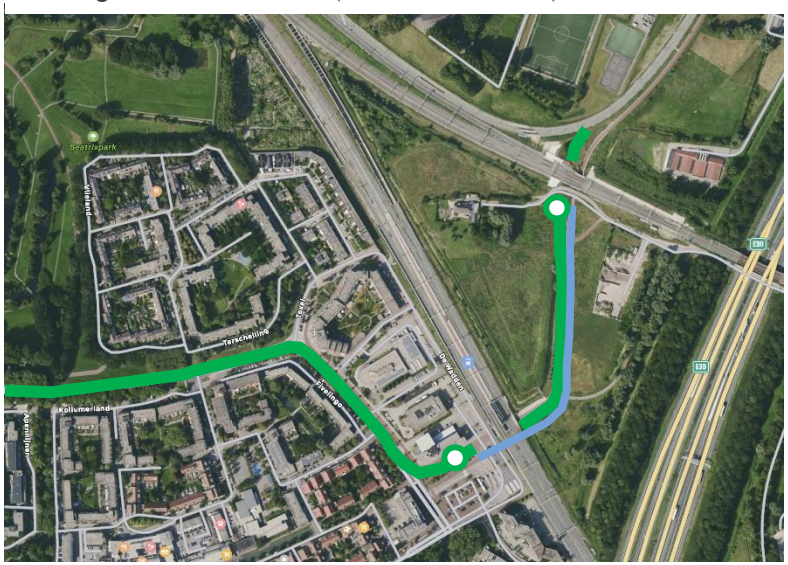
Bovenaan Utrecht. Onderaan Nieuwegein en IJsselstein.

In plaats van het samenvoegen van Zuilenstein en Batau Noord kan ook worden gekozen voor het overslaan van hakte Wijkersloot. Dit levert dezelfde rijtijdwinst en is stedenbouwkundig eenvoudiger.

Inpassing busbaan tangent



Passage Utrecht Lunetten (zowel Variant 2 en 3)



Infrastructurele inpassing

Aandachtspunt zijn de plannen voor de verbreding van de A12.

Inpassing van de HOV-bus op de trambaan tussen Lunetten en USP leidt volgens veiligheidsregelgeving mogelijk tot een lagere snelheid van de tram en de bus. Dit dient bij de keuze van de route nog nader te worden meegewogen.

Hoofdthema	Indicator	Variant 2	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen:		
	• Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	++ / ++	Minder grote focus op CS en van Zijstweg door de vork vanuit het zuiden naar L-K en twee wielen: klein wiel via Vaartsche Rijn en groot wiel naar L-K. Extra reizigers SUNIJ door metro kwaliteit zorgen wel voor meer reizigers op knoop Utrecht Centraal
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	Forse toename bussen op Papendorp as
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.		
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	++ / +	Versnelde tram Nieuwegein, IJsselstein. Vork naar USP.
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	Hoogwaardige tram MWKZ
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	+	Snelle tram naar Westraven en vanuit daar A12 zone. Door hogere snelheid is het mogelijk op grotere afstand v/d halte woningbouw toe te voegen.
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	++	Snelle verbinding Papendorp en Westraven
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	- / +	Aantal directe verbindingen naar CS verdwijnt, wel vork naar USP.
	4. Tangentiele stromen	+	Klein wiel en half groot wiel.
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	Goede verbinding naar Westraven
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	++	Door wiel en metro-achtige verbinding zijn Papendorp en Westraven zeer goed verbonden.
2. Kosten	Investeringskosten	± 600 miljoen	
	Beheer- en onderhoudskosten	€€€	Beheer van onderdoorgangen en tunnel
	Exploitatiekosten	€€	Hogere frequenties, meer verbindingen
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	-	Tunnel bouwen en aantal meer samenvoegen. Daarnaast ook passages L-K.
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	+/-	Tunnel door Utrecht scoort goed. In Nieuwegein overgangen en slagbomen (ahob's).
	Ruimtelijke kwaliteit	++ / -	Idem aan bovenstaande.
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	+	Schaalsprong door metro-achtige verbinding.
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	+	Bediening Lunetten-Koningsweg
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	+	Door snellere SUNIJ kan P&R bij kruising A2-SUNIJ gerealiseerd worden.

Hoofdthema	Indicator	Variant 2	Variant 2a	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen: • Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg) • Toekomstige knelpunten 2030	++ / ++ Papendorp-as	++ / ++	Minder grote focus op CS en van Zijstweg door de vork vanuit het zuiden naar L-K en twee wielen: wiel via Vaartsche Rijn en wiel naar L-K.
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.			
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	++ / +	++ / +	Versnelde tram Nieuwegein, Ijsselstein. Vork naar USP.
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	+	Versnelde tram MWKZ
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	+	++	Snelle tram naar Westraven en wiel verbinding door A12 zone.
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	++	++	Snelle verbinding Papendorp en Westraven
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	- / +	- / +	Aantal directe verbindingen naar CS verdwijnt, wel vork naar USP.
	4. Tangentiele stromen	+	++	Klein wiel en groot wiel.
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	++	Goede verbinding naar Westraven en Papendorp (zowel tram als tangent)
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	++	++	Door wiel en metro-achtige verbiding zijn Papendorp en Westraven zeer goed verbonden.
2. Kosten	Investeringskosten	± 600 miljoen	± 725 miljoen	
	Beheer- en onderhoudskosten	€€€	€€€€	Beheer van onderdoorgangen, tunnel en extra tram
	Exploitatiekosten	€€	€€€	Hogere frequenties, meer verbindingen, extra tram.
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	-	-	Tunnel bouwen en aantal meer samenvoegen. Daarnaast ook passages L-K.
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	+/-	+/-	Tunnel door Utrecht scoort goed. In Nieuwegein overgangen en slagbomen (ahob's).
	Ruimtelijke kwaliteit	++ / -	++ / -	
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	+	++	Schaalsprong door metro-achtige verbinding , plus mogelijkheid tot doorkoppelen naar de binnenstad
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	+	+	Bediening Lunetten-Koningsweg
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	+	++	Door snellere SUNIJ kan P&R bij kruising A2-SUNIJ gerealiseerd worden. Daarbij ook kans voor P&R de Meern voorbij Papendorp.

VARIANT 3

Busbaan AC Verhoefweg

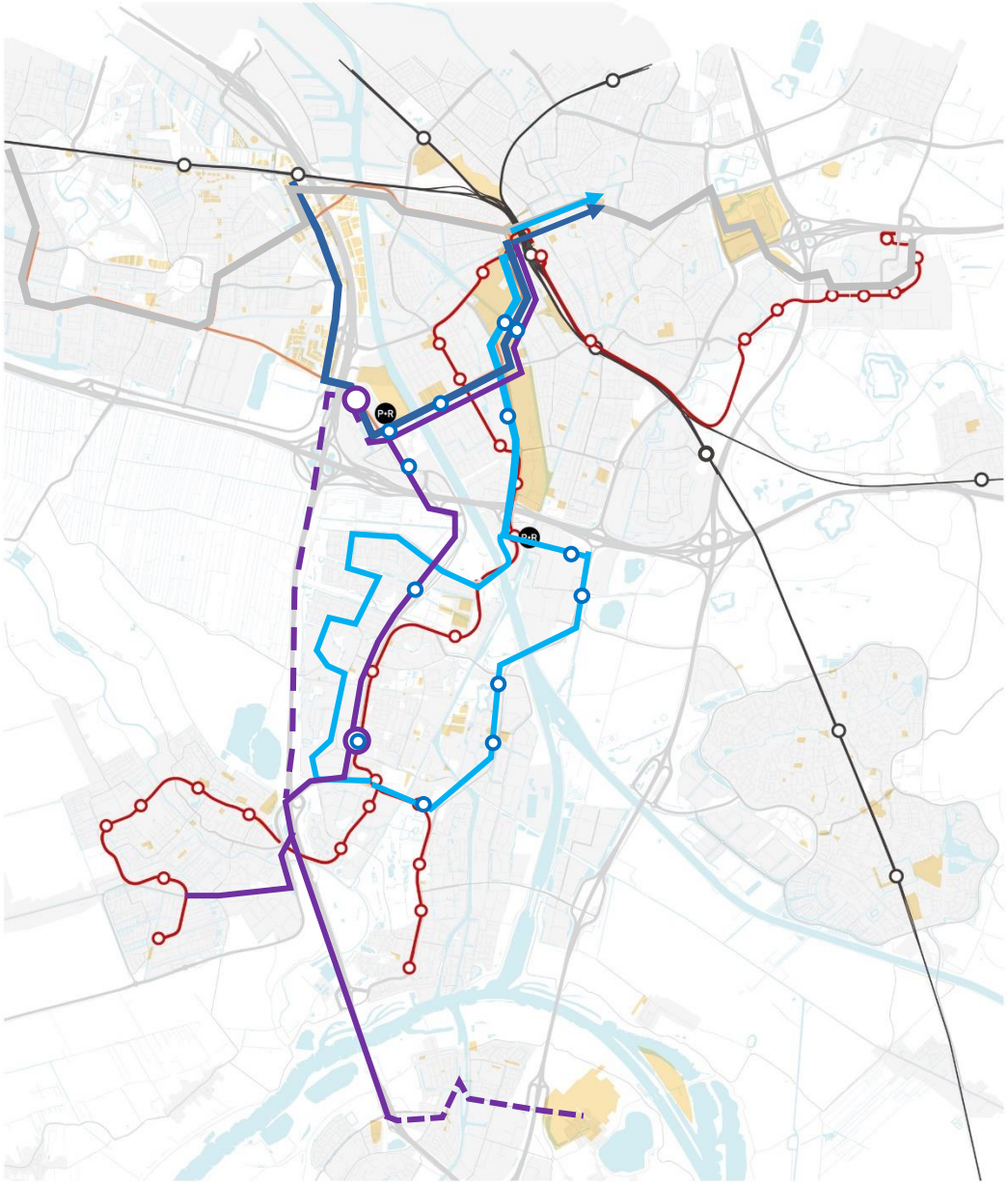
In variant 3 wordt ingezet op het omleggen van een deel van de bussen van de A2 naar de A.C. Verhoefweg. Dit is grotendeels een 70 km/u weg waarlangs dan vrij liggende businfrastructuur wordt aangelegd. In de kosten is uitgegaan van de duurste variant: door omzetten van een bestaande rijstrook in een doelgroepstrook voor bus en vrachtverkeer kunnen de kosten veel lager worden, maar neemt de capaciteit voor het autoverkeer wel af. De route is niet sneller dan via de A2, behalve bij sterke congestie, maar wel betrouwbaarder. Voordeel is verder dat Nieuwegein een betere ontsluiting krijgt naar het zuiden. Bepaald moet nog worden welke buslijnen deze route dan gaan volgen. Via de busbanen in Papendorp en de busbaan Transwijk rijden deze bussen naar het station. Hiervoor is gekozen omdat bussen uit de streek nooit verder door zullen rijden dan Utrecht Centraal.

Wanneer die bussen via de MWKZ rijden ontstaat daar een ongewenste mix van bussen die wel en niet doorrijden over het station heen. De bussen uit Galecop rijden via de MWKZ naar het station en (bij voorkeur) verder via de binnenstad naar een andere bestemming. De MWKZ wordt ook met deze lijn ontsloten. De frequentie vanuit het centrum tot Westraven zal hoger moeten zijn om voldoende HOV-kwaliteit te bieden.

De tram is in deze variant vrijwel ongewijzigd en zal concurrentie ondervinden van de bus. Eventueel kan in deze variant ook een versnelling van de tram worden opgenomen door aanleg van enkele ongelijkvloerse kruisingen en het opheffen van enkele haltes.

Wiel

In variant 3 is er een snelle tangent toegevoegd die in Lunetten en USP gelijk is aan die van variant 2. Tussen Papendorp en Waterlinieweg wordt uitgegaan van een vrijliggende busbaan langs de zuidkant van de A12. Deze is pas zinvol wanneer hier grote ontwikkelingen gerealiseerd worden.



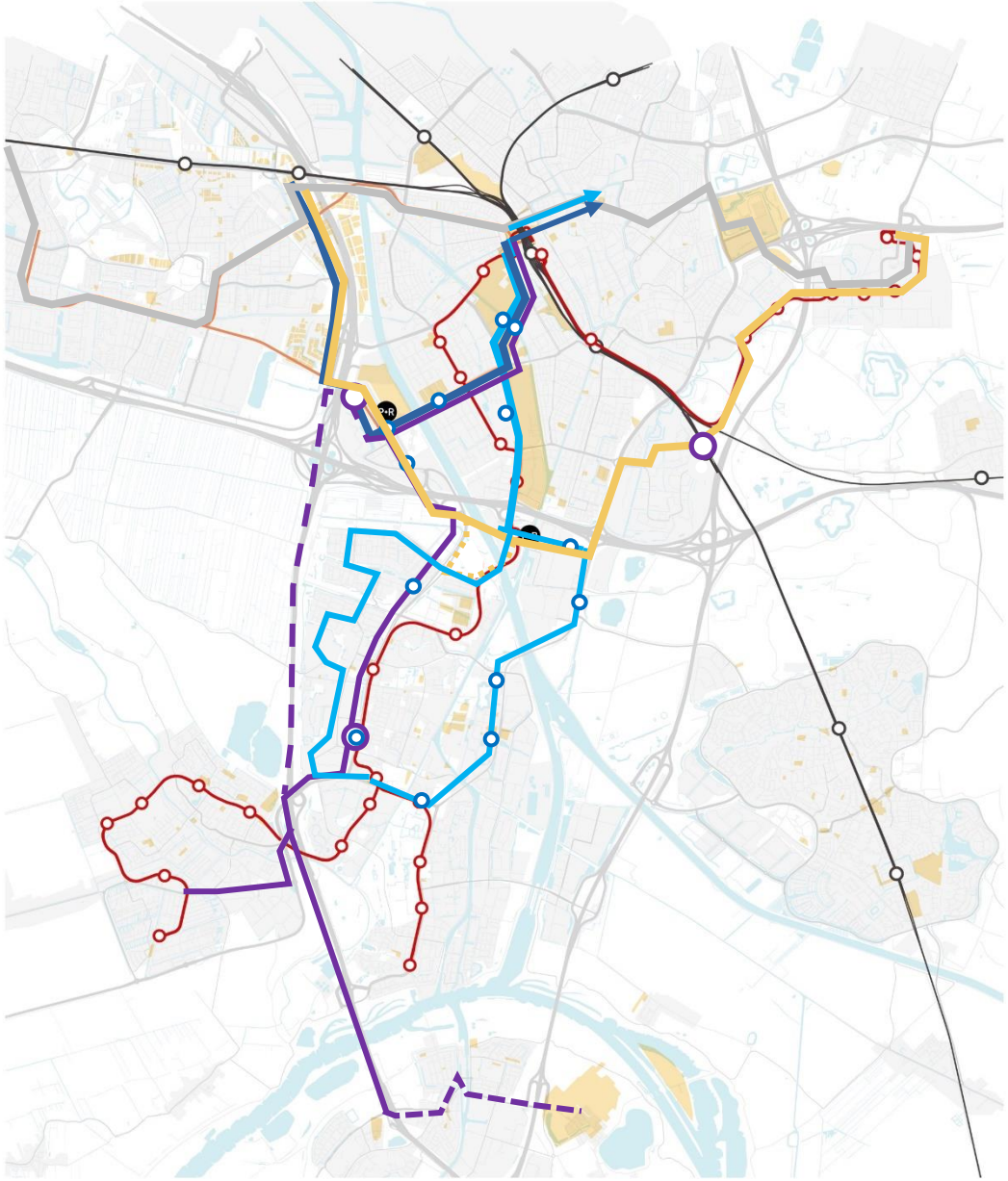
Variant 3: Busbaan AC Verhoefweg

Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein Centrum via twee takken – Westraven - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp MWKZ – Centraal
- SUNIJ ongewijzigde route
- Leidsche Rijn Centrum – Papendorp – Centraal
- Schoonhoven - IJsselstein – Utrecht via AC Verhoefweg
- HOV-as Vianen – Nieuwegein - Utrecht Centraal via AC Verhoefweg en Papendorp
- Bussen vanaf A2 deels via busbaan lans AC Verhoefweg

Infra:

- Busbaan langs AC Verhoefweg
- Bus toe- en afrit A2 Papendorp
- Busbaan door MWKZ
- Bestaande busbanen optimaliseren



Variant 3: Busbaan AC Verhoefweg + wiel

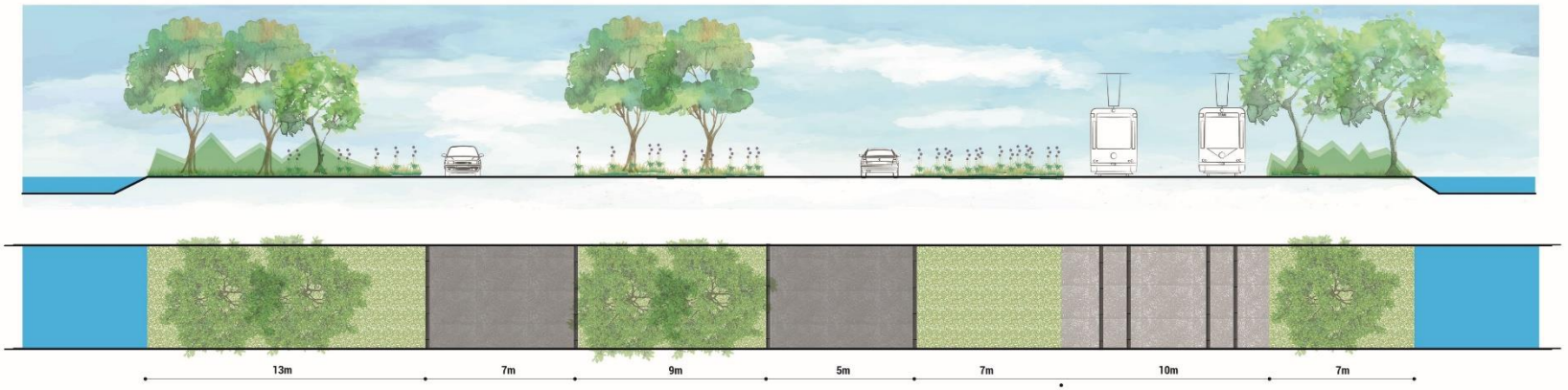
Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein Centrum via twee takken – Westraven - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- HOV-as Leidsche Rijn – Papendorp MWKZ – Centraal
- SUNIJ ongewijzigde route
- Leidsche Rijn Centrum – Papendorp – Centraal
- Schoonhoven - IJsselstein – Utrecht via AC Verhoefweg
- HOV-as Vianen – Nieuwegein - Utrecht Centraal via AC Verhoefweg en Papendorp
- Bussen vanaf A2 deels via busbaan lans AC Verhoefweg

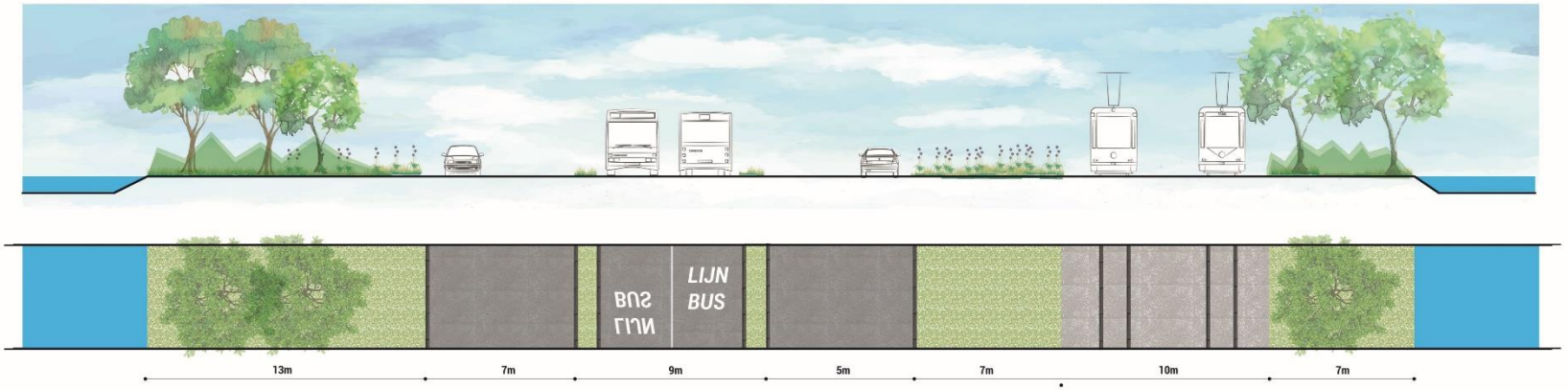
Infra:

- Busbaan langs AC Verhoefweg
- Bus toe- en afrit A2 Papendorp
- Busbaan langs A12 Zuid
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg
- Busbaan door MWKZ
- Bestaande busbanen optimaliseren

AC Verhoefweg bestaand profiel

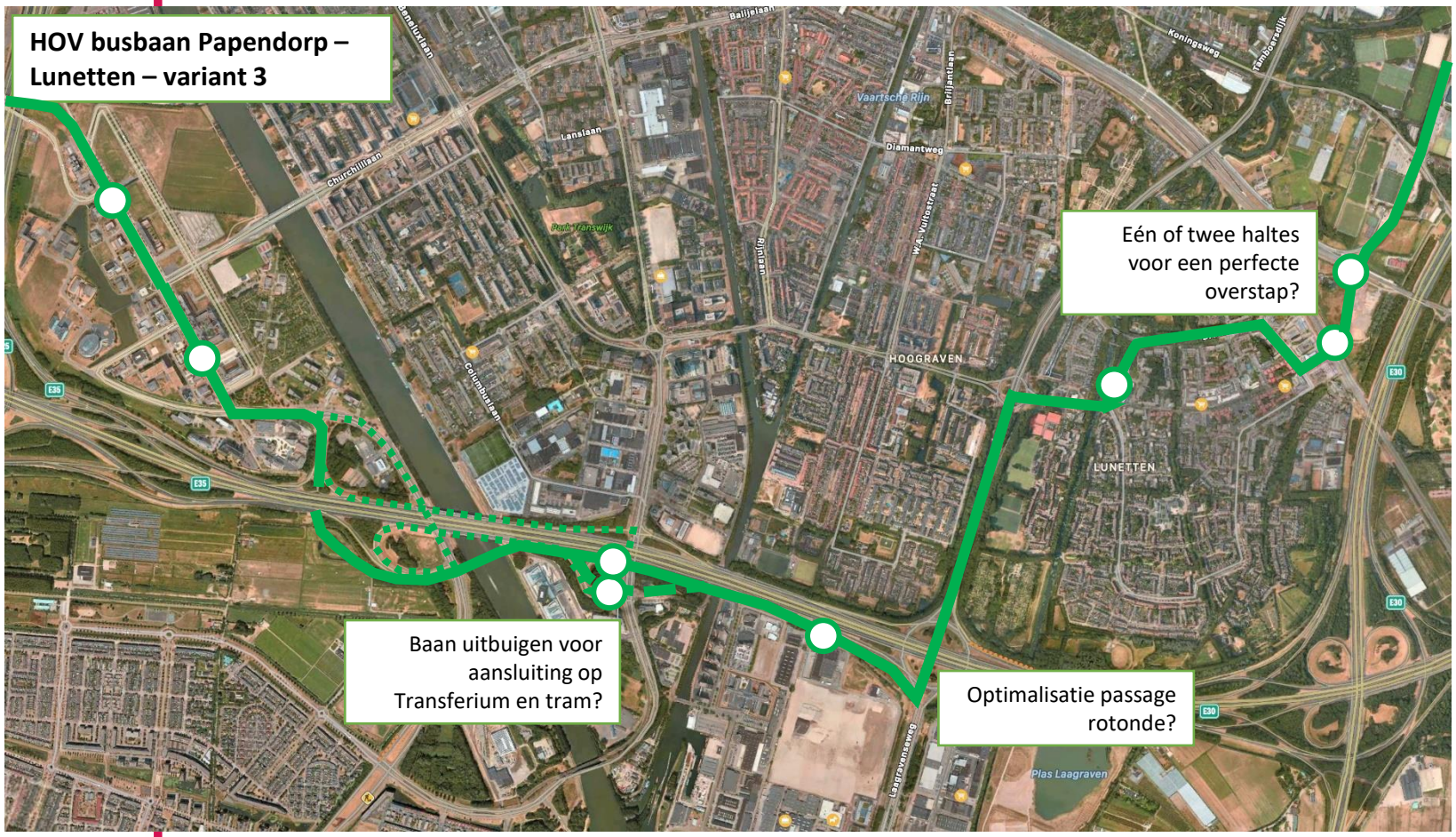


AC Verhoefweg busbaan



Inpassing busbaan op AC Verhoefweg

Infrastructurele inpassing



Hoofdthema	Indicator	Variant 3	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen: • Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg) • Toekomstige knelpunten 2030	+ / - Papendorp-as	Meer bussen op CS, maar minder via de van Zijstweg.
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.		
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	+ / +	Busbaan door Nieuwegein. Sterk wiel naar USP.
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	Busbaan MWKZ.
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	+	Door wiel is A12-zone goed ontsloten.
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	Wiel ontsluit de werkgebieden goed vanaf secundaire stations.
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	- / 0	Wel betrouwbaar maar minder snel.
	4. Tangentiele stromen	+	Sterk wiel
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	HOV verbinding MWKZ en beurskwartier naar Westraven.
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	Geen extra kwaliteit.
2. Kosten	Investeringskosten	± 275 miljoen	
	Beheer- en onderhoudskosten	€€	Extra busbanen
	Exploitatiekosten	€	Gering aantal extra lijnen en frequenties.
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	-	Wiel is moeilijk te realiseren vooral als busbaan zuidzijde A12
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	-	Forse ingrepen in Nieuwegein rondom AC Verhoefweg
	Ruimtelijke kwaliteit	-	Busbaan AC Verhoefweg maakt van groene weg een grote verkeersruimte.
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	Verandering van huidig systeem, geen schaalsprong.
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	+	Sterk wiel werkt goed samen met Lunetten-Koningsweg.
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	+	Mogelijkheid tot creëren P&R bij kruising busbaan en A2 met congestievrije route.

VARIANT 4

Busbaan naast de A2

In variant 4 is gekozen voor een zeer hoogwaardige, vrije busbaan oostelijk van de A2. Deze busbaan zorgt enerzijds voor een betrouwbare, congestie vrije route voor alle busverkeer vanaf het zuiden naar Utrecht, anderzijds kan door een aantal haltes op te nemen in de route krijgt de westkant van Nieuwegein een snellere verbinding met Utrecht, maar ook richting het zuiden. Inpassing van deze busbaan is ruimtelijk mogelijk, maar loopt wel door de groene buffer tussen A2 en de bebouwing van Nieuwegein. Een goedkoper en ruimtelijk minder ingrijpend alternatief is om de vluchtstroken om te bouwen naar bus stroken, dan is er alleen geen halteplaats mogelijk in Nieuwegein.

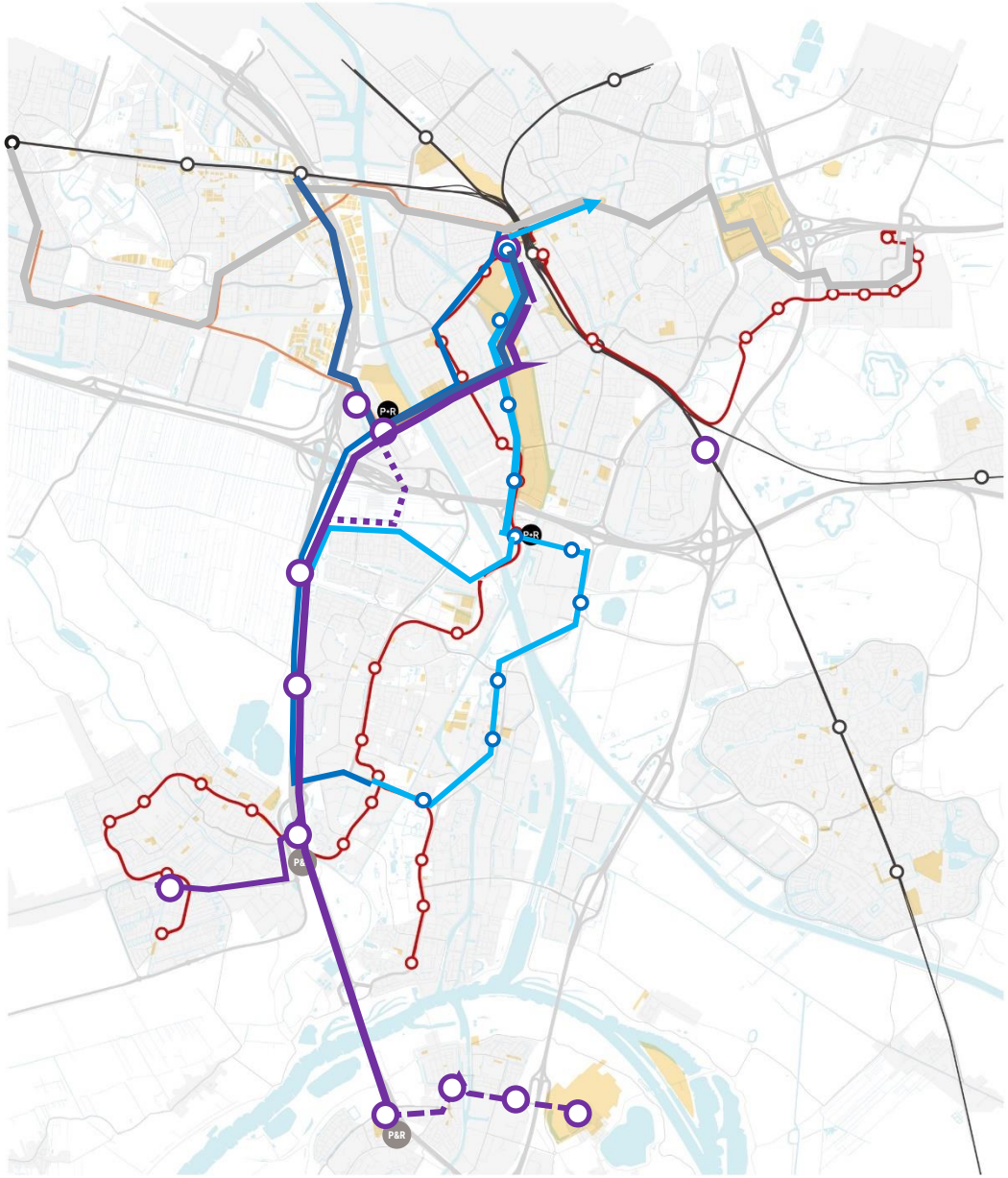
Via een passage van de A12 bij Oudenrijn wordt een doorsteek naar Papendorp gemaakt. Die passage kan ook worden benut voor de tangentverbinding vanaf Leidsche Rijn via Papendorp en A12 zone naar Lunetten-Koningsweg en USP. De tangent loopt via de Taludweg en Westraven naar een vrijliggende busbaan zuidelijk van de A12. Zo wordt de lastige inpassing rondom de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal vermeden. Deze vrijliggende busbaan kruist westelijk van de A27 de A12 en loopt via station Lunetten-Koningsweg naar de HOV-trambaan richting USP.

De MWKZ wordt ontsloten met twee buslijnen die uitwaaieren naar Nieuwegein. Bij Westraven kan op de tangent worden gestapt en bij de eindhalte van de lijn in Nieuwegein Galecop op de HOV-as langs de A2. De tram is in deze variant vrijwel ongewijzigd. Eventueel kan in deze variant ook een versnelling van de tram worden opgenomen door aanleg van enkele ongelijkvloerse kruisingen en het opheffen van enkele haltes (zoals beschreven in variant 1). Ook een routewijziging van de SUNIJ-lijn via MWKZ op maaiveld zou passen in deze variant. Een versnelling van de SUNIJ-lijn past niet in deze variant omdat hier juist op HOV-bus wordt ingezet voor regionale verplaatsingen.

Bij elke variant is ook een wielvariant uitgewerkt die het radiale netwerk aanvult en de route via het centrum en de Centrum Knoop (Utrecht Centraal) ontlast.

Wiel

In variant 4 maakt de snelle tangent gebruik van een onderdoorgang van de A12 bij Oudenrijn en rijdt vervolgens via de Galecopperlaan en Taludweg naar Laagraven. Vanaf daar rijdt deze via een vrijliggende busbaan aan de zuidzijde van de A12 die de A12 kruist en via de westzijde van de A27 naar station Lunetten-Koningsweg voert. Op deze manier ontstaat de snelste verbinding, maar dit vergt ook de hoogste investeringen.



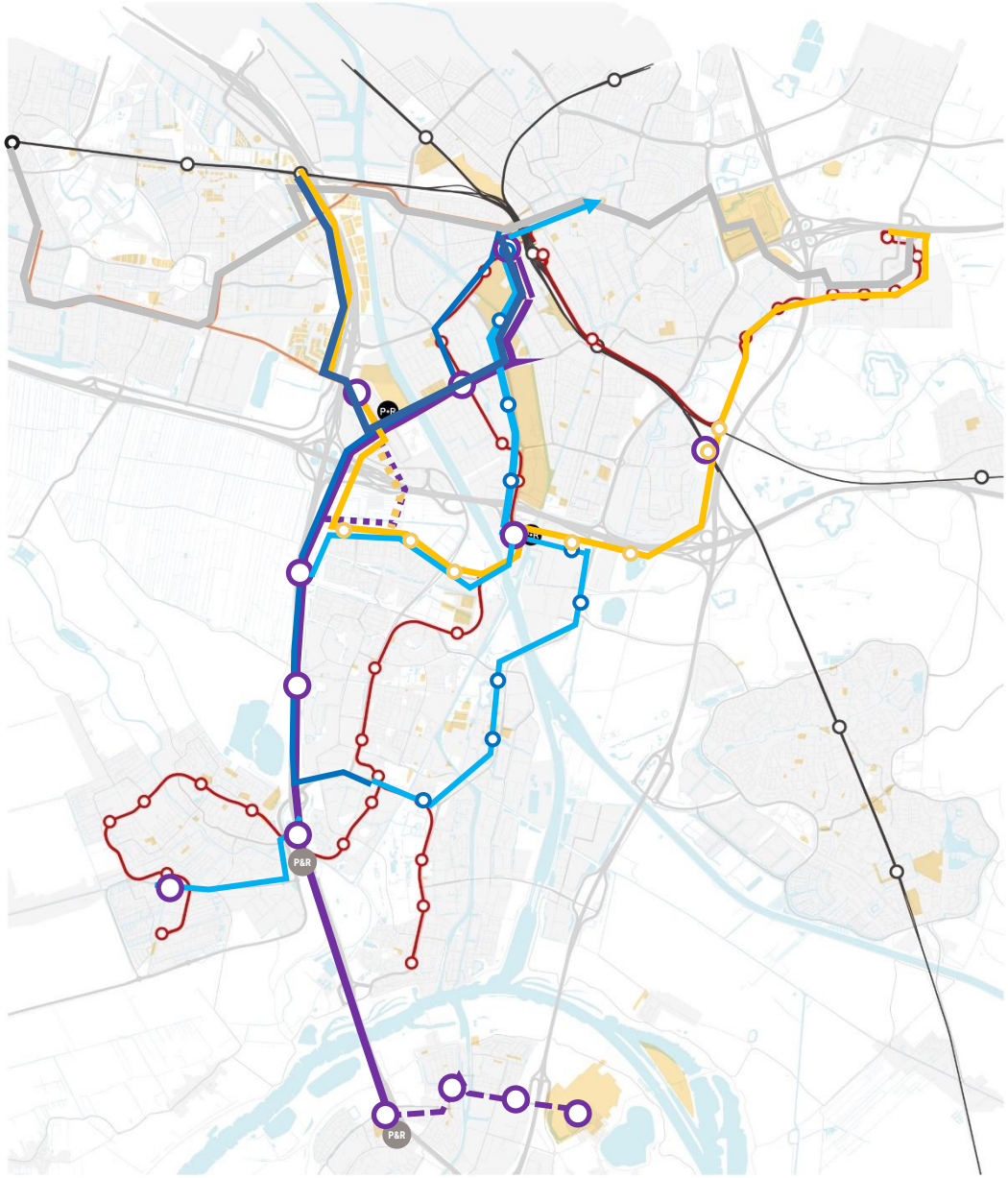
Variant 4: Busbaan naast A2

Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein Galecop / Centrum – Westraven - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- SUNIJ ongewijzigde route
- HOV-as Leidsche Rijn - Papendorp - Centraal
- HOV-as Vianen – IJsselstein / Nieuwegein West – Papendorp - Utrecht Centraal via busbaan langs A2

Infra:

- Vrije busbaan langs oostzijde van A2 met enkele haltes
- Onderdoorgang A12 bij Oudenrijn voor bus
- Busbaan door MWKZ
- P&R bij Nieuwegein / IJsselstein
- Bestaande busbanen optimaliseren



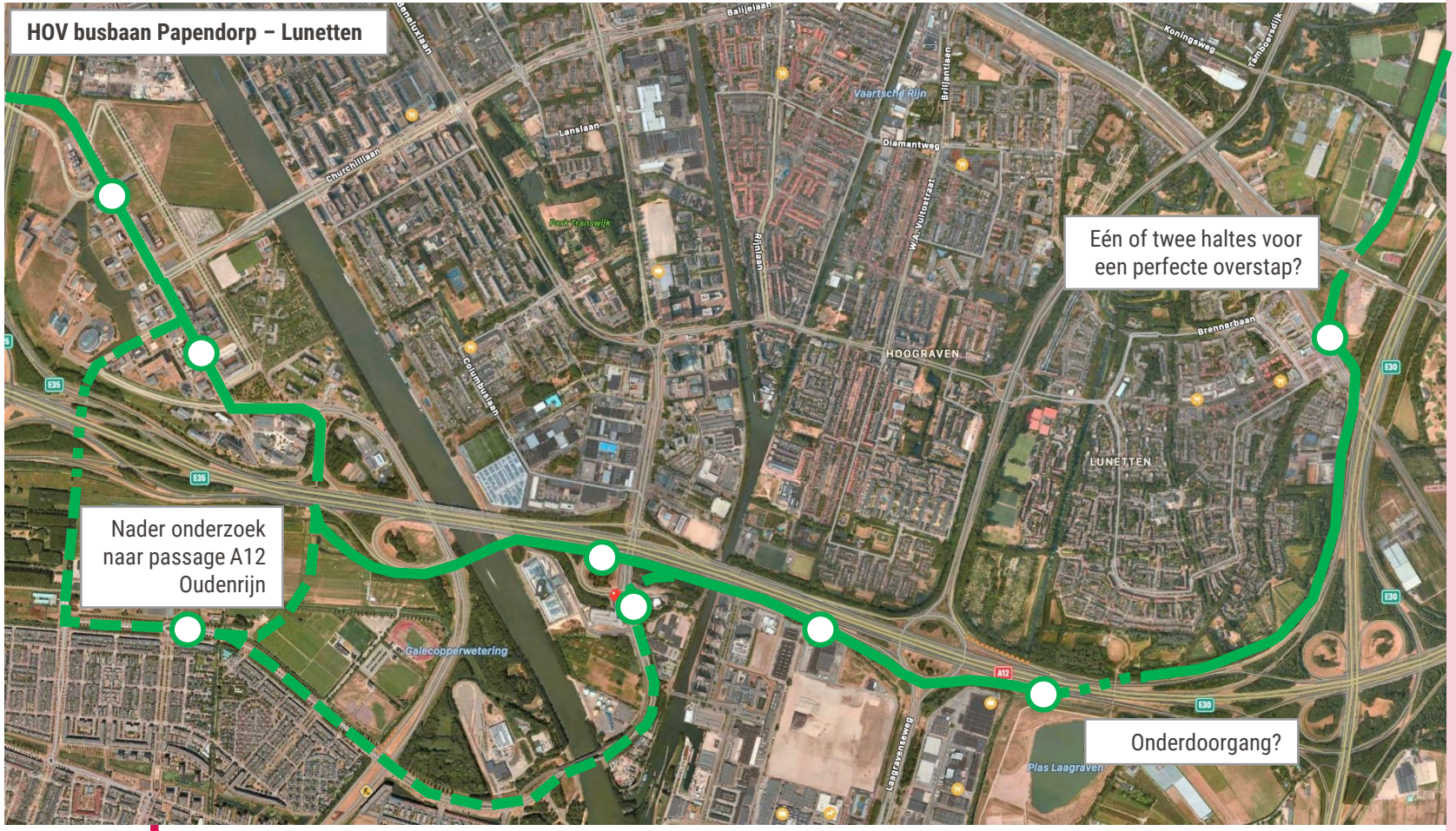
Variant 4: Busbaan naast A2 + wiel

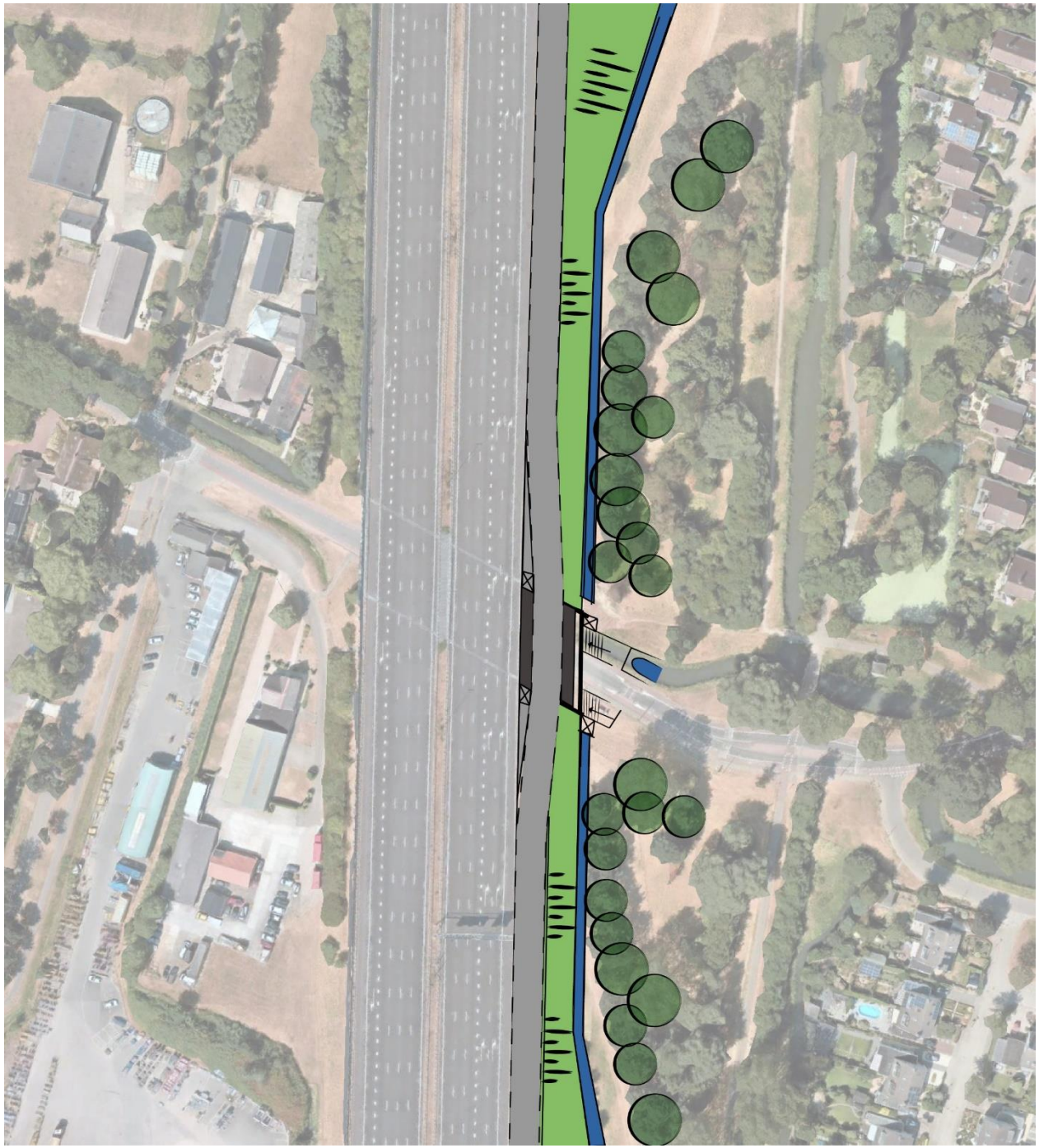
Lijnen:

- HOV-as Nieuwegein Galecop / Centrum – Westraven - MWKZ – Centraal – (binnenstad)
- SUNIJ ongewijzigde route
- HOV-as Leidsche Rijn - Papendorp - Centraal
- HOV-as Vianen – IJsselstein / Nieuwegein West – Papendorp - Utrecht Centraal via busbaan langs A2
- HOV-as Leidsche Rijn - Papendorp – Nwg Galecop – Westraven – A12 zone Zuid – Lunetten / Koningsweg - USP

Infra:

- Vrije busbaan langs oostzijde van A2 met enkele haltes
- Onderdoorgang A12 bij Oudenrijn voor bus
- Busbaan door MWKZ
- P&R bij Nieuwegein / IJsselstein
- Bestaande busbanen optimaliseren
- Vrijliggende busbaan zuidelijk van A12 en westelijk van A27
- Passage en goede overstaphalte voor bus bij station Lunetten-Koningsweg


HOV busbaan Papendorp – Lunetten
Eén of twee haltes voor een perfecte overstap?
Nader onderzoek naar passage A12 Oudenrijn
Onderdoorgang?
HOOGRAVEN
LUNETTEN
Vaartsche Rijn
Galecopperwetering
Plas Laagraven
Churchilllaan
Lanslaan
Diamantweg
Rijnlaan
Columbuslaan
Brennerbaan
Koningsweg
Laagravenseweg
E35
E30
A12



Inpassingsschets busbaan

Voorbeeld van halte en busbaan bij de Nedereindseweg. In groen het talud in blauw een sloot ter afscheiding.

Hoofdthema	Indicator	Variant 4	
1. Primaire doelen - bereikbaar maken van wonen en werken: **a) het beter bereikbaar maken van USP** **b) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal** **c) De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties** **d) de bouw van extra woningen.** **e) bereikbaarheid van de bestaande woon- en werklocaties meegenomen wordt.**	Capaciteitsknelpunten oplossen en voorkomen: • Oplossen huidige knelpunten (Utrecht CS/ van Zijstweg)	+ / -	Meer bussen op CS, maar minder via de van Zijstweg.
	• Toekomstige knelpunten 2030	Papendorp-as	
	Bieden van adequate bereikbaarheid voor de volgende doelgroepen.		
	1a. Huidige woningen Zuidlob naar Utrecht stad, station / USP	0 / +	Snellere verbinding westkant Nieuwegein. USP door wiel goed bereikbaar.
	1b. Nieuwe woningen Zuidlob (tot 2030)	+	Busbaan MWKZ
	1c. Nieuwe woningen Zuidlob (na 2030)	++	Sterk wiel ontsluit A12 zone met extra stops en hoge snelheid.
	2. Utrecht (stad en station) naar werklocaties Zuidlob	+	Wiel verbindt de werklocaties goed met secundaire stations.
	3. Zuidelijke regio naar Utrecht (station / USP)	+ / +	Versnelling door busbaan A2. In combinatie met het Wiel ook naar USP.
	4. Tangentiele stromen	++	Zeer sterk wiel.
	5. Autoluwe woningen naar hubs	+	Goede verbinding Papendorp en Westraven met bouwlocaties.
	6. Bestaande P&R's verbinden met werk en recreatieve locaties	0	Geen verandering.
2. Kosten	Investeringskosten	± 450 miljoen	
	Beheer- en onderhoudskosten	€€€	Lange busbaan A2 en wiel.
	Exploitatiekosten	€	Door snelle verbindingen maar klein aantal extra bussen nodig.
3. Haalbaarheid	Haalbaarheid: risico's, technische inpasbaarheid, en realisatietermijn	-	Busbaan en stations A2 is landschappelijk moeilijk. Het wiel is langs de A27 en de spoorlijn is moeilijk te realiseren.
	Haalbaarheid: draagvlak omgeving	--	Inkrimping park A2.
	Ruimtelijke kwaliteit	-	Inkrimping park A2.
4. Doorkijk na 2030	Mogelijkheden tot het doorontwikkelen van het OV systeem	0	Geen schaalsprong, meer inzet op bussen de Utrecht Zuidwest in.
	Extra OV kwaliteit bij stoppen IC's op Lunetten(-Koningsweg)	+	Sterk wiel sluit aan op Lunetten-Koningsweg.
	Bijdrage leveren aan mobiliteitsstrategie ontlasting ring Utrecht	++	Mogelijkheid tot creëren P&R's langs de A2 en A27 bij Vianen.

7. BIJLAGEN

Variant 1		Variant 2	
MEER KOSTEN	**MINDER KOSTEN**	**MEER KOSTEN**	**MINDER KOSTEN**
Lijn 65 via MWKZ naar Centraal, route iets langer	rijtijdwinst van 3 -4 minuten op SUNIJ-lijn bij gelijke intervallen	Hogere frequentie op SUNIJ-lijn: elke 5 minuten tot Nwg Centrum, elke 10 -15 min naar Ijsselstein en Nwg Zuid	rijtijdwinst van 6 -7 minuten op SUNIJ-lijn
Hogere frequentie Westraven - MWKZ - Centraal	Afrit A2 Papendorp zorgt voor 3 min kortere route voor 6 streek buslijnen	Eventuele doorkoppeling via Vredeburg	Buslijn Lunetten - USP geintegreed in HOV-as
HOV-Zuid Vleuten - Papendorp - Centraal	Lijn 18 opheffen, lijn 24 inkorten in aansluiting op HOV-Zuid	Route Westraven - USP via Lunetten - Koningsweg	opheffing tramtraject via Beneluxlaan
		EVENTUEEL: Tram naar Papendorp	Buslijnen 63, 81,85,90.94,195 en 295 aantakken op SUNIJ lijn bij Nwg Centrum, deels door naar USP, lijn 31 en 33 hierin integreren
		EVENTUEEL: Tram naar P&R langs A12 bij De Meern	*EVENTUEEL: HOV-Zuid Vleuten - Papendorp naar Westraven en gekoppeld tot wiel naar USP*

Variant 3		Variant 4	
MEER KOSTEN	**MINDER KOSTEN**	**MEER KOSTEN**	**MINDER KOSTEN**
7 Buslijnen via busbaan AC Verhoef weg, hogere betrouwbaarheid, maar iets langzamer in daluren	Buslijn Lunetten - USP geintegreed in HOV-as	Hogere frequentie op Wiel Leidsche Rijn - Papendorp - Westraven -	Wiel Papendorp - Westraven - Lunetten-Koningsweg is sneller door vrije infra
Lijn 65 via MWKZ naar Centraal, route iets langer	Wiel Papendorp - Westraven - Lunetten-Koningsweg is sneller door vrije infra	Wiel Papendorp - Westraven bedient ook Galecop en is daarmee iets langzamer	Snelle HOV-route langs A2: betrouwbare route, lijn 77 sneller

Exploitatiekosten

Overzicht verschillen in exploitatiekosten t.o.v. 0 scenario.

Infrastructurele aanpassing variant 1	Kosteninschatting
Doorsteek Liesboschbrug	0 - 2 miljoen
vluchtstrookgebruik A2 optimaliseren	2 - 10 miljoen
toe-afrit Papendorp - A2	2 - 10 miljoen
Busbaan MWKZ (europalaan Noord en Zuid)	2 - 10 miljoen
P&R Papendorp	25 - 100 miljoen
onderdoorgang voor tram bij toe en afritten A12 en Hollantlaan	25 - 100 miljoen
onderdoorgang voor tram rotonde Benelux	25 - 100 miljoen
onderdoorgang voor tram Kon Wilhelminalaan	25 - 100 miljoen
ongelijkvloerse kruising Sweelincklaan	10 - 25 miljoen
haltes Zuilestein en Batau-Noord samenvoegen	2 - 10 miljoen
6 haltes saneren	2 - 10 miljoen
Doorsteek Liesboschbrug	0 - 2 miljoen
Totaal	**± 225 miljoen**

Kosteninschatting variant 1

Er zijn 5 categorieën aangehouden voor de kosteninschatting:

- 0 - 2 miljoen
- 2 - 10 miljoen
- 10 - 25 miljoen
- 25 - 100 miljoen
- 100 + miljoen

Infrastructurele aanpassing variant 2	Kosteninschatting
onderdoorgang voor tram bij toe en afritten A12 en Hollantlaan	25 - 100 miljoen
onderdoorgang voor tram rotonde Benelux	10 - 25 miljoen
onderdoorgang voor tram Kon Wilhelminalaan	10 - 25 miljoen
passage HOV bus Lunetten-Koningsweg	25 - 100 miljoen
toe-afrit Papendorp - A2	10 - 25 miljoen
ongelijkvloerse kruising Sweelincklaan	10 - 25 miljoen
haltes Zuilestein en Batau-Noord samenvoegen	10 - 25 miljoen
6 haltes saneren	0 - 2 miljoen
Bestaande busbanen optimaliseren	10 - 25 miljoen
P&R bij Ijsselstein en Vianen	2 - 10 miljoen
P&R Papendorp	25 - 100 miljoen
Meerkosten hele traject Westraven - Jaarbeurs ongelijkvloers inclusief 3 compacte stations	375 miljoen
Totaal deel 1	**± 600 miljoen**
Tram Papendorp	25 - 100 miljoen
Tram naar regionale P&R aan A12	25 - 100 miljoen
P&R A12 De Meern	10 - 25 miljoen
Totaal deel 2	**± 125 miljoen**

Kosteninschatting variant 2

Er zijn 5 categorieën aangehouden voor de kosteninschatting:

- 0 - 2 miljoen
- 2 - 10 miljoen
- 10 - 25 miljoen
- 25 - 100 miljoen
- 100 + miljoen

* Los geraamd obv 150 mil per km

Infrastructurele aanpassing variant 3	Kosteninschatting
Busbaan AC Verhoefweg	10 - 25 miljoen
toe-afrit Papendorp - A2	2 - 10 miljoen
Bestaande busbanen optimaliseren	10 - 25 miljoen
P&R Papendorp	25 - 100 miljoen
P&R bij IJsselstein en Vianen	2 - 10 miljoen
Busbaan MWKZ	10 - 25 miljoen
passage HOV bus Lunetten-Koningsweg	25 - 100 miljoen
Busbaan A12 Zuid inclusief brug en passages toe- en afritten	100 + miljoen
Totaal	**± 275 miljoen**

Kosteninschatting variant 3

Er zijn 5 categorieën aangehouden voor de kosteninschatting:

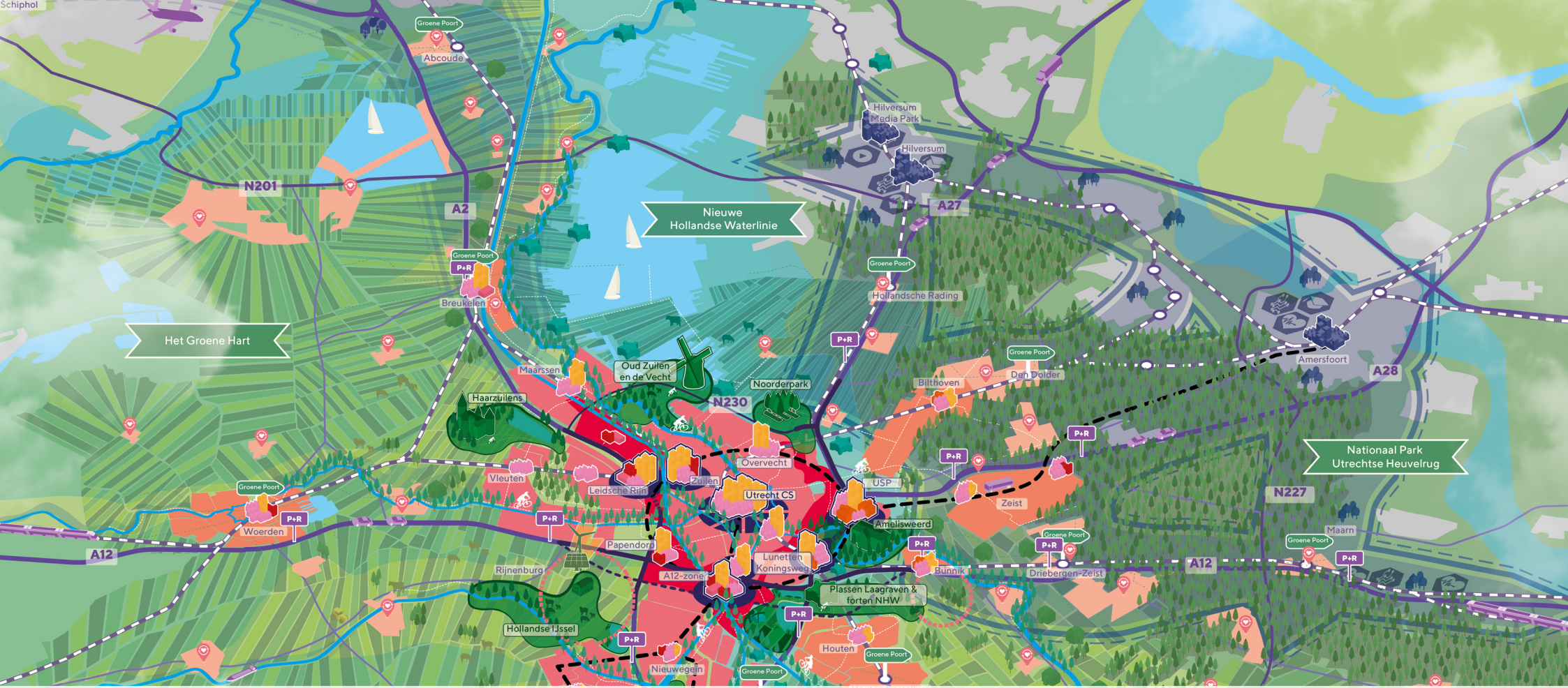
- 0 - 2 miljoen
- 2 - 10 miljoen
- 10 - 25 miljoen
- 25 - 100 miljoen
- 100 + miljoen

Infrastructurele aanpassing variant 4	Kosteninschatting
Busbaan langs oostzijde A2	100 + miljoen
passage knooppunt Oudenrijn	25 - 100 miljoen
Bestaande busbanen optimaliseren	25 - 100 miljoen
P&R Papendorp	2 - 10 miljoen
P&R bij IJsselstein en Vianen	10 - 25 miljoen
Busbaan MWKZ	25 - 100 miljoen
passage HOV bus Lunetten-Koningsweg	100 + miljoen
Busbaan A12 Zuid - Lunetten inclusief onderdoorgang A12	100 + miljoen
Totaal	**± 450 miljoen**

Kosteninschatting variant 4

Er zijn 5 categorieën aangehouden voor de kosteninschatting:

- 0 - 2 miljoen
- 2 - 10 miljoen
- 10 - 25 miljoen
- 25 - 100 miljoen
- 100 + miljoen



Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

25 November 2020

Voorwoord

Met het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij schetsen we een toekomstbeeld voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040, met een doorkijk naar 2050. We geven hiermee een krachtig antwoord op de grote uitdagingen waarvoor we gezamenlijk staan: voldoende woningen voor iedereen, een grote diversiteit aan werklocaties van kantoren tot maakindustrie, behoud van een goede bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een voortvarende aanpak van de leefbaarheidsopgaven. Kortom: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

We zijn trots op de richting die we met Utrecht Nabij geven aan de ontwikkeling van de regio. En trots op de samenwerking waarmee we dit voor elkaar hebben gekregen.

Het Ontwikkelperspectief is een visie, géén vastomlijnd plan. In 2021 werken we de visie in vervolgstappen verder uit en blijven we met elkaar samenwerken en overleggen. Het Ontwikkelpad wordt periodiek geijkt en bijgesteld. Gezamenlijk vervolgonderzoek kan immers aanleiding geven tot bijsturing en aanscherping. Met het vaststellen van dit ontwikkelperspectief kunnen we elkaar ook aanspreken indien beslissingen genomen worden die niet rijmen met het pad.

Als bestuurders van de betrokken partijen verbinden we ons aan dit perspectief en spannen we ons maximaal in om de visie en het Ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verder onderzoek, uitwerking en doorwerking in producten als de Nationale Omgevingsvisie, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 en gemeentelijke omgevingsvisies, maar ook in vervolgafspraken in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Daarmee dragen we allemaal bij aan het versterken van het Stedelijk Netwerk Nederland zoals omschreven in de Nationale Omgevingsvisie.

De komende jaren is er nog veel werk aan de winkel om de visie tot uitvoering te brengen. Maar dankzij de goede samenwerking en het wenkend Ontwikkelperspectief zijn we ervan overtuigd dat we hierin slagen. We gaan samen aan de slag met Utrecht Nabij!

Cora van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Stientje van Veldhoven
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Kajsa Ollongren
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wolter Leiseboer
Regioambassadeur, ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Arne Schaddelee
Gedeputeerde provincie Utrecht en voorzitter programmaraad U Ned

Huib van Essen
Gedeputeerde provincie Utrecht

Lot van Hooijdonk
Wethouder gemeente Utrecht

Sander Jansen
Wethouder gemeente Zeist en vertegenwoordiger U16

U Ned **25 november 2020**

Inhoudsopgave

Samenvatting 5
Begrippen en definities 7
1. In de knoop - regionale opgaven van nationaal belang **9**
2. Wat voorafging - en hoe het verdergaat **11**
2.1 MIRT-onderzoek
2.2 U Ned
2.3 Visies en perspectieven
2.4 Beoordelingskader en analyse
2.5 Vijf modellen en zeven inzichten
2.6 Knooppuntenanalyse en focusgebieden
2.7 Stevige basis voor het Ontwikkkelperspectief
3. Utrechts fundament - kwaliteiten **20**
4. Kansen voor verbetering - trends en opgaven **25**
4.1 Sterke bevolkingsgroei
4.2 Snelle groei werkgelegenheid
4.3 Bereikbaarheid onder druk
4.4 Hoog voorzieningenniveau, maar kwetsbaar in de kleinere kernen
4.5 Groen en landschap op zoek naar een nieuwe balans
4.6 Gezond leven, maar niet overal
4.7 Veranderend klimaat
5. Utrecht Nabij - de visie **37**
6. Zeven samenhangende principes **41**
6.1 Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten
6.2 Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk
6.3 Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden
6.4 Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten
6.5 Focus op het versterken van economische clusters
6.6 Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit
6.7 Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles
7. Stedelijk kerngebied - het Ontwikkelperspectief **48**
7.1 Stedelijk kerngebied en de Grote U
7.1.1 Lage Weide
7.1.2 Leidsche Rijn Centrum en station Zuilen
7.1.3 Papendorp
7.1.4 Het centrale deel van de A12-zone
7.1.5 Laagraven-Liesbosch
7.1.6 Landschapspark Laagraven Oost
7.1.7 Groenstedelijke zone Lunetten tot Utrecht Science Park
7.1.8 Waterlinieweg
7.1.9 Museumspoorlijn
7.1.10 Overvecht
7.1.11 Rest van het stedelijk kerngebied
7.2 Metropoolpoorten
7.2.1 Metropoolpoort Oost (Lunetten - USP)
7.2.2 Metropoolpoort Zuid (A12-zone)
7.2.3 Metropoolpoort West (Leidsche Rijn - Zuilen)
7.3 Regiopoorten
7.3.1 Sprintercorridor Breukelen-Rhenen
Regiopoort 1 - Breukelen
Regiopoort 2 - Bunnik

7.3.2 Sprintercorridor Utrecht-Amersfoort en HOV USP-Zeist-Amersfoort
Regiopoort 3 - De Bilt-Bilthoven
Regiopoort 4 - Zeist-Noord
7.3.3 Sprintercorridor Woerden-Houten Castellum-Tiel/'s Hertogenbosch
Regiopoort 5 - Woerden
Regiopoort 6 - Houten
Regiopoort 7 - Vianen
7.4 Vitale kernen
8. Ruimte voor gezonde groei - aanzet voor een programma 75
8.1 Landschap
8.2 Wonen
8.2.1 Wonen in de Grote U en het stedelijk kerngebied
8.2.2 Wonen in de Regiopoorten
8.2.3 Wonen in de vitale kernen
8.2.4 Nieuwe uitleglocaties
Rijnenburg
Bunnik-Zuid
8.3 Werk
8.3.1 Onderzoek en innovatie
8.3.2 Maakindustrie
8.3.3 Kantoorlocaties
8.3.4 Distributie
8.4 Transitie naar een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem
8.4.1 Verminderen autoafhankelijkheid
8.4.2 Samenhangend netwerk van ov-verbindingen
8.4.3 Balans in een samenhangend wegennet
9. Route naar de toekomst - het Ontwikkelpad 98
9.1 Adaptief ontwikkelen
9.2 Leeswijzer adaptief Ontwikkelpad
9.2.1 Verbeelding van het Ontwikkelpad
9.2.2 Fasering van het Ontwikkelpad
9.3 Vervolgstappen
9.3.1 Ontwikkelpad inclusief monitoring
9.3.2 Concrete mobiliteitsaanpak van de verstedelijking
9.3.3 Regiopoorten en Groene Poorten
9.3.4 Mobiliteitsstrategie
9.3.5 Metropoolpoorten en verstedelijking Grote U
9.3.6 Groenopgave

Utrecht Nabij - samenvatting

Wat is de opgave?

Het succes van Utrecht is het verhaal van een groeiende, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Dat succes heeft ook een keerzijde: een overbelast mobiliteitssysteem en een afnemende kwaliteit van leven.
De komende twee decennia staan 80 duizend arbeidsplaatsen en 104 tot 125 duizend woningen (een stad zo groot als Eindhoven) op het programma, ligt er een grote energie-opgave en moet er ruimte worden gevonden voor duizenden hectares landschappelijk groen.
De gevolgen voor de bereikbaarheid zijn enorm, en dat is niet alleen een zaak van de regio zelf, maar ook een nationaal belang. Want Utrecht is de draaischijf van Nederland, zowel voor de spoorlijnen als de snelwegen.
Gezonde groei is alleen mogelijk door groter te denken en als gemeenten, provincie en Rijk er samen de schouders onder zetten: inhoudelijk én financieel. Vandaar dit gezamenlijk Ontwikkelperspectief.

Visie - Utrecht Nabij

Nabijheid is het leidende principe voor de toekomst van de metropoolregio. Werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie, landschap: alles is vanuit huis zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het ov goed bereikbaar. Utrecht Nabij geldt niet alleen voor het stedelijk gebied, maar ook voor de grote en kleine kernen.
Nabijheid betekent dat nieuwe ontwikkelingen dáár komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer al goed geregeld is of kan worden. Zo versterken nieuwe woningen en banen en passant de bestaande stad, en wordt het motto van Utrecht – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen – bewaarheid.

Samenhangende principes

1. **Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied** (de stad Utrecht, Maarssen, Nieuwegein en IJsselstein) **en rond grotere regionale ov-knooppunten.**
2. **Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk.** Zorg niet alleen voor kwantitatieve groei (meer), maar ook voor een kwalitatieve sprong op elk schaalniveau (beter).
3. **Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden.** Rond de Utrechtse binnenstad ligt een U-vormig gebied (van Lage Weide via de A12-zone tot Overvecht) waar veel verdichtingskansen liggen: de Grote U.
4. **Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten** in de Grote U, hoog-stedelijke centra met een attractief woon- en werkklimaat.
5. **Focus op het versterken van economische clusters** met het zwaartepunt in de Grote U: onderzoek en innovatie (USP), maakindustrie en circulaire economie (Lage Weide), kantoren (Leidsche Rijn en Lunetten), regionale distributie en logistiek (Liesbosch en Laagraven).
6. **Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit** met voldoende alternatieven. Dus meer wandel- en fietspaden, openbaar vervoer, stadsdistributie en digitaal werken.
7. **Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles:** én fiets én openbaar vervoer én weg én beleid om mensen te motiveren de best passende modaliteit te kiezen. Zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau.

De Grote U met Metropoolpoorten

Verdichting van de Grote U ontlast de binnenstad en Utrecht Centraal, doorbreekt de fysieke en mentale barrières in het stedelijk kerngebied en creëert een fijnmazig netwerk voor fietser en voetganger.
Binnen de Grote U liggen drie belangrijke stedelijke ov-knooppunten die goed met de rest van de Metropoolregio Utrecht en Nederland zijn verbonden:

1. Metropoolpoort Oost (Lunetten Koningsweg – USP).
2. Metropoolpoort Zuid (A12-zone).
3. Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen).

De Regiopoorten op corridors

Op de ov-corridors liggen zeven gemeenten met een grote potentie voor binnenstedelijke verdichting in combinatie met opwaardering van het openbaar vervoer, de zogeheten Regiopoorten. Dit zijn: De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden, Zeist-Noord.
Ov-knopen nabij waardevolle landschappen worden entrees tot natuur en landschap (Groene Poorten). En een aantal ov-knopen die goed bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet worden P+R-poorten, overstapplekken op afstand van de stad Utrecht.

Kleine en middelgrote vitale kernen

De andere stads- en dorpskernen krijgen binnen randvoorwaarden voldoende groeiruimte om hun vitaliteit te waarborgen, want ook hier is de nabijheid van werk, voorzieningen en landschap van groot belang.

Landschap

Ontwikkeling van de regio vereist dat het groen meegroeit:

- Versterken landschappelijke structuren (grote schaal).
- Koesteren Groene Parels (tussenschaal).
- Aanleggen buurt- en wijkparken (kleine schaal).
- Uitbouwen groene scheggen (verbinden van de schalen).
- Ontwikkelen Groene Poorten (bereikbaarheid met ov).

Mobiliteit

Om verstedelijking mogelijk te maken, Utrecht als landelijke draaischijf in beweging te houden en ruimte te houden voor de noodzakelijke autoverplaatsingen, is maximale inspanning nodig op alle fronten:

- Actieve mobiliteit, bijvoorbeeld het realiseren van een fijnmazig non-stopfietsnetwerk.
- Wiel met Spaken, hoogwaardige ov-verbinding om de stad heen die het centraal station niet aandoet (Wiel) met dwars daarop verbindingen naar Utrecht Centraal en de regio (Spaken).
- Versterken en robuuster maken van het (hoofd)wegennet.
- Regionaal parkeerbeleid (herkomst én bestemming) en regionale parkeerstrategie met P+R's op afstand met optimale ov-ontsluiting.
- Gedragsmaatregelen, zoals stimuleren thuiswerken, spreiding school- en werktijden.

Hoe nu verder?

Deze visie kunnen we alleen samen uitvoeren. Rijk, provincie, regio en de zestien betrokken gemeenten werken de visie samen uit in concrete stappen en gaan vervolgens aan de slag met deze agenda voor de toekomst. Zodat de MRU in 2040 kan uitgroeien tot een regio van meer dan een miljoen inwoners waar alles nabij is. En waar bovendien ruimte is voor verdere ontwikkeling.

Begrippen en definities

Bandbreedte wonen en werken
In dit Ontwikkelperspectief is gewerkt met bandbreedtes voor de toekomstige ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen. De bovenkant van de bandbreedte wordt ruim genomen, omdat er sprake is van theoretisch laadvermogen van locaties. Een zorgvuldige belangenafweging is nog niet gemaakt. Dit betekent dat er verschil kan zijn tussen de aantallen die andere ruimtelijke planvormingstrajecten zijn opgenomen, en de aantallen in dit Ontwikkelperspectief.

Draaischijf van Nederland
Utrecht is de nationale schakel van het netwerk van autosnelwegen en spoorlijnen. De draaischijf van snelwegen bestaat uit de verknoping van de A2, A12, A27 en A28, beter bekend als Ring Utrecht.
De draaischijf van spoorlijnen is station Utrecht Centraal, waar per intercity Rotterdam, Den Haag, Leiden, Amsterdam, Amersfoort, Arnhem en Eindhoven zijn verbonden en per sprinter Woerden, Breukelen, Rhenen, Hilversum en Baarn met elkaar verknoopt worden.

Groene Poort
Een Groene Poort is een goed bereikbare locatie van waaruit landschappen en natuurgebieden ontsloten worden voor recreanten.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
Openbaar vervoer met een hoge frequentie en hoge snelheid. HOV zegt in deze studie niets over de vorm van het ov. De keuze voor de vorm van HOV (bijvoorbeeld bus of rail) is afhankelijk van de vervoersplanning.

Metropoolpoort
Een Metropoolpoort is een hoogstedelijk centrumgebied buiten de binnenstad van Utrecht. Een Metropoolpoort heeft een hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheid met veel ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Om dit te kunnen realiseren is een optimale ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer minimaal vereist, evenals goede fietsverbindingen.

Metropoolregio Utrecht (MRU)
In dit Ontwikkelperspectief is de Metropoolregio Utrecht gedefinieerd als het westelijke deel van de provincie Utrecht met de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

MIRT-onderzoek
MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT bestaat uit projecten en programma's die zich in het fysieke, ruimtelijke domein afspelen. Hiermee werken Rijk en regio samen aan de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. Als de opgave nog niet helder genoeg is om een of meerdere MIRT-verkenningen op te starten, kunnen de partijen eerst een (vormvrij) MIRT-onderzoek uitvoeren.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
Integrale, strategische beleidsvisie voor de lange termijn van het Rijk. Doorwerking van deze visie vindt plaats via onder andere het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Omgevingsvisie Provincie Utrecht
Integrale, strategische beleidsvisie voor de lange termijn van de provincie Utrecht. Doorwerking van deze visie vindt plaats via onder andere de (Interim) Omgevingsverordening Provincie Utrecht.

Onderzoeksgebied en invloedsgebied
Het onderzoeksgebied voor dit MIRT-onderzoek wordt gevormd door de U16. Het invloedsgebied is breder en omvat ook de relaties met aanpalende regio's, met name de Metropoolregio Amsterdam, de regio Amersfoort en de regio Foodvalley.

Plancapaciteit
Het aantal woningen en arbeidsplaatsen dat gerealiseerd kan worden, na afwegingen op het gebied van planologie en haalbaarheid, is de plancapaciteit. Harde plancapaciteit betreft plannen die zijn vastgesteld en in uitvoering zijn of binnenkort gerealiseerd zullen worden. Zachte plancapaciteit betreft potentiele plannen die nog vastgesteld moeten worden, maar wel planologisch mogelijk en praktisch uitvoerbaar zijn.

Regiopoort
Een Regiopoort is een stedelijk centrumgebied, buiten het stedelijk kerngebied, met een regionaal invloedsgebied. Een Regiopoort heeft een gemengd stedelijk milieu met ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer is minimaal vereist, evenals goede fietsverbindingen.

Ruimtelijk Economisch Programma (REP)
De U16 brengt de thema's wonen, werken, bereikbaarheid, groen, landschap, water, energie en klimaat samen in een Integraal Ruimtelijk Perspectief (visie en strategie) en Programma. Dit vertaalt zich in de gemeentelijke omgevingsvisies.

Regionale Energie Strategie (RES)
Om het Klimaatakkoord te realiseren is Nederland in dertig energieregio's verdeeld. Ieder van die regio's doet een bod hoeveel elektriciteit er in de periode tot 2030 opgewekt kan worden. In de energieregio U16 werken 16 Utrechtse gemeenten, 4 waterschappen, de provincie Utrecht, Stedin, belanghebbenden en inwoners aan de RES U16.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040)
De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de nieuwe ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van de stad Utrecht tot 2040. Het wordt onderdeel van de koers van de gemeentelijke omgevingsvisie.

Stedelijk kerngebied
Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen.

Theoretisch laadvermogen
In dit Ontwikkelperspectief is voor verschillende gebiede het theoretisch laadvermogen verkend. Dit is het aantal woningen en arbeidsplaatsen dat in een bepaald gebied gerealiseerd zou kunnen worden. Wat de daadwerkelijke plancapaciteit kan zijn moet bepaald worden op basis van nader onderzoek naar (planologische) randvoorwaarden, maakbaarheid, financiële consequenties en maatschappelijke haalbaarheid.

U16
U16 is een samenwerkingsverband van 16 gemeenten, die zich voor grote maatschappelijke opgaven gesteld zien. Het gaat om de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

Wiel met Spaken
Het 'Wiel' is een tangentiële HOV-verbinding rondom de binnenstad van Utrecht, die de belangrijkste bestaande en nieuwe stedelijke subcentra met elkaar verbindt. De 'Spaken' (zowel HOV als trein) staan haaks op het Wiel en leggen enerzijds de verbinding naar Utrecht Centraal en anderzijds met de andere belangrijke ov-knooppunten in de Metropoolregio Utrecht. Door het Wiel met Spaken hoeven veel reizigers niet langer via Centraal Station te reizen en wordt de draaischijf Utrecht Centraal ontlast.

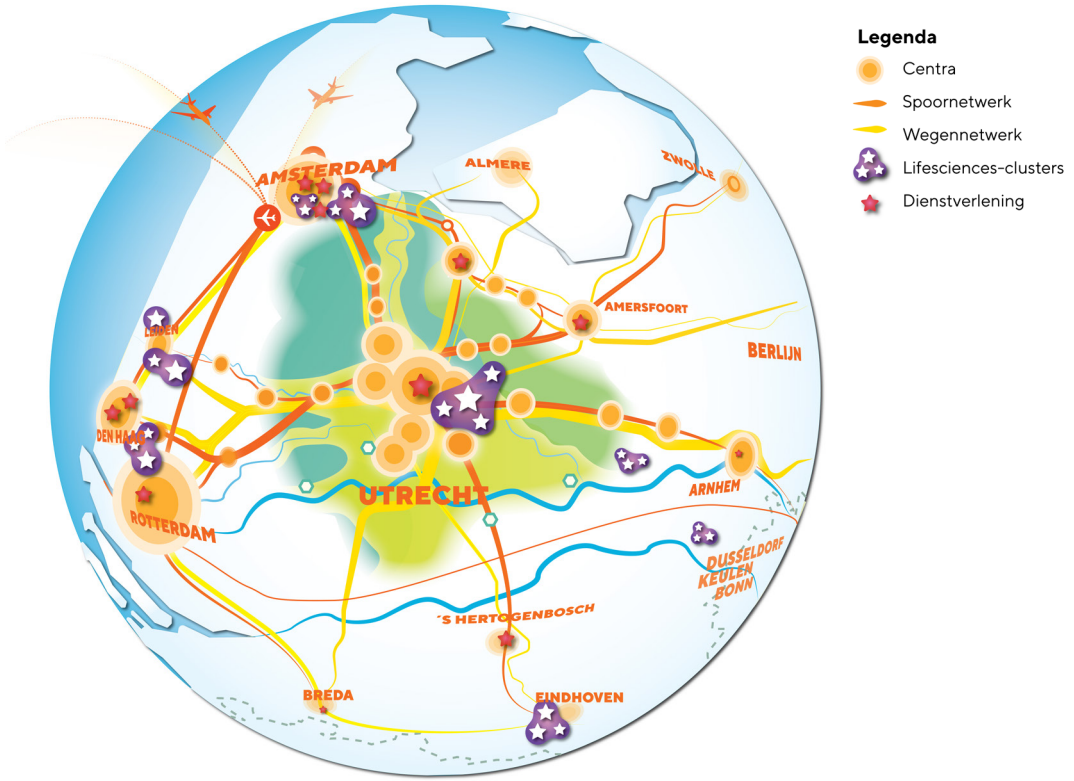
1. In de knoop – regionale opgaven van nationaal belang

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.
De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[1] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top drie van Europa.[2] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid.

1 Zie ook de monitor *Kwaliteit van leven in de regio* van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.
2 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

Naar verwachting zal de groei tot 2050 onverminderd doorzetten.[3] De ontwikkeling van de MRU is daarmee bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland.

De MRU staat voor grote uitdagingen. De regio ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. Dit betreft het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij. Om de eigen kracht van de regio te versterken en de bijdrage aan de Nederlandse economie te borgen, is het noodzakelijk de ontwikkeling van de woningbouw, de economie, het mobiliteitsnetwerk en het groenblauwe netwerk krachtig ter hand te nemen. Daarbij moet tegelijk de bestaande kwaliteit van leven verder worden verbeterd.



Afbeelding 1- Illustratie centrale positie van de MRU ten opzichte van MRA, MRDH, Brainport en FoodValley.

'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' is hét regionale motto om de genoemde ontwikkelingen in goede banen te leiden.[4] Dit is dan ook de rode draad in het navolgende Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid, waarin Rijk, provincie Utrecht en U16 een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050.

3 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

4 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

2. Wat voorafging – en hoe het verdergaat

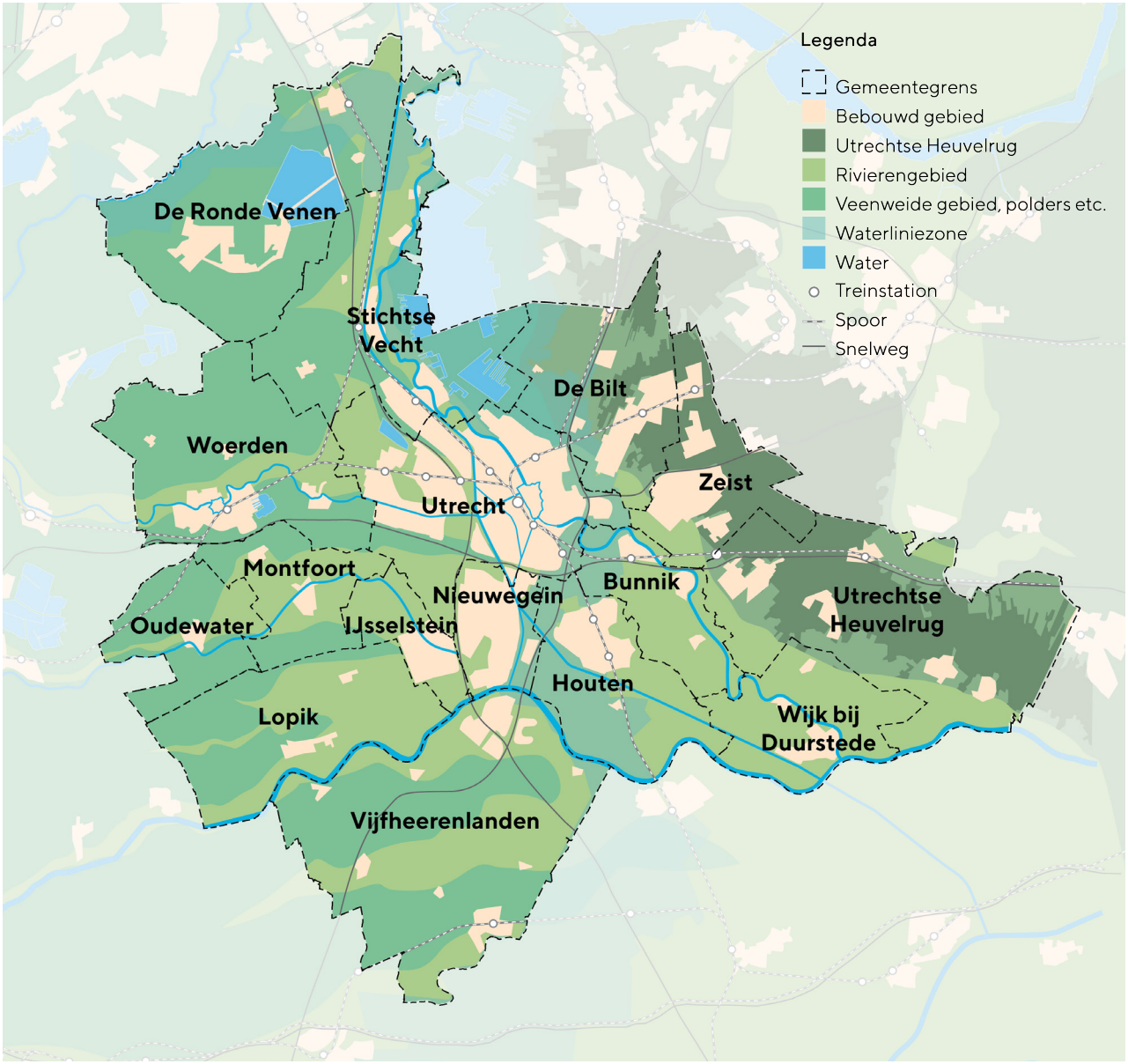
Het navolgende Ontwikkelperspectief is het eindresultaat van het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht (MRU). MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT bestaat uit projecten en programma's die zich in het fysieke, ruimtelijke domein afspelen. Hiermee werken Rijk en regio samen aan de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland.

Grote ruimtelijke projecten zijn tegenwoordig zo complex dat samenwerken en integraal denken noodzaak zijn. Een ingreep raakt tenslotte altijd aan andere belangen en zowel ruimte als geld zijn schaars. Partijen moeten daarom hun ambities, daadkracht, kennis en geld bundelen. Door eerst met andere partijen in gesprek te gaan over het brede palet van ambities, kan een bredere gebiedsopgave worden geformuleerd en komen slimme oplossingen in beeld met een breed draagvlak. Breed beginnen heeft daarom een belangrijke plaats in de Spelregels MIRT.[5]

2.1 MIRT-onderzoek

De Metropoolregio Utrecht (MRU) kampt op dit moment met meerdere nationale en regionale knelpunten. Denk aan de toenemende druk op de infrastructuur, het oplopend tekort aan nieuwe woon- en werklocaties en druk op de leefbaarheid. Om de opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen tot 2040 helder in beeld te krijgen is

5 Zie voor meer informatie over het MIRT: www.rijksoverheid.nl.



Afbeelding 2 - Het onderzoeksgebied van het MIRT-onderzoek MRU.

besloten om een MIRT-onderzoek op te starten voor de gehele Metropoolregio. En daarmee de basis te leggen voor de start van een of meerdere langjarige (MIRT-) trajecten die leiden tot concrete nationale en regionale investeringen in de MRU.[6]

Het MIRT-onderzoek MRU is een gezamenlijk product van de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en U16:

- Vanuit het Rijk wordt het MIRT-onderzoek getrokken door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en zijn Binnenlandse Zaken (BZK) en Economische Zaken (EZK) nauw bij het onderzoek betrokken. Daarnaast hebben Rijkswaterstaat Midden-Nederland en de spoorsector (ProRail en NS) een belangrijke bijdrage geleverd..
- De provincie Utrecht is vanzelfsprekend een cruciale partner, omdat het onderzoeksgebied een groot deel van de provincie beslaat en er relaties zijn met de andere delen van de provincie, de regio Amersfoort en regio Foodvalley
- De U16 bestaat uit: Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

6 Zie ook: *MIRT MRU Uitgangspuntennotitie,* U Ned juni 2019.

2.2 U Ned

Het MIRT-onderzoek MRU en de samenwerking tussen alle hierboven genoemde partners wordt aangestuurd vanuit de programmaorganisatie U Ned.[7] Hierin werken de gemeente Utrecht, de U16, de provincie Utrecht en het Rijk samen om ervoor te zorgen dat de regio tot 2040 én daarna bereikbaar, bewoonbaar en leefbaar blijft. U Ned bestaat behalve uit het MIRT-onderzoek uit verschillende programmaonderdelen met ieder hun eigen opgave en tijdshorizon.

In U Ned is een kortetermijnaanpak ontwikkeld die gericht is op gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers en kleine infrastructurele en ov-maatregelen. De kortetermijnaanpak wordt de komende jaren uitgevoerd en biedt ondersteuning aan de langetermijnaanpak, waarin de gewenste mobiliteitstransitie van de regio verder moet worden vormgegeven.

Voor de periode tot 2030 is voor 67.000 woningen en 65.000 arbeidsplaatsen bepaald waar deze de komende jaren in de Metropoolregio Utrecht worden gerealiseerd. Daarnaast worden er in die periode mobiliteitsmaatregelen getroffen. In het programma U Ned gaat het dan om de zogenaamde no regret-maatregelen. Hieronder valt een deel van de fiets- en ov-maatregelen die nodig zijn om de ontwikkelingen tot 2030 mogelijk te maken. In de regio worden er in deze periode nog andere grote infrastructurele projecten gerealiseerd, zoals de Ring Utrecht (A12/A27/A28) en de Noordelijke Randweg Utrecht. Aanvullend op deze projecten is medio 2020 binnen U Ned de MIRT-verkenning OV en Wonen gestart. Uit eerdere analyses bleek dat voor de ontwikkeling van de gewenste woningen en arbeids-

7 Zie voor informatie over U Ned: www.programma-uned.nl.

plaatsen in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein extra ov-maatregelen nodig zijn. In deze MIRT-verkenning wordt onderzocht welke ov-maatregelen kansrijk zijn. Oplossingsrichtingen die in ieder geval worden meegenomen zijn:

- Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
- Een oost-west HOV-verbinding tussen USP, Lunetten, Westraven en Leidsche Rijn.
- Een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling van Nieuwegein en Utrecht Zuidwest.

In de startbeslissing van deze MIRT-verkenning is opgenomen dat oplossingen op toekomstvastheid moeten worden beoordeeld. Dit betekent dat de inzichten uit dit Ontwikkelperspectief worden meegenomen in de MIRT-verkenning. Naar verwachting zal in 2022 een voorkeursbeslissing worden genomen en zal duidelijk zijn welke maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zullen gaan worden.

Eén maatregel die nu al wordt bestudeerd als apart project buiten de MIRT-verkenning (maar wel binnen U Ned) is de mogelijkheid van een nieuwe ov-verbinding tussen Utrecht Science Park en Zeist en Amersfoort.

Het Ontwikkelperspectief moet richting geven aan de locaties waar tot 2040 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen zullen worden ontwikkeld. Dit gebeurt op basis van een integrale afweging, waarin verschillende beoordelingscriteria zijn gebruikt.

2.3 Visies en perspectieven

Het MIRT-onderzoek beweegt zich tussen nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke visievorming. Daarom is er in het onderzoeksproces veel aandacht besteed aan een goede afstemming met lopende planvormingsprocessen in het fysieke en ruimtelijke domein die een focus hebben op wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Denk bijvoorbeeld aan afstemming met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI),[8] de Omgevingsvisie Provincie Utrecht,[9] de Contour en Verstedelijkingsstrategie REP,[10] diverse gemeentelijke visies (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie Nieuwegein, Ruimtelijke Koers Houten), het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV)[11] en de Regionale Energiestrategie U16 (RES).[12] Daarnaast is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de kennis die al is ontwikkeld bij lopende onderzoeken voor integrale gebiedsontwikkelingen op lange termijn, zoals de A12-zone waarin de gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Houten en provincie Utrecht intensief samenwerken.
Tussen al deze planvormingsprocessen is er op hoofdlijnen een brede consensus over de ambities, opgaven en uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling

8 Zie voor meer informatie over de Nationale Omgevingsvisie: www.denationaleomgevingsvisie.nl.
9 Zie voor meer informatie over de (Ontwerp) Omgevingsvisie Provincie Utrecht: www.omgevingswet.provincie-utrecht.nl.
10 Zie voor meer informatie over het REP: www..utrecht10.nl.
11 Zie voor het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst.
12 Zie voor meer informatie over de Regionale Energie Strategie: www.energieregioutrecht.nl.

van de fysieke leefomgeving van de Metropoolregio Utrecht.
De lopende planprocessen hebben inhoudelijk flink bijgedragen aan de totstandkoming van dit Ontwikkelperspectief. En andersom zijn veel van de inhoudelijke inzichten die zijn opgedaan in dit MIRT-onderzoek geadopteerd door de verschillende planvormingsprocessen.
Deze wisselwerking tussen visievorming op nationaal, provinciaal en regionaal niveau is een mooi voorbeeld van het samenwerken als één overheid.
Wisselwerking en kruisbestuiving betekenen ook dat er geen sprake is van een lineair proces. Dat kan, zeker bestuurlijk, soms best ingewikkeld zijn. Daarom is er in het proces voor gekozen om ook een aantal tussenstappen gezamenlijk vast te klikken, zoals een gezamenlijk beoordelingskader.

2.4 Beoordelingskader en analyse

Het MIRT-onderzoek is in het voorjaar van 2019 gestart met het opstellen van een beoordelingskader dat alle betrokken partijen houvast biedt om de resultaten van

Kader 1 - Het beoordelingskader

In 2019 is het beoordelingskader voor het MIRT-onderzoek vastgesteld. Hiermee is gedurende het onderzoeksproces meerdere malen beoordeeld of mogelijke ontwikkelingen bijdragen aan een evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van wonen, werken, bereikbaarheid, groen en leefbaarheid. Kort samengevat bestaat het beoordelingskader uit de navolgende zeven hoofddoelen en onderliggende subdoelen:

Hoofddoel	Samenvatting subdoelen
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio.	Bevorderen gezonde leefstijl, leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies), kansen voor klimaatadaptatie en kansen energietransitie.
Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio.	Agglomeratiekracht vergroten en versterken van het vestigingsklimaat.
Verstedelijkingsopgave faciliteren.	Zicht op voldoende plancapaciteit, diversiteit woonmilieus, toegang tot voorzieningen vanuit woongebieden en vergroten toegang tot werk.
Ruimtelijke kwaliteit verhogen.	Verhogen ruimtelijke kwaliteit stedelijk en landelijk gebied, behoud intrinsieke natuurwaarden en cultuurhistorische waarden.
Slimme en toekomstvaste mobiliteit.	Voldoende capaciteit infrastructuur en oplossen urgente knelpunten, versterken robuustheid, vergroten reizigerscomfort en betrouwbaarheid.
Haalbaarheid.	Zicht op uitvoering, mate van adaptiviteit.
Kosten en opbrengsten (financieel).	Beheer en exploitatiekosten, investeringskosten.

het onderzoek te kunnen wegen.
Dit beoordelingskader is niet alleen in nauw overleg met de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en de regio U16 opgesteld, maar wordt ook door het REP gebruikt voor zijn eigen planproces om gezamenlijk tot een verstedelijkingsstrategie te komen. Daarom is het beoordelingskader eind 2019 door de gemeenteraden en de Gedeputeerde Staten vastgesteld als kader voor het MIRT-onderzoek en het REP. Zo is gewaarborgd dat de afwegingen op verschillende bestuurlijke niveaus langs een vergelijkbare meetlat gelegd worden.[13]

Tegelijk met het opstellen van het beoordelingskader zijn analyses gemaakt van de huidige situatie, de situatie in 2030 (als de lopende plannen zijn gerealiseerd) en de opgaven tot 2040 met een doorkijk naar 2050. De resultaten van deze analyses vormen de basis voor het onderzoek en zijn gebruikt als referentiesituatie voor de beoordeling en de doorrekening van effecten.[14]

2.5 Vijf modellen en zeven inzichten

Voor de eerste verkenning van de mogelijke toekomst van de Metropoolregio Utrecht zijn vijf verschillende verstedelijkingsmodellen ontwikkeld om alle denkbare (en soms controversiële) toekomsten te verkennen.[15]

De modellen zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, groen en mobiliteit en ze bouwen allemaal voort op de koers die is ingezet tot 2030, namelijk de ontwikkeling van vitale knopen. Na 2030 kiest ieder model echter een eigen pad:

- Model 1 bouwt voort op het grote aantal bestaande knooppunten van openbaar vervoer en biedt een aantrekkelijke basis om verder te optimaliseren en te versterken.
- Model 2 kiest voor de agglomeratiekracht en vitaliteit van de stad Utrecht en de direct aangrenzende gemeenten Nieuwegein en Houten. Dit leidt tot de ontwikkeling van een grotere compacte stad, met de A12-zone als cruciaal project.
- Model 3 neemt de aantrekkelijkheid van het Waterlinielandschap en de aangrenzende Heuvelrug als drager voor verstedelijking, vooral gericht op de kracht van het lifesciences-cluster aan de oostflank van de regio en de regio Amersfoort.
- Model 4 zoekt de groeiruimte op de verstedelijkingsas van Rotterdam-Den Haag naar Arnhem, waardoor het zwaartepunt van de MRU aan de zuidkant komt te liggen.
- Model 5 legt de verbinding met de vitale kennisas van Schiphol en Amsterdam naar Utrecht. Dit leidt tot een sterke stedelijke ontwikkeling langs de A2-corridor en de spoorlijn Amsterdam-Eindhoven.

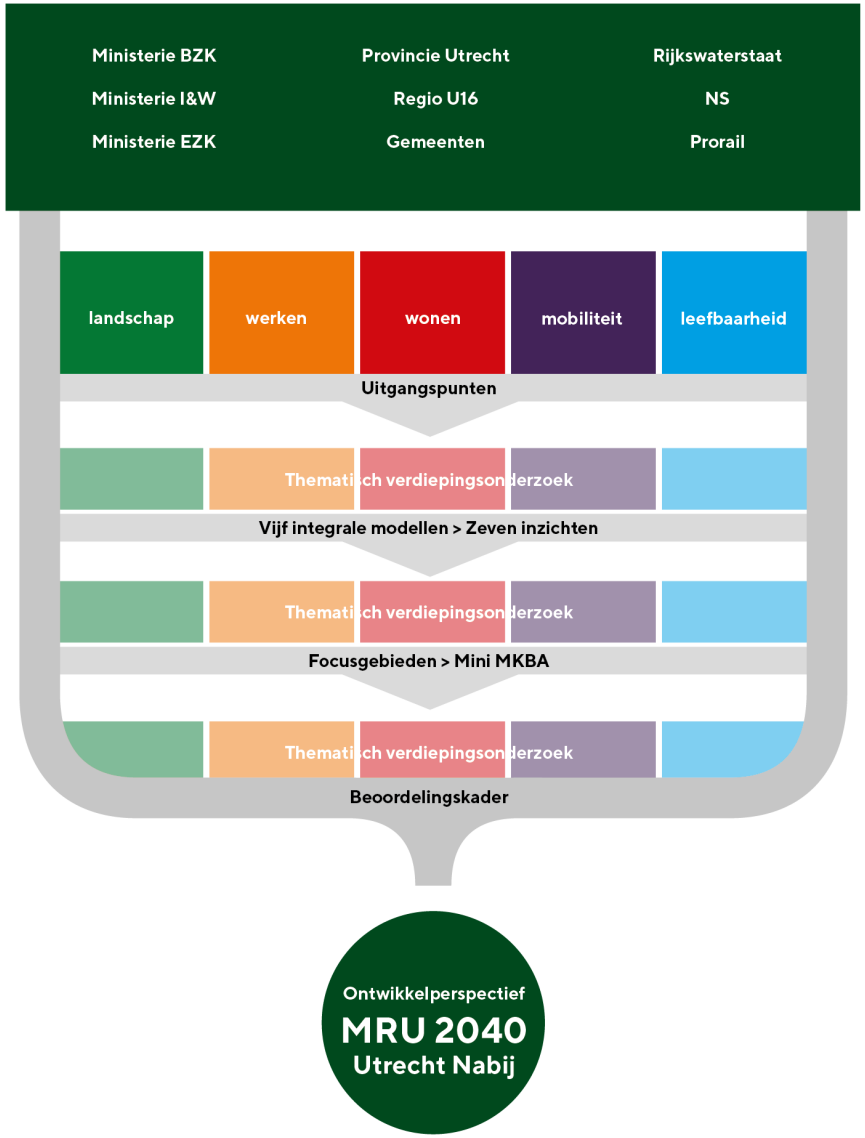
13 Zie voor het beoordelingskader: www.programma-uned.nl.

14 Zie: *Atlas Referentiesituatie 2020-2030*, MIRT-onderzoek MRU, oktober 2019

15 Zie: *Vijf modellen voor 2040*, MIRT-onderzoek MRU september 2019.

Op basis van deze modellen zijn effectanalyses gedaan die onder ander hebben geleid tot de navolgende zeven inzichten die in het najaar van 2019 bestuurlijk zijn vastgesteld:[16]

1. De regionale en nationale mobiliteitssystemen staan ook zonder de voorgenomen verstedelijkingsopgave op de middellange termijn al onder hoge druk.
2. Generieke maatregelen als parkeerbeleid, P+R-voorzieningen én fors investeren in non-stopfietsroutes en de doorstroming van het ov hebben potentie voor zowel de nationale als de regionale bereikbaarheid.
3. Het verder ontwikkelen van ov-knooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling is een kansrijke koers. Maar op de langere termijn hebben de bestaande knopen onvoldoende capaciteit en ruimte om voldoende te groeien.
4. De grote woningbouwopgave kan worden gerealiseerd binnen de stedelijke gebieden van de regio. De kleine ker-



Afbeelding 3 - Schematische weergave van het trechterproces van het MIRT Onderzoek.

16 Zie: *BO MIRT 20 en 21 november 2019 - afspraken U Ned*

nen kunnen doorgroeien om hun vitaliteit te versterken, mits dat past binnen het provinciaal beleid.
5. Een kwaliteitsimpuls in de Nieuwe Hollandse Waterlinie is goed voor het vestigingsklimaat, zowel voor de regionale leefkwaliteit als het lifesciences-cluster rondom het USP.
6. De ontwikkeling van de A12-zone kan in potentie een grote bijdrage leveren aan de regionale agglomeratiekracht, aan een betere verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein en aan de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit leefbaarheid, bereikbaarheid en inpassing is de opgave complex.
7. Nieuwe bypasses voor weg en spoor kunnen effectief zijn voor de doorstroming op het hoofdwegennet, op het spoor en op de regionale schaal.

2.6 Knooppuntenanalyse en focusgebieden

De zeven inzichten vormden het vertrekpunt voor de tweede meer gedetailleerde verkenningen van de mogelijke toekomst van de Metropoolregio Utrecht.
Allereerst is een uitgebreide analyse gemaakt van de ontwikkelruimte na 2030 van alle stationslocaties in de MRU en de kansen voor ontwikkeling van nieuwe knooppunten, zowel op bestaande ov-netwerken als op nieuwe ov-verbindingen.
Deze verkenning toont aan dat er een groot potentieel is aan mogelijke ontwikkellocaties voor wonen en werken rondom bestaande en nieuwe knooppunten, maar dat een aantal van deze locaties niet passen binnen vastgestelde beleidsuitgangspunten, erg moeilijk realiseerbaar zijn en/of slecht scoren in het beoordelingskader. In overleg met de provincie en de U16 zijn deze ov-knopen afgevallen.

Vervolgens is onderzocht hoe de mogelijke ontwikkeling van de kansrijke knopen kan leiden tot een samenhangende ontwikkelingsstrategie. Hiervoor zijn drie focusgebieden nader onderzocht in het noordelijke, oostelijke en zuidelijke deel van de Metropoolregio.

De effecten van de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, landschap en mobiliteit zijn per focusgebied nader geanalyseerd en waar mogelijk doorgerekend. Dit vormde in de zomer van 2020 de input voor de tweede beoordelingsronde van mogelijke ontwikkellocaties en van mogelijke maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.7 Stevige basis voor het Ontwikkelperspectief

De voorgaande stappen in het onderzoek hebben geleid tot een groot aantal inzichten en een duidelijk beeld van de kansrijke ontwikkellocaties en maatregelen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid, die passen binnen de doelen die in het beoordelingskader zijn vastgelegd. Daarmee is een stevige basis gelegd voor het Ontwikkelperspectief. Samen met alle betrokken partijen is het Ontwikkelperspectief in de zomer en het najaar van 2020 uitgewerkt en vervolgens vastgelegd in deze rapportage.

Het MIRT-onderzoek begon met de opdracht om te komen tot een visie voor de ontwikkeling van de MRU in de periode 2030 tot 2040, met een doorkijk naar 2050. Maar het onderzoek heeft ook duidelijk gemaakt dat de plannen voor 2030 weliswaar zijn vastgesteld, maar dat nog lang niet alles is geregeld om ze ook gerealiseerd te krijgen. Zo zijn de randvoorwaarden voor de woningbouwplannen voor 2020-2030 nog niet op orde, met name op het gebied van bereikbaarheid. Neem de Merwedekanaalzone, deze geplande binnenstedelijke transformatie behoort tot de grootste van Nederland, maar de ontsluiting met openbaar vervoer is nog onvoldoende om de beoogde ontwikkeling volledig te kunnen realiseren.

Juist door verder te kijken naar 2040 en 2050 is het mogelijk om de impact van grotere infrastructuurinvesteringen te doordenken en zo ook de gewenste verstedelijking op korte termijn een impuls te geven. Het hier gepresenteerde Ontwikkelperspectief verbindt dus de lopende plantrajecten met de grote ontwikkelvraagstukken op lange termijn.

De essentie van een MIRT-traject zit in de samenhang. Niet alleen tussen ruimte, infrastructuur en transport, maar ook tussen de regio en het Rijk. Het Rijk draagt bij aan grote investeringen in regionale bereikbaarheidsmaatregelen en verstedelijkingsopgaven, op voorwaarde dat de MRU op haar beurt zorgt dat er voldoende gebouwd wordt om aan de behoefte te voldoen en het lokale en het regionale verkeer de landelijke draaischijven zo min mogelijk belasten. Fietspaden, parkeertarieven, openbaar vervoer en snelwegen hangen dus nauw samen, net als de ontwikkeling van binnenstedelijke ontwikkeling, regionale knopen en de groei van kleine kernen ten behoeve van de lokale vitaliteit. Ook op het gebied van landschap en groen is samenwerking en investering van Rijk en regio nodig, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsopgave.

3. Utrechts fundament - kwaliteiten

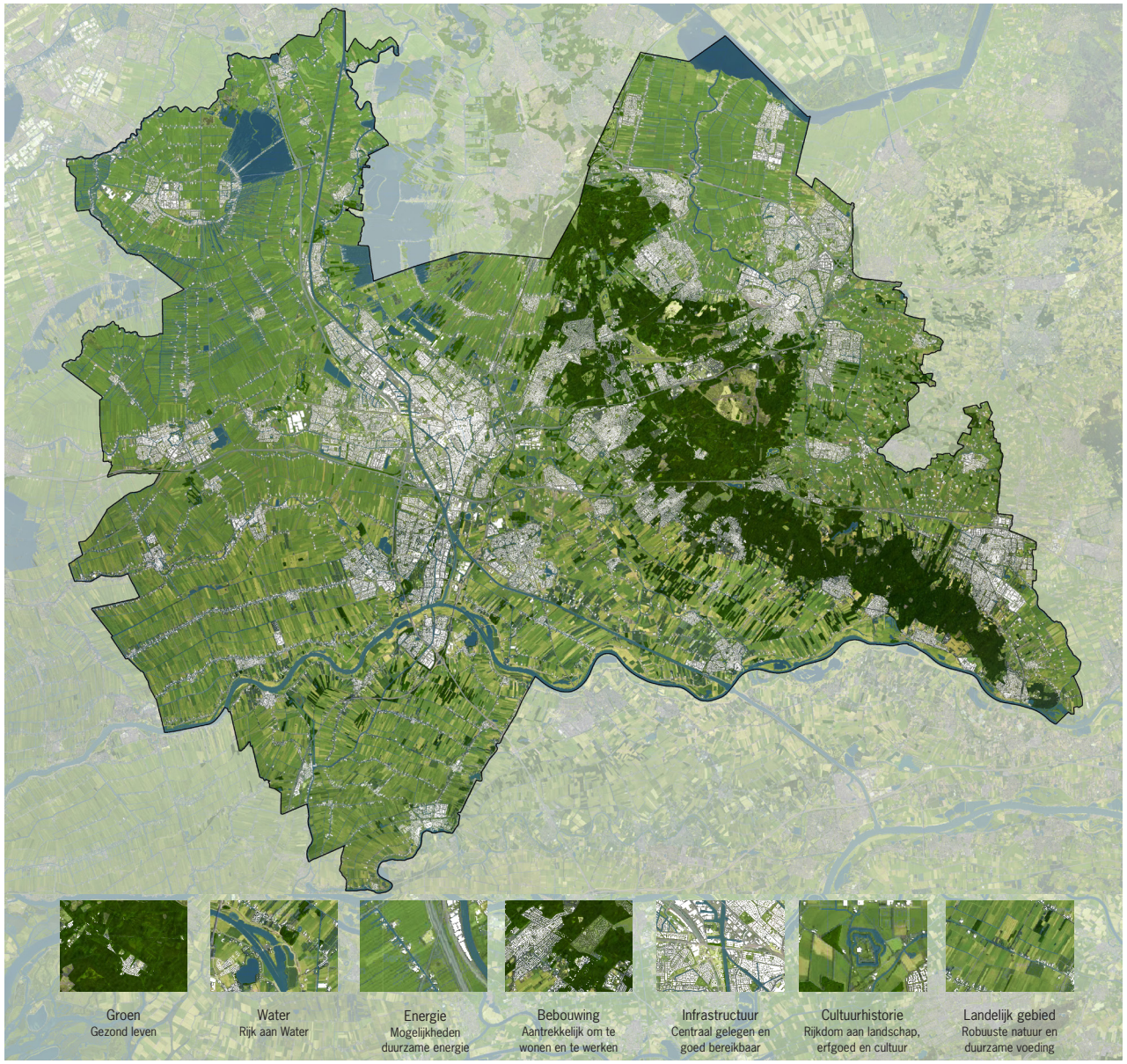
Het succes van de Metropoolregio Utrecht heeft diepe historische wortels. Al vanaf de Romeinse tijd vormt de regio een strategische schakel in de Europese transportroutes die over de hoger gelegen stroomruggen in de rivierdelta voerden. Steden als Utrecht, Woerden en Wijk bij Duurstede danken hun ontstaansgeschiedenis aan Romeinse castella die deze handelsroutes verdedigden.[17]

17 *Limes Atlas*, Bernard Colenbrander, MUST, 2005. Op de plek waar nu de Dom staat, bouwden de Romeinen een badhuis. Woerden was een belangrijke militaire post. De Romeinse routes zijn tot de dag van vandaag te herkennen in de ruimtelijke opbouw van de regio.

Ook de vruchtbare landbouwgronden en het overvloedige schone drinkwater uit de Heuvelrug maakten de regio tot een aantrekkelijk vestigingsplaats. Zo groeide de Utrecht in de Middeleeuwen uit tot de grootste en welvarendste stad van de Noordelijke Nederlanden.
Tot op de dag van vandaag schragen beide fundamenten het aantrekkelijke en gevarieerde regionale vestigingsklimaat.

Unieke diversiteit aan (stads)landschappen:

- De hogere zandgronden van Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, in de NOVI benoemd als waardevol landschap, biedt een ontspannen woon- en werkmilieu, met veel ruimte voor recreatie en ecologie.
- Het rivierenlandschap van de Kromme Rijn, Leidsche Rijn, Vecht, Hollandse IJssel en Lek herbergt een kralensnoer van kleine vitale steden en kernen met een rijke historie.
- Het veenweidelandschap van het Groene Hart, eveneens in de NOVI benoemd



Afbeelding 4 - Utrechtse kwaliteiten. Bron: Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Ontwerp 17 maart 2020.

als waardevol landschap, is een open en waterrijk landschap met landbouw, natuur, grote plassengebieden met waterrecreatie en veel ondernemende dorpsgemeenschappen.

- De Nieuwe Hollandse Waterlinie, voorgedragen als UNESCO Werelderfgoed, bindt de MRU landschappelijk aaneen, met een uniek netwerk van inundatievelden, watergangen, sluizen, kazematten, lunetten en forten van zeer hoge cultuurhistorische en recreatieve waarde.[18]

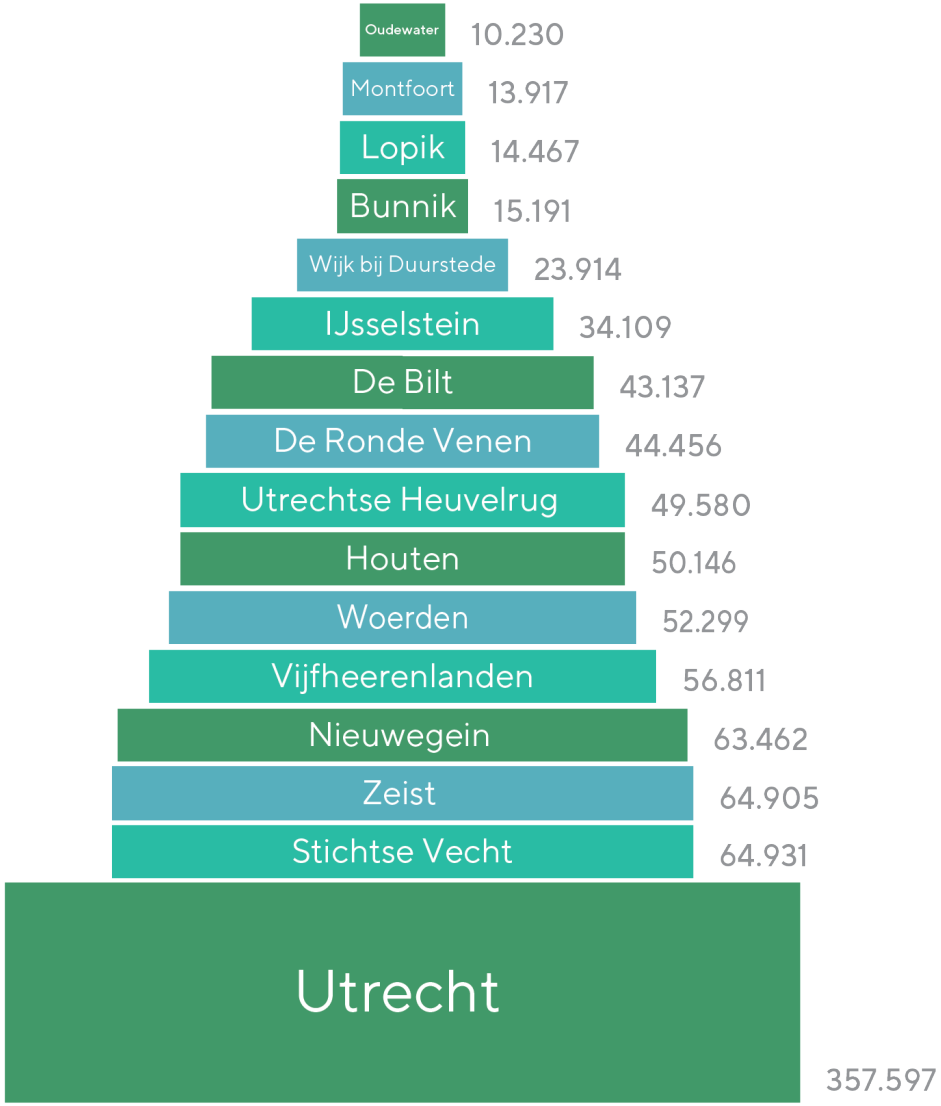
Draaischijf van vervoers- en transportnetwerken:

- De MRU is uitstekend bereikbaar.
- De A2, A12, A27 en A28 vormen een nationale draaischijf van vitaal belang voor zowel personen als goederen.
- Station Utrecht Centraal is de nationale draaischijf in het Nederlandse spoor- en ov-netwerk.

18 De Nieuwe Hollandse Waterlinie is in 2019 door Nederland voorgedragen voor UNESCO Werelderfgoed als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam, samen vormen ze straks een Werelderfgoed De Hollandse Waterlinies.



Afbeelding 5 - Reistijden met auto en openbaar vervoer naar omliggende grote steden, vanuit Utrecht CS.



Afbeelding 6 - Inwoneraantal per gemeente binnen het onderzoeksgebied. Bron: CBS 2020.

- Het Amsterdam-Rijnkanaal is een van de drukst bevaren kanalen ter wereld, ook de Lek is een belangrijke scheepvaartroute.

De landschappelijk kwaliteiten, de uitstekende bereikbaarheid en de centrale ligging ten opzichte van de andere belangrijke economische clusters van Nederland, zorgen ervoor dat de MRU een sterk ontwikkeld netwerk van vitale grote en kleine steden heeft, die stuk voor stuk een specifieke kwaliteit en aantrekkingskracht hebben.
Woerden heeft als trotse historische stad in het Groene Hart heel andere kwaliteiten dan Zeist, dat vorstelijk in de bossen ligt met een Slotlaan als dorpskern. En de voormalige groeikern Houten, die volledig is ontworpen als fietsstad, spreekt weer andere mensen aan dan Breukelen, dat ondanks de groei van de laatste vijftig jaar nog steeds de sfeer van een buitenplaats aan de Vecht ademt.
Het onbetwiste regionale zwaartepunt van de MRU is natuurlijk de stad Utrecht,

die samen met Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen een groot stedelijk kerngebied vormt van 500.000 inwoners, met een oppervlak dat vergelijkbaar is met Amsterdam.[19] Door de strategisch ligging en de goede verbindingen zijn de andere grootstedelijke regio's van Nederland snel bereikbaar.

In de stad Utrecht en de aangrenzende gemeenten is de concentratie van inwoners het grootst en zijn de meeste arbeidsplaatsen te vinden. Ook voor horeca, detailhandel, onderwijs, cultuur en wetenschap ligt hier het zwaartepunt. Het is een van de meest competitieve regio's van Europa. Vooral het lifesciences-cluster van de MRU, met het Utrecht Science Park als middelpunt, behoort tot de top van Nederland. En ondanks deze grootstedelijke concentratie is het aantrekkelijke landschap, net als in alle andere delen van de MRU, altijd nabij.

19 In totaal wonen er ruim 800.000 mensen in de Metropoolregio Utrecht, waarvan ongeveer 500.000 in het stedelijk kerngebied Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen.

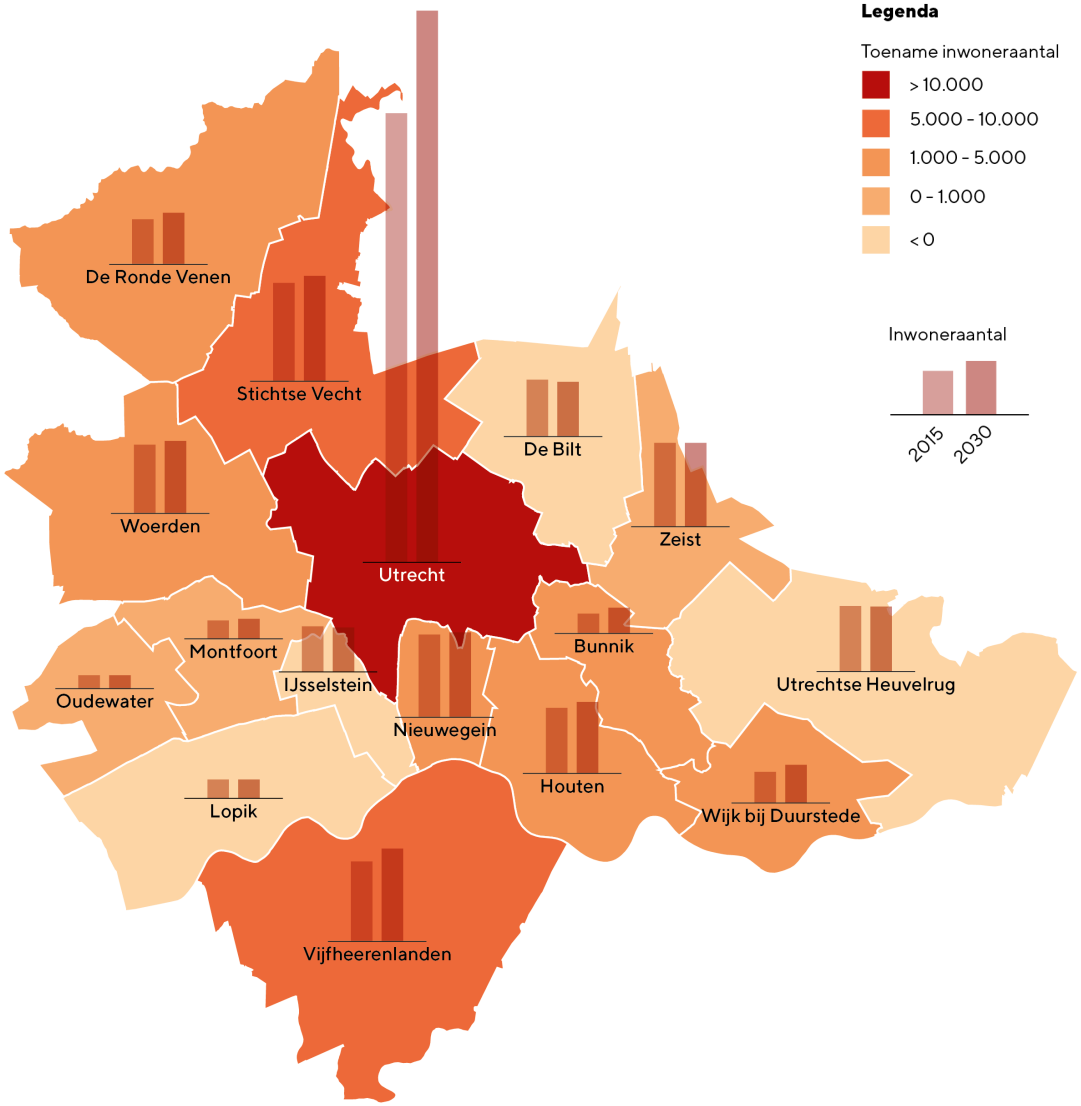
4. Kansen voor verbetering - trends en opgaven

Net als in andere grootstedelijke regio's binnen en buiten Nederland zijn er ook in de MRU grote veranderingen gaande die grote gevolgen kunnen hebben voor de regio, zowel positief als negatief.

4.1 Sterke bevolkingsgroei

De demografische groei zet onverminderd door, daarnaast zorgen vergrijzing en de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens voor een toenemende vraag naar woningen. De druk op de nu al overbelaste woningmarkt neemt dus toe, minder koopkrachtige groepen dreigen geen plek te kunnen vinden. Onderzoek toont aan dat er vooral een groeiende behoefte is aan centrum-stedelijke woonmilieus in en rondom de stad Utrecht en goed bereikbare woonmilieus, nabij centra, in de overige regionale steden en dorpen.[20]

Als we kijken naar de concrete bouwplannen en naar de plannen die in 2018 in voorbereiding waren dan zien we dat er in de regio tot 2030 67.000 woningen gebouwd zullen worden mits alle randvoorwaarden voor ontwikkeling op orde zijn. Het grootste deel van deze plannen is gesitueerd in het stedelijk kerngebied en nabij knooppunten. Aanvullend zijn de afgelopen twee jaar nog plannen voor



Afbeelding 7 - Toename inwoneraantal per gemeente 2015-2030.

20 *Onderzoek woningbehoefte en woonmilieus U10/U16,* Companen 2020.

Tabel 1 - Woningbehoefte op basis van Primos 2020

	2020-2030	2020-2040	2020-2050
Woningbehoefte	67.000 - 75.000	104.000 - 125.000	137.000 - 158.000
Plancapaciteit 130%	87.100 - 97.500	-	-

15.000 woningen ontwikkeld, door ophogen van bestaande plannen (meer programma), minder planuitval en een toename van potentiële locaties (nog niet al deze locaties zijn planologisch afgewogen). In 2018 en 2019 zijn er in de provincie circa 7.000 woningen aan de voorraad toegevoegd; dit was in eerdere jaren gemiddeld 5.000.

De meest recente cijfers laten zien dat de behoefte tot 2030 groter zal zijn: tot 2030 moeten er boven op de 67.000 nog 8.000 woningen bij, in totaal 75.000 woningen, inclusief het langzamerhand inlopen van het woningtekort naar 2 procent in 2035.[21]

21 *Primos bevolkingsprognose*, prognose voor bevolking en huishoudens tot 2040, ABF Research 2020. BZK: ambitie inlopen tekort tot 2 procent in 2035.

Rijk, provincie en regio hebben de ambitie uitgesproken om aan die behoefte te voldoen. Om voldoende plancapaciteit te hebben, die rekening houdt met uitval van plannen, hebben Rijk, provincie en regio afgesproken om voor de periode tot 2030 te werken met een plancapaciteit van 130 procent.[22] Dat betekent voor een behoefte aan 75.000 woningen een plancapaciteit van tussen de 87.100 tot 97.500.
Bij de start van het MIRT-onderzoek was de woningbehoefte tot 2040 geraamd op 104.000 woningen.[23] De nieuwe cijfers laten zien dat deze zal groeien naar 125.000. Tussen 2030 en 2040 moet er dus nog ruimte worden gevonden voor 37.000 tot 58.000 woningen. Een doorkijk naar 2050 komt uit op een geraamde behoefte van nog eens circa 33.000 woningen. Rijk, provincie en regio hebben met elkaar de ambitie uitgesproken om te voldoen aan de behoeftes en een adaptieve en robuuste strategie te ontwikkelen met voldoende ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. De programmering wordt opgepakt door provincie, regio en gemeenten. Daarbij hoort tevens een goede balans tussen woningbouw en leefkwaliteit, landschap, werkgelegenheid en mobiliteit.

Opgave: de realisatie van 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040, waarbij Rijk en regio ernaar streven om in de woningbehoefte te voorzien en tot 2030 75.000 woningen te realiseren met een plancapaciteit van 87.100 tot 97.500 woningen tot 2030 in verband met mogelijke planuitval.[24]

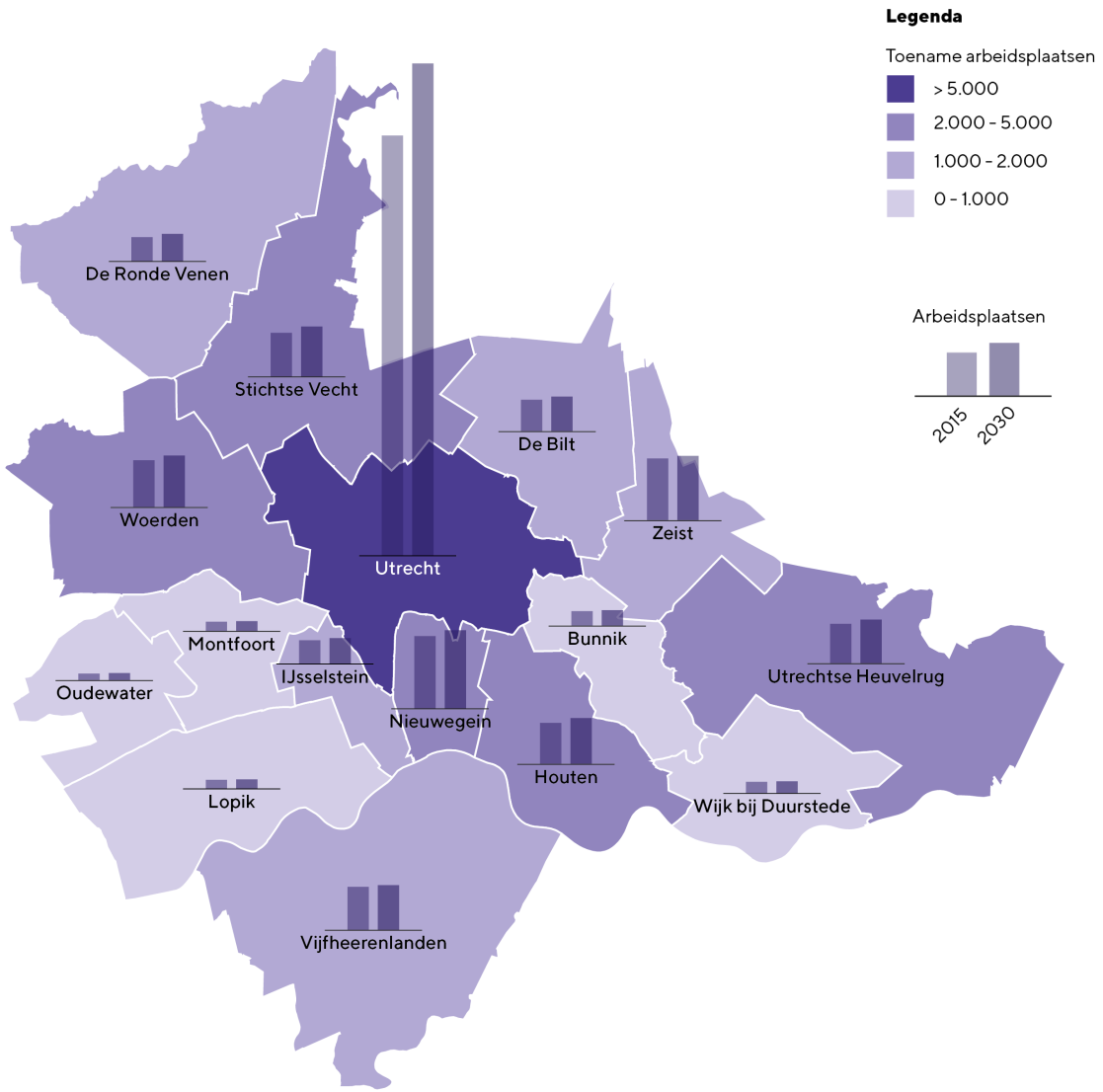
22 Deze woningbehoeftecijfers zijn in de laatste fase van het MIRT Onderzoek bijgesteld. De basis voor dit MIRT Onderzoek zijn de cijfers uit de Startnotitie: 37.000 woningen in 2030 en 104.000 woningen in 2040.
23 *Uitgangspuntennotitie 20 juni 2019,* MIRT Onderzoek MRU.

24 In de nieuwste onderzoeken (Primos 2020) nemen de bevolkingsaantallen verder toe. Uitgangspunt is dat de verhouding tussen de ontwikkeling van de beroepsbevolking en het aantal banen vast staat. Dit betekent dat in vervolgonderzoeken het aantal banen hoger zal zijn, meegroeiend met de grotere wo-

4.2 Snelle groei werkgelegenheid

De economische groei, met lifesciences als internationaal onderscheidend kennis-cluster, concentreert zich steeds meer in de gemeente Utrecht. Het afgelopen decennium zijn er in de stad ruim 34.000 arbeidsplaatsen bijgekomen, terwijl in een aantal andere gemeenten van de regio het aantal arbeidsplaatsen zelfs licht is afgenomen.[25] Naar verwachting zal deze trend doorzetten.[26]

De groei van arbeidsplaatsen zal deels plaatsvinden in de kenniseconomie en de dienstverlening, beide sectoren zijn sterk aangewezen op stedelijke interactiemilieus.[27] Vooral onderzoek en innovatie zijn belangrijke drijvers van welvaartsgroei, economische ontwikkeling en maatschap-



Afbeelding 8 - Toename arbeidsplaatsen per gemeente 2015-2030.

ningsbouwopgave.

25 *Atlas Referentiesituatie 2020-2030,* MIRT Onderzoek MRU, oktober 2019.

26 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

27 Ondanks alle digitale mogelijkheden en onlinecontacten blijken dagelijkse face-to-facecontacten cruciaal voor het functioneren van bedrijven en hun medewerkers. Die contacten komen eenvoudiger tot stand in een stedelijke omgeving, met grote aantallen mensen en bedrijven. Dit is een van de verklaringen is voor de toenemende trek naar steden.

pelijke transities.[28] De sterke aanwezigheid van onderwijs- en kennisinstellingen en de samenwerking met bedrijfsleven en overheden vormen hiervoor in de MRU de stevige basis. Maar het versterken van de nationale connectiviteit van de regionale toplocaties is wel een vereiste om door te kunnen groeien.[29]
De transitie naar een circulaire economie en de groei van opslag en distributie zullen in de regio Utrecht ook tot veel veranderingen leiden, maar door automatisering zal de groei van het aantal arbeidsplaatsen in deze sectoren beperkt zijn. Wel vragen deze sectoren veel ruimte, terwijl bestaande bedrijventerreinen steeds minder plaats hebben en er tot 2030 nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen gepland staan. Werkgelegenheid laat zich echter een stuk lastiger plannen dan woningbouw en infrastructuur. Daarom moet er vooral ingezet worden op het creëren van condities voor de vestiging en groei van bedrijven:

28 Zie ook de Groeibrief en het Topsectoren- en Innovatiebeleid.
29 Zie ook Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS).

ruimte maken, bereikbaarheid garanderen en voor elk type werkgelegenheid specifieke vestigingsvoorwaarden borgen.

Opgave: ruimte creëren en vestigingscondities realiseren om de economische groei te kunnen faciliteren. De totale opgave tot 2040 betreft circa 80.000 extra arbeidsplaatsen, waarvan er waarschijnlijk 65.000 gerealiseerd zullen worden tot 2030. Verdeling van de groei tot 2040 over kantooromgevingen (28.000), bedrijventerreinen (13.000), wetenschap (5.000), winkels (3.000) en overige bedrijfsruimte (als werken vanuit huis, overheid en zorg, gemengde bedrijvigheid in de wijk) en aanleg van 149 hectare nieuwe bedrijventerreinen, boven op de bestaande planvoorraad van 60 hectare.[30]

30 In de nieuwste onderzoeken (Primos 2020) nemen de bevolkingsaantallen verder toe. Uitgangspunt is dat de verhouding tussen de ontwikkeling van de beroepsbevolking en het aantal banen vast staat. Dit betekent dat in vervolgonderzoeken het aantal banen hoger zal zijn, meegroeiend met de grotere woningbouwopgave.

4.3 Bereikbaarheid onder druk

De mobiliteitsopgave binnen de Metropoolregio Utrecht is groot. De ov-, fiets-, weg- en vaarwegnetwerken worden steeds intensiever gebruikt. Op dit moment zijn er voor openbaar vervoer, weg en fiets al grote knelpunten en die zullen in 2030 alleen maar groter zijn als er geen maatregelen genomen worden.

De verkeersbewegingen op het rijkswegennet in de MRU zijn anders van karakter dan in de andere metropoolregio's in de Randstad. Waar in de MRA en de MRDH meer dan 70 procent van het verkeer op de snelwegen ook een bestemming heeft in deze metropoolregio's, is dat op de meeste rijkswegen in de MRU maar 50 tot 70 procent. De stad ligt immers aan het kruispunt van de belangrijkste verbindingen noord-zuid (A2/A27) en oost-west (A12/A28) en is zo de draaischijf van Nederland. Dit hoofdwegennet zorgt ervoor dat bovenregionale en internationale bestemmingen goed bereikbaar zijn, zowel voor de regio Utrecht als voor

andere regio's in Nederland. Een goede doorstroming op het rijkswegennet (de Ring Utrecht) is dus van groot belang voor Utrecht én voor Nederland.
Voor de spoorwegen geldt een vergelijkbaar verhaal. Utrecht Centraal is het belangrijkste station van Nederland waar het grootste aantal nationale spoorverbindingen elkaar kruisen: een nationale draaischijf in het spoorwegennetwerk. Tegelijkertijd is het station ook het belangrijkste regionale ov-knooppunt van waaruit vrijwel alle bestemmingen in de MRU direct bereikbaar zijn.

De bereikbaarheid van de MRU staat echter op dit moment al ernstig onder druk, en daarmee ook die van Nederland als geheel. Zowel delen van het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de ov- en fietsinfrastructuur raken steeds vaker overbelast. Met name in en rond de stad Utrecht kampt de regio met autofiles, fietsfiles en op een aantal lijnen te volle bussen, trams en treinen. De treinverbinding Utrecht – Amsterdam staat onder druk en met name de toeleidende bus- en tramlijnen richting Utrecht Centraal zijn overbelast. Dit leidt ook tot leefbaarheidsproblemen en doorstromingsknelpunten, denk bijvoorbeeld aan de grote hoeveelheid bussen op de Binnenstadsas Van Zijstweg – Heidelberglaan.

Tabel 2 - Knelpunten draaischijf ov

Modaliteiten	**Huidige situatie**	**Toekomstige situatie**
Tram corridors	-	Vanaf 2020 drukste ritten Uithoflijn vol, na 2025 alle spitsritten.
Tram perron	-	Perroncapaciteit Uithoflijn schiet tekort.
Tram stijgpunten	-	Structurele wachtrijvorming van/naar perron Uithoflijn.
Bus corridors	Beperkte doorstroming (inclusief invloedsgebied), Europalaan/Van Zijstweg, Binnenstadsas.	Oplopende vertraging bussen (verslechterde doorstroming) capaciteitsknelpunten, leefbaarheidsknelpunten.
Fietsroutes	Kruisingsconflicten en drukte bij MKUC, in de binnenstad en van/naar USP (noord-zuid en west-oost).	Knelpunten nemen toe, groter en vaker.
Fietsenstallingen	Huidige capaciteit schiet tekort.	Vanaf 2025 structureel en oplopend capaciteitstekort.

Ondanks alle geplande infrastructurele projecten zal de situatie over tien jaar verslechterd zijn.[31] Dat is een logisch gevolg van de autonome mobiliteitsgroei, in combinatie met de groei van woningen en arbeidsplaatsen in de MRU, die vooral in de stad Utrecht zullen landen. Kortom: de druk op de regio is nu al heel erg groot en neemt alleen maar toe.

Het huidige verkeers- en vervoerssysteem loopt duidelijk tegen grenzen aan en dit bedreigt zowel de (internationale) concurrentiekracht van de Metropoolregio als de nationale functie als draaischijf.[32] Grote en ingrijpende maatregelen zijn noodzakelijk. Het simpelweg vergroten van de capaciteit van de infrastructuur is geen oplossing. De knelpunten zijn vooral de aansluitingen van de snelwegen op het stedelijk net-



Afbeelding 10 - Deze figuur laat zien waar in 2030 in de ochtendspits de files ontstaan en wat de oorzaken zijn. De capaciteit van de aansluitingen en de weefvakken van de HWN-ring wordt overschreden, waardoor er lange wachtrijen ontstaan die alle rijbanen blokkeren.

werk: daar ontstaan steeds vaker files, die terugslaan op de snelweg. Het verbreden van de snelwegen biedt daarvoor geen oplossing, en het verruimen van de aansluitingen zelf evenmin, simpelweg omdat het stedelijk netwerk zelf de druk niet aankan.

Naast investeringen in fysieke infrastructuur zal dus de organisatie van de mobiliteit ingrijpend ter hand moeten worden genomen. Met slimme combinaties van maatregelen is namelijk een wereld te winnen.

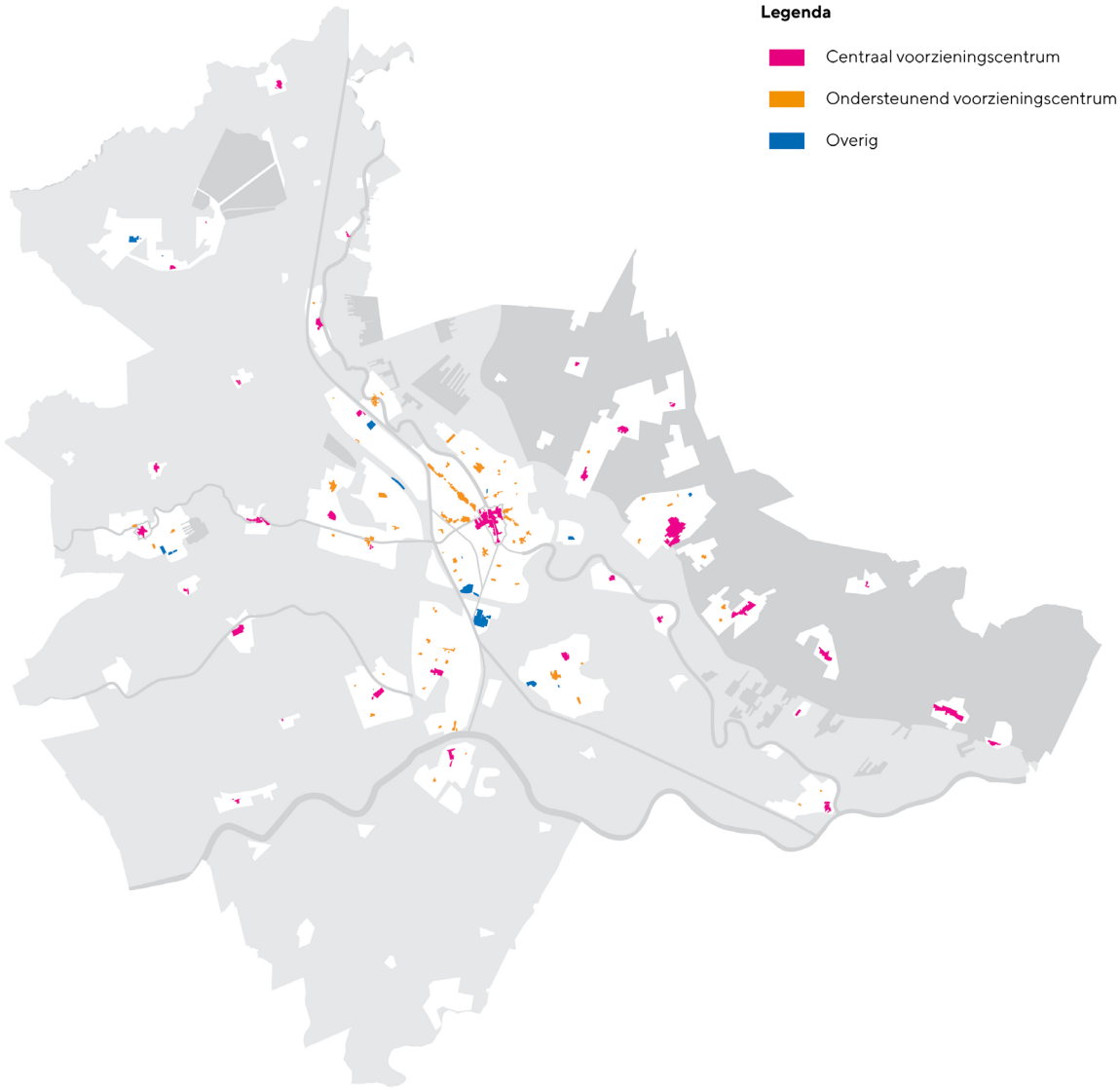
31 Bij berekeningen voor dit MIRT-onderzoek is ervan uitgegaan dat alle geplande infraprojecten zoals opgenomen in VRU3.4, waaronder NRU, A27, Knooppunt Hoevelaken en A27 Houten-Hooipolder worden uitgevoerd. Het verkeersmodel VRU3.4 neemt het economische scenario Hoog van het CPB voor 2030 als uitgangspunt. Zie ook rapportage *Mobiliteit in de regio Utrecht, referentie 2030*.
32 *Mobiliteit in de regio Utrecht, referentie 2030*, MIRT-onderzoek MRU.

Opgave: faciliteren van een actieve, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit voor alle modaliteiten, oplossen van de regionale bereikbaarheidsknelpunten in combinatie met het draaiend houden van nationale draaischijven voor spoor en wegverkeer.

4.4 Hoog voorzieningenniveau, maar kwetsbaar in de kleinere kernen

Goede voorzieningen zijn cruciaal voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Op het gebied van zorg, onderwijs, cultuur, sport en detailhandel is in de MRU vrijwel alles op zeer hoogwaardig niveau voorhanden. Maar de voorzieningen zijn niet gelijkmatig verdeeld over de regio. Het proces van schaalvergroting en concentratie zal de komende decennia waarschijnlijk doorzetten. Denk aan de achteruitgang van het aanbod in lokale winkelcentra en aanloopstraten.[33] Maar

33 Veranderingen in de detailhandelstructuur, mede door de opkomst van het internet, leidt onder andere tot structurele leegstand van winkels. In de afgelopen tien jaar stond in Nederland gemiddeld 8 tot 10 procent van het beschikbare vloeroppervlak leeg. Zie ook: www.clo.nl/indicatoren/nl2151-leegstand-winkels.



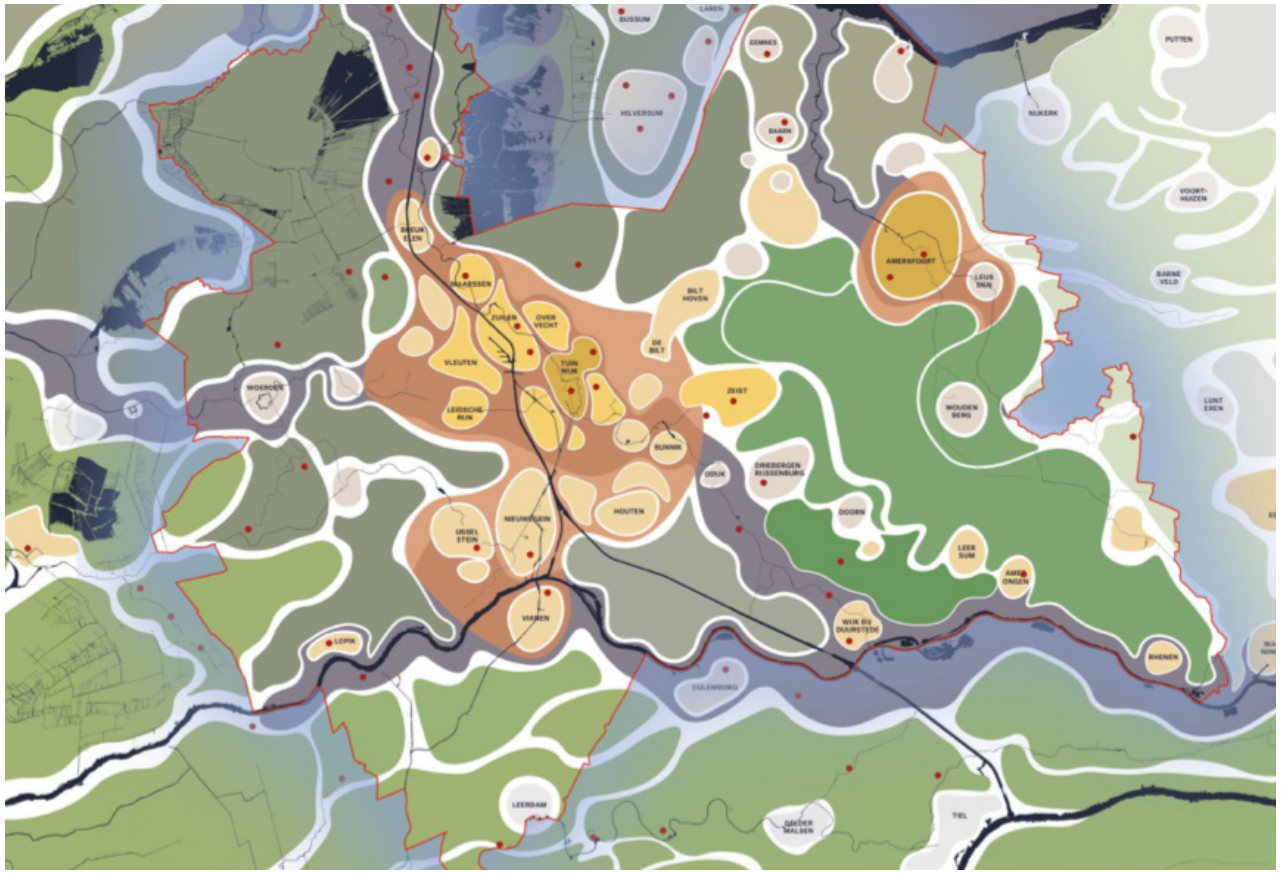
Afbeelding 11 - Voorzieningen in de MRU. Bron: Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Ontwerp 17 maart 2020.

ook aan de clustering van culturele voorzieningen en de schaalvergroting in de zorg.[34] Voor de leefbaarheid is het van cruciaal belang dat ook de bewoners van kleinere steden en kernen in de onmiddellijke nabijheid in hun primaire levensbehoeften kunnen voorzien.[35] Denk bijvoorbeeld aan goed basisonderwijs, eerstelijnsgezondheidszorg en winkels voor levensmiddelen.

Opgave: het realiseren van voldoende draagvlak voor de levensvatbaarheid van voorzieningen, vooral in kleinere steden en kernen.

34 Door de fusie van individuele huisartsenpraktijken tot gezondheidscentra wordt de afstand tussen de zorgverlener en de burger steeds groter. Buiten kantooruren zijn de inwoners van de stad Utrecht allemaal aangewezen op twee centrale huisartsenposten, beide in een ziekenhuis. In veel kleinere kernen moeten mensen nu naar een ander dorp of een grotere stad voor de huisarts. En buiten kantooruren zijn de huisartsenposten vaak echt ver weg. Zie onder andere: *Van cure naar care. Transities in de gezonde stad Utrecht,* IABR, 2016.

35 Gegevens van het CBS laten zien dat de afstand tot voorzieningen sluipenderwijs toeneemt. Alhoewel in Nederland nog lang geen sprake is van *food deserts,* neemt het aandeel kleine buurtwinkels voor levensmiddelen in gestaag tempo af. Het wordt zo voor steeds meer mensen moeilijker om aan gezond voedsel komen. Benzinestations en fastfoodrestaurants voorzien wel in deze behoefte, maar dat voedsel bevat veel vet, suiker, zout en kunstmatige toevoegingen. Dit kan leiden tot ziektes als diabetes, obesitas, verhoogde bloeddruk, kanker en hart- en vaatziektes.



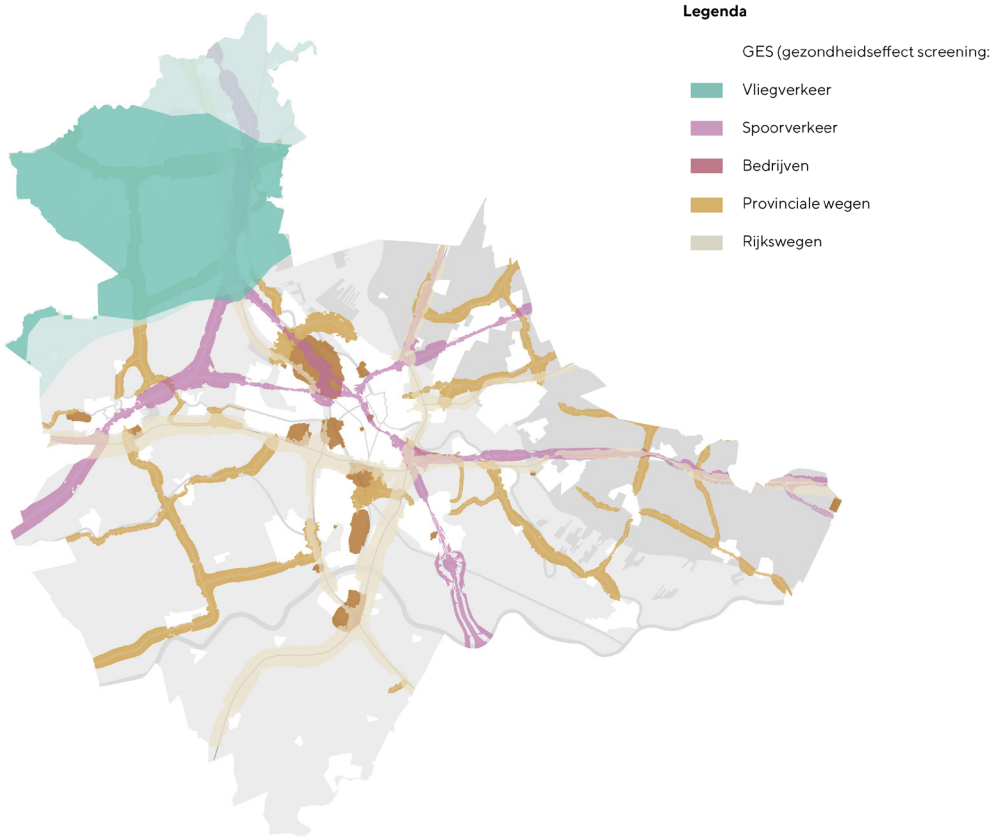
Afbeelding 12 - De identiteit en verscheidenheid van Ringpark Utrecht. Bron: Vereniging Deltametropool i.s.m. provincie Utrecht, 2019.

4.5 Groen en landschap op zoek naar een nieuwe balans

Een aantrekkelijk groen landschap is in de eerste plaats belangrijk voor de bewoners van de regio, maar is ook een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. De eminente kwaliteiten waarover de MRU al eeuwenlang beschikt, staan echter onder druk. Groen en landschap worden bedreigd door versnippering, verstening en afnemende biodiversiteit. De druk komt niet alleen van buitenaf, denk aan de bouw van

woningen, bedrijven en infrastructuur, ook binnen het domein groen en landschap moet een nieuwe balans worden gevonden tussen landschap, natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie, klimaatverandering, bodemdaling en wateropgaven.
In een verder verdichtend stedelijk gebied is het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het groen en landschap essentieel. Ook in de directe woonomgeving moet voldoende groen beschikbaar blijven, maar dan wel van hogere kwaliteit en beter verbonden met het buitengebied dan nu.

Opgave: versterken van de kwaliteit van het landschap en de bereikbaarheid en toegankelijkheid daarvan ten behoeve van recreatief medegebruik. Daarbij toevoegen van enige duizenden hectare nieuw landschappelijk groen voor versterking landschap, verbeteren toegankelijkheid, robuuste waterstructuur en recreatief medegebruik. En om de bereikbaarheid van dit groen te verbeteren is op enige tientallen locaties een extra investering in kwaliteitsverbetering van groene scheggen en Groene Poorten noodzakelijk (opheffen barrières).



Afbeelding 13 - Gezondheidseffecten infrastructuur en bedrijven in de MRU.

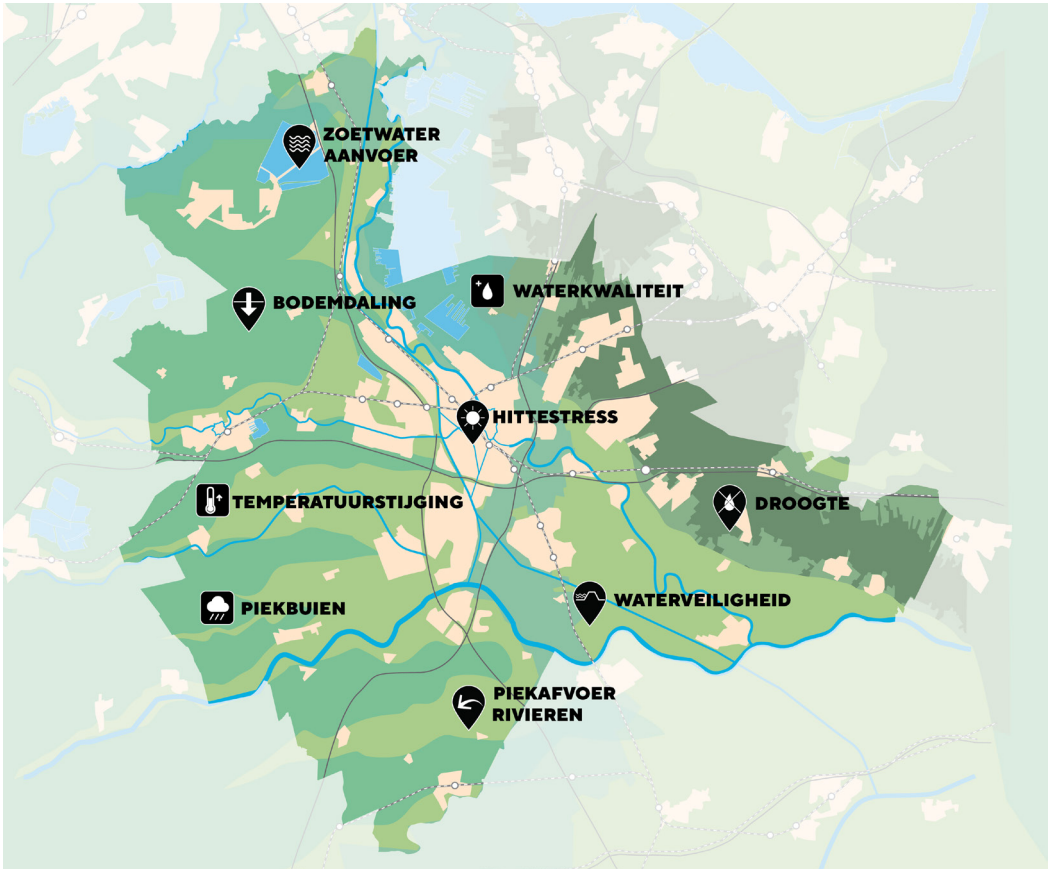
4.6 Gezond leven, maar niet overal

Hoewel de MRU gezond leven hoog in het vaandel heeft staan is de milieukwaliteit in delen van de regio matig tot slecht. De regio telt bijvoorbeeld een aantal bedrijventerreinen met milieubelastende be-

drijvigheid, maar de meeste hinder ondervindt de regio van het wegverkeer, vooral rondom de snelwegen. Op het gebied van stikstof, fijnstof en geluid door wegverkeer ligt er nog een flinke uitdaging.[36] Berekeningen voor de autonome mobiliteitsgroei tot 2030 tonen aan dat de stikstofuitstoot in de buurt zal komen van de doelstellingen. De fijnstofemissie door het wegverkeer zal in 2030 weliswaar met 43 procent afnemen ten opzichte van 2015, maar dat blijft ver achter bij de doelstelling om voor heel Nederland een reductie van 70 procent te realiseren. Ondanks de elektrificatie blijven auto's geluid produceren. Doorrekening laat zien dat geluidsoverlast door de autonome groei van voertuigkilometers onveranderd een uitdaging blijft.

Opgave: ingrijpend verbeteren van de leefkwaliteit in de woonomgeving door het terugdringen van geluidshinder en fijnstofemissie van het wegverkeer.

36 Zie onder andere *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living. Ruimtelijk-economische koers U10*, 2018; en de monitor *Kwaliteit van leven in de regio* van het Planbureau voor de Leefomgeving.



Afbeelding 14 - Klimaatopgaven in de MRU.

4.7 Veranderend klimaat

Zomers worden droger en warmer, winters milder en natter. Dit heeft allerlei gevolgen voor de ruimtelijke en hydrologische inrichting van Nederland, en van de MRU in het bijzonder.

Klimaatadaptatie vergt, heel praktisch, ruimte in de steden en dorpen: ruimte om de overlast van piekbuien op te vangen, maar ook om meer groen en bomen te planten om de hittestress te reduceren.

Om het Klimaatakkoord te realiseren is Nederland in dertig energieregio's verdeeld. Ieder van die regio's doet een bod hoeveel elektriciteit en warmte er in de periode tot 2030 opgewekt kan worden. De regio Utrecht/U16 heeft bijvoorbeeld een bod gedaan om 1,8 TWh aan duurzame energie extra op te gaan wekken in de periode tot 2030, met een bandbreedte tot 3,2 TWh. Dit levert minimaal een ruimtevraag op voor 45 grote windmolens en circa 800 hectare zonnevelden en het elektriciteitsnet moet hiervoor aangepast worden.[37] Daarnaast is de ambitie geformuleerd om tot 2040 de groei naar 7,2 TWh te onderzoeken. De energietransitie voor elektriciteit en warmte vraagt ook om grote aanpassing van de netwerken. Hiervoor zijn grote investeringen nodig en het kost ook veel ruimte, zowel ondergronds als bovengronds.

Opgave: voldoende ruimte voor piekberging van regenval en groen ter voorkoming van hittestress; klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling bij de planning van nieuwe wijken; reductie van de CO2-uitstoot door wegverkeer met 20 procent; ruimtereserveringen voor windmolens en zonnevelden.

37 *Ontwerp RES U16 met concept-bod voor duurzame elektriciteit. Een tussenstand van de verkenningen voor de RES 1.0 en concept-bod voor duurzame elektriciteit van de energieregio U16*, 25 maart 2020. Zie voor de meest actuele stand van zaken: www.energieregioutrecht.nl.

5. Utrecht Nabij – de visie

De regio Utrecht maakte na de Tweede Wereldoorlog een sterke groei door. Aanvankelijk werden bestaande steden uitgebreid, vervolgens startte de bouw van groeikernen zoals Houten en Nieuwegein en de laatste decennia werd gekozen voor grote uitleglocaties, zoals Leidsche Rijn. Maar sinds een jaar of tien wordt steeds meer gekeken naar mogelijkheden om de groei binnen bestaand bebouwd gebied op te vangen. Dit hoofdstuk zet de grootste kansen en uitdagingen op een rij.

Er is in Nederland een breed gedragen gevoel ontstaan dat de regionale landschappen gekoesterd moeten worden en vrij moeten blijven van nieuwe grootschalige verstedelijking. Ook is de laatste jaren gebleken dat binnenstedelijke ontwikkeling de steden kan versterken (denk aan voorzieningen, een sterke economische structuur en het verhogen van kwaliteit door transformatie en herstructurering), om zo de schaars beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken en de bestaande infrastructuur beter te benutten.[38]

Deze ommezwaai in denken heeft in de Metropoolregio Utrecht geleid tot grootschalige binnenstedelijke plannen zoals de transformatie langs de centrale as (Cartesiusdriehoek, Utrecht Centraal, Jaarbeurs, Merwedekanaalzone en Nieuwegein Stadscentrum) of de inzet op nabijheid en compactheid in de Ruimtelijke Koers van Houten. Maar deze ommezwaai is ook terug te zien in kleinere plannen zoals de verdichting in Woerden, de revitalisatie van Kerkebosch in Zeist en de nieuwbouw naast station Bilthoven. Dit zorgt er ook voor dat een groot aantal van de woningen die de komende tien jaar gebouwd worden nabij bestaande voorzieningen komen te staan en vaak slim profiteren van de nabijheid van bestaand openbaar vervoer.

De omslag in de regionale ruimtelijke ordening die heeft plaatsgevonden, maakt de contouren zichtbaar van een unieke Metropoolregio waarin alles nabij is.[39] Het Ontwikkelperspectief 2040 wil deze ingezette lijn nadrukkelijk doortrekken.
De brede verkenning van mogelijke ontwikkelrichtingen voor de MRU heeft aangetoond dat een binnenstedelijke strategie het meeste bijdraagt aan de kwalitatieve en kwantitatieve doelen die gezamenlijk door U16, provincie en Rijk zijn vastgesteld in het beoordelingskader. Deze draagt bij aan het terugdringen van het autogebruik en stimuleert lopen en fietsen. Bovendien hechten burgers en bedrijven waarde aan een gevarieerde, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Aantrekkelijkheid schuilt in de stedelijke voorzieningen, in een aantrekkelijk buitengebied met recreatiemogelijkheden, een goede bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook de kans op een goede baan voor iedereen.[40]
Door nabijheid nu vast te leggen als het leidende principe voor de toekomst van de MRU wordt een stevig fundament gelegd voor 'gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'.
De MRU kiest voor concentratie van func-

38 Zowel in de Nationale Omgevingsvisie (2020) als de Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie (2020) als diverse gemeentelijke omgevingsvisies wordt de kwaliteit van landschappen gekoesterd en wordt waar mogelijk ingezet op binnenstedelijke groei om het voorzieningenniveau te verhogen, bestaande economische clusters te versterken en de leefbaarheid te vergroten.

39 De nabijheid van arbeidsplaatsen is in delen van de MRU de afgelopen 20 jaar gegroeid. Zie: *Compendium voor de Leefomgeving*, PBL 2020.

40 Dit MIRT-onderzoek heeft de toekomst van de MRU in de volle breedte verkend aan de hand van vijf verstedelijkingsmodellen. Deze lopen uiteen van de concentratie van alle ontwikkelingen in de stad Utrecht tot grote uitbreidingslocaties in het landschap. Daarna is gedetailleerder gekeken naar de kansen voor de ontwikkelingen aan de noord-, de oost- en de zuidkant van de MRU, met alle bijbehorende bereikbaarheidsmaatregelen. De eindconclusie is dat inzet op nabijheid het meest bijdraagt aan de doelen die lokaal, provinciaal en nationaal zijn vastgelegd. Zie: *Inzichtenmemo. Werkdocument op weg naar een ruimtelijke contour voor Metropoolregio Utrecht: eerste inzichten voor vervolg* (2019) en *Beoordeling & mini-MKBA's Focusgebieden* (2020).

ties, economische clustering en ruimtelijke ontwikkelingen op plekken waar al veel mensen wonen en/of werken.[41] In 2040 zal de MRU een Metropoolregio zijn van meer dan 1 miljoen inwoners waar alles nabij is. Door vol in te zetten op nabijheid kan de groei worden aangewend om bestaande kwaliteiten te versterken en problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid op te lossen.[42] Dit idee is in de hele Metropoolregio leidend, zowel in het stedelijk kerngebied rond de stad Utrecht als in de andere steden en de kleinere kernen. De noodzaak tot verplaatsen wordt zo klein mogelijk gemaakt door verschillende functies gemengd te bouwen, in hoge dichtheid en in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor kan er een hoogstedelijk/metropolitaan gebied van korte afstanden ontstaan dat uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen (actieve mobiliteit), zowel als hoofdvervoermiddel als voor- of natransport van het openbaar vervoer. Verdere concentratie leidt daardoor tot minder mobiliteit dan verwacht zou worden vanuit de demografische en economische groei. Nabijheid is daarmee een belangrijk instrument in het bereikbaar en leefbaar houden van de Metropoolregio Utrecht.[43]

Door in te zetten op nabijheid worden huidige centra versterkt en ontstaan kansen voor het creëren van nieuwe centra in de MRU. Daarmee wordt ook de economische structuur van de MRU verrijkt en versterkt. Deze centra hebben verschillende karakters en functies en zijn onderling goed met elkaar verbonden. Hoe kleiner de afstand tussen verschillende bestemmingen, hoe toegankelijker de bestemming is voor grotere groepen mensen. Fysieke nabijheid is gezond, rechtvaardig en duurzaam. Het leidt tot menging van bevolkingsgroepen, een mix van functies (wonen, werken, onderwijs, zorg, ontspanning), sterke economische clusters, optimaal grondgebruik en vergroting van de attractiviteit van het publiek domein en stimuleert mensen om te lopen en te fietsen.

Inzetten op nabijheid heeft alleen maar succes als tegelijk ook mentale barrières worden geslecht. Als een voetganger of fietser een kanaal, spoor of snelweg moet oversteken, is de mentale afstand vaak groot. Zeker als de verbindingen onaantrekkelijk zijn en sociaal of verkeersonveilig. Ook grote sociale, culturele en economische verschillen vergroten de mentale afstand.

41 In dit MIRT-onderzoek is dit aspect van nabijheid vertaald in de plaatswaarde van een knooppunt: de hoeveelheid bewoners en arbeidsplaatsen in de nabijheid van een station. Hoe hoger de plaatswaarde, hoe stedelijker het gebied rondom het station.

42 Bij binnenstedelijke bouwen moet je niet alleen naar de nieuwe woningen kijken, maar ook naar hun invloed op de bestaande woningen en voorzieningen. Verdichting verandert namelijk de stedelijkheid van de hele wijk of stad. Bron: *Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij*, College van Rijksadviseurs, 2019.

43 Meer inzetten op het bundelen van wonen en werken leidt tot een groter bereikbaarheid en minder mobiliteit. De belangrijkste bereikbaarheidswinst zit in het nabijheidseffect: als door bundeling van woon- en werklocaties meer banen op korte afstand liggen, kunnen er per auto, fiets en openbaar vervoer meer banen worden bereikt binnen hetzelfde budget van tijd, geld en moeite. Ruimtelijk beleid is een langetermijninstrument: de meeste woningen in 2030 staan er nu al. De effecten op de totale omvang van de congestie op het hoofdwegennet zijn naar verwachting relatief beperkt, evenals de effecten op emissies. In het bundelingsbeleid spelen overigens niet alleen het mobiliteits- en bereikbaarheidseffect een rol, maar bijvoorbeeld ook de kosten, het behoud van open ruimte buiten de stad en het effect op groen en leefbaarheid in de stad. Bron: *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020,* Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020.

Kortom, in een stad met een continu stedelijk weefsel van levendige verbindingen, met een menselijke maat, geen onnodige opstoppingen en gevarieerde woonbuurten is meer samenhang en voelt alles veel nabijer. Daarom zet het Ontwikkelperspectief met name in op het doorbreken van de barrières voor langzaam verkeer, het voorkomen van ruimtelijke versnippering en het toegankelijk maken van landschappen en groene zones om zo een actieve en een gezonde mobiliteit aantrekkelijk te maken.

Ten slotte is het van belang dat de plekken waar de ontwikkelingen geconcentreerd worden goed bereikbaar zijn voor iedereen die niet in de directe nabijheid woont of werkt. Bereikbaarheid wordt bepaald door de tijd waarbinnen die plekken te bereiken zijn.[44] Maar comfort en betrouwbaarheid spelen ook een grote rol. Een goed en vooral samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, trams, bussen en fietspaden is dus noodzakelijk.

44 In de *Quickscan Knopen* is bereikbaarheid vertaald in de netwerkwaarde van een knooppunt: het aantal bewoners en arbeidsplaatsen dat vanuit het knooppunt binnen 45 minuten reistijd bereikbaar is. Hoe hoger de netwerkwaarde hoe beter het station is verbonden met andere knooppunten.

6. Zeven samenhangende principes

Utrecht Nabij geeft houvast voor de duurzame ontwikkeling van de regio, maar is nog te abstract om concreet sturing te geven aan de grote sprong voorwaarts die vanuit het hier en nu moet worden gemaakt. De groei tot 2040 (en ook tot 2050) is zo omvangrijk dat de samenwerkende overheden en spoorsector deze visie gezamenlijk hebben vertaald in zeven samenhangende principes voor de regionale ontwikkeling.

De principes scheppen kansen om de economische structuur te versterken, aantrekkelijke woonmilieus te realiseren, de kwaliteit van de leefomgeving in steden en dorpen te verbeteren, de waardevolle landschappen te behouden en versterken en de bereikbaarheid slim te benutten en waar mogelijk te verbeteren. De volgorde waarin de principes gepresenteerd worden zegt overigens niets over een eventuele hiërarchie ervan: de principes zijn allen nevengeschikt. Wel hangen ze nauw met elkaar samen.

6.1 – Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

Zowel de demografische als de economische groei wordt zoveel mogelijk opgevangen in het stedelijk kerngebied van de regio met de binnenstad van Utrecht als krachtige drager. Zo worden de belangrijkste waarden van een attractief stedelijk vestigingsklimaat versterkt: een levendige, gemengde en goed bereikbare stedelijke



leefomgeving in de directe nabijheid van hoogwaardige voorzieningen en aantrekkelijke en waardevolle (ecologisch en cultuurhistorisch) landschappen. Het stedelijk kerngebied heeft een sterke, functionele, demografische en economische samenhang.

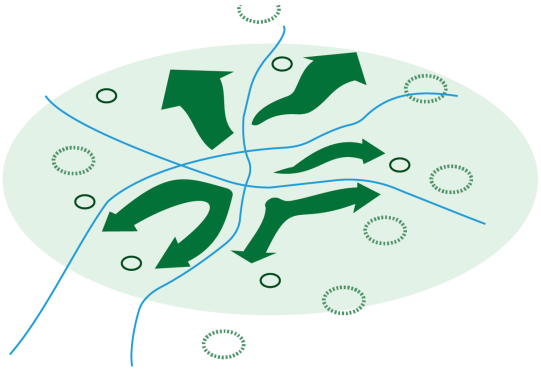
Daarnaast zijn er nog zeven belangrijke regionale ov-knooppunten waar eveneens kansen liggen voor een kwalitatieve sprong vooruit door groei op te vangen in de nabijheid van voorzieningen en goed openbaar vervoer: De Bilt, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist.
Tegelijkertijd wordt het belang van de overige (kleine) kernen niet uit het oog verloren. De opgave om een gezond en vitaal leefklimaat te realiseren speelt net zo goed in de kleinere steden (zoals Wijk bij Duurstede, Leerdam en Oudewater) en in kleinere kernen (bijvoorbeeld Bilthoven, Abcoude, Driebergen, Montfoort en Mijdrecht). In deze kleinere steden en kernen landt dus niet de grootste regionale groeiopgave, maar is er wel voldoende groeiruimte om de vitaliteit te kunnen borgen, bij voorkeur door te verdichten.[45] Immers, ook hier geldt dat nabijheid van werk, voorzieningen (zoals onderwijs, detailhandel, cultuur en sport) en landschap van groot belang is om een gezonde leefomgeving voor iedereen te kunnen realiseren.

6.2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

Het groen moet meegroeien met de groei van de Metropoolregio om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Er zijn robuuste landschappelijke structuren no-

45 In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht krijgen kleine kernen de ruimte om voor de eigen behoefte plannen te ontwikkelen van maximaal 50 woningen.

dig, die tot diep in het stedelijk kerngebied doordringen.[46] De rivieren en waterwegen zijn daarbij de belangrijkste natuurlijke ruimtelijke dragers, die mooi aansluiten op de nabijgelegen grotere landschappen van de regio, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug. Deze landschappelijke structuren, de Groene Parels, zijn een bestemming op zichzelf, nabij gebieden waar heel veel mensen wonen en werken. Tegelijkertijd zijn het vanzelfsprekende dragers voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes naar grote aantrekkelijke landschappen in de MRU. Het is belangrijk om deze landschappelijke structuren verder te versterken, de groene routes in de stad te ontwikkelen en te versterken en de aantrekkelijke landschappen op grotere afstand goed en aantrekkelijk bereikbaar te maken met het openbaar vervoer via Groene Poorten.



46 Zie ook het concept Ringpark dat is ontwikkeld door de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit. *Ring! Ring! Ring! Ring! Wie gaat er mee?* Magazine Ringpark, 2019.

6.3 – Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

Het woord zegt het al: binnenstedelijke tussengebieden zijn ruimtelijk nabij. Uitgerekend hier is veel onderbenutte ruimte beschikbaar. De bebouwingsdichtheid is laag en de ontwikkelruimte voor verstedelijking en groenstructuren is dus hoog.[47] De belangrijkste tussengebieden vallen grotendeels samen met de zones waar de rijkswegen, spoorlijnen en kanalen zijn

47 Verkenningen in het kader van het MIRT-onderzoek tonen aan dat er binnen het stedelijk kerngebied tussen 2030 en 2040 voor woningen en arbeidsplaatsen een ruime bandbreedte aan ontwikkelcapaciteit beschikbaar is, mede afhankelijk van de investeringen die worden gedaan in de bereikbaarheid en leefbaarheid van locaties. Voor woningbouw is er in het stedelijk kerngebied tussen 2030 en 2040 ruimte voor 19.400 tot 82.300 woningen, en er is tussen 2020 en 2040 ruimte voor ongeveer 38.000 tot 63.000 arbeidsplaatsen. Deze cijfers zijn exclusief de ontwikkeling van Rijnenburg. Vergelijkbare aantallen worden genoemd binnen de onderzoeken die door de gemeenten Utrecht en Nieuwegein zijn verricht. Het merendeel van de mogelijke locaties ligt langs de centrale as en in de binnenstedelijke zone die als een U in het stedelijk kerngebied ligt.

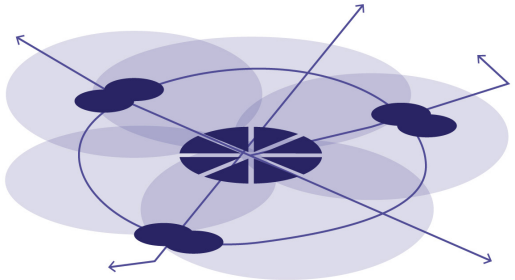


aangelegd. De komende jaren wordt het tussengebied rondom het Merwedekanaal ingrijpend aangepakt, een belangrijke stap in de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht Centraal naar Nieuwegein.
De ontwikkeling op de langere termijn zou zich moeten richten op de zone die als een U tussen de binnenstad van Utrecht en de grote buitenwijken en aangrenzende steden ligt, nabij belangrijke en centrale voorzieningen, de landschappelijke scheggen, de rijkswegen en openbaar vervoer. Verdichting van deze Grote U zorgt ervoor dat de bestaande stedelijke voorzieningen optimaal benut worden, nieuwe woon- en werklocaties gerealiseerd worden in de directe nabijheid van bestaande buurten en wijken en vooral dat de barrières tussen wijken en randgemeenten in het stedelijk

kerngebied weggenomen worden. Bovendien is de Grote U slim gepositioneerd ten opzichte van de rijkswegen en knooppunten van openbaar vervoer. De ontwikkeling in de Grote U biedt veel kansen maar kent ook grote opgaven. Er zullen goede verbindingen moeten komen, vooral voor fiets en ov, tussen de verschillende knopen in de Grote U. Ook zullen sommige bestaande functies uitgeplaatst of ingepast moeten worden in een meer stedelijke omgeving. Bovendien zal er fors geïnvesteerd moeten worden in de vermindering van de negatieve belasting op de gezondheid door de nabijheid van snelwegen en spoorlijnen. Ten slotte moeten knelpunten op het (hoofd)wegennet opgelost worden zodat de extra woningen in de Grote U het nationale wegennet niet op slot zetten. Dit is zowel voor de verstedelijking als voor de mobiliteitsnetwerken een belangrijke ontwerpopgave. Maar daarmee ontstaat ook de kans om de gezondheidseffecten op bestaande woningen in en rondom de Grote U te verminderen en zo de leefkwaliteit in de MRU aanzienlijk te verbeteren.

6.4 – Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

De binnenstad van Utrecht is nu al zo druk, dat het voor een verdere gezonde groei van de regio noodzakelijk wordt om het metropolitane interactiemilieu van de Utrechtse binnenstad uit te breiden. Een gezonde ontwikkeling naar een polycentrisch stedelijk kerngebied heeft de meeste kans van slagen als dit gebied wordt ontwikkeld op basis van de druk die vanuit de binnenstad van Utrecht ontstaat. Ook in andere grote steden is een vergelijkbare ontwikkeling naar een polycentrische metropoolregio zichtbaar.[48] Drie locaties lijken perspectief te kunnen bieden om tot 2040 door te groeien tot nieuwe Metropoolpoorten: Lunetten Koningsweg-USP, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Nabijheid en ontwikkelruimte spelen bij de doorontwikkeling van de drie Metropoolpoorten een belangrijke rol.



De Metropoolpoorten liggen in het binnenstedelijk tussengebied, slim gepositioneerd in het stedelijk weefsel (nabij in ruimte). Bestaande en nieuwe verbindingen voor fiets, openbaar vervoer (Wiel met Spaken) en auto verbinden de Metropoolpoorten onderling en garanderen een goede inbedding in de omliggende wijken van het stedelijk kerngebied. Ten slotte zijn het locaties met veel ruimte en ontwikkelpotentieel om een hoge stedelijke dichtheid te kunnen realiseren, zodat er een attractief vestigingsklimaat zou kunnen ontstaan met een gevarieerd aanbod van wonen, werken en andere functies.[49] Of en hoe dit potentieel benut kan worden

48 Zie ook de aanpak van de stadsstraten in Amsterdam: *Onderzoeksrapport Stadsstraten*, 2017.

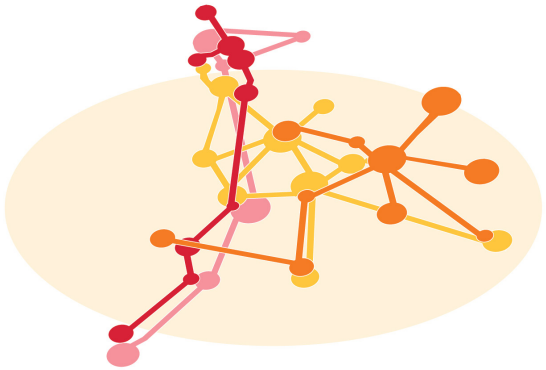
49 Op basis van de *Quickscan Knopen* zijn de zeven meest kansrijke knopen geselecteerd die een hele hoge plaatswaarde hebben of kunnen krijgen (veel ruimtelijke ontwikkelkansen) en een hele goede netwerkwaarde hebben of kunnen krijgen (veel kansen voor een excellente multimodale bereikbaarheid).

hangt sterk af van keuzes op het gebied van bereikbaarheid (denk aan bediening van stations, uitbreiding van het HOV-netwerk en investeringen in een goed fietsnetwerk) en de mogelijkheden om ruimte te maken door inpassing of uitplaatsing van bestaande minder hoogstedelijke functies.

Door de uitrol van aantrekkelijke en levendige multimodale verbindingen tussen deze verschillende centra kan er een hecht ruimtelijk en economisch netwerk ontstaan rondom de Utrechtse binnenstad, dat goed verbonden is met de regio. Door de gelijktijdige inzet op nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en groen, blijven de automobiliteitseffecten van de demografische en economische groei zo klein mogelijk. De noodzaak om je te verplaatsen wordt zo klein mogelijk gemaakt door gemengde milieus te bouwen in hoge dichtheid en in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor ontstaat er een regio van korte afstanden die uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen. [50]

6.5 – Focus op het versterken van economische clusters

Naar verwachting groeit het aantal arbeidsplaatsen in de regio tot 2040 met 80.000. Het grootste deel daarvan (70.000) landt in de stad Utrecht.[51] Dit betekent dat de bestaande ruimte van de economische clusters in het stedelijk kerngebied zoveel mogelijk benut moeten worden om de groei op te vangen en dat het stedelijke interactiemilieu, waar de meeste werkgevers zich graag vestigen, vergroot zal moeten worden. En er is ook ruimte nodig voor nieuwe bedrijven terreinen, aanvullend op de bestaande planvoorraad. Dit zou beperkt kunnen blijven tot 149 hectare mits elke uitbreiding optimaal intensief wordt ingericht, er zeer zorgvuldig wordt omgegaan met de ruimte op bestaande terreinen (intensivering) en verplaatsing van bedrijventerreinen beperkt blijft.



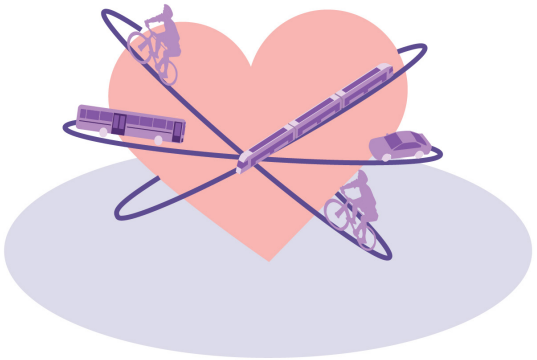
Ieder economisch cluster vraagt andere vestigingscondities. Daarom worden er vier principieel verschillende clusters onderscheiden die ook op verschillende logische plekken in de regio en het stedelijk kerngebied landen. Deze clusters zijn goed ingebed in de hele Metropoolregio, maar de belangrijkste locaties liggen in het stedelijk kerngebied. **Onderzoek en innovatie** is een sterk ontwikkeld cluster met het USP als brandpunt. De campus en de omliggende werkgebieden in de MRU zijn voor dit cluster waardevolle interactiemilieus die de kans op kennisuitwisseling en kennisontwikkeling vergroten. Het

50 Zie: *mini MKBA Focusgebieden* en *BOK Utrecht Nabij*.
51 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

regionale netwerk van het cluster **maakindustrie en circulaire economie** is verspreid over de hele MRU, denk bijvoorbeeld aan de bedrijventerreinen in Mijdrecht, Meerkerk, Houten, Vianen, Lopik, Montfoort en Stichtse Vecht. Maar het zwaartepunt van dit cluster ligt in Lage Weide, waar de milieucontouren ruimte bieden voor hindergevende bedrijven die een belangrijke rol spelen bij de transitie naar een circulaire economie. Bovendien zijn de insteekhavens van het Amsterdam-Rijnkanaal erg aantrekkelijk voor watergebonden bedrijvigheid. Voor het cluster **kantoren** liggen vooral rondom Leidsche Rijn en Lunetten Koningsweg kansen omdat deze locaties goed met de trein bereikbaar zijn en bovendien dicht bij de grootste concentratie kantoorlocaties rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad liggen. Ook hier zijn de stedelijke interactiemilieus een belangrijke voorwaarde voor bedrijven om zich te vestigen. Voor het cluster **regionale distributie en logistiek** bieden de bestaande grotere bedrijventerreinen in de A12-zone veel kansen om deels te transformeren en deels verder te intensiveren. Rondom Westraven, in het verlengde van de centrale as, liggen kansen om een gemengd woonwerkmilieu te realiseren met kantoren, mits de ov bereikbaarheid verbeterd wordt. In Liesbosch en Laagraven liggen kansen om de beschikbare bedrijventerreinen veel intensiever te benutten en zo groeiruimte te geven aan de regionale distributie en logistiek. Hier kan maximaal geprofiteerd van de strategische ligging in de MRU en de goede aansluiting op het te versterken nationale en regionale wegennet, zonder dat het areaal voor logistieke bedrijvigheid vergroot wordt.

6.6 – Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

Slimme, gezonde en veilige mobiliteit voor mens en logistiek is het motto. Dit betekent dat nieuwe vervoermiddelen en diensten worden gestimuleerd en ook onderdeel worden van nieuwe verstedelijking en toegepast worden bij stedelijke transformatie. Er wordt geïnvesteerd in actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen.



Als mensen en goederen een alternatief hebben voor de (vracht)auto wordt het gebruik daarvan gestimuleerd. Daar waar de auto de enige optie is, wordt dit gefaciliteerd. Dit betekent dat alternatieven zoals fiets (o.a. non-stopfietsnetwerk), openbaar vervoer (o.a. Wiel met Spaken), 'last mile' stadsdistributie en digitaal werken op orde moeten zijn. Met een kwaliteit die uitnodigt om het te gebruiken. Dit zorgt voor minder autoritten in de MRU en draagt dus bij aan de leefbaarheid én de doorstroming van het autonetwerk en daarmee de functie van nationale draaischijf (openbaar vervoer én weg) in de Metropoolregio Utrecht. Op deze manier wordt er gewerkt aan goede bereikbaarheid voor iedereen,

ook voor degenen die geen alternatief voor de auto hebben. Zo wordt het economische potentieel van de regio maximaal benut, de woonbehoefte gefaciliteerd en een gezonde en duurzame leefstijl bevorderd.

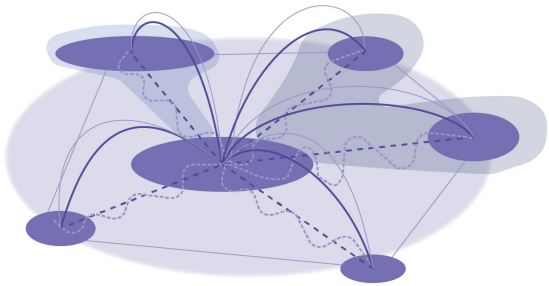
6.7 – Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles.

De mobiliteitsopgaven in de MRU zijn groot: de Ring Utrecht kampt nu al met knelpunten in de doorstroming en Utrecht Centraal staat als over¬stappunt onder druk. De ov-, fiets-, weg- en vaarwegnetwerken worden steeds intensiever gebruikt.

Het grootste deel van de groei van de regio zal het komende decennium plaatsvinden, waardoor al in 2030 grote knelpunten ontstaan in het openbaar vervoer, op de weg en op de fietspaden. De extra groei tussen 2030 en 2040 zal voor nog meer druk op deze knelpunten zorgen.

Daarom wordt er ingezet op alles. Het gaat om én fiets én openbaar vervoer én weg én generieke mobiliteitsmaatregelen om mensen te motiveren de fiets of het openbaar vervoer te nemen, vaker thuis te werken of te parkeren op afstand. Want geen enkele maatregel zal op zichzelf effectief zijn. Het gaat om de samenhang van het totaalpakket. Alleen een extra ov-verbinding leidt bijvoorbeeld niet tot ontlasting van de Ring Utrecht of het overstappunt Utrecht Centraal, dat moet in combinatie met generieke mobiliteitsmaatregelen, waaronder parkeerbeleid. Inzet is om als eerste stappen te ontwikkelenn voor generieke mobiliteitsmaatregelen en alternatieven voor de auto, alsook mogelijk aanvullende (weg)infrastructuur die de druk op de knelpunten op de Ring Utrecht kunnen verminderen.

Voor de ontwikkeling van de huidige en nieuwe stedelijke woonwerkcentra, waarmee een polycentrische stedelijke regio ontstaat, is goede onderlinge verbinding essentieel. Daarom is een samenhangend netwerk tussen knopen en concentraties van functies nodig. Het gaat dan om non-stopfietsverbindingen en het ov-concept Wiel met Spaken. Dit draagt bij aan het bereikbaar houden van de Metropoolregio en het ontlasten van Utrecht Centraal. Hiermee vindt ook goede aansluiting plaats op de nationale mobiliteitsstructuren, waardoor de (economische) potentie van de regio optimaal wordt benut.



7. Het Ontwikkelperspectief

De zeven principes leggen het fundament voor Utrecht Nabij, het Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid voor de Metropoolregio Utrecht. Het Ontwikkelperspectief bouwt voort op de reeds lopende ontwikkelingen die tot 2030 zijn voorzien en schetst een toekomstbeeld voor 2040 met een doorkijk naar 2050.

Het Ontwikkelperspectief is integraal en stuurt het denken over de ontwikkeling van de MRU, met nadruk op de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen, werken, groen, landschap en de bijbehorende noodzakelijke maatregelen op het gebied van bereikbaarheid.

Om een beter beeld te krijgen van de samenhang en synergie tussen alle principes en mogelijke maatregelen worden in dit hoofdstuk de belangrijkste onderdelen van het Ontwikkelperspectief integraal en in meer detail uitgewerkt.

De navolgende uitwerking van het Ontwikkelperspectief is nadrukkelijk geen blauwdruk voor de toekomst. Het is geen plan dat nu al uitgevoerd kan worden, het is immers een perspectief voor de middellange en lange termijn. Het Ontwikkelperspectief laat wel zien wat de gevolgen zijn van de keuze voor Utrecht Nabij en de zeven principes, rekening houdend met een grote bandbreedte aan mogelijke ontwikkelkansen en maatregelen voor verschillende locaties en opgaven. Daarmee vormt het Ontwikkelperspectief een belangrijke aanzet voor het definiëren van nadere onderzoeksvragen en gebiedsuitwerkingen om de komende jaren tot afspraken te komen over programmering, prioritering en realisatie voor landschap, wonen, werken en bereikbaarheid.

Om voldoende grip te krijgen op de aard en omvang van de opgaven op het gebied van wonen en werken zijn in de navolgende hoofdstukken, op basis van locatieonderzoek, aannames gedaan over het ontwikkelpotentieel per locatie. Dit zijn theoretische ontwikkelmogelijkheden met een grote bandbreedte die nog ruimte laten om de komende jaren in het adaptieve Ontwikkelpad keuzes te maken. Doel is dat er voldoende potentieel laadvermogen is om in te spelen op veranderende behoeften of planuitval. De onderkant van de bandbreedte is het minimum laadvermogen dat op een bepaalde locatie wenselijk en realistisch is. De bovenkant van de bandbreedte wordt bereikt door op gebiedsniveau fors te investeren in bereikbaarheid en landschap zodat de locaties ontwikkeld kunnen worden of dat er hogere dichtheden gerealiseerd kunnen worden.

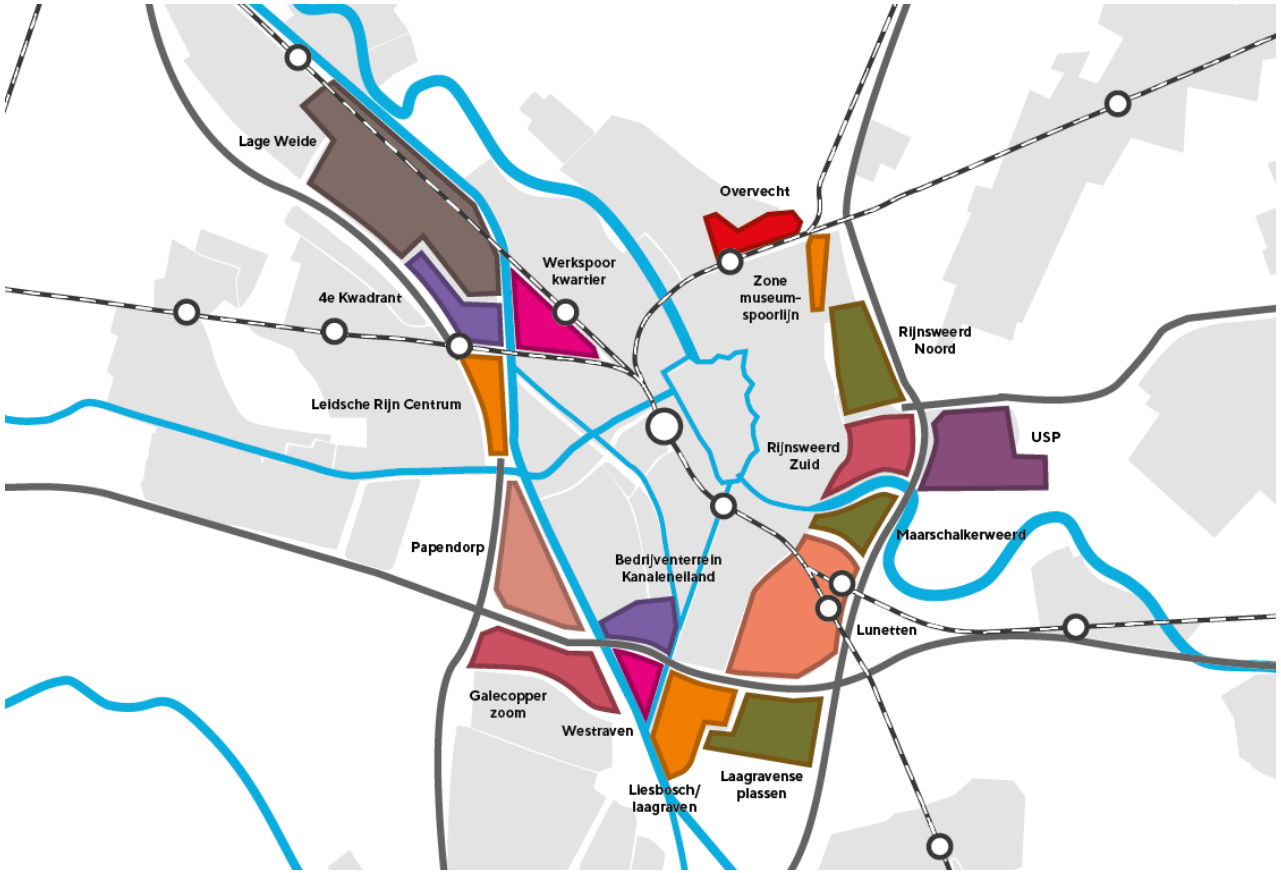
7.1 Stedelijk kerngebied en de Grote U

Een belangrijk deel van de groeiopgaven voor de Metropoolregio Utrecht kan worden geconcentreerd in het stedelijk kerngebied van Utrecht. De komende jaren ligt de focus op de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht Centraal naar Nieuwegein, met de Merwedekanaalzone als de grootste gebiedsontwikkeling.
In dit Ontwikkelperspectief ligt de nadruk op de grote groeiopgave voor wonen, werken en leefbaarheid na realisatie van de centrale as: de Grote U. Dit is de binnenstedelijke tussenruimte waar nog plaats gemaakt kan worden om een groot deel van de economische groei en de groei van de bevolking op te vangen en tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding te leggen tussen de binnenstad van Utrecht, de buitenwijken, de grootste randgemeenten en het waardevolle metropolitane landschap.
Het is ook de binnenstedelijke zone waar de grootste kwaliteitsverbeteringen gerealiseerd kunnen worden door barrières weg te nemen, de milieuhinder terug te dringen en de beschikbare ruimte hoog-

waardiger in te richten. Dit is geen geringe opgave, maar levert wel heel veel op voor de vitaliteit, leefbaarheid en concurrentiekracht van de MRU en Nederland.
Op de kaart is de Grote U een aaneengesloten gebied, maar het bestaat wel uit deelgebieden met zeer uiteenlopende kwaliteiten en functies.

7.1.1 Lage Weide

Lage Weide is het belangrijkste bedrijventerrein van de regio vooral voor bedrijven die hinder veroorzaken. Samen met het aangrenzende Werkspoorkwartier biedt het veel werkgelegenheid voor praktisch geschoolden. Deze bedrijventerreinen zijn dus belangrijk in de regionale mix van aanbod van werkgelegenheid voor iedereen. Door de ligging tussen spoor, Amsterdam-Rijnkanaal en A2 is Lage Weide optimaal en multimodaal bereikbaar, ook via het water. Maar de beschikbare ruimte wordt nog onvoldoende benut, hier liggen grote kansen om de bedrijvigheid verder te verdichten, met name met maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid. Lage



Afbeelding 22 - De deelgebieden in de Grote U.

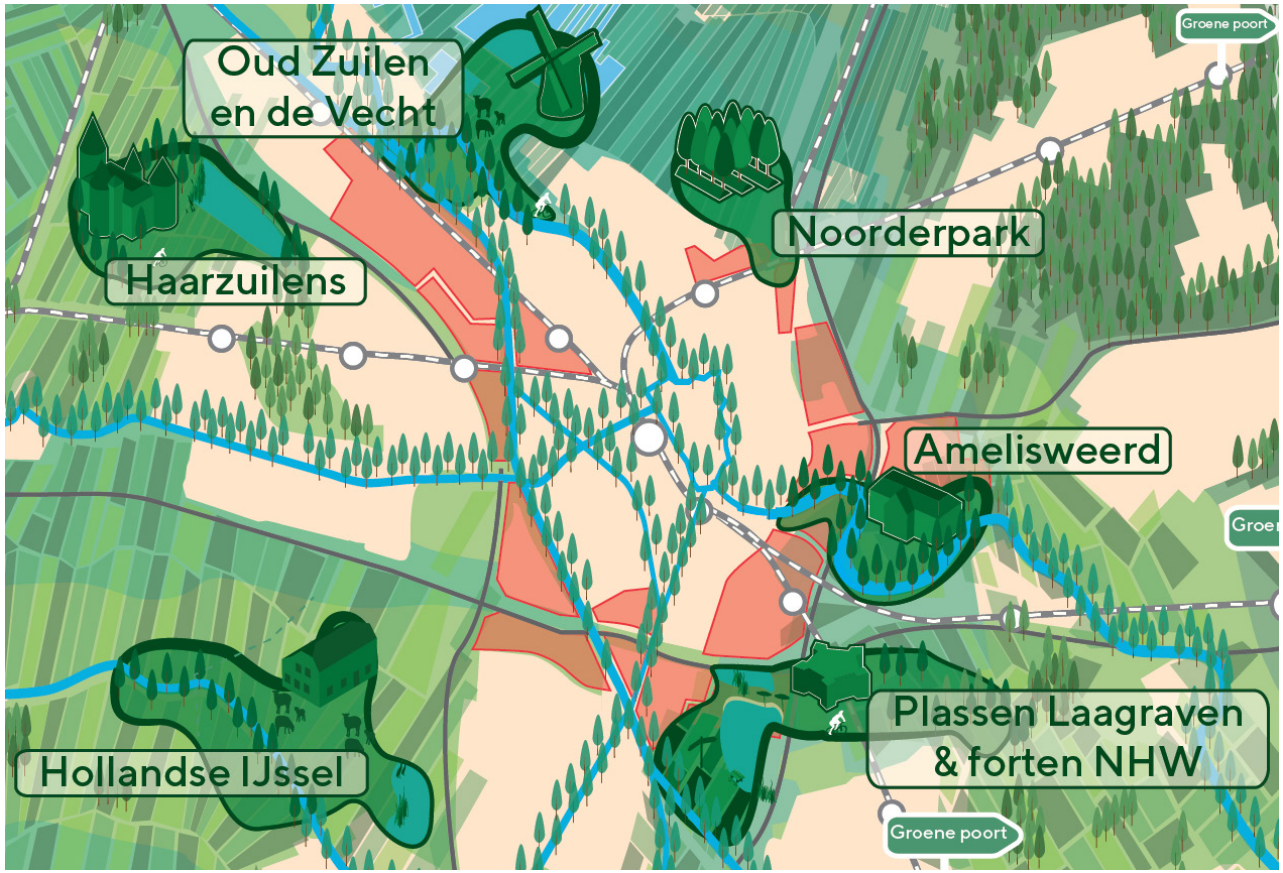
Weide dient niet alleen om de groei op te vangen, maar ook om bedrijven met een milieucontour uit andere delen van de MRU naartoe te verplaatsen.
De bereikbaarheid voor werknemers in dit gebied kan sterk verbeterd worden. Er zijn nu te weinig (aantrekkelijke) ov- en fietsalternatieven beschikbaar, waardoor ze aangewezen zijn op de lokale en regionaal wegen, wat voor extra druk op de Ring Utrecht zorgt.

7.1.2 Leidsche Rijn Centrum en station Zuilen

Beide stationsgebieden zijn nu al volop in ontwikkeling. Bij station Leidsche Rijn liggen kansen om het Vierde Kwadrant ten noorden van het spoor en ten oosten van de A2 te transformeren tot een stedelijk knooppunt.

Bij Zuilen is de transformatie van de Cartesiusdriehoek gestart. Dit wordt naar verwachting afgerond voor 2030. Voor het Werkspoorkwartier zijn plannen gestart voor intensivering van het bedrijventerrein, gekoppeld aan groen, sport en recreatie. Verdere transformatie van dit gebied wordt beperkt door de hindercontouren van bedrijven op Lage Weide (onder meer van de energiecentrale die warmte levert voor de stadsverwarming).

Bovendien is een hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer noodzakelijk om deze locatie tot een volwaardige knoop te ontwikkelen. Denk bijvoorbeeld aan een fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Zuilen of een tangentiële HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn en



Afbeelding 23 - De groenstructuur in en rondom de Grote U.

Zuilen naar Overvecht en dan verder via Rijnsweerd naar USP.

Deze verbinding draagt ook bij aan een betere verbinding naar de Metropoolregio Amsterdam. Een groot deel van de inwoners van Leidsche Rijn die in de Metropoolregio Amsterdam werken, pakken nu de auto. Een betere en snellere fiets- of HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn en station Zuilen zou, in combinatie met een opwaardering van station Zuilen, een concurrerend alternatief kunnen bieden

en zo bijdragen aan ontlasting van de Ring Utrecht en Utrecht Centraal.

7.1.3 Papendorp

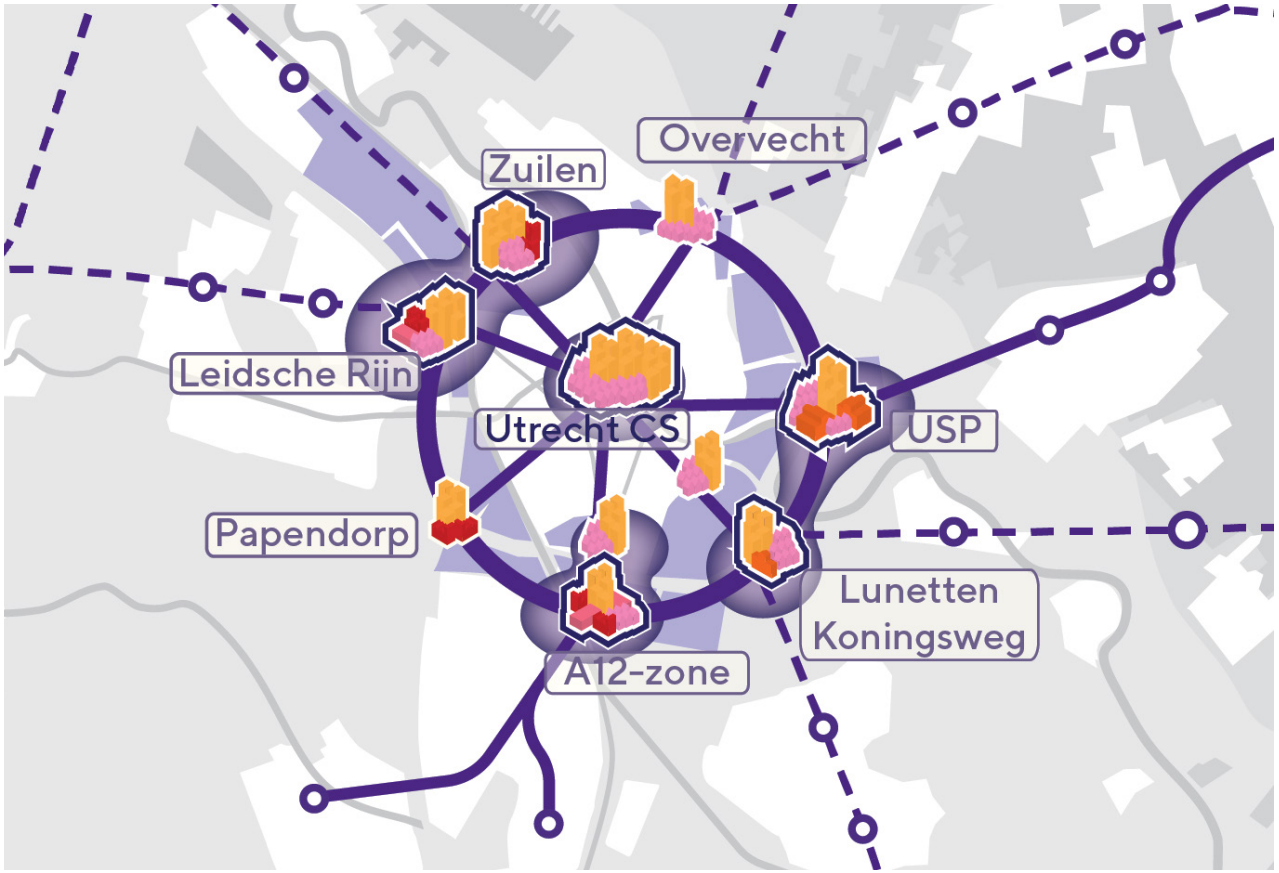
In deze ruim opgezette kantorenlocatie aan de A2 en A12 is nog veel ruimte voor intensivering. Vooral door het toevoegen van woningen kan dit gebied gemengder en aantrekkelijker worden, maar dan is er wel een goede HOV-verbinding nodig.[52]

7.1.4 Het centrale deel van de A12-zone

Het gebied dat bestaat uit de Galecopperzoom, bedrijventerrein Kanaleneiland en Westraven heeft door de ligging en ontwikkelruimte de kans om een nieuw hoogstedelijk centrum te worden. Het is de cruciale schakel in de centrale as tussen Utrecht en Nieuwegein omdat hier de kortste en meest aantrekkelijke verbindingen gerealiseerd kunnen worden naar USP, Leidsche Rijn, de Utrechtse binnenstad en het stadscentrum Nieuwegein. Vooral in het verlengde van de Merwedekanaalzone liggen kansen om een hoogwaardig gemengd stedelijk milieu te realiseren.

Door alle infrastructuur is de ruimte in dit gebied sterk versnipperd. Het ontwikkelpotentieel kan alleen worden benut als de ontsluiting voor auto, hoogwaardig openbaar vervoer en fiets ingrijpend wordt verbeterd.

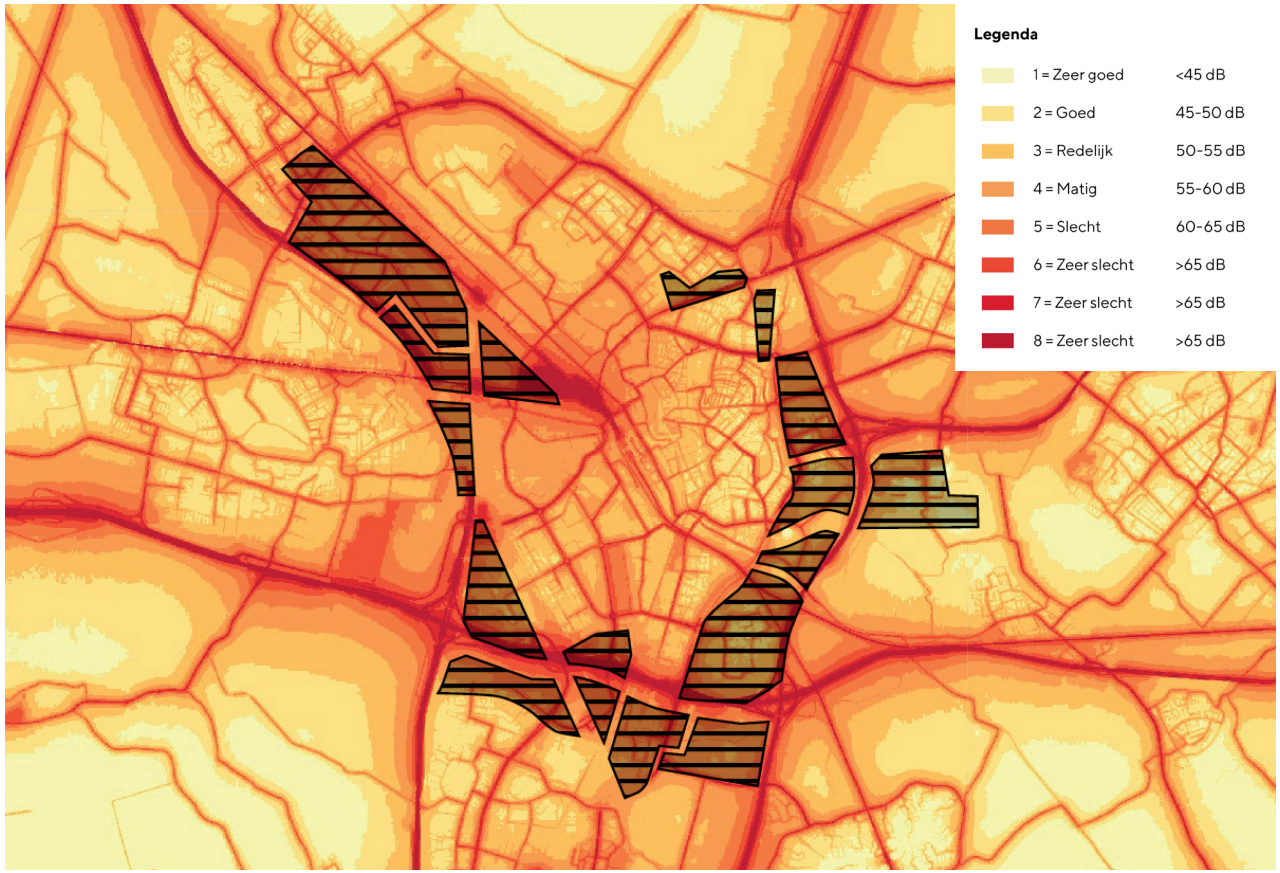
Westraven, centraal gelegen tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal, is het logische hart van dit gebied.



Afbeelding 24 - Het Wiel met Spaken in de Grote U

52 De mogelijkheden voor een HOV-verbinding via Papendorp worden onderzocht in de *MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht*.

De noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid met HOV kan bijvoorbeeld gestalte krijgen met een kruising van de Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn) en de tangentiële HOV-lijn tussen Leidsche Rijn en USP.[53]
Voordat grootschalige ontwikkeling van de A12-zone mogelijk wordt, is het tevens noodzakelijk om de knelpunten op het hoofdwegennet (de Ring) op te lossen. Ook moeten er flinke maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting van de A12 weg te nemen. Denk aan hoge geluidsschermen (zoals langs de A2 bij Maarssen) of een afscherming door een aaneengesloten wandbebouwing (zoals langs de A10-West in Amsterdam).



Afbeelding 25 - Geluidscontouren in en rondom de Grote U in 2016. Bron: TNO

7.1.5 Laagraven-Liesbosch

Dit is een van de grootste bedrijventerreinen van de regio. Het is sterk gemengd met kantoren, logistieke centra, perifere detailhandel, bouwbedrijven, circulaire bedrijven en autodealers. Door de ligging aan de A12 is het erg aantrekkelijk voor bedrijven die gericht zijn op transport en logistiek, en met name voor de snelgroeiende stadsdistributiebedrijven. Door het ruimtegebruik van deze sector verder te intensiveren kan de sector op deze plek doorgroeien. Daarnaast is er vooral aan de westkant ruimte om een gemengder woonwerkmilieu te realiseren, nabij Westraven.

53 In de *MIRT-verkenning OV en Wonen* wordt onderzocht wat de effecten zijn van een HOV-ontsluiting voor gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest, en een oost-west HOV-verbinding via Lunetten en Westraven.

7.1.6 Landschapspark Laagraven Oost

Deze groene buffer tussen Utrecht, Nieuwegein en Houten kan worden ontwikkeld tot een prachtig landschapspark, met de focus op natuurontwikkeling, recreatie en landschap.

7.1.7 Groenstedelijke zone van Lunetten tot het Utrecht Science Park

Dit gebied heeft de kans om te worden ontwikkeld tot een uniek hoogstedelijk en tegelijkertijd groen woonwerkmilieu. Lunetten kan via de attractieve en hoogwaardige groenzone van Maarschalkerweerd met zijn sportcomplexen, volkstuinen en stadsboerderijen, en het landschappelijk erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie worden verbonden met het Utrecht Science Park.
Om deze ontwikkeling mogelijk te maken moet wel de multimodale bereikbaarheid flink worden verbeterd, zoals een HOV-verbinding van USP naar Westraven plus de opwaardering van station Lunetten (mogelijk ook als dubbelstation Lunetten Koningsweg), en/of een HOV-verbinding via Overvecht en Zuilen naar Leidsche Rijn.[54]
Het grondgebruik op het USP kan worden geoptimaliseerd, maar een forse intensivering is alleen mogelijk als het bestaande gebiedsconcept wordt herijkt.[55]
Met de verdichting en transformatie van Rijnsweerd kan ook ruimte ontstaan om USP-functies dichter bij de stad te brengen, ten westen van de A27/A28.

7.1.8 Waterlinieweg

Aan de oostkant van de Grote U ligt de Waterlinieweg, een oude rijksweg die nog steeds als een barrière in de stad ligt. De mogelijke afwaardering van deze weg biedt niet alleen ruimte voor verdichting, maar vooral ook de kans om de dwarsverbindingen voor voetgangers en fietsers aanzienlijk te verbeteren en de toegankelijkheid van de Lunetten en de grote landschappen ten oosten van de stad te vergroten.

7.1.9 Museumspoorlijn

De zone rondom de Museumspoorlijn bestaat uit een aaneenschakeling van restgebieden en kleine volkstuincomplexen. Hier liggen mogelijk kansen om de kwaliteit van het groen te versterken en tegelijkertijd ruimte te maken voor verdichting.

7.1.10 Overvecht

Ook de zone rondom de spoorlijn bij Overvecht kent veel restruimte die zich goed leent voor intensivering van het grondgebruik. Rondom station Overvecht is volop ruimte voor transformatie en verdichting waardoor de achterliggende wijken een stevige impuls kunnen krijgen en de barrière van de spoorlijn geslecht kan worden. Overvecht zou kunnen doorontwikkelen tot een stevig knooppunt en scharnier tussen Hilversum/Almere/Amersfoort en het USP. En bij realisatie van het noordelijke deel van het Wiel kan

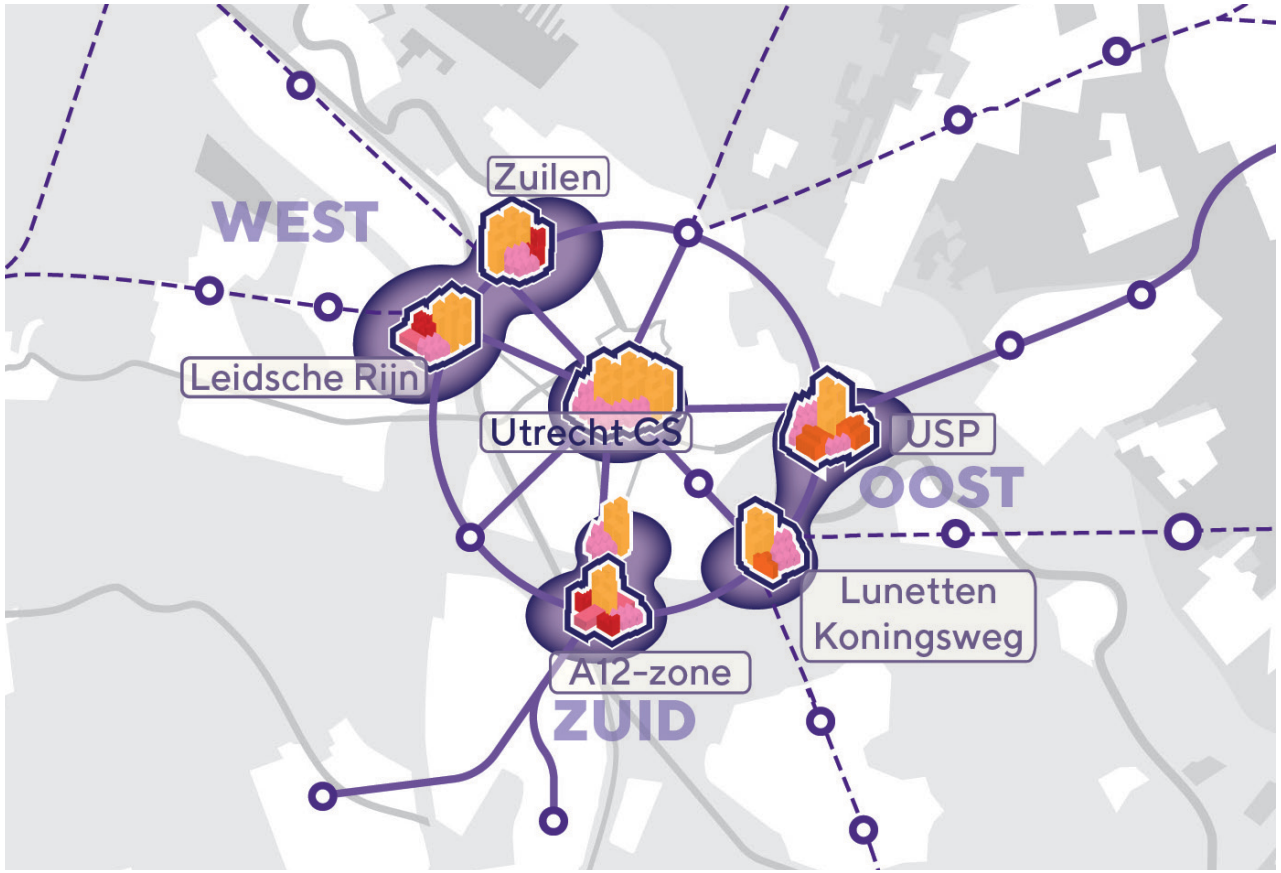
54 De mogelijkheden voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg worden onderzocht in de *MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht.*
55 Het USP heeft in 2018 de ambitie geformuleerd dat het een vitale omgeving voor leren, werken, zorgen en verblijven moet worden. Het wijst een aantal concrete verdichtingslocaties aan en plekken waar de groenstructuur verbeterd moet worden. De vraag is echter of dit Ambitiedocument voldoende groeiruimte oplevert op de langere termijn. Zie: *Ambitiedocument Utrecht Science Park,* USP 2018.

het ook een schakel worden tussen de knopen bij Leidsche Rijn Centrum, Zuilen en het USP.

7.1.11 Rest van het stedelijk kerngebied

De intensivering van de Grote U is de grootste opgave in het stedelijk kerngebied. Maar dit sluit niet uit dat er ook in andere delen van het stedelijk kerngebied veranderingen zullen plaatsvinden. In Maarssen, Nieuwegein, Kanaleneiland en Overvecht liggen verschillende buurten met leefbaarheidsvraagstukken, kansen om te verdichten, de noodzaak om de verouderde woningvoorraad te verbeteren en de wens om het voorzieningenaanbod te versterken.

Deze opgaven zijn niet nader uitgewerkt in het Ontwikkelperspectief, maar zijn in de berekening van het potentieel laadvermogen voor wonen en werken wel meegenomen. Bovendien worden bij de uitwerking van de Grote U ingrepen voorgesteld die ook direct positieve ruimtelijke en sociaal-economische effecten kunnen hebben op deze buurten. Denk aan mogelijk nieuwe fiets- en HOV-verbindingen die de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verbeteren, de mogelijke investering in landschappelijke en recreatieve structuren of de kansen om de milieuhinder te reduceren.



Afbeelding 26 - De drie Metropoolpoorten.

7.2 Metropoolpoorten

Binnen de Grote U liggen drie nieuwe stedelijke centra met substantiële ontwikkelruimte voor hoogstedelijke gemengde woonwerkmilieus die het stedelijk kerngebied de ruimte geven om door te groei-

en naar een polycentrische MRU. Deze Metropoolpoorten liggen strategisch in nationale netwerken, zijn goed ontsloten via het Wiel met Spaken en bouwen voort op de bestaande ruimtelijke en economische structuren. Bovendien spelen ze een belangrijke rol in het slechten van ruimtelijke en mentale barrières, waardoor de nabijheid in het stedelijk kerngebied versterkt wordt en de groene verbindingen tussen stad en landschap verbeteren. Ten slotte kan de ontwikkeling van de Metropoolpoorten, in combinatie met de realisatie van het Wiel met Spaken, leiden tot een substantiële ontlasting van Utrecht Centraal.
Voor de drie Metropoolpoorten is nader verkend wat de ruimtelijke impact is van de voorgestelde leefmilieus, de ontwikkeling van een beter landschappelijk netwerk en de inpassing van grote bereikbaarheidsmaatregelen. Deze verkenning is vooral bedoeld om de ontwikkelkansen en opgaven te illustreren en te laten zien dat er directe verbanden zijn tussen de mogelijke ontwikkelruimte en investeringen in leefbaarheid, landschap en bereikbaarheid. Het zijn dus nadrukkelijk eerste (theoretische) verkenningen. Om tot realistische gebiedsuitwerkingen te kunnen komen is nog veel gedetailleerd vervolgonderzoek nodig, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten, de provincie, de spoorsector en het Rijk.

7.2.1 Metropoolpoort Oost (Lunetten Koningsweg - USP)

Deze Metropoolpoort vormt het hart van het nationale lifesciences-cluster, nabij de Utrechtse binnenstad en het waardevolle cultuurhistorische landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De eerste grote opgave is het versterken en verbeteren van de groene scheg langs de Kromme Rijn die door ontbrekende wandel- en fietsroutes, verrommeling en grote barrières (Waterlinieweg en A27/A28) in werkelijkheid veel minder kwaliteit heeft dan het kaartbeeld doet vermoeden.
De ontwikkeling van de Groene Parel rondom Amelisweerd kan in de verbinding tussen stad en landschap een belangrijke rol spelen, maar is ook op zich een aantrekkelijke bestemming. Met de geplande groene verbinding over de A27/A28 wordt voor 2030 een eerste stap gezet. De oude

Kader 2 - UNESCO Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie van 85 kilometer lang. De linie loopt van Muiden tot aan de Biesbosch en is 3 tot 5 kilometer breed. Ze bestaat uit 45 forten, 6 vestingen, 2 kastelen, 85 mitrailleurkazematten, ruim 700 betonnen schuilplaatsen en kazematten en ruim 100 militaire sluizen en waterwerken. Een belangrijk deel daarvan ligt in de Metropoolregu Utrecht, waaronder het Waterliniemuseum Fort Vechten. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is het grootste rijksmonument van Nederland en is in 2019 door Nederland voorgedragen voor UNESCO Werelderfgoed als uitbreiding op de Stelling van Amsterdam, die al sinds 1996 deze status heeft. Samen vormen ze straks het Werelderfgoed de 'Hollandse Waterlinies'. In opdracht van het Rijk en de Liniecommisie is de voordracht voorbereid om op zijn vroegst in 2020 de UNESCO status te verkrijgen (bron: programmabureau Nieuwe Hollandse Waterlinie).

entree van het landgoed, aan de westzijde van de A27/A28, wordt met deze groene verbinding hersteld, waardoor Amelisweerd veel dichter bij de stad komt te liggen.
Maar er is nog veel meer nodig. Voor de ontwikkeling van deze Metropoolpoort en een gezonde stad is de realisatie van een goed recreatief netwerk noodzakelijk waardoor het landschap en het erfgoed van de Waterlinie beter toegankelijk worden. Daarnaast vraagt de toename van het inwoneraantal in de MRU ook om een verbetering en intensivering van het grote aantal sportcomplexen in dit gebied. De ontwikkeling van de Sportas naast de Zuidas in Amsterdam laat zien dat het opnieuw organiseren en inrichten van sportinfrastructuur een enorme kwaliteitsimpuls aan de sportverenigingen, de stad en het landschap kan geven.

Rondom de waardevolle recreatieve en cultuurhistorische landschappen liggen verschillende kansrijke locaties waar het mogelijk is om te verdichten, rekening



Afbeelding 27 - Zoekgebied Metropoolpoort Oost

houdend met de (toekomstige) UNESCO Werelderfgoedstatus van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Er is nog volop ruimte om meer gemengde stedelijke milieus te realiseren en de groei van het lifesciences-cluster de ruimte te geven.

Het lifesciences-cluster is van nationaal belang en de motor van dit cluster, het USP, moet aanzienlijk beter bereikbaar worden. Door te investeren in hoogwaardige openbaar vervoer en fiets ontstaat ook de kans om op en rondom het USP

een beter evenwicht te realiseren tussen wonen, werken en voorzieningen, zodat de leefbaarheid en levendigheid verbetert en het aanwezige en toekomstige HOV beter benut wordt. Bovendien is er op het USP nog volop ruimte voor verdere verdichting als het huidige ruimtelijke concept van de campus herijkt kan worden. Daarnaast ligt het voor de hand om de nabijgelegen satellietlocaties van het lifesciences-cluster beter te benutten en goed met het USP te verbinden. Denk bijvoorbeeld aan de verbinding met USP-De Bilt, onder andere gericht op vaccinontwikkeling, de instituten in Zeist en de stationsomgeving van Bunnik.

Minstens zo belangrijk is de transformatie van het gebied rondom de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan. Deze ontwikkeling kan de verbinding tussen het USP en de binnenstad van Utrecht aanzienlijk verbeteren en daardoor de mentale afstand verkleinen. Daarbij kan slim ingespeeld worden op de ruimte die zal ontstaan door de geplande reconstructie van het snelwegknooppunt Rijnsweerd, in het kader van de geplande aanpassingen van de A27/A28. Vooral ten noorden van de Archimedeslaan zal dit veel nieuwe ontwikkelruimte opleveren. Rondom station Lunetten is ook ruimte voor transformatie en verdichting, evenals rondom station Galgenwaard. Hier liggen kansen om een aantrekkelijk en gemengd stedelijk leefmilieu te realiseren, rekening houdend met de erfgoedwaarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en voldoende ruimte voor groen, sport en ontspanning.

Tabel 3 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort Oost

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	6.900	19.300
Bandbreedte arbeidsplaatsen	7.500	12.000
Groene scheg	Versterken Groene Parel Amelisweerd, versterken Nieuwe Hollandse Waterlinie, verbeteren recreatieve fietsroutes (o.a. langs Kromme Rijn).	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering ov-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (noord en zuid) en station Lunetten-Koningsweg.	
Leefbaarheid	Ontwikkelen en versterken van sportcomplexen, slechten van barrières spoor, A27/A28 en Waterlinieweg, reductie geluidsbelasting.	
Specifieke opgave	Nieuwe balans tussen stedelijke verdichting, knooppuntontwikkeling en landschap/ cultuurhistorie.	

In deze Metropoolpoort is ruimte voor 7.000 tot 19.000 woningen en 7.500 tot 12.000 arbeidsplaatsen. Dit is een forse bandbreedte, die mede afhankelijk is van de investeringen die worden gedaan om deze Metropoolpoort beter bereikbaar te maken, zowel voor fiets, HOV als trein. Op dit moment is de bereikbaarheid van het USP al onvoldoende. De verbinding richting Utrecht Centraal met de Uithoflijn is te krap, en ook de vele bussen op de Heidelberglaan en doorgaand via de Binnenstadsas zorgen voor veel knelpunten. Het oostelijke deel van het Wiel met Spaken, dat nu wordt onderzocht in de MIRT-verkenning OV en Wonen, kan cruciaal zijn om de groeiende reizigersstromen naar het USP op te vangen en een alternatief te bieden zonder dat verbindingen richting Utrecht Centraal daarmee worden belast. Ook het noordelijke deel van het Wiel met Spaken kan hier een belangrijke rol spelen.



Afbeelding 28 - Zoekgebied Metropoolpoort Zuid.

7.2.2 Metropoolpoort Zuid (A12-zone)

Westraven, het bedrijvengebied Kanaleneiland, de Galecopperzoom en Laagraven-Liesbosch liggen op een strategische schakel tussen Utrecht en Nieuwegein, in het verlengde van de hoogstedelijke ontwikkeling langs het Merwedekanaal. Hier liggen grote kansen om een gevarieerd hoogstedelijk en gemengd woonwerkmilieu te realiseren, mooi gelegen aan de oevers van de kanalen die een belangrijke recreatieve functie krijgen en de verbin-

ding leggen naar Utrecht en het buitengebied. De grote opgaven zijn het oplossen van de forse barrières met alle bijkomende niveauverschillen, het realiseren van een aantrekkelijk leefklimaat en een goede lokale en regionale bereikbaarheid, zowel voor fiets, HOV als auto.

In deze Metropoolpoort is ruimte voor 1.000 tot 25.900 woningen 7.500 tot 26.000 arbeidsplaatsen, mede afhankelijk van de mate waarin de kantoorbehoefte rondom Utrecht Centraal en in de andere twee Metropoolpoorten wordt geaccommodeerd. De belangrijkste ontwikkellocaties voor de (hoog)stedelijke milieus kunnen het bedrijvengebied Kanaleneiland, de Galecopperzoom en Westraven zijn. De bedrijventerreinen Liesbosch en Laagraven worden vooral ingezet voor het intensiveren van bedrijvigheid. Dit gebied speelt immers een heel belangrijke rol voor stedelijke en regionale logistiek en distributie. Daarmee wordt in dit Ontwikkelperspectief voortgebouwd op de inzichten die zijn ontstaan met de verkenningen die in het kader van het project A12-zone zijn verricht.

De mogelijke HOV-ontsluiting voor gebiedsontwikkeling naar Nieuwegein en Utrecht Zuidwest is een belangrijke stap om de bereikbaarheid te verbeteren. Maar pas als er ook een oost-west HOV-verbinding gerealiseerd wordt (tussen USP, Westraven en Leidsche Rijn) wordt deze Metropoolpoort ook goed verbonden met de andere knooppunten in de Grote U en ontstaat de kans om Westraven te ontwikkelen als een hoogstedelijk knooppunt op het Wiel met Spaken.

Daarnaast is het noodzakelijk dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot verdere belasting van de A12, die nu al zwaar belast is. Alleen al door de autonome groei van het wegverkeer neemt die belasting toe (zie NMCA). Dit betekent dat er geïnvesteerd moet worden in passende oplossingen voor huidige en toekomstige mobiliteitsknelpunten. Modelberekeningen tonen aan dat bijvoorbeeld een goede regionale autoverbinding parallel aan de A12 aanzienlijk bijdraagt aan de ontlasting van de snelweg en een betere bereikbaarheid van de A12-zone. Ook flankerend mobiliteitsbeleid kan mogelijk bijdragen aan de ontlasting van de A12.

Naast het effect van extra autoverkeer op de A12 is het inperken van autoafhankelijkheid van belang om voldoende ruimte voor leefkwaliteit te kunnen realiseren. Dit kan op verschillende manieren. Een van de mogelijkheden is het verwijderen van de aansluiting van Westraven op de A12. Hierdoor komt er een aanzienlijke hoeveelheid ontwikkelruimte beschikbaar aan beide zijden van de A12, wordt een grote barrière geslecht en neemt de verkeersdruk op de Europalaan aanzienlijk af. Dit soort keuzes vraagt echter wel om een integrale strategie voor de autobereikbaarheid van de hele zone langs de A12, zoals de woonboulevard, en de verdere effecten van het verwijderen van een aansluiting op de rest van het mobiliteitssysteem en de leefbaarheid van stad en regio.

Bij de intensivering van bedrijventerrein Laagraven-Liesbosch moet wel aandacht worden gegeven aan de realisatie van goede recreatieve verbindingen naar de Laagravense plassen. Dit gebied heeft een sterke landschappelijke kwaliteit en behoort grotendeels tot het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het is de noodzakelijke landschappelijke contramal voor de ontwikkelingen in de A12-zone en Houten en kan verder worden doorontwikkeld tot een belangrijke Groene Parel. Door in dit gebied de recreatieve en ecologische waarden verder te intensiveren ontstaat een Groene Parel die de verbinding legt met de historische structuren van de Waijensedijk, stadslandbouw, fruitboomgaarden, het kasteel Heemstede en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met de Plofsluis als absoluut hoogtepunt.
Ook ten westen van de A2 kan een nieuwe Groene Parel ontwikkeld worden, die de verbinding legt tussen de stedelijke A12-zone, de bestaande wijken van Nieuwegein en het aantrekkelijke buitengebied rondom de Hollandse IJssel. Naast de bestaande Nedereindseweg kan er een tweede goede recreatieve verbinding over de A2 gerealiseerd worden ter hoogte van de Galecopperlaan, waardoor er vanuit Nieuwegein en de A12-zone een aantrekkelijk circuit van recreatieve verbindingen ontstaat. Deze Groene Parel kan voortbouwen op de recreatieve en ecologische structuur die al ontwikkeld is langs de IJsselwetering en de Hollandse IJssel.

De ontwikkeling van de Metropoolpoort

Tabel 4 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort Zuid

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	1.000	25.900
Bandbreedte arbeidsplaatsen	7.500	26.000
Groene scheg	Realisatie Groene Parel Hollandse IJssel en versterken Groene Parel Laagraven, recreatieve fietsroutes langs kanalen.	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering ov-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (zuidtangent en SUNIJ) en regionale autobereikbaarheid.	
Leefbaarheid	Slechten van barrières A12 en kanalen voor voetgangers en fietsers, reductie geluidsbelasting.	
Specifieke opgave	Nieuwe balans tussen bedrijvigheid en stedelijke leefmilieus. Dwingende eisen inpassing Amsterdam-Rijnkanaal (doorvaarhoogte, hinder).	

Zuid en de Groene Parel Hollandse IJssel kunnen niet los worden gezien van de mogelijke ontwikkeling van de uitbreidingslocatie Rijnenburg op de lange termijn. De keuzes die worden gemaakt voor de ontsluiting van de A12-zone, zowel voor auto als ov, en de recreatieve structuur rondom de Hollandse IJssel zijn bepalend voor de ontwikkelruimte in Rijnenburg. Daarom is het noodzakelijk om bij eventuele keuzes voor de uitwerking van deze Metropoolpoort rekening te houden met de consequenties voor de mogelijkheden voor ontwikkeling van Rijnenburg op de lange termijn.

7.2.3 Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen)

Leidsche Rijn Centrum en de omgeving van station Zuilen liggen zeer strategisch in de ruimtelijk-economische structuur van de Randstad. De Metropoolregio Amsterdam is zowel met de auto als de trein zeer snel bereikbaar. Vanaf station Zuilen ben je in 32 minuten op Bijlmer Arena, met de auto een paar minuten sneller. De



Afbeelding 29 - Zoekgebied Metropoolpoort West

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ligt wat verder weg, maar is ook met de auto en de trein goed bereikbaar. Vanaf station Leidsche Rijn is het ruim 50 minuten met de trein naar Den Haag Centraal. De auto is 10 minuten sneller.

Rondom station Leidsche Rijn wordt op dit moment nog hard gebouwd aan Leidsche Rijn Centrum, maar alle vastgestelde plannen zullen ruim voor 2030 voltooid zijn. Het enige deel dat nog niet is ontwikkeld is het Vierde Kwadrant, het

gebied ten noordoosten van het station, grenzend aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Het grondgebruik in dit gebied is erg extensief omdat het nu vooral gericht is op zwaardere en watergebonden bedrijvigheid. De locatie is belangrijk in de mix van type werklocaties in de regio. Hier liggen kansen voor verdere intensivering van werklocaties. Transformeren naar wonen is hier met de huidige hindercontouren vooralsnog geen reële optie.

Pas als de vitale bedrijven een andere plek kunnen krijgen zouden er kansen ontstaan om hier een gemengd stedelijk gebied te realiseren dat profiteert van de ligging aan een oud havenbekken, de nabijheid van Leidsche Rijn Centrum, het Sint Antoniusziekenhuis, veel werkgelegenheid en station Leidsche Rijn. Voorwaarde is wel dat er goede fiets- en ov-verbindingen komen over de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal, zodat de barrières tussen Leidsche Rijn en Zuilen weggenomen worden.

Kader 3 - Uitdagingen stedelijke bedrijventerreinen met veel milieuhinder

Bron: ORAM Amsterdam

UITDAGINGEN VOOR INNOVATIES OM TE KOMEN TOT VERANDERING	Per milieu- en hindercategorie bekijken of het productieproces en inpassing van het bedrijf zodanig aangepast kan worden dat de mogelijke impact kan worden verlaagd.								Onderzoek of een modal shift mogelijk is in de logistieke aan- en afvoer en of verticale productieprocessen mogelijk zijn.				
ASPECTEN / SECTOREN	MILIEU	HINDER							RUIMTELIJKE VOORWAARDEN				
	CATEGORIE	GELUID	GEUR	LICHT	LOGISTIEK	EXT. VEILIGH.	BODEM	WATER	BEREIKBAAR	LIGGING	STAPELBAAR	FOOTPRINT	WENS PERSONEEL
SCHEEPSBOUW EN REPARATIE	5	+++	++	+++	+++	++	++	++	WATER	HAVEN	NEE	M/L	AUTO, FIETS
VOEDSEL-PRODUCTIE	3 - 5	+	+++	+	+++	+	+	+	SNELWEG	STAD, STADSRAND	JA	S/M	AUTO, OV, FIETS, HO-RECA
BOUWBEDRIJF EXCL. WERKPLAATS	2	++	+	++	+++	+	-	-	SNELWEG	STADSRAND	NEE	M	AUTO, OV, FIETS
GROOTHANDEL	2	+	+	+	+++	+	-	-	SNELWEG, STADSWEG	STAD , STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS
HOUT- EN METAALPRODUCTIE	3	+++	+++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, OV, FIETS
3D PRINTEN EN DRUKKERIJ	3	+	+	+	++	+	+	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S/M	AUTO, OV, HORECA
ENERGIECENTRALE	4 - 5	+	+++	+++	+	+++	+++	+++	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO
AUTOREPARATIE	3	++	++	+	++	+	++	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S	AUTO, OV, FIETS
BETONFABRIEK	4 - 5	+	+	+	+++	+	-	++	SNELWEG, WATER	STADSRAND	NEE	M	AUTO , OV, FIETS
CHEMISCHE PRODUCTIE	4 - 5	+	+++	++	++	+++	+++	+++	SNELWEG,- WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS
OPSLAG	2	+	+	+	++	+	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	S/M/L	AUTO, OV, FIETS
AFVAL-VERWERKING	4 - 5	++	+++	++	+++	+++	+++	+++	SNELWEG, STADSWEG	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, FIETS
LOGISTIEK EN TRANSPORT	3 - 5	++	++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, STADSWEG, WATER	NATIONAAL	JA	L	AUTO, OV, FIETS
HIGH-TECH INDUSTRIE	1 - 4	+	+	+	+	++	+	+	OV, SNELWEG	STADSRAND, STAD	JA	S/M	OV, HORECA

Ook rondom station Zuilen zijn er tot 2030 verschillende plannen die gerealiseerd worden. Met de projecten Wisselspoor en Cartesiusdriehoek wordt het aantrekkelijke stedelijke milieu van de Utrechtse binnenstad richting station Zuilen uitgebreid. Gezien de ingewikkelde randvoorwaarden (met name hindercontouren) moet verder onderzocht worden of en hoe dit gebied kan doorgroeien naar een belangrijk onderdeel van de westelijke Metropoolpoort met een hoogstedelijk woon- en werkmilieu dat sterk verankerd is in het industriële verleden van dit gebied.

Het gebied, ten noorden van de Cartesiusweg, tot aan de Werkspoorkathedraal, is ideaal gelegen ten opzichte van station Zuilen en de spoorcorridor richting Amsterdam. Hier ligt nu veel potentie voor creatieve maakindustrie. Ook is het gebied een interessante plek voor woningbouw, maar de beantwoording van de vraag of woningbouwontwikkeling mogelijk en wenselijk is kan niet los gezien worden van de locatie van zware bedrijvigheid. Lage Weide en Werkspoorkwartier zijn de enige plekken in de MRU met de zwaarste milieucategorie. Voor hindergevende bedrijven is dit gebied cruciaal, evenals voor praktisch geschoolde werkgelegenheid..
Er zal een afweging gemaakt moeten worden tussen enerzijds behoud en mogelijke intensivering van het huidige werkgebied, en anderzijds de potentie van deze plek als verstedelijkingslocatie.

Samenhangend met die afweging kan het

Tabel 5 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort West

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	600	13.000
Bandbreedte arbeidsplaatsen	6.100	12.500
Groene scheg	Realisatie recreactieve routes langs Amsterdam-Rijnkanaal en directe fietsverbinding oost-west van Maximapark naar Vecht.	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering OV-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (noord en zuid) en fietsbereikbaarheid.	
Leefbaarheid	Slechten van barrières A2 en kanaal, reductie geluidsbelasting verkeer en balans met milieuhinder Lage Weide.	
Specifieke opgave	Milieuhindercontouren en hindergevende bedrijven Lage Weide bemoeilijken ontwikkelmogelijkheden rondom station Zuilen.	

nodig zijn de bereikbaarheid te verbeteren. Zeker in het geval dat hier meer verstedelijkt gaat worden kan gedacht worden aan een verbetering van de bediening van station Zuilen en het toevoegen van een tangentiële HOV-lijn. Deze verbetering van de bereikbaarheid sluit goed aan bij de plaatswaarde rondom station Zuilen, die in 2030 al tot de hoogste van de MRU behoort. Bovendien kan het station een rol van betekenis spelen in het afvangen van de pendel tussen de noordelijke wijken van Utrecht (Leidsche Rijn, Zuilen en Overvecht) en Amsterdam, de allergrootste bovenregionale pendel van de MRU.[56] Op dit moment kiezen veel mensen uit deze wijken voor de auto, waardoor de aansluitingen op de A2 overbelast raken. En een groot deel van de mensen die wel met het ov gaan, reizen eerst naar Utrecht Centraal en pakken daar de trein of ander openbaar vervoer.
Bijkomend effect van een nieuwe tangentiële HOV-lijn van Leidsche Rijn via Zuilen, Overvecht, Rijnsweerd naar USP is dat de wijk met de grootste sociaal-maatschappelijke achterstand, Overvecht, een goede directe verbinding krijgt met de belangrijkste werk-, onderwijs- en zorglocaties van de MRU.[57]

Als gekozen wordt voor het realiseren van woningen rond Zuilen en Leidsche Rijn Centrum is het wel noodzakelijk om de hindercontouren van het industriegebied Lage Weide, de A2 en de spoorlijnen te verminderen, en dat is niet eenvoudig. Rondom de snelwegen en spoorlijnen kan dit met geluidwerende maatregelen, zoals schermen en afschermende bebouwing. Het terugleggen van de milieuhindercontouren van Lage Weide is echter alleen maar mogelijk met een integrale milieuhinderstrategie. Om te beginnen is het noodzakelijk om een aantal hindergevende bedrijven te verplaatsen naar een ander deel van het industriegebied. Vervolgens moet de hindercontour planologisch verlegd worden. En mogelijk moeten een aantal specifieke hinderbronnen op Lage Weide aangepakt worden. Denk aan filters op schoorstenen, geluidsisolatie of bouwkundige maatregelen om de impact van mogelijke explosies te verkleinen. Dit is een langlopend en kostbaar proces dat zeker 15 jaar duurt.

Afhankelijk van de gekozen ontwikkelrichting is er in deze Metropoolpoort ruimte voor ongeveer 600 tot 13.000 woningen en 6.000 tot 12.500 nieuwe arbeidsplaatsen. De bandbreedte is afhankelijk van de mate van intensivering danwel verplaatsing van hindergevende bedrijvigheid, de ruimte die kan worden gevonden om de milieuhindercontouren van Lage Weide naar het noorden te verschuiven en de kwaliteit van de bereikbaarheid die op deze plek gerealiseerd kan worden door de aanleg van een goede fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Zuilen en de aanleg van een goede HOV-verbinding naar Overvecht, het noordelijke deel van het Wiel met Spaken.

56 Zie de verkenning van de verplaatsingen vanuit Leidsche Rijn en Overvecht in de ochtendspits in de bijlage mobiliteit.

57 Zie de effectanalyse van HOV- en lightrailverbindingen van Leidsche Rijn, via Zuilen en Overvecht naar USP in de bijlage mobiliteit.

7.3 Zeven Regiopoorten

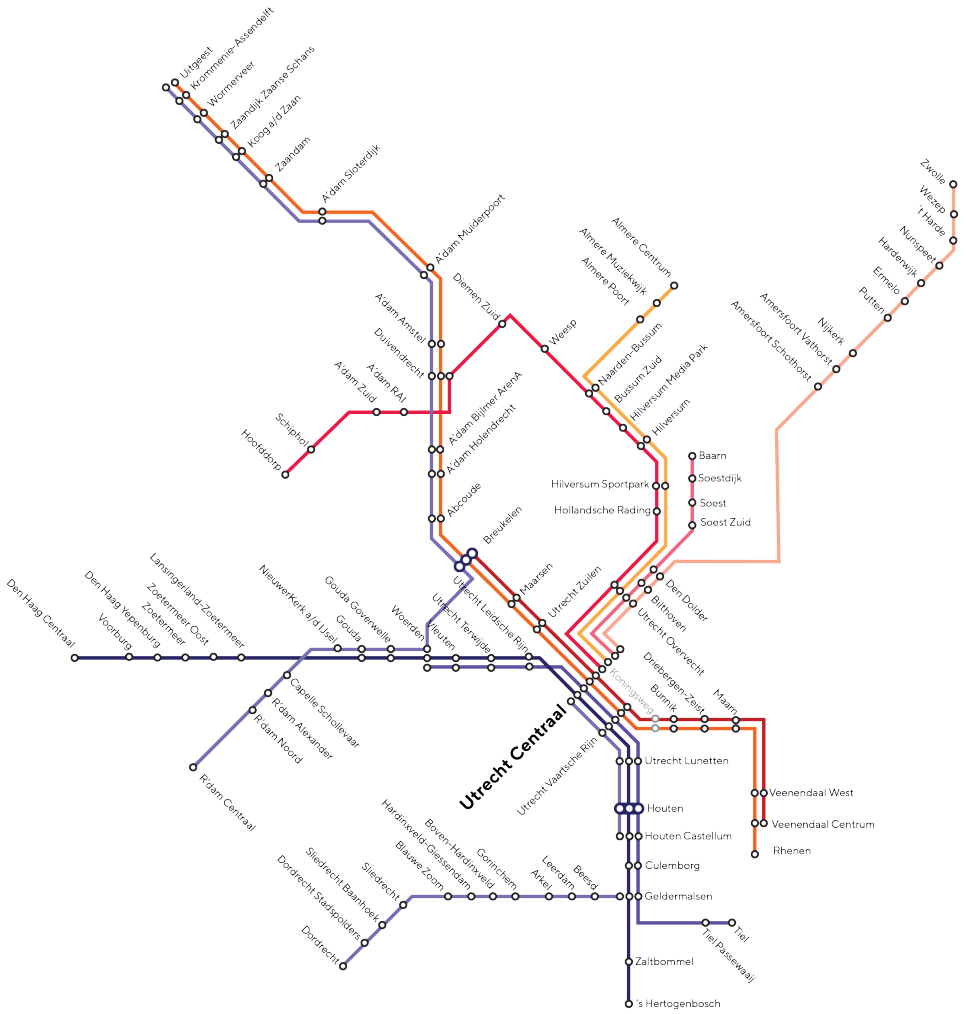
Ook buiten het stedelijk kerngebied liggen volop mogelijkheden om een substantieel deel van de regionale groei op te vangen. In het Ontwikkelperspectief worden zeven Regiopoorten aangewezen die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Breukelen, Bunnik, De Bilt-Bilthoven, Houten, Vianen, Woerden en Zeist. Deze Regiopoorten zijn niet alleen goed verbonden, maar hebben ook nog ontwikkelruimte in de nabijheid van de ov-knopen en bestaande voorzieningen. De aard en omvang van de mogelijke ontwikkeling varieert per Regiopoort en sluit aan op de lokale ruimtelijke structuren. Wat ze gemeenschappelijk hebben is een stedelijk gemengd leefmilieu, grotendeels in bestaand bebouwd gebied waar nabijheid, fietsen, lopen en openbaar vervoer bepalend zijn voor de ruimtelijke opbouw, geheel passend binnen de visie Utrecht Nabij. Ze vormen daarnaast een belangrijke basis vormen voor het ontwikkelen van P+R-locaties en groene landschapspoorten.

Veranderingen in lijnvoering 2030 (6/basis) t.o.v. huidige situatie, frequentie per uur	2020	2030	Opmerking
Schiphol – Utrecht CS – Arnhem	4	6	Beoogd in 2022
SPR Utrecht CS – Hilversum	4	6 (en reistijdverkorting)	Invoering voor 2030
SPR Utrecht CS – Woerden	4	6	Invoering voor 2030

voorziene veranderingen in lijnvoering spoor 2030 (6/basis) t.o.v. huidige situatie

Corridor	Station	2020	2030	Opmerking
IC Utrecht CS – Arnhem	Driebergen-Zeist	2	4	
SPR Utrecht CS – Hilversum	Utrecht Overvecht	4	6	10, incl. SPR Amersfoort
SPR Utrecht CS – Woerden	Leidsche Rijn, Terwijde, Vleuten	4	6	8, incl. SPR Den Haag

voorziene veranderingen in de bediening van stations (o.b.v. lijnvoering 2030 6-basis)



Afbeelding 30 - Het sprinternetwerk en de bovenregionale samenhang in 2020 en 2030. Bron: ProRail.

Vijf Regiopoorten liggen op bestaande spoorcorridors, waar kansen liggen om de bereikbaarheid te verbeteren. Naast verbetering door verhoging van de sprinterfrequenties kan er gekeken worden naar de vergroting van bereikbaarheid door HOV. Vianen neemt een speciale positie in als knooppunt van bovenregionale busverbindingen. Regiopoort Zeist ligt aan de noordkant van deze gemeente, bij de A28. De ontwikkeling van de ov-verbinding vanuit USP en de mogelijke doortrekking naar Amersfoort is een belangrijke ontwikkeling voor de benutting van het potentieel in Zeist.

Voor alle Regiopoorten geldt dat deze onderdeel uitmaken van grotere, bovenregionale corridors met kansen voor ruimtelijke en economische ontwikkeling. De ontwikkeling van de Regiopoorten hangt dus nauw samen met de mogelijke ontwikkeling van de corridors die de poorten met de MRU en de omliggende regio's verbinden. Verbetering van de ov-bediening leidt niet alleen tot verbetering van de be-



Afbeelding 31 - De Regiopoorten in het netwerk van sprintercorridors.

reikbaarheid van locaties binnen de MRU, maar ook in de aangrenzende regio's.

7.3.1 Sprintercorridor Breukelen – Rhenen

De corridor Amsterdam-Utrecht is vooral met intercity's sterk ontwikkeld. Er is een hoogfrequente en snelle directe verbinding tussen Utrecht Centraal en de grote stations van Amsterdam. Alle tussenliggende stations liggen op de sprintercorridor van Amsterdam Centraal naar Rhenen. Op de lange termijn zal de sprintercorridor hoogstwaarschijnlijk geknipt worden bij Breukelen ten dienste van de verbinding Rotterdam – Woerden – Breukelen – Amsterdam. Binnen de MRU zijn Breukelen en Bunnik de twee Regiopoorten die op deze sprintercorridor liggen.

Regiopoort 1 - Breukelen

Breukelen is zeer goed bereikbaar door de strategische ligging tussen Amsterdam en Utrecht, de aansluiting op de A2 en het station. Er liggen grote kansen om de zone tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal veel intensiever te benutten, passend bij de goede bereikbaarheid. Een eerste verkenning toont aan dat er op langere termijn ruimte is voor 1.000 tot 3.000 woningen en 550 tot 1.050 nieuwe arbeidsplaatsen, op basis van transformatie en verdichting van het huidige bedrijventerrein. Deze ontwikkeling kan ook bijdragen aan het verkleinen van de barrière tussen het historische dorp aan de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal en de stationsknoop aan de westkant, mits er geïnvesteerd wordt in een aantrekkelijk netwerk van voet- en fietspaden. Dit padennetwerk is ook voorwaarde om van het station een aantrekkelijke Groene Poort te maken. Zowel voor het Groene Hart als voor de Vecht is station Breukelen een ideale uitvalsbasis.

Tabel 6 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Breukelen- Rhenen 2040

		Laag	Hoog
Breukelen	Woningen	1.000	3.000
	Arbeidsplaatsen	550	1.050
	Overig	Groene Poort en P+R op afstand	
Bunnik	Woningen	800	1.900
	Arbeidsplaatsen	ntb	ntb
	Overig	P+R op afstand	

Een grotere uitbreiding van Breukelen is ongewenst omdat het zal leiden tot een aanzienlijke toename van het autoverkeer. Door het dorpse voorzieningenniveau en het lage aantal arbeidsplaatsen zal het merendeel van de nieuwe bewoners van Breukelen voor werk en voorzieningen gericht zijn op Amsterdam en Utrecht. Dit betekent dat woningen bijbouwen in Breukelen tot relatief meer pendel zal lei-

den dan in locaties in het stedelijk kerngebied. Bovendien is het aannemelijk dat het autobezit in Breukelen aanzienlijk hoger is en blijft dan in het stedelijk kerngebied, waardoor vooral de A2 extra belast zal worden door de ontwikkeling in Breukelen.

Regiopoort 2 - Bunnik
Deze Regiopoort ligt op 10 minuten fietsen van het USP. Het is dus niet verwonderlijk dat veel mensen hier kiezen voor een woning in een dorpse omgeving dicht bij de stad. In de directe omgeving van het station liggen kansen om het bestaande bedrijventerrein te intensiveren en woningen toe te voegen. Daarnaast liggen er kansen om bij Bunnik een multimodaal overstappunt te realiseren van waaruit forensen de fiets naar het USP kunnen pakken. In het Ontwikkelperspectief is de Regiopoort daarom een interessante plek om de potenties voor verstedelijking nader te verkennen. Een eerste verkenning toont aan dat er ruimte is voor 800 tot 1.900 woningen.

Beide Regiopoorten zijn direct en snel verbonden met de belangrijke concentraties van werk en voorzieningen rondom Zuilen, Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en mogelijk het nieuwe station Lunetten Koningsweg.

Op deze sprintercorridor ligt een aantal kansrijke P+R-locaties die voor automobilisten met een bestemming in het stedelijk kerngebied een aantrekkelijke overstap op het ov mogelijk maken. Door de ligging naast de aansluiting op de A2 is Breukelen nu al een succesvolle P+R-locatie die nog aanzienlijk uitgebreid kan worden. Overigens is dit ook een aantrekkelijke P+R-locatie voor reizigers met een bestemming in Amsterdam. Station Driebergen-Zeist is ook al een bestaande P+R-locatie. Door hoge belasting op de aansluiting van de A12 en de kwetsbare omgeving van landgoederen lijkt deze locatie echter weinig groeipotentie te hebben. Een nieuwe P+R-locatie is mogelijk meer in oostelijke richting te vinden bij een andere station nabij de A12.

De al bestaande hoge frequentie op de sprintercorridor zorgt er ook voor dat kleinere stations in een landschappelijke omgeving een goede bediening hebben. Dit is een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van Groene Poorten. Op deze corridor zijn Abcoude, Breukelen, Driebergen-Zeist en Maarn heel kansrijke Groene Poorten waar het landschap in de directe nabijheid van het station ligt. De recent vernieuwde stationsomgeving van Driebergen-Zeist laat op prachtige wijze zien dat het heel goed mogelijk is om vanuit het station aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het omliggende landschap te realiseren. De corridor ontsluit ook een aantal recreatieve stations buiten de MRU, zoals Veenendaal en Rhenen.

7.3.2 Sprintercorridor Utrecht – Amersfoort en HOV USP-Zeist-Amersfoort
De sprintercorridor Utrecht-Zwolle ligt strikt genomen langs de spoorlijn Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle. Maar binnen de MRU ligt ook de sprinterlijn via Soest naar Baarn op deze corridor. En bij

station Overvecht komt ook de spoorlijn uit Hilversum erbij. Hoewel de relatie met Hilversum (en Almere) niet onbelangrijk is ligt de focus in het Ontwikkelperspectief op de sprintercorridor naar Amersfoort met De Bilt-Bilthoven als belangrijke Regiopoort.

Regiopoort 3 - De Bilt-Bilthoven
Deze Regiopoort ligt nabij het USP. In de historische gegroeide ruimtelijk-economische structuur speelt het lifescience-cluster een belangrijke rol voor de ontwikkeling van De Bilt en Bilthoven. Het KNMI en het RIVM zijn hier twee belangrijke trekkers van de economische structuur. Binnenkort verhuist het RIVM naar het USP, waardoor er kansen ontstaan op de huidige locatie om nieuwe ruimte voor bedrijven in het lifesciences-cluster een plek te geven. Door de nabijheid van station Bilthoven is deze locatie goed bereikbaar. Er is ruimte voor de toevoeging van 2.000 tot 2.200 arbeidsplaatsen. Ook liggen er kansen om in de nabijheid van het station 1.000 tot 2.000 woningen toe te voegen binnen de bebouwde kom.

Regiopoort 4 - Zeist-Noord
Er ontstaat een nieuwe ontwikkelmogelijkheid als er een nieuwe HOV-verbinding wordt gerealiseerd van het USP naar Zeist en Amersfoort. Deze verbinding wordt momenteel verkend binnen het U Ned-programma. Met een tracering langs de noordrand van Zeist, de zuidrand van Huis ter Heide, het hart van Soesterberg en de zuidwestrand van Amersfoort ontstaat er een kralensnoer van kansrijke ontwikkellocaties in deel van de MRU en de regio Amersfoort waar het aanbod van ov nog onvoldoende is.
Bij Zeist-Noord liggen mogelijkheden om ongeveer 5.000 woningen te realiseren en een impuls te geven aan een aantal wijken met een sociaal-economische achterstand. Direct buiten de MRU is de ontwikkelruimte aanzienlijk groter, onder andere bij Amersfoort en Soesterberg.
Op de sprintercorridor naar Amersfoort liggen geen kansrijke P+R-locaties, omdat de afstand tot de snelwegen te groot is.
Op de lijn naar Hilversum ligt wel een kans om een P+R-locatie te koppelen aan de A27. Hollandsche Rading moet hierbij wel beter aangesloten worden op de A27 of de

Tabel 7 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Utrecht- Amersfoort

		Laag	Hoog
De Bilt-Bilthoven	Woningen	1.000	2.000
	Arbeidsplaatsen	2.000	2.200
	Overig		
Zeist-Noord	Woningen	-	5.000
	Arbeidsplaatsen	ntb	ntb
	Overig	P+R op afstand	

sprinterhalte moet verplaatst worden naar een aansluiting op de A27. De mogelijke nieuwe HOV-lijn van USP naar Amersfoort biedt de kans om P+R-locaties langs de A28 een impuls te geven. Dit kan veel effect hebben omdat er op de A28 veel autopendel zit tussen de regio Amersfoort en het USP.

De hoge frequentie op de sprintercorridor zorgt er ook voor dat kleinere stations in een landschappelijke omgeving een goede bediening hebben. Dit is een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van Groene Poorten. Op deze corridor is Den Dolder een prachtige Groene Poort met het natuurpark van Vliegveld Soesterberg op loopafstand. Op de sprintercorridor naar Hilversum is Groene Poort Hollandsche Rading een aantrekkelijke entree voor zowel het polderlandschap rondom de Loosdrechtse Plassen als de bossen van Lage Vuursche.

7.3.3 Sprintercorridor Woerden – Houten Castellum – Tiel/'s Hertogenbosch

Deze sprintercorridor is een aaneenschakeling van kansrijke ontwikkellocaties binnen en buiten de MRU. Er is in 2030 al een goede sprinterbediening die, indien nodig, een nog hogere frequentie kan krijgen. De sprintercorridor loopt vanuit Woerden via de stations van Leidsche Rijn naar Utrecht Centraal en door via Vaartsche Rijn en Lunetten naar Houten en Houten Castellum. Een deel van de treinen gaat door naar Culemborg, Geldermalsen, Tiel of Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Vooral ten zuiden van de MRU heeft deze sprintercorridor veel kansen om in de nabijheid van de stations te verdichten met wonen en werken. Binnen de MRU liggen twee kansrijke Regiopoorten.

Regiopoort 5 - Woerden

Woerden is een van de aantrekkelijkste Regiopoorten die versterkt kan worden door de mooie historische binnenstad en de centrale ligging in het Groene Hart. De stad werkt de komende jaren aan de transformatie en verdichting van de spoorzone, dicht bij het station en de binnenstad. Hier is ook na 2030 nog ruimte voor verder transformatie en verdichting. Maar ook in

Tabel 8 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Woerden - Houten Castellum

		Laag	Hoog
Woerden	Woningen	2.000	4.000
	Arbeidsplaatsen	1.100	1.100
	Overig	Groene Poort en P+R op afstand	
Houten	Woningen	5.000	6.100
	Arbeidsplaatsen	1.100	1.100
	Overig		

de zone tussen de A12 en de stad liggen ontwikkelmogelijkheden op minder dan 10 minuten fietsen van het station. Er is tot 2040 ruimte voor 2.000 tot 4.000 woningen en 1.100 nieuwe arbeidsplaatsen.

Daarnaast liggen er nog twee andere kansen voor deze regionale knoop. Ten eerste moeten de recreatieve verbindingen vanuit het station naar het nabijgelegen Groene Hart beter vindbaar worden. Met de route langs de oude singelgracht van de binnenstad en het Brediuspark is het station nu al een Groene Poort waar je binnen 5 minuten te voet in de uitlopers van het landschap van Kamerik staat. Ten tweede is Woerden een kansrijke plek voor P+R.

Regiopoort 6 - Houten
Houten is helemaal uitgedacht als ideale fietsstad met het centrum en het station in het hart. In de Ruimtelijke Koers Houten (ruimtelijke visie tot 2040) heeft de gemeente vastgelegd dat de toekomstige groei van Houten grotendeels wordt opgevangen rondom het station en een nieuwe gemengde woonwerklocatie aan de noordwestkant van de stad. In totaal denkt de gemeente hier ruimte te kunnen vinden voor 5.000 tot 6.100 woningen en 1.100 arbeidsplaatsen. Door de nabijheid van alle voorzieningen kan er in de stationsomgeving doorgebouwd worden aan een steeds aantrekkelijker gemengd stedelijk woonwerkmilieu op slechts 3 minuten reistijd naar station Lunetten en 10 minuten naar Utrecht Centraal. De noordwestelijke gebiedsontwikkeling krijgt een dubbele oriëntatie. Enerzijds zal het profiteren van de nabijheid van het centrum van Houten, anderzijds komt het dicht tegen de Grote U aan te liggen. Zowel Westraven als het USP zijn binnen 20 minuten met de fiets bereikbaar. De ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel van Houten kan dus niet los worden gezien van de ontwikkelingen en bereikbaarheidsmaatregelen in de A12-zone en rondom Lunetten.

Beide Regiopoorten zijn direct en snel verbonden met de belangrijke concentraties van werk en voorzieningen rondom Leidsche Rijn, Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en mogelijk het nieuwe station Lunetten Koningsweg. Daarnaast is de zuidkant van de MRU via deze corridor heel goed verbonden met het kralensnoer van kleinere steden richting 's-Hertogenbosch. Denk aan Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel.

Regiopoort 7 - Vianen
De achterlandverbinding richting Breda is erg belangrijk. Een spoorlijn ontbreekt, maar via de A27 komen er veel interregionale bussen die grote delen van Noord-Brabant en het Rivierengebied verbinden met de MRU. Vianen is in deze buscorridor een belangrijk knooppunt. Ook voor maakindustrie en logistiek is Vianen een belangrijk regionaal knooppunt. Daarom is Vianen in dit Ontwikkelperspectief ook een van de zeven Regiopoorten. Rondom het regionale busstation is ruimte om te verdichten (500 tot 1.000

woningen) en er is ruimte om de bestaande bedrijventerreinen te versterken en uit te breiden (500 tot 3.500 nieuwe arbeidsplaatsen).

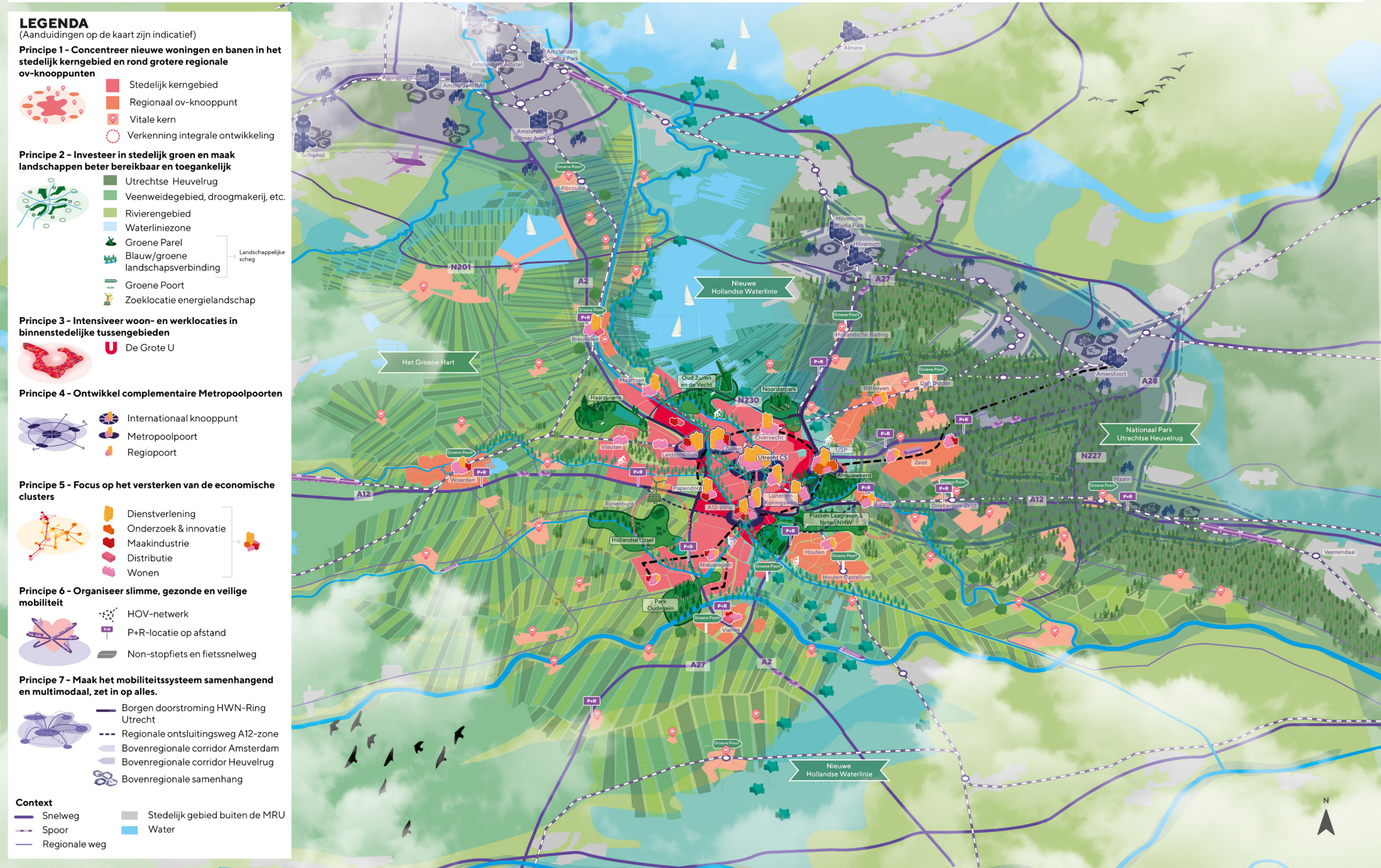
7.4 Vitale kernen

De grote diversiteit van kleine steden en dorpen is een van de grote kwaliteiten van de Metropoolregio Utrecht. Voorwaarde voor de leefbaarheid in deze kleinere kernen is dat er voldoende draagvlak blijft voor goede voorzieningen. In het MIRT-onderzoek is in de doorrekening uitgegaan van circa 7.400 woningen. Dit is een ondergrens, het aantal kan toenemen. De bandbreedte wordt gezamenlijk door de regio en de provincie verder programmatisch ingevuld. Ook hier is het nabijheidsprincipe leidend bij de locatiekeuzes. Nieuwbouw wordt bij voorkeur gerealiseerd nabij bestaande voorzieningencentra, met inachtneming van de voorwaarden die in de Provinciale Omgevingsverordening zijn vastgelegd. In het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 wordt de mogelijke ontwikkeling in en rondom kleinere kernen verder uitgewerkt, mits passend binnen het beleid van de provincie Utrecht.

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

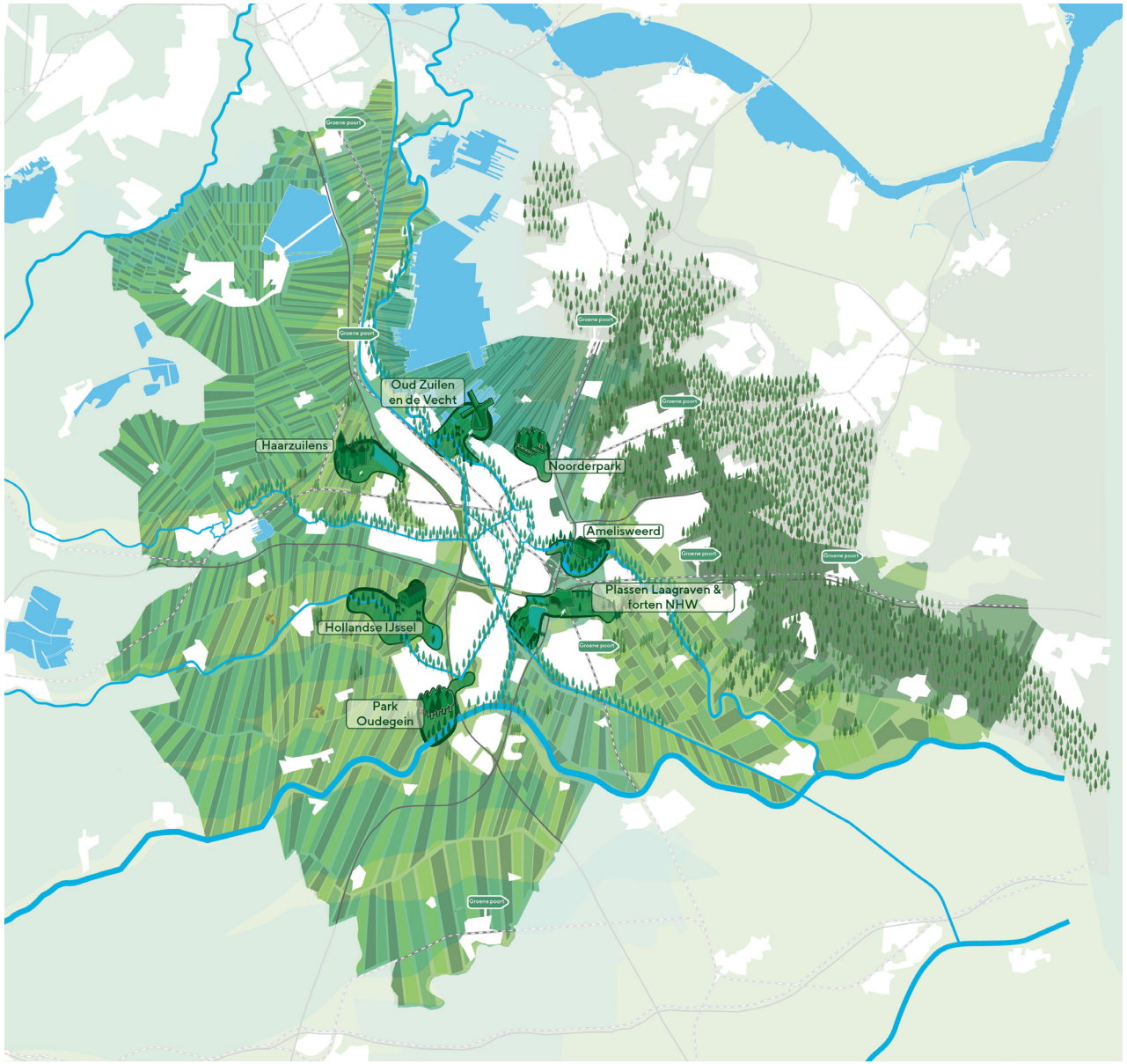


8. Ruimte voor gezonde groei – aanzet voor een programma

Het Ontwikkelperspectief schetst een mogelijk regionaal toekomstbeeld waarin de opgaven voor landschap, wonen, werken en bereikbaarheid bij elkaar zijn gebracht. In dit hoofdstuk wordt de aard en omvang van de sectorale oplossingen en maatregelen nader uitgewerkt. Omdat het Ontwikkelperspectief niet op uitvoering is gericht is de bandbreedte van mogelijke oplossingen nog groot. Verdere concretisering en verkenning van haalbaarheid, maakbaarheid en wenselijkheid zal plaatsvinden in diverse vervolgprocessen met gemeentelijke, provinciale en nationale partners.

8.1 Landschap

‘Groen groeit mee’ in de MRU. De stedelijke ontwikkeling van de Metropoolregio gaat hand in hand met het versterken van het groen en het landschap. Cruciale schakel in het landschappelijke en recreatieve netwerk is de Grote U. Dit is nu nog een stedelijk tussengebied die de stad Utrecht scheidt van het aantrekkelijke buitengebied. In het Ontwikkelperspectief groeien groen en landschap mee met de verstedelijking naar een meer robuuste structuur van landschappelijke scheggen die tot diep in het stedelijk kerngebied beleefbaar is.[58] De rivieren en waterwegen zijn daarbij de belangrijkste natuurlijke ruimtelijke dragers die mooi aansluiten op de nabijgelegen grotere landschappen



Afbeelding 33 - De mogelijke groenstructuur van de MRU in 2040.

58 Het Ontwikkelperspectief sluit goed aan op de gezamenlijke visie van regio en provincie getiteld ‘Groen groeit mee’. Dit is de uitdagende slogan die duidelijk wil maken dat als de regio of provincie groeit qua inwoneraantal, economie en mobiliteit ook de behoefte aan groene recreatieruimte en natuur groeit. Tel daarbij de noodzakelijke veranderingen op waar de groene ruimte voor staat (meer duurzame landbouw, ruimte voor opwekken van elektriciteit, meer biodiversiteit et cetera) en dan is duidelijk dat een effectieve en daadkrachtige bundeling van krachten dringend noodzakelijk is. Zie daarnaast ook het concept Ringpark, dat is ontwikkeld door de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit.

van de regio en tot diep in het hart van de Metropoolregio doordringen:

- De Kromme Rijn legt de verbinding tussen Ledig Erf en de landgoederenzone aan de voet van de Heuvelrug.
- De inundatiekanalen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie leggen vanuit Overvecht en Voordorp een vanzelfsprekende verbinding met het Noorderpark en de Heuvelrug.
- De Vecht en Leidsche Rijn verbinden de Oude Gracht en Leidsekade met het open landschap van het Groene Hart.
- En het Merwedekanaal en de Hollandse IJssel verbinden Ledig Erf en Stadshart Nieuwegein met het grote landschap van rivieren en waarden.

Deze landschappelijke scheggen kunnen een bestemming op zichzelf worden en kunnen tegelijkertijd vanzelfsprekende dragers worden voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes naar het landschap. Maar dan moet er wel een aantal maatregelen genomen worden om zowel de routes als de bestemmingen ingrijpend te verbeteren:

- De routes in de scheggen moeten goed aansluiten op een regionaal fiets- en wandelnetwerk dat alle recreatieve bestemmingen met elkaar verbindt.
- Op de kop van iedere landschappelijke scheg liggen bijzondere Groene Parels, de belangrijke stapstenen tussen scheg en landschap. Deze moeten verder versterkt en ontwikkeld worden. Denk bijvoorbeeld aan Landgoed Amelisweerd en de Laagravense plassen, die direct grenzen aan de Grote U.
- Om de regionale landschappen te laten ontwikkelen tot een samenhangend recreatief systeem is de inzet op een fijnmazig dwaalnetwerk van voet- en fietspaden noodzakelijk. Hierdoor spreidt de recreatiedruk en wordt de belevingswaarde vergroot. De ontwikkeling van dit netwerk kan ook gepaard gaan met een verbetering van de landschapsstructuren.
- De landschappen op grotere afstand kunnen beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer. Een aantal NS-stations (Abcoude, Breukelen, Den Dolder, Driebergen-Zeist, Hollandsche Rading, Houten Castellum, Leerdam, Maarn en Woerden) kan Groene Poorten worden van waaruit aantrekkelijke wandel- en fietspaden naar het nabijgelegen landschap lopen. En bij het busstation van Vianen ligt er ook een kans om een Groene Poort te realiseren. Een mooi voorbeeld van een Groene Poort is de Linielanding langs de A27 bij Nieuwegein.
- Cruciale voorwaarde voor het succes van alle bovenstaande interventies is het slechten van ruimtelijke barrières, vooral rondom de Groene Parels en Groene Poorten. Dit betreft vooral de kruisingen van weg-, spoor- en waterwegen. Meestal gaat het om de verbetering van een bestaande verbinding, zoals de recreatieve routes over en onder de A12 of de routes vanuit Overvecht naar het Noorderpark. Maar in sommige gevallen

moeten deze nog gerealiseerd worden, denk aan de Groene Verbinding over de A27 ter hoogte van Amelisweerd, die gerealiseerd zal worden met de geplande aanpak van de A27/A28. [59]

8.2 Wonen

Bij het opstellen van het Ontwikkelperspectief is zorgvuldig gekeken naar kansrijke woningbouwlocaties die passen binnen de eerder genoemde zeven principes. Anderzijds is ook goed gekeken of de woonmilieus die op deze locaties gerealiseerd kunnen worden goed aansluiten op de regionale woningbehoefte.

Uitgangspunt voor het MIRT-onderzoek was het realiseren van 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040. Daarvan waren er tot 2030 al 67.000 vastgelegd in bestaande plannen. Er zijn echter twee belangrijke redenen om in het Ontwikkelperspectief rekening te houden met hogere woningaantallen:

- Ten eerste is het zeer onwaarschijnlijk dat alle locaties die nu in dit Ontwikkelperspectief zijn meegenomen precies zo worden gerealiseerd als nu wordt aangenomen. In een tijdsbestek van 10 tot 15 jaar kan veel veranderen. Daarom wordt er op voorhand rekening gehouden met mogelijke planuitval in de periode tot 2030. Dit betekent dat in het Ontwikkelperspectief tot 2030 een hogere plancapaciteit nodig is om eventuele tegenvallers in de realisatie op te kunnen vangen. [60]
- Ten tweede is er een grote kans dat de groei ook na 2040 zal doorzetten. Dus het is verstandig om bij de planning van woningbouwlocaties al rekening te houden met een mogelijke doorgroei op langere termijn die vergelijkbaar is met de periode 2030-2040. Dit betekent dat er ook na 2040 mogelijk opnieuw ruimte gevonden moet worden voor een groot aantal woningen.

Daarom is er in dit Ontwikkelperspectief rekening gehouden met een bandbreedte van plancapaciteit voor woningbouw. De eerder vastgestelde behoefte van 104.000 woningen is de ondergrens. Maar om tegemoet te komen aan bovenstaande inzichten is er rekening mee gehouden dat er tot 2040 ruimte moet zijn om 125.000 woningen te kunnen realiseren, waarbij er volgens afspraak getreefd wordt naar 75.000 woningen voor 2030. Om dit te kunnen halen is er minimaal een plancapaciteit nodig van 87.100 tot 97.500 woningen tot 2030.

In het Ontwikkelperspectief is ruim voldoende potentieel laadvermogen om aan de bovenstaande plancapaciteit te kunnen voldoen. In het meest optimistische scenario is er tot 2040 ruimte voor ongeveer 179.000 woningen. Er valt dus nog wat te kiezen. Er kan gekozen worden voor lagere woningdichtheden waardoor er per locatie minder gebouwd wordt. Er kan gekozen worden voor een fasering waarbij een aantal locaties tot 2040 niet

59 Deze Groene Verbinding maakt deel uit van het project Ring Utrecht. In het Ontwikkelperspectief wordt verondersteld dat dit project voor 2030 is gerealiseerd.

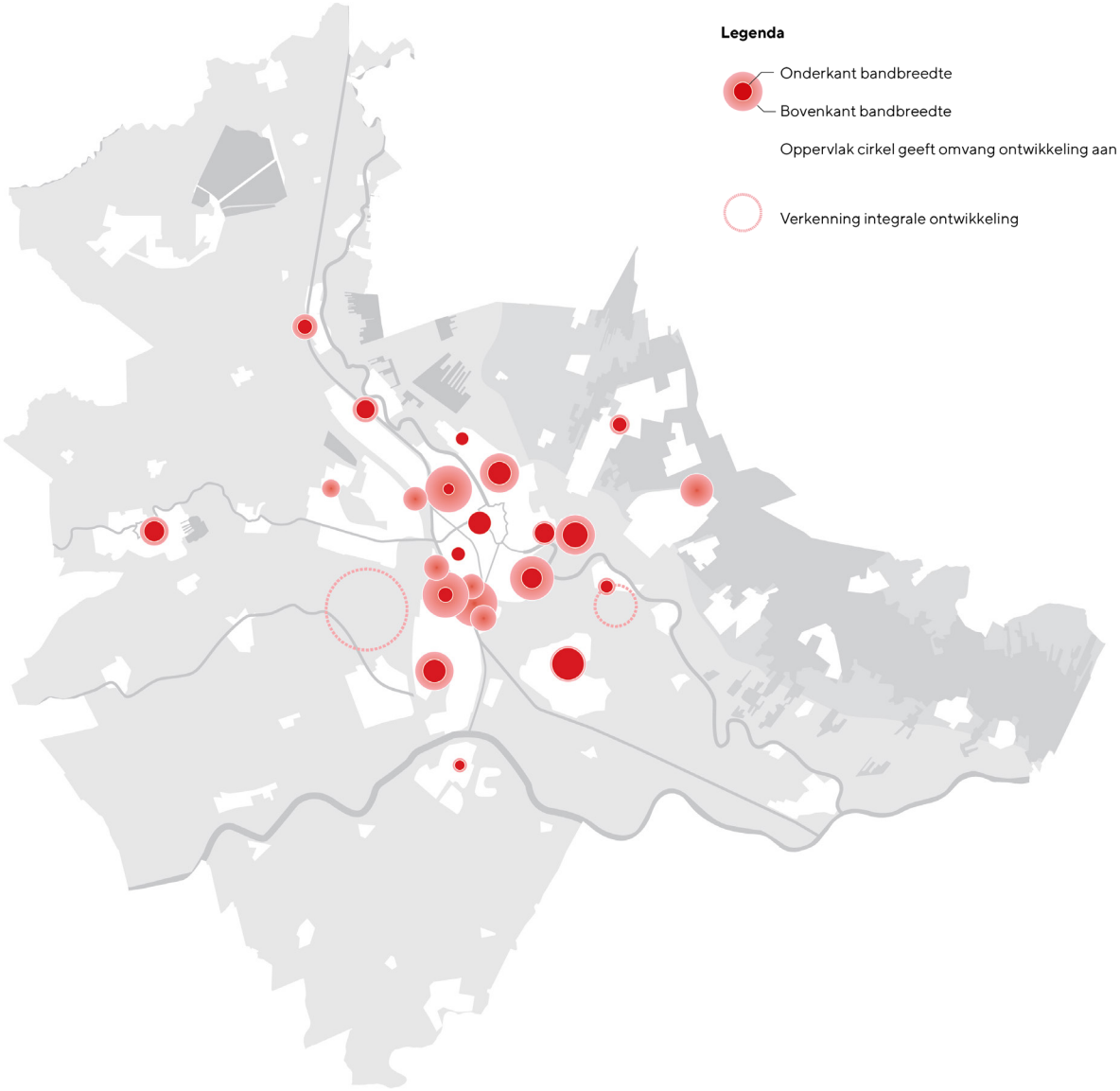
60 Om eventuele planuitval te compenseren is er gerekend met 130 procent van het daadwerkelijk te realiseren aantal woningen.

ontwikkeld worden, zodat ze ingezet kunnen worden voor de groeiopgave na 2040. Er kan gekozen worden om andere bestemmingen voorrang te geven. Denk aan energiewinning, meer ruimte behouden voor bedrijventerreinen of meer ruimte maken voor groen en recreatie. En natuurlijk is het voorstelbaar om te kiezen voor de locaties die de beste balans hebben tussen kosten en baten. Al deze keuzes zijn nog niet gemaakt in het Ontwikkelperspectief. Deze moeten in nadere gebiedsuitwerkingen verder onderzocht worden.

8.2.1 Wonen in de Grote U en het stedelijk kerngebied

De Grote U biedt kansen om aantrekkelijke stedelijke gemengde woonmilieus te realiseren met ook veel ruimte voor werken en voorzieningen. Deze woonmilieus sluiten goed aan op de behoefte.[61] De nabijheid van de binnenstad van Utrecht is een enorme kwaliteit. Maar minstens zo belangrijk is de nabijheid van bestaande andere voorzieningen, woonwijken en

61 Kwalitatieve woningmarktanalyse U16, Companen, 2020.



Afbeelding 34 - Mogelijke woonlocaties 2030 tot 2040 (exclusief vitale kernen).

werklocaties en de goede (boven)regionale verbindingen. Alle woningbouwlocaties die ontwikkeld kunnen worden grenzen direct aan bestaande wijken en werkgebieden. Als er wordt ingezet op transformatie en verdichting van de kansrijke locaties in de Grote U, is er tot 2040 nog ruimte voor 11.000 tot 68.000 woningen, boven op de reeds vastgestelde plannen. Daarmee biedt de Grote U ruim voldoende potentieel laadvermogen om de regionale binnenstedelijke woningbouwopgave van 2030 tot 2040 een plek te geven.[62] Maar dan moet er wel voldaan kunnen worden aan een groot aantal randvoorwaarden en condities op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid.

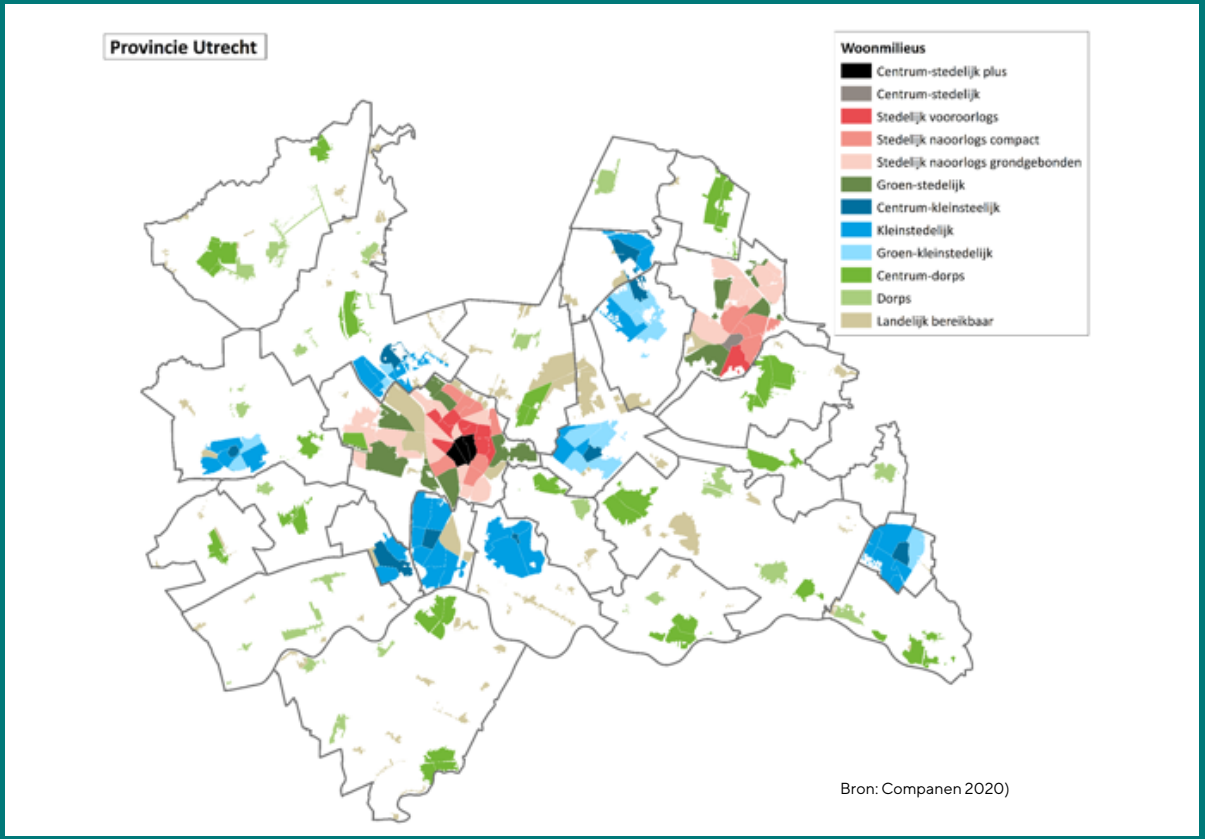
Cruciale voorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van deze kansrijke locaties is het slechten van fysieke barrières. De

62 Dit potentieel laadvermogen is exclusief 8.000 tot 14.000 woningen die op andere stedelijke verdichtingslocaties buiten de Grote U gerealiseerd kunnen worden in het stedelijk kerngebied. In deze verkenningen is er rekening mee gehouden dat Lage Weide grotendeels gehandhaafd blijft als bedrijventerrein, bedrijvigheid in delen van de A12-zone gemengd kan worden met wonen en het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie gerespecteerd wordt.

Kader 4- Woonmilieus in Utrecht

De MRU kent een grote diversiteit aan woonmilieus. Op de onderstaande kaart is goed te zien dat het centrum van Utrecht een unieke kwaliteit heeft met een groot aanbod van zeer stedelijke woonmilieus. En juist deze woonmilieus zijn de komende decennia heel erg in trek.

In dit MIRT-onderzoek zijn de bestaande woonmilieus als vertrekpunt genomen voor de mogelijke ontwikkeling van nieuwe woonmilieus. Daarbij is steeds het uitgangspunt geweest dat het mogelijk is om maximaal een stap stedelijker/compacter te bouwen dan de huidige situatie. Tenzij een locatie volledig vernieuwd gaat worden en/of een volledig andere bereikbaarheid krijgt.



Bron: Companen 2020)

Grote U valt op veel plekken samen met de gebieden die door grootschalige rijkswegen, kanalen en spoorlijnen een grote mentale afstand hebben. De realisatie van een fijnmazig fietsnetwerk met aantrekkelijke en sociaal veilige onderdoorgangen, oversteken of ondertunneling is daarom essentieel. Denk aan het enorme effect van de Dafne Schippersbrug op de nabijheid van Leidsche Rijn vanuit Oog in Al, Lombok en Kanaleneiland.

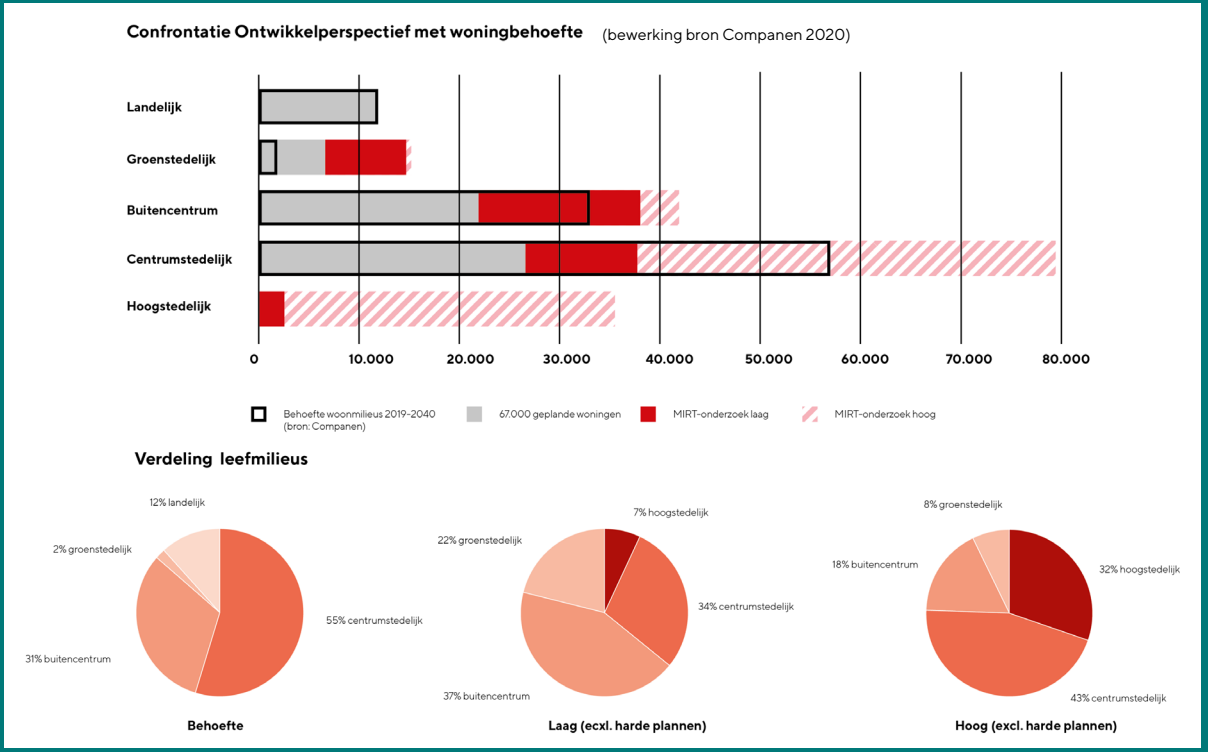
Een tweede belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke woonmilieus is de aanpak van geluidshinder en emissie van fijnstof. Uit de effectanalyse blijkt dat maximaal 39 procent van de nieuwe woningen in de geluidscategorieën redelijk tot (zeer) goed ligt. Dit betekent dus dat voor meer dan 60 procent van de woningen structurele oplossingen gerealiseerd moeten worden.[63] Denk daar-

63 De opgave is fors. IenW verwacht groei van (met name stedelijke) mobiliteit en wil de effecten van mobiliteit terugdringen. Daarom wordt duurzaamheid en gezondheid integraal meegenomen. Hierover is een rapportage opgesteld die de impact van mobiliteit op CO2 en gezondheid in beeld brengt. Meer informatie hierover in het rapport: *Analyse duurzame en gezonde mobiliteit,* juli 2020.

Kader 5 - Woonmilieus in het MIRT-onderzoek in relatie tot woonmilieubehoefte

Voor de verkenning van de woningcapaciteit is per locatie gekeken welke dichtheid maximaal gerealiseerd kan worden, zowel bij een laag als bij een hoog ambitieniveau. De ligging en ov-bereikbaarheid zijn daarvoor maatgevend geweest. Deze verkenning leidt tot een mogelijk woningaantal met een mogelijke differentiatie van woonmilieus. Die is vervolgens vergeleken met de regionale woonmilieubehoefte die door Companen is onderzocht. Het lage en het hoge scenario sluiten redelijk goed aan op de behoefte.

Wat opvalt is dat er een substantieel aanbod van hoogstedelijke leefmilieus mogelijk is, maar dat is niet onderzocht in het behoefteonderzoek van Companen. De bandbreedte tussen het lage en hoge scenario biedt echter voldoende ruimte om op zoek te gaan naar een optimale mix tussen buitencentrum, centrumstedelijk en hoogstedelijk. De woningdichtheid en de menging met andere stedelijke functies zijn daarbij de belangrijkste variabelen waarmee geschoven kan worden.



bij aan de afscherming van snelwegen en spoorlijnen, maar ook het terugdringen van de geluidshinder van lokale wegen en bedrijvigheid. Deze noodzakelijke verbetering van de leefkwaliteit zorgt er ook voor dat de leefkwaliteit in alle bestaande aangrenzende wijken aanzienlijk verbetert, waarmee het gezond leven in een stedelijke regio daadwerkelijk voor heel veel meer mensen gerealiseerd kan worden.

Door te bouwen in hoge stedelijke dichtheden is het mogelijk om met lage parkeernormen te werken en slimme mobiliteitsconcepten, zoals nu al het geval is bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Maar dan moeten er wel goede alternatieven zijn. Goede fietsverbindingen, HOV en betere bediening van bestaande en eventueel nieuwe treinstations is voorwaarde om het woningaantal ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.
Ten slotte is het op een aantal locaties noodzakelijk om bestaande extensieve functies uit te plaatsen of te integreren in de herontwikkeling. Extensieve bedrijven-

Tabel 8 - bandbreedte woningaantallen 2030-2040

	Indicatie woonmilieu onderkant bandbreedte*	Indicatie woonmilieu bovenkant bandbreedte*	Onderkant bandbreedte (indicatief) | Bovenkant bandbreedte (indicatief)
Grote U			
Lage Weide			- | -
Leidsche Rijn/ 4e kwadrant		HS	- | 2.700
Zuilen (werkspoorkwartier)	CS	HS	600 | 10.300
Papendorp	CS	CS	- | 3.000
Galecopper zoom	BC	CS	1.000 | 10.000
Bedrijvengebied Kanaleneiland		CS	- | 2.800
Westraven (incl. tramremise)		CS	- | 10.000
Laagraven /Liesbosch		CS	- | 3.100
Lunetten Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd)	CS	HS	2.000 | 9.100
Rijnsweerd	CS	HS	1.900 | 2.800
USP	CS	HS	3.000 | 7.400
Overvecht	CS	CS	2.500 | 7.300
subtotaal			***11.000 | 68.500***
Overig Stedelijk Kerngebied			
Centraal station	HS	HS	2.500 | 2.500
Kanaleneiland	CS	CS	900 | 1.000
Maarssen	BC	BC	1.700 | 3.200
Nieuwegein	BC	CS	2.500 | 4.500
Overvecht Noord	BC	BC	800 | 1.000
Vleuten	BC	BC	- | 1.600
subtotaal			***8.400 | 13.800***
Regionale poorten			
Bilthoven/ De Bilt	BC	BC	1.000 | 2.000
Breukelen	BC	BC	1.000 | 3.000
Bunnik	BC	CS	800 | 1.900
Houten	BC	CS	5.000 | 6.100
Vianen	GS	GS	500 | 1.000
Woerden	BC	BC	2.000 | 4.000
Zeist-Noord		BC	- | 5.000
subtotaal			***10.300 | 23.000***
Vitale Kernen			
Eventuele bovengrens te bepalen obv regionaal programma			7.400 | ntb
Overig			
Woningen in lopende plannen	GS	GS	67.000 | 67.000
TOTAAL Utrecht Nabij			**104.100 | 179.700**
Doorgroei uitleglocaties			
Bunnik-Zuid			- | 5.000
Rijnenburg			- | 30.000

* Afkortingen woonmilieus: Hoogstedelijk (HS), Centrumstedelijk (CS), Buitencentrum (BC), Groenstedelijk (GS)

complexen moeten bijvoorbeeld geïntensiveerd of verplaatst worden om ruimte voor ontwikkeling te maken.

Naast de woningbouw in de Grote U liggen er ook nog een aantal andere kansen om binnen het stedelijk kerngebied te verdichten. Rondom Utrecht Centraal is ook na 2030 nog ruimte om woningen te realiseren, net als bijvoorbeeld in Maarssen, Nieuwegein en Overvecht. In totaal is er naar schatting ruimte voor 8.000 tot 14.000 woningen.

8.2.2 Wonen in de Regiopoorten

De ontwikkeling van de Grote U voorziet in de grote behoefte aan centrum-stedelijke woonmilieus. De Regiopoorten (De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist) bedienen een andere grote woningbehoefte: de compactere woonmilieus in de directe nabijheid van stads- en dorpscentra buiten het stedelijk kerngebied.[64] Het gaat om woningbouwlocaties die zeer goed met het ov bereikbaar zijn (vaak bij een station) en met het stads- of dorpscentrum op fietsafstand.

Het Ontwikkelperspectief biedt ruimte om 10.000 tot 23.000 woningen te bouwen in de zeven Regiopoorten, boven op de al bestaande plancapaciteit. Op sommige locaties kan gebruik gemaakt worden van nog beschikbare ruimte. Op andere locaties kunnen alleen woningen gerealiseerd worden door de herstructurering van bestaande functies of een integrale gebiedsontwikkeling met forse investeringen in leefbaarheid en bereikbaarheid.

Net als bij de locaties in de Grote U wordt er ingezet op nabijheid en compacte, gemengde woonmilieus, zodat de groei van de automobiliteit als gevolg van de ontwikkeling van deze locaties zo klein mogelijk blijft. Dit betekent wel dat er maximaal moet worden ingezet op een goede bediening met het ov, zodat andere centra en werklocaties in de MRU en de omliggende regio's goed bereikbaar blijven.

8.2.3 Wonen in de vitale kernen

In dit Ontwikkelperspectief wordt ervan uitgegaan dat er tussen 2030 en 2040 ongeveer 7.400 woningen in en nabij de vitale kernen worden gebouwd. Dit is een ondergrens. Er zijn geen locaties aangewezen, omdat dit onderdeel is van de regionale afspraken die tussen provincie Utrecht en U10 gemaakt worden in het kader van het regionaal programmeren.

8.2.4 Nieuwe uitleglocaties

Rijnenburg

Een Ontwikkelperpectief voor de Metropoolregio Utrecht kan niet zonder een visie op de ontwikkeling van Rijnenburg. Dit is immers een grote potentiële woningbouwlocatie die al meer dan tien jaar in beeld is. Tot 2035-2040 is Rijnenburg echter waarschijnlijk niet nodig om de woningaantallen en werklocaties te halen. Bovendien is auto- en ov-ontsluiting van het gebied complex en kostbaar.

Dit Ontwikkelperspectief geeft prioriteit aan verstedelijking rondom knooppunten

64 Kwalitatieve woningmarktanalyse U16, Companen, 2020.

en in de Grote U, passend in het concept Wiel met Spaken, omdat dit beter aansluit bij de uitgangspunten van gezonde verstedelijking. Op deze plekken is voldoende potentieel laadvermogen om op lange termijn te voorzien in de regionale woningbehoefte op locaties waar mensen (conform de onderzochte woonmilieuvoorkeuren) ook willen wonen, namelijk gemengde (hoog)stedelijke woonmilieus in de nabijheid van de binnenstad van Utrecht en compacte stedelijke woonmilieus direct buiten het centrum van kleinere steden en grote dorpen. Ook werklocaties zijn op lange termijn in voldoende aantallen en diversiteit voor handen rondom knooppunten, in de Grote U en de regio. Tegelijk biedt Rijnenburg ruimte voor andere stedelijke functies zoals energie, recreatie, sport, water en groen.

Rijnenburg is wel een potentiële locatie om binnen de MRU na 2035-2040 door te kunnen groeien. Als de A12-zone en Papendorp tussen 2030-2040 levendige grootstedelijke en goed bereikbare stadsdelen zijn geworden is de fysieke en mentale afstand tot Rijnenburg een stuk kleiner. Met de ontwikkeling van de Grote U, met alle bijbehorende maatregelen op het gebied van landschapsstructuren, HOV, fietsnetwerken en ontsluitingswegen, wordt de ontwikkeling van Rijnenburg beter inpasbaar dan nu het geval is.

Mocht de planontwikkeling op andere locaties in de Metropoolregio tegenvallen, of de woningbehoefte sneller groeien dan nu geraamd, dan kan een besluit over mogelijke ontwikkeling van deze locatie vervroegd worden. De gemeente Utrecht onderzoekt dan ook samen met U Ned-partners verder op de vraag onder welke condities Rijnenburg een functie kan hebben in de verstedelijkingsopgave na 2035-2040. Belangrijke condities zijn een goede wegontsluiting en een goede ov-bereikbaarheid middels realisatie van het Wiel met Spaken. Bij eerdere ontwikkelingen in de grote U is het dus van groot belang om rekening te houden met mogelijke doorgroei naar Rijnenburg.

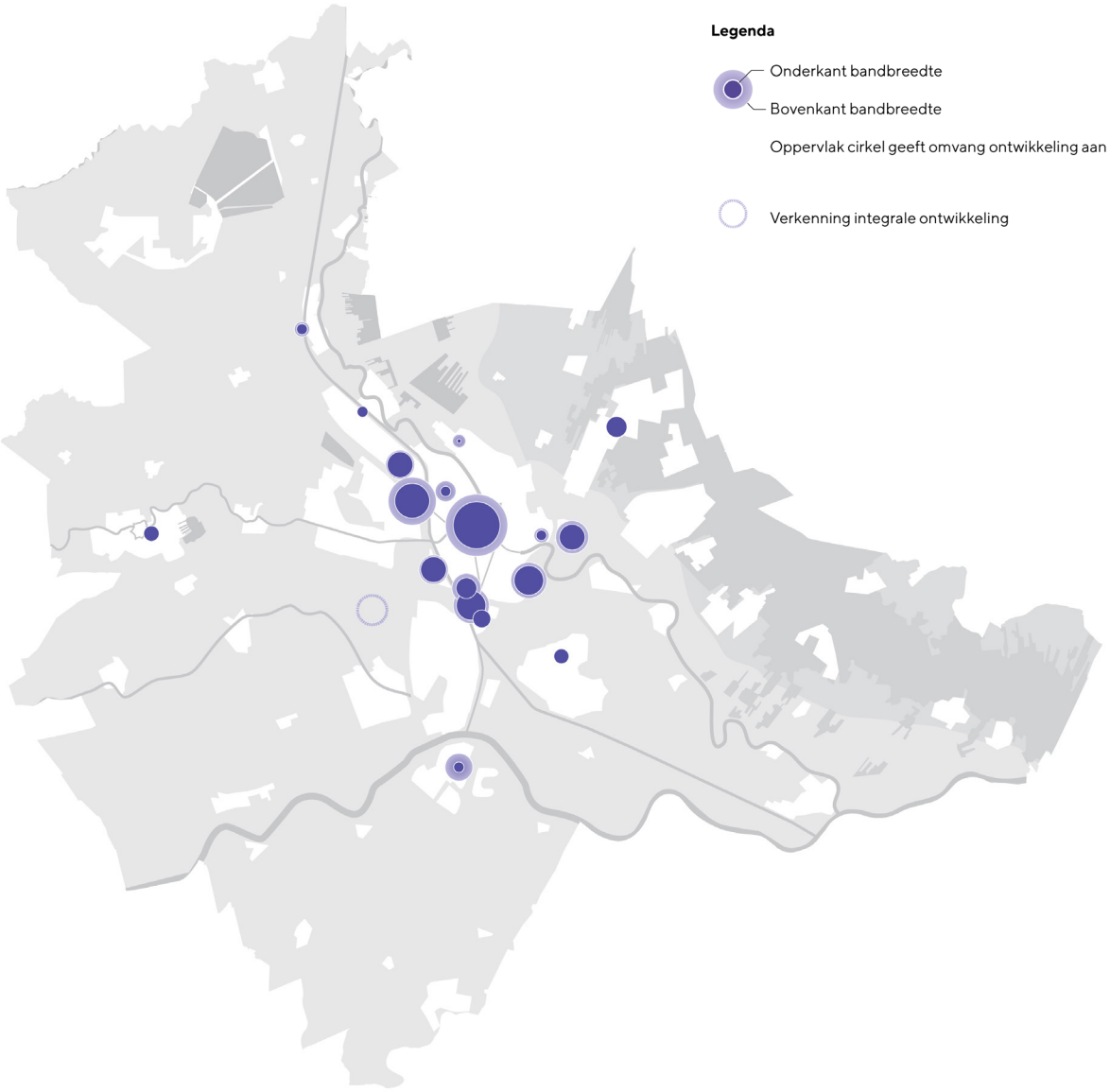
Bunnik-Zuid

Aan de zuidkant van Bunnik is mogelijk ruimte voor doorgroei, maar alleen als deze opgave deel uitmaakt van een grotere integrale ontwikkeling. Het kansrijkst is de ontwikkeling binnen de invloedssfeer van het knooppunt. Zowel de landschappelijke afwegingen als de bereikbaarheidsproblematiek zullen door de regio ter hand worden genomen in de uitvoering van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht en het REP (gezamenlijk regionaal programmeren) en in vervolgonderzoek binnen U Ned. Uitgangspunt is dat de verkenning van de eventuele toekomstige verstedelijking ten zuiden van de A12 plaatsvindt in samenhang met de andere verstedelijkingslocaties in de Kromme Rijnstreek, zodat in dit waardevolle gebied de gewenste kwaliteit voor wonen, mobiliteit en landschap gerealiseerd kan worden.

8.3 Werk

Werkgelegenheid is een belangrijke motor voor het succes van de Metropoolregio Utrecht. Als de regio groeit moet er dus ook voldoende ruimte gevonden worden om de economische groei te accommoderen. Een belangrijk deel van de groei van arbeidsplaatsen zal plaatsvinden in de kenniseconomie en de dienstverlening, beide sectoren zijn sterk aangewezen op stedelijke interactiemilieus. De transitie naar een circulaire economie en de groei van opslag en distributie zullen in de Metropoolregio ook tot veel veranderingen leiden, maar door automatisering zal de groei van het aantal arbeidsplaatsen in deze sectoren beperkt zijn. Wel vragen deze sectoren veel ruimte, terwijl bestaande bedrijventerreinen steeds minder plaats hebben en er tot 2030 nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen gepland staan.

Onderzoek heeft aangetoond dat er 80.000 arbeidsplaatsen extra moeten worden gerealiseerd tot 2040. Deze behoefte is verdeeld over kantooromgevin-



Afbeelding 35 - Mogelijke werklocaties tot 2040 (exclusief vitale kernen).

gen (28.000), bedrijventerreinen (13.000), wetenschap (5.000), winkels (3.000) en overige bedrijfsruimte (werken vanuit huis, overheid en zorg, gemengde bedrijvigheid in de wijk).[65] In het Ontwikkelperspectief wordt uitgegaan van 80.000 arbeidsplaatsen, conform de vastgestelde uitgangspunten voor het MIRT-onderzoek. Daarvan worden waarschijnlijk 65.000 arbeidsplaatsen reeds gerealiseerd in lopende plannen tot 2030, waarvan 59.000 in de stad Utrecht en 6.000 in de andere delen van de Metropoolregio. De restopgave is dus 21.000 arbeidsplaatsen. Een groot deel van deze groei kan gerealiseerd in stedelijke gemengde milieus. Maar voor de hindergevende bedrijvigheid is nog 149 hectare nieuwe bedrijventerreinen nodig, boven op de bestaande planvoorraad van 60 hectare.

In het Ontwikkelperspectief is voldoende potentieel laadvermogen om aan de bovenstaande opgave te kunnen voldoen.

65 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

Tabel 9 - bandbreedte arbeidsplaatsen 2020-2040

	Onderkant bandbreedte (indicatief)	Bovenkant bandbreedte (indicatief)
Grote U		
Lage Weide	3.000	3.800
Leidsche Rijn/ 4e kwadrant	5.600	10.500
Zuilen	500	2.000
Papendorp	3.000	4.000
Galecopper zoom	ntb	ntb
Bedrijvengebied Kanaleneiland	2.000	4.000
Westraven (incl. tramremise)	4.000	6.000
Laagraven / Liesbosch	1.500	1.600
Lunetten Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd)	4.000	6.000
Rijnsweerd	500	1.000
USP	3.000	5.000
Overvecht	-	-
subtotaal	***27.100***	***43.900***
Overig Stedelijk Kerngebied		
Centraal station	10.000	18.000
Kanaleneiland	-	-
Maarssen	540	540
Nieuwegein	-	-
Overvecht Noord	90	790
Vleuten	-	-
subtotaal	***10.630***	***19.330***
Regionale poorten		
Bilthoven/ De Bilt	2.000	2.200
Breukelen	550	1050
Bunnik	ntb	ntb
Houten	1.100	1.100
Vianen	500	3.500
Woerden	1.100	1.100
Zeist-Noord	ntb	ntb
subtotaal	***5.150***	***8.950***
Vitale Kernen	ntb	ntb
Overig		
Werk in woonwijken en aan huis	20.000	30.000
TOTAAL Utrecht Nabij	**62.880**	**102.180**
Doorgroei uitleglocaties		
Bunnik-Zuid	-	-
Rijnenburg	-	4.000

In het meest optimistische scenario is er tot 2040 ruimte voor ongeveer 102.000 arbeidsplaatsen. Maar dan wordt er wel uitgegaan van een forse verschuiving naar werkgelegenheid die goed mengbaar is met wonen en die relatief weinig oppervlak kost: kantoren, en onderzoek en innovatie. Als er rekening wordt gehouden met meer ruimte voor maakindustrie en logistiek en distributie, dan kunnen er aanzienlijk minder arbeidsplaatsen gerealiseerd worden.

Het is ingewikkeld om werkgelegenheid te sturen. Er kunnen condities gecreëerd worden die aantrekkelijk zijn voor bepaalde bedrijven, maar het is altijd maar de vraag of deze zich ook daadwerkelijk zullen vestigen. Daarom is het in het aanbod van locaties bijvoorbeeld erg belangrijk om een zekere schaarste te creëren zodat bedrijven gemotiveerd worden zich te vestigen op de gewenste locaties en bereid zijn om zuinig om te gaan met de beschikbare ruimte in de MRU.

Om ruimte te maken voor een gezonde groei van werkgelegenheid worden in het Ontwikkelperspectief de navolgende keuzes gemaakt:

- Zoveel mogelijk mengen, werk moet nabij zijn zodat de pendel zoveel als mogelijk beperkt blijft.
- Verdichten en intensiveren om de schaarse ruimte maximaal te benutten, vooral op locaties met milieuhindercontouren.
- Kantoren alleen op multifunctionele HOV-knopen, bij voorkeur met een treinstation op loopafstand.
- Versterken circulaire ketens door bedrijven te clusteren.
- Clustering van regionale distributiecentra en het uitsluiten van nieuwe nationale distributiecentra.
- Versterken van connectiviteit van innovatie- en onderzoeklocaties vanuit economisch perspectief door het programmeren van groeigebieden voor R&D, zoals satellietlocaties en laboratoriumruimte.

De Grote U speelt een belangrijke rol voor de werkgelegenheid, zowel nu als in 2040. Op dit moment is een groot deel van de Grote U al ingericht als een zeer divers werkgebied, van kantorenlocaties tot watergebonden industriële bedrijven. Het is een belangrijke zone met terreinen voor bedrijven die zich moeilijk laten mengen met een binnenstedelijk leefklimaat. Dit is een schaars goed in een Metropoolregio waar de ruimte onder druk staat. In het Ontwikkelperspectief wordt ervan uitgegaan dat er in de Grote U voldoende ruimte beschikbaar moet zijn om tot 2040 meer dan 11.000 arbeidsplaatsen te kunnen realiseren, boven op de reeds geplande arbeidsplaatsen. Daarbij is rekening gehouden met voldoende ruimte voor meer extensieve bedrijven met minder werknemers per vierkante meter. Daarnaast is er rekening mee gehouden dat er bedrijven uit andere delen van de MRU naar de Grote U worden verplaatst omdat ze moeilijk gemengd kunnen worden met woningbouwontwikkeling.

De resterende 10.000 arbeidsplaatsen zijn nodig voor de groeiende beroepsbevolking in de omliggende gemeenten van de MRU. Deze arbeidsplaatsen zijn te realiseren door het ontwikkelen van kleine kantoren bij stations, meer formele bedrijfsruimte (bedrijventerreinen), woningbouw (want toename werken vanuit huis), en voor een klein deel toename zorg en onderwijs.
De Regiopoorten kunnen met ongeveer 5.000 tot 9.000 arbeidsplaatsen een substantiële bijdrage leveren aan de groei van de werkgelegenheid binnen de MRU tussen 2030 en 2040. De gemengde milieus rondom ov-knopen bieden aantrekkelijke vestigingscondities voor kleinere kantoren, onderwijs, detailhandel en bedrijfsruimte aan huis. Deze locaties zijn immers goed met het ov verbonden, met de economische structuren van de MRU en de omliggende regio's. Daarnaast hebben een aantal Regiopoorten ook nog substantiële bedrijventerreinen die geïntensiveerd en op een aantal locaties uitgebreid kunnen worden. De resterende arbeidsplaatsen worden gerealiseerd in de kleinere vitale kernen van de MRU. Doel is om werk voor iedereen te kunnen blijven bieden, op de juiste plekken, met de juiste voorzieningen en bereikbaarheidsprofielen.

8.3.1 Onderzoek en innovatie

Onderzoek en innovatie is gebaat bij clusters van onderwijs- en kennisinstellingen en samenwerking met bedrijfsleven en overheid. De lifesciences vormen in deze regio het belangrijkste cluster. Het bestaat uit een ecologie van bedrijven, instellingen en opleidingen die op verschillende plekken aan de oostkant van de regio gevestigd zijn. Daarbij speelt ieder onderdeel van het cluster een eigen rol. Het USP is de harde kern waar alles om draait, maar de groeiruimte is hier beperkt. Meer hoogstedelijke functies kunnen een goede plek vinden aan de westkant van de A27, waardoor de barrière van de A27 geslecht kan worden. In De Bilt ontstaat schuifruimte omdat het RIVM verhuist. Hier is ruimte voor campusachtige milieus in een ontspannen omgeving. Zeist is de plek voor de ngo's en de conferentiecentra, goed bereikbaar via station Driebergen-Zeist. Bunnik is de plek waar meer extensieve bedrijven en start-ups zich vestigen, omdat de prijzen er lager zijn, het dicht bij het USP is en goed bereikbaar. Lunetten is een mogelijke nieuwe knoop in het lifesciences-cluster. De recreatieve en cultuurhistorische waarden van het landschap vormen een belangrijke basis voor het vestigingsklimaat in dit economische cluster en dienen dus ook gekoesterd en versterkt te worden. Om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren is het in ieder geval noodzakelijk om fors te investeren in de internationale en regionale connectiviteit. Denk aan goede HOV-verbindingen en hoogfrequente en snelle aansluiting op het nationale spoorwegennet. Dit betekent dat de verbetering van de bereikbaarheid van de Oostkant van de stad ook altijd positieve effecten zal hebben op de verbetering van de bereikbaarheid op andere plekken in de MRU.

8.3.2 Maakindustrie

De maakindustrie staat aan de vooravond van grote veranderingen door de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. De precieze toekomstige ruimtebehoefte voor circulaire economie is nog onbekend, maar het is wel al duidelijk dat het zal gaan om substantiële oppervlakken in de nabijheid van grote stedelijke regio's die vanwege de milieuhinder moeilijk ingepast kunnen worden in gemengde stedelijke gebieden. De regio Utrecht moet er dus rekening mee houden dat er voldoende ruimte is om deze transities mogelijk te maken. Het bedrijventerrein Lage Weide speelt samen met negen andere locaties aan de oost- en zuidkant van de MRU een essentiële rol in dit cluster. Lage Weide is dankzij de centrale ligging, multimodale ontsluiting en directe aansluiting op de A2 een aantrekkelijk bedrijventerrein. Maar het belangrijkste is dat dit terrein gezoneerd is, waardoor bedrijven en functies die geluidshinder veroorzaken een plek kunnen vinden. Dit is een uniek profiel, op nationale schaal. Er zijn nauwelijks nog binnenstedelijke bedrijventerreinen die zowel over de weg als het water als per spoor zo goed bereikbaar zijn. En bovendien is er in de omliggende wijken een groot praktisch opgeleid arbeidspotentieel dat op de fiets naar het werk kan komen. Minstens zo belangrijk is de rol van Lage Weide in de regionale ruimtelijke schuifpuzzel. Op meerdere plekken in het stedelijk kerngebied wordt ingezet op menging van wonen en werken. Er zijn echter bedrijven die vanwege milieueisen moeilijk met wonen gemengd kunnen worden. Lage Weide is dan een aantrekkelijke alternatieve locatie. Dit betekent wel dat er gestuurd moet worden op veel intensiever ruimtegebruik en dat de kostbare ruimte niet te snel weggegeven moet worden aan laagwaardige functies die op iedere andere plek in de regio hadden kunnen zitten. Bijkomend voordeel van het verder intensiveren van Lage Weide is dat er daardoor veel meer kansen ontstaan voor synergie in de energievoorziening (restwarmte) en circulaire stromen.

8.3.3 Kantoorlocaties

De grootste groei van arbeidsplaatsen zit in kantoorlocaties. Maar er is geen behoefte meer aan nieuwe solitaire kantoorlocaties die vooral goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg. De gewilde toekomstige locaties liggen ingebed in een aantrekkelijk stedelijk interactiemilieu, optimaal bereikbaar met fiets en openbaar vervoer. De Utrechtse binnenstad en vooral de directe omgeving van Utrecht Centraal bieden daarom het aantrekkelijkste vestigingsklimaat. Al dreigt het gebied wel te druk te worden en zitten de prijzen in het topsegment.

Kantoorlocaties die op loopafstand van een goed bereikbaar station liggen genieten een belangrijke voorkeur. Daarnaast moet er substantiële ruimte zijn om voldoende kritische massa te kunnen realiseren voor een stedelijk interactiemilieu. Ten slotte moet er een humuslaag aanwezig zijn waarop deze nieuwe kantorenlocaties geënt kunnen worden. In het Ontwikkelperspectief voor MRU voldoen twee Me-

tropoolpoorten aan deze criteria. Metropoolpoort West ligt zeer strategisch ten opzichte van de corridor naar Amsterdam en benut alle investeringen die de afgelopen decennia zijn gedaan. Er is al een humuslaag van kantoren, voorzieningen en woningen, die alleen maar sterker kan worden. Zeker als er tussen stations Leidsche Rijn en Zuilen goede fiets- en ov-verbindingen gerealiseerd worden, zal de verbinding met Amsterdam (Zuidas) aanzienlijk verbeteren en het ontwikkelpotentieel een flinke extra impuls krijgen. Metropoolpoort Oost kan verder ontwikkeld worden. De mate waarin is erg afhankelijk van de uitkomsten van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de MRU. Het huidige station Lunetten wordt goed bediend en is via Utrecht Centraal ook bovenregionaal verbonden. Mocht er een HOV-verbinding tussen Westraven en USP komen, dan raakt Lunetten regionaal beter verbonden, en met een dubbelstation Lunetten Koningsweg ontstaan er ook kansen om daarnaast directe verbindingen richting Arnhem en Eindhoven te realiseren. De Nieuwe Hollandse Waterlinie geeft deze Metropoolpoort een unieke identiteit die goed past bij het profiel van een kantorenlocatie in het even verderop gelegen USP.

8.3.4 Distributie

Distributie is in rap tempo aan het veranderen. Daarbij kunnen twee schaalniveaus onderscheiden worden.
Op nationale schaal vindt een forse schaalvergroting van logistieke centra plaats. Bedrijven centraliseren de logistieke processen in steeds grotere, zeer goed bereikbare distributiecentra. Vanwege de centrale ligging in Nederland heeft de regio Utrecht een aantal van dit soort grote logistieke centra. De ruimte is echter te schaars om dit soort extensieve functies nog op zo'n centrale plek in de regio een plek te bieden. In het stedelijk kerngebied is daarom waarschijnlijk geen ruimte meer om nieuwe nationaal georiënteerde distributiecentra te realiseren.
Ook op regionale schaal groeit de distributie. Dit heeft enerzijds met de schaalvergroting op nationale schaal te maken. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties zijn te groot om nog de bebouwde kom in te rijden en hebben regionale overslagpunten nodig. Bovendien neemt het onlinewinkelen en thuisbezorgen een grote vlucht. Omdat deze logistiek steeds schoner en stiller moet worden, groeit de distributie met kleine elektrische voertuigen en bakfietsen explosief. Deze hebben echter een kleine actieradius, dus de distributiecentra moeten dicht bij de klant zitten. Vooral de bedrijventerreinen in de A12-zone zijn daarom ideale locaties van waaruit het merendeel van de adressen in de MRU snel bereikbaar zijn. Het voordeel van deze kleiner distributiecentra is overigens dat ze relatief goed gemengd kunnen worden met andere stedelijke functies.

8.4 Transitie naar een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem

De ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht vraagt om een multimodale mobiliteitstransitie. Het gaat om zowel een tran-

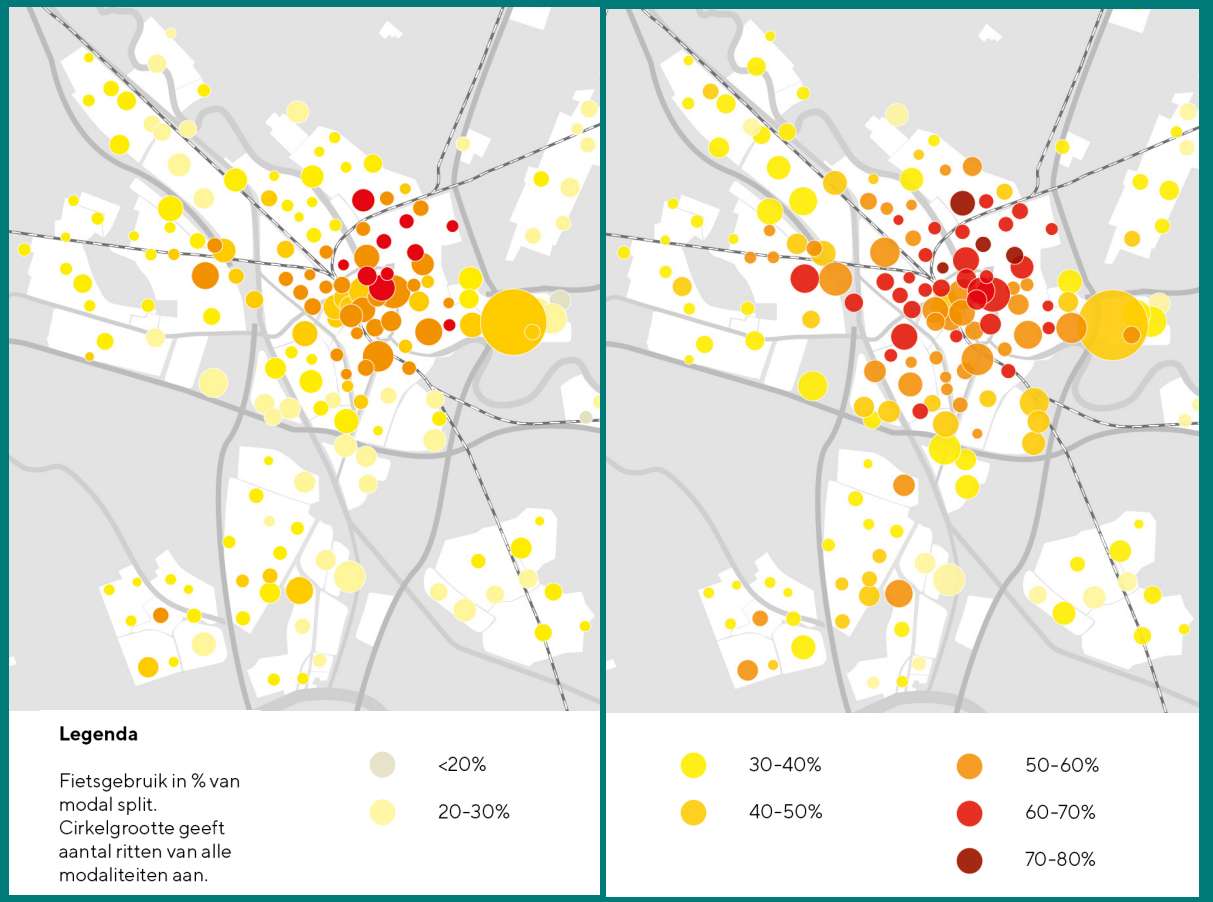
sitie qua mobiliteitsaanpak als qua reisgedrag. De mobiliteitsopgave richting 2040 is voor de regio Utrecht fors en vraagt om een samenhangende aanpak van lokale, regionale en nationale interventies. Daarvoor zijn drie onderdelen leidend: het verminderen van de autoafhankelijkheid en het stimuleren van actieve mobiliteit, een samenhangend netwerk van ov-verbindingen, en tot slot een wegennet dat optimaal wordt benut en robuust is opgebouwd. In deze driedeling staat dat hieronder uitgewerkt.

8.4.1 Verminderen autoafhankelijkheid

De toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt, ook bij een lage parkeernorm voor de nieuwe woonlocaties, tot een toename van het aantal autoverplaatsingen. Ook is er normaliter sprake van een autonome groei van het autoverkeer voor de bestaande woon- en werklocaties. Deze evenredige toename van het aantal autoverplaatsingen moet zoveel mogelijk voorkomen worden door de autoafhankelijkheid te verminderen.

Kader 6 - Nabijheid draagt bij aan minder autogebruik en meer fietsgebruik

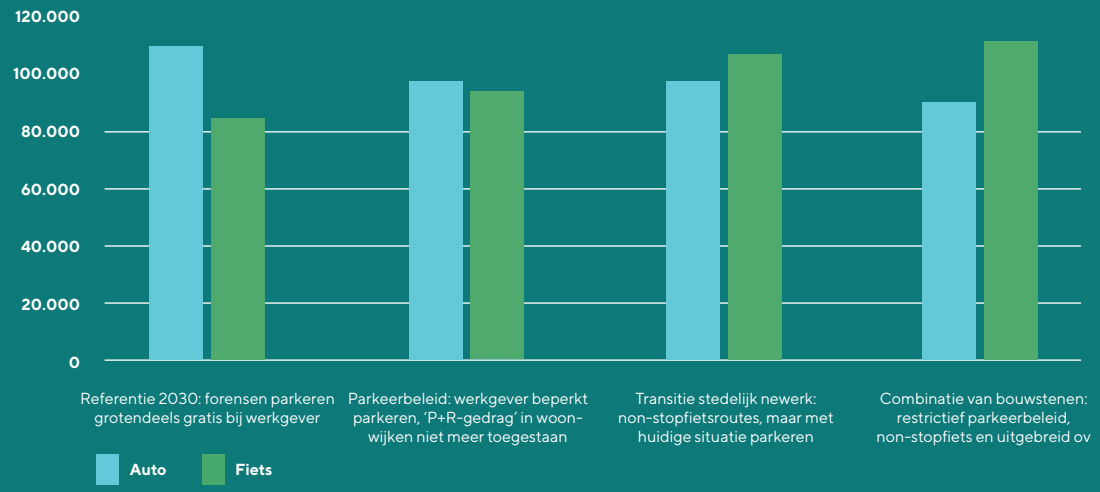
In het centrum van Utrecht is nu al sprake van nabijheid. Mede hierdoor heeft de auto in dit gebied een laag aandeel in de modal split. Het verdichten van het stedelijk kerngebied, en daarmee vergroten van de nabijheid van voorzieningen, is dus vanuit mobiliteit bezien een logische keuze; het aandeel vervoersbewegingen met de auto neemt af. Onderstaande afbeelding toont het aandeel verplaatsingen met de fiets in de ochtendspits. Links de autonome situatie in 2030, rechts het effect van het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij 2040.



Hiertoe wordt ingezet op:

- **Nabijheid** van wonen, werken, voorzieningen en groen, waardoor de mobiliteitseffecten van de demografische en economische groei zo klein mogelijk blijven. De noodzaak voor verplaatsingen wordt zo klein mogelijk door een mix van functies in hoge dichtheid te bouwen in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor ontstaat er een regio van korte afstanden, die uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen.
- De realisatie van een fijnmazig **non-stopfietsnetwerk** zorgt ervoor dat de fiets vanzelfsprekend de eerste keuze wordt voor afstanden tot maximaal 15 km. Deze strategie betekent wel dat fietsers op de meeste kruispunten comfortabel moeten kunnen oversteken, dat er voldoende ruimte is in de straatprofielen om aantrekkelijke en veilige fietsroutes te maken en dat er fors wordt ingezet op het slechten van ruimtelijke en mentale barrières, vooral in de Grote U (denk aan spoorlijnen, kanalen en rijkswegen).
- De introductie van regionale **P+R-locaties** op grotere afstand van de Ring Utrecht, die het bovenregionale autoverkeer met een bestemming in het stedelijk kerngebied afvangen met passend voor- en natransport via het ov-netwerk, fiets en bedrijfsvervoer. Via een regionale structuur van P+R-locaties (de voorstoppers) kunnen reizigers comfortabel reizen naar de belangrijkste bestemmingen in het stedelijk kerngebied. Zo wordt het (boven)regionale autoverkeer met een bestemming in het stedelijk kerngebied een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief geboden, waardoor de overbelasting van de Ring Utrecht aanzienlijk verminderd kan worden.
- **Stimulerings- en ontmoedigingsbeleid** (bijvoorbeeld beperken van het aantal parkeerplaatsen, betaald parkeren en/of betalen naar gebruik) om zoveel mogelijk mensen aan te moedigen te

Tabel 10 - Aantal (deel)ritten in de keten op weg naar werkgevers in de MRU (ochtendspitsuur)



gaan fietsen, gebruik te maken van het openbaar vervoer of thuis te werken. Dit is dubbel gezond. Inwoners gaan meer bewegen en bovendien leidt minder autoverkeer tot minder fijnstofemissie en geluidshinder. De schaarse openbare ruimte wordt vooral benut om een prettig (klimaatadaptief) leefklimaat te realiseren gericht op de voetganger en fietser. Ruimte voor parkeerplaatsen wordt tot een minimum beperkt.

- Er wordt ingezet op slimme, gezonde en veilige mobiliteit, ook voor goederentransport. Dat zijn belangrijke uitgangspunten voor **stadsdistributie** en daarbij zijn lichtere en schonere voertuigen van groot belang. Ook concepten als smart city en last mile delivery dragen daaraan bij. Dit ook in relatie tot verdere verstedelijking en transformatie van bedrijventerreinen waar logistiek een belangrijke rol speelt.

Door bovengenoemde strategie ontstaat ruimte voor autoverkeer op het hoofdwegennet en daarmee tot een verbetering van de nationale draaischijf.[66] Datzelfde geldt voor het stedelijk wegennet, waardoor lokaal verkeer minder wordt afgewikkeld via het hoofdwegennet. Ook dat geeft ruimte op het hoofdwegennet.

Bovenstaande wordt nader uitgewerkt tot een pakket regiobrede mobiliteitsmaatregelen dat al op korte tot middellange

Kader 7 - Transitie van stedelijke netwerken voor non-stop fietsen

Gegeven het grote aandeel korte autoritten is de fiets veruit het meest kansrijke alternatief voor de auto. Op dit moment ervaart de fietser nog veel vertraging onderweg. Als stip op de horizon is gesteld dat deze vertraging voor fietsers zeer sterk wordt teruggebracht zodat de fietser een non-stopkwaliteit krijgt. De ontwikkeling van de fietsen, zoals elektrische fietsen en de speed pedelec, maken fietsen bovendien een steeds interessanter alternatief voor de iets langere autoritten. Daarom is het zinvol in te zetten op fietsvoorzieningen. Hierbij maken we onderscheid in de transitie van het stedelijk netwerk dat moet leiden tot de non-stopbeleving en het aanleggen van snelfietsroutes in de regio.

Idee achter de transitie van het stedelijk netwerk is het inrichten van dit stedelijk wegennet via het principe Langzaam Rijden Gaat Sneller. De stedelijke ontsluitingswegen worden ingericht met het (voor de verkeersafwikkeling) belangrijk kenmerk dat op de kruispunten de rijstroken van het verkeer in de voorrangsrichting van elkaar zijn gescheiden met middenbermen zodat het oversteken en invoegen vanuit de zijwegen stapsgewijs kan plaatsvinden. Dankzij een goede vormgeving ontstaat er een situatie waarbij de auto gestaag kan doorstromen. De traagste auto bepaalt het tempo waardoor er hiaten ontstaan in de stroom voertuigen. Deze hiaten zijn goed bruikbaar voor overstekend verkeer. Verkeerslichten zijn dus niet meer (overal) nodig om deze hiaten te regelen. De wachttijden bij de kruispunten zijn zo sterk gereduceerd dat de fietser niet meer het ongemak ervaart van het moeten afstappen en wachten totdat alle autoverkeer is gepasseerd.
De lage rijsnelheid van het autoverkeer heeft een belangrijk positief effect op de verkeersveiligheid. De nieuwe kruispuntvormen vragen minder asfalt; er is geen opstelruimte meer nodig voor wachtende auto's wat ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit (groen, waterberging).

66 Het MIRT-onderzoek toont aan dat de combinatie van P+R op afstand in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer, goede regionale wegontsluiting en flankerend parkeerbeleid leidt tot een substantiële afname (tot 20 procent) van de verkeersbelasting op de HWN-Ring (A2, A12, A27 en A28). Daarbij moet wel opgemerkt worden dat een effectieve benutting van het P+R-systeem alleen mogelijk is als het parkeren op de bestemming ontmoedigd wordt.

termijn kan zorgen voor ontlasting. Doel is deze strategie de komende jaren te realiseren en daarvoor wordt de komende tijd een plan van aanpak uitgewerkt.

Ook al wordt ingezet op actieve mobiliteit en het verminderen van autoafhankelijkheid, het is tevens duidelijk dat dit de groeiende mobiliteitsbehoefte niet voldoende zal faciliteren. Er is meer nodig. Daarom is de inzet tegelijkertijd om tot een meer samenhangend, robuust en multimodaal mobiliteitssysteem voor ov (8.4.2), weg (8.4.3) en fiets te komen.

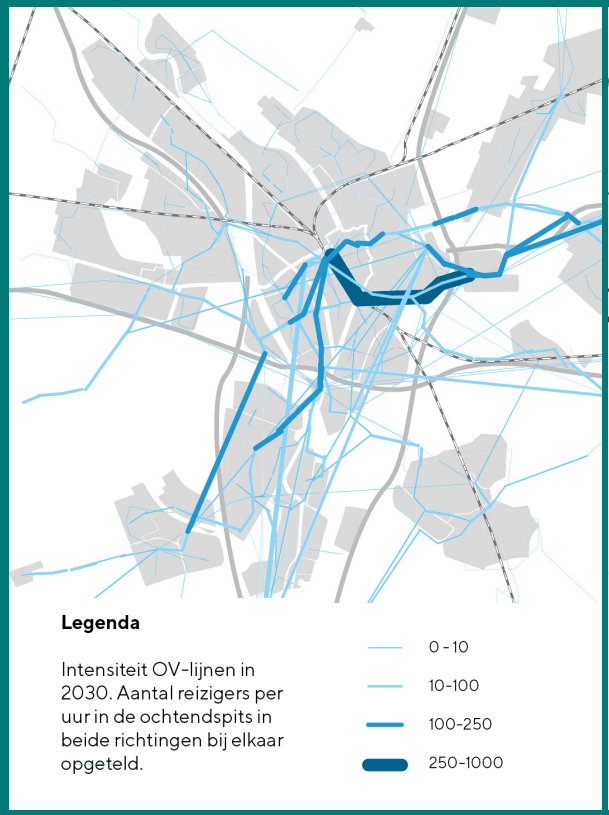
8.4.2 Samenhangend netwerk van ov-verbindingen.

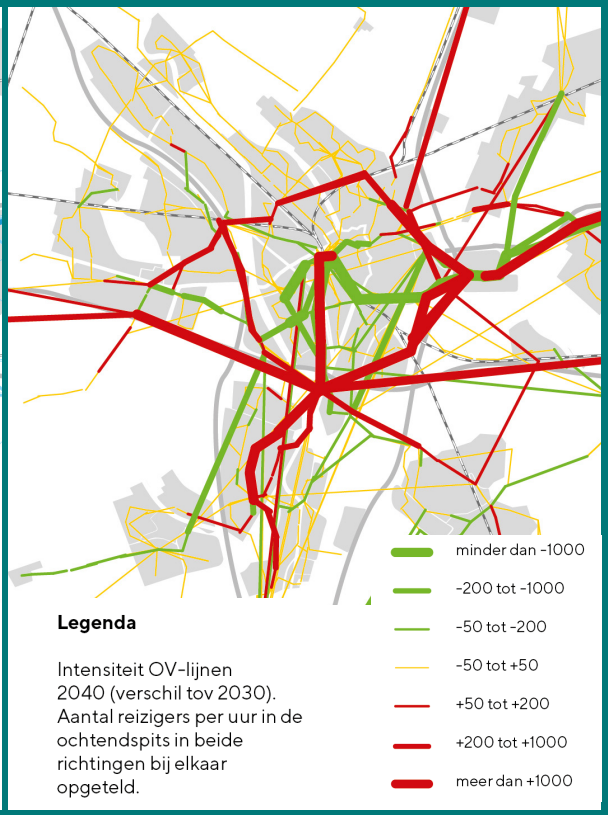
De ambitie is een duurzaam bereikbaar en polycentrische MRU[67] te ontwikkelen waar mensen voor lokale en regionale verplaatsingen concurrerende alternatieven hebben voor de auto, waar ze zoveel mogelijk gebruikmaken van actieve mobiliteit, en als dat niet mogelijk is kiezen voor het ov.

67 De ontwikkeling van een polycentrisch stedelijk kerngebied sluit goed aan op de uitgangspunten die in het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn geformuleerd.

Kader 8 - Mobiliteitseffecten van het Wiel met Spaken

Onderstaande figuren tonen de toe- en afname van reizigers in tram en bus door de realisatie van het Wiel met Spaken, in een scenario met Lunetten Koningsweg als tweede hoofdknoop in het ov-netwerk. Links de autonome situatie van tram en bus in 2030. De overbelasting van de Uithoflijn is duidelijk zichtbaar. Rechts het effect van de realisatie van het Wiel met Spaken. Er vindt een grote verschuiving in het ov-gebruik plaats. De Uithoflijn wordt aanzienlijk ontlast, evenals Utrecht CS. Alleen de versnelde SUNIJ-lijn groeit aanzienlijk. Dit komt omdat deze in het verkeersmodel 'gevoed' wordt met reizigers die, via P+R -locaties langs de A12, met deze lijn naar de binnenstad van Utrecht reizen. Hiervoor zijn ook alternatieve oplossingen denkbaar. Een belangrijke kanttekening is dat het pakket met generieke mobiliteitsmaatregelen essentieel is. Het toevoegen van extra ov-verbindingen zonder ondersteunende, generieke maatregelen, is onvoldoende effectief.





Naast het pakket van mobiliteitsmaatregelen vraagt dit om een schaalsprong in het regionale ov-netwerk. Daarnaast dient het Multimodale Knooppunt Utrecht Centraal in de toekomst verder ontlast te worden. Alle ov-lijnen komen hier momenteel samen, dat zorgt voor een piekbelasting in overstapbewegingen.
Daarom is de inzet een samenhangend netwerk van HOV-verbindingen te realiseren dat de centra en knooppunten in en buiten de MRU met elkaar verbindt, middels het ov-concept Wiel met Spaken. Dat maakt Utrecht Science Park beter bereikbaar, zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio, de doorstroming op het hoofdwegen, het ontlast het regionale ov-verkeer van en naar Utrecht Centraal en maakt verdere binnenstedelijke verstedelijking mogelijk. Het concept Wiel met Spaken wordt ondersteund door de principes en uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Delen van het Wiel met Spaken worden al uitgewerkt in de MIRT-verkenning OV en Wonen. In het vervolg wordt het Wiel verder uitgewerkt (in tijd en qua uitvoering), in samenhang met verstedelijking en het gehele mobiliteitssysteem. In de uitwerking wordt bijvoorbeeld gekeken welke functie de knopen (waar het Wiel de Spaken kruist) krijgen in het nationale én regionale systeem. Zijn er knopen bij die bijvoorbeeld een tweede knooppunt worden?

8.4.3 Balans in een samenhangend wegennet

Voor het autoverkeer is het van belang een balans te vinden op lokaal, regionaal en (inter)nationaal niveau, om op die manier te zorgen voor een goede doorstroming op het netwerk en een goede bereikbaarheid van de woonwerkcentra. Dit is een complexe opgave omdat de netwerkniveaus met elkaar verweven zijn en automobilisten kiezen voor de voor hen meest logische route. Lokaal verkeer gebruikt daarom ook het nationale wegennet. Ontvlechten van die stromen is niet zinvol door het diffuse patroon van herkomsten en bestemmingen. Het uitgangspunt is dat het hoofdwegennet er is om optimaal gebruikt te worden door verkeer dat geen alternatief voor de auto heeft. Dat verkeer is welkom. Dat geldt ook voor lokaal en regionaal verkeer totdat er een afwikkelingsprobleem dreigt. Op dat moment vindt sturing via onder andere verkeersmanagement plaats, waarbij het nationaal belang van de draaischijf wordt geborgd. Om te voorkomen dat bij een dergelijke strategie het lokale verkeer te vaak een probleem krijgt, benadrukt de visie dat er voor de lokale, regionale en bovenregionale stromen goede vervoersalternatieven moeten zijn. Voor korte autoritten is dat vooral de fiets. Voor (boven)regionale autoritten is dat de combinatie van fiets (of auto naar P+R) met openbaar vervoer. En voor de bovenregionale en nationale autoritten komen ook mobiliteitsalternatieven buiten de regio Utrecht in beeld.

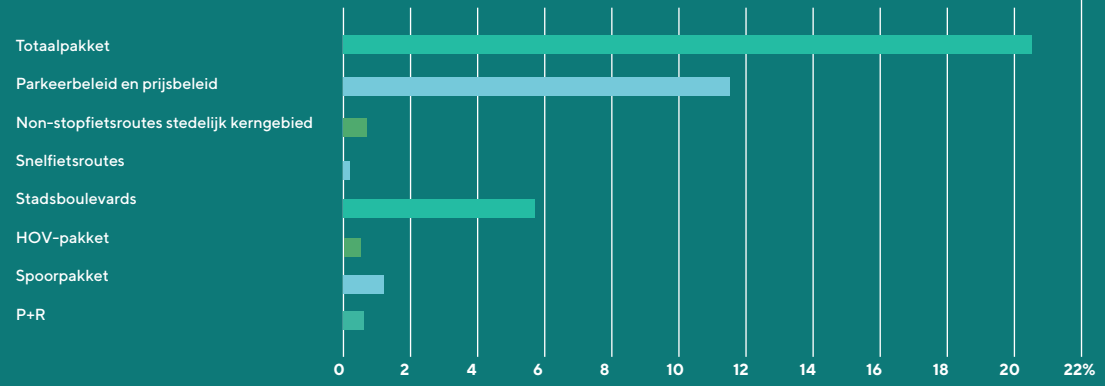
Als mogelijke uitwerking voor het behalen van de reductie van het verkeer op de HWN-ring kan gedacht worden aan de transitie van het stedelijk netwerk door het inrichten van zogenoemde stadsbou-

levards. Het gaat hier om het inrichten van kruispunten volgens het concept van Langzaam Rijden gaat Sneller.

Behalve in te zetten op alternatieven wordt ook gewerkt aan het vergroten van de robuustheid van het wegennetwerk. Een relatief klein incident kan leiden tot een grote verstoring in alle netwerken en heeft daarmee impact op de leefbaarheid in de MRU en de draaischijffunctie van de Ring en Utrecht Centraal. Er wordt daarom gezocht naar maatregelen die de robuustheid vergroten bij incidenten. Het gaat daarbij in de regio Utrecht primair om maatregelen die bij incidenten sturen op het benutten van het totale netwerk, zowel voor het hoofd- als het onderliggend wegennetwerk. Ook kleinschalige infrastructuuraanpassingen, zoals het volledig maken van knooppunt Everdingen behoort tot de mogelijkheden.

Daar waar bovenstaande stappen onvoldoende zijn, kan gedacht worden aan uitbreiding van het wegennet in en buiten

Tabel 11 - Reductie van auto's op HWN-ring



de regio Utrecht en aan herbezinning op de hoofdfunctie van delen van het wegennet. Dat lijkt in ieder geval aan de orde te zijn om het toekomstige knelpunt (2030) aan de zuidkant van de Ring Utrecht (A12/A2) te voorkomen. Een kansrijke oplossingsrichting lijkt een parallelle regionale ontsluitingsweg ten zuiden van de A12. Deze zal in het vervolg nader onderzocht worden, ook in relatie met de verdere verstedelijking van de Merwedekanaalzone en de brede A12-zone. In het vervolgonderzoek moet worden uitgezocht hoe om te gaan met de aanzuigende werking en latente onderliggende vraag die dergelijke maatregelen met zich meebrengen. Ook de toekomstvastheid van de functie van de A2 rond de Leidsche Rijntunnel zal nader worden onderzocht. Als het zwaartepunt van de verstedelijking ten zuiden en zuidoosten van Utrecht komt te liggen, wordt hier namelijk rond 2040 een complex knelpunt voorzien. Dat vraagt dan om een structurele oplossing voor knelpunten op de A2.

Het is ook belangrijk een balans te vinden tussen het wegennet binnen de Metropoolregio Utrecht en ontwikkelingen in de andere metropolitane gebieden in Ne-

derland. De daily urban systems van met name MRA en MRU overlappen richting 2040 steeds meer. Multimodale investeringen in de netwerken elders hebben ook effect op het Utrechtse netwerk: meer doorstroming daar kan leiden tot capaciteitsproblemen in Utrecht. Van belang is die investeringen in samenhang te bekijken en ook in te zetten op alternatieven van en naar die gebieden.

Kader 9 - Conclusie beoordelingskader

Uit de beoordeling blijkt dat Utrecht Nabij positief bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het beoordelingskader. Burgers en bedrijven hechten waarde aan een gevarieerde, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Aantrekkelijkheid schuilt in de stedelijke voorzieningen, in een aantrekkelijk buitengebied, een goede bereikbaarheid en de kans op een goede baan voor iedereen.

Doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid vragen nu al om extra maatregelen. Veel van de onderzochte mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om de mobiliteitstransitie te faciliteren. Over de onderzochte combinatie van ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitspakket tot 2040 constateren we dat mobiliteitsknelpunten dan nog steeds onvoldoende worden opgelost. Problemen op HWN-ring en het onderliggend wegennet blijven bestaan. De groei van woningen en arbeidsplaatsen heeft daarnaast een negatief effect op al bestaande knelpunten in het openbaar vervoer. Doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit, CO2-uitstoot en geluid worden niet behaald. Deze doelstellingen komen nog verder onder druk te staan als er meer woningen worden toegevoegd. Nadere analyse moet uitwijzen hoe doelen wel kunnen worden gehaald.

Een aandachtspunt is dat bij de verstedelijking rond knopen relatief veel bedrijventerrein wordt getransformeerd. Hier zitten bijvoorbeeld logistieke functies die van belang zijn voor het functioneren van stad en regio. Ook zijn er op deze locaties relatief veel banen voor lager geschoolde arbeidskrachten. Behoud van deze functies en arbeidsplaatsen is een serieus aandachtspunt, het intensiveren van bedrijventerreinen een noodzaak.

Utrecht Nabij scoort goed op het gebied van maatschappelijke baten, maar scoort minder goed op 'haalbaarheid, kosten en opbrengsten'. In feite wordt hier de rekening betaald om de maatschappelijke baten – de positieve scores op de maatschappelijke doelen – te verzilveren. Dit zijn waarden die zich niet in euro's laten uitbetalen, maar die wel in euro's kunnen worden gewaardeerd, zoals dat onder meer gebeurt in maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Zie voor meer informatie de bijlage 'Beoordeling verstedelijking Utrecht Nabij', oktober 2020

9. Route naar de toekomst – het Ontwikkelpad

De druk op de Metropoolregio Utrecht is geen keuze. Steeds meer mensen willen in de MRU wonen, werken en verblijven. Hoe betrokken overheden en andere partijen met deze druk willen omgaan vergt wel keuzes. Keuzes die de regio en het Rijk samen maken, uiteraard in samenspraak met de samenleving. Er is regionaal draagvlak om de woningbehoefte en werkgelegenheid te faciliteren en om de draaischijffunctie binnen Nederland te versterken. Regio en Rijk delen de ambitie om 'gezond stedelijk leven voor iedereen' te bewerkstelligen. En de kwaliteiten van waardevolle landschappen als het Groene Hart, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug te verzilveren. Ook de ambitie om de sterke economische positie op het gebied van Life Sciences & Health uit te bouwen, wordt breed gedeeld.

Dé belangrijkste gezamenlijke keuze is om de groei van wonen en werken te concentreren en altijd te combineren met de opgaven op gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie en gezondheid. Randvoorwaarde voor de groei van wonen en werken is een goede bereikbaarheid – van de regio in het algemeen en in het bijzonder van het stadscentrum, de drie Metropoolpoorten en de Regiopoorten. Het ligt in de verwachting dat die gebieden de dragers van de polycentrische ontwikkeling zullen zijn. Voor het openbaar vervoer is het Wiel met Spaken het perspectief dat invulling zou kunnen geven aan de bereikbaarheidsopgave. Daarnaast zal een effectieve multimodale mobiliteitstransitie worden ingezet om aantrekkelijke alternatieven te bieden voor de autoritten in de regio, zoals inzetten op actieve mobiliteit en regionale parkeerstrategie met parkeren op afstand. Naar verwachting is er daarnaast nog meer nodig om de regio op termijn bereikbaar te houden. Een randvoorwaarde voor de groei is ook dat het groen meegroeit met de verstedelijking. Partijen zetten erop in om het groen in en om de stad te versterken en beter toegankelijk te maken.

Het Ontwikkelperspectief schetst een toekomstbeeld van de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050. De bestuurders van de betrokken partijen verbinden zich aan het perspectief en spannen zich gezamenlijk en maximaal in om de visie en het Ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verdere uitwerking en verankering in hun eigen beleidsproducten (denk daarbij aan NOVI, provinciale omgevingsvisie, U16/REP, gemeentelijke omgevingsvisies, en ook vervolg BOL/BO MIRT-afspraken), ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Het Ontwikkelperspectief is een visie, geen vastomlijnd plan. In 2021 wordt de visie in vervolgstappen nader uitgewerkt en zal er een blijvend interactief gesprek met alle betrokken partijen plaatsvinden. Het Ontwikkelpad wordt periodiek geijkt en bijgesteld, gezamenlijk vervolgonderzoek kan aanleiding geven tot bijsturing en aanscherping op het Ontwikkelperspectief en Ontwikkelpad. Partijen hebben een titel om elkaar aan te spreken indien beslissingen genomen zouden worden die niet rijmen met het pad. Naar verwachting zal dit een solide basis geven aan de regionale samenwerking om antwoord te geven aan de uitdagingen bij de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.

In het Ontwikkelperspectief zijn de verschillende ontwikkelingen en maatregelen op het gebied van wonen, werken, landschap en bereikbaarheid beschreven. Om tot een keuze te kunnen komen wat wanneer gerealiseerd moet worden is het echter noodzakelijk om de verschillende locaties en opgaven samen te brengen in een logisch Ontwikkelpad waarin duidelijk wordt wat de afhankelijkheden zijn, welke volgorde van realisatie wenselijk en/of mogelijk is en met welke omslagpunten rekening moet worden gehouden. Een dergelijk Ontwikkelpad dient periodiek herijkt te worden aan relevante ontwikkelingen (denk aan beleidswijzigingen of

opgeleverde projecten, maar ook woning- en arbeidsmarktontwikkelingen). Het Ontwikkelpad moet adaptief zijn.

9.1 Adaptief ontwikkelen

Het Ontwikkelpad laat de afhankelijkheden tussen verdere verstedelijking, mobiliteit en leefbaarheid zien. Hoe verder reikend een bepaald gebied wordt ontwikkeld, hoe eerder bepaalde infrastructurele maatregelen nodig zijn en er passende schaalsprongen voor het landschap moeten worden mee ontwikkeld. En andersom ook: de wijze waarop het multimodale netwerk zich ontwikkelt heeft direct invloed op de wijze van verstedelijken.

9.1.1 Grenzen aan mogelijkheden

Voor wat betreft mobiliteit en het Ontwikkelperspectief wordt op alles ingezet. Het gaat om én fiets én openbaar vervoer én weg én generiek beleid om mensen te motiveren de fiets of het openbaar vervoer te nemen, vaker thuis te werken of te parkeren op afstand. En tegelijkertijd leeft het besef dat er bij blijvende binnenstedelijke verdichting op termijn tegen de grenzen van het mobiliteitssysteem aangelopen zal worden. Ook de mobiliteitstransitie van ontmoedigen van het autogebruik en stimuleren van de alternatieven kan op een gegeven moment de groei van de stad niet meer aan en dan zal ook de auto op bepaalde plekken meer ruimte moeten krijgen. Daarvoor moeten maatregelen achter de hand worden gehouden, die de druk op het netwerksysteem opvangen.

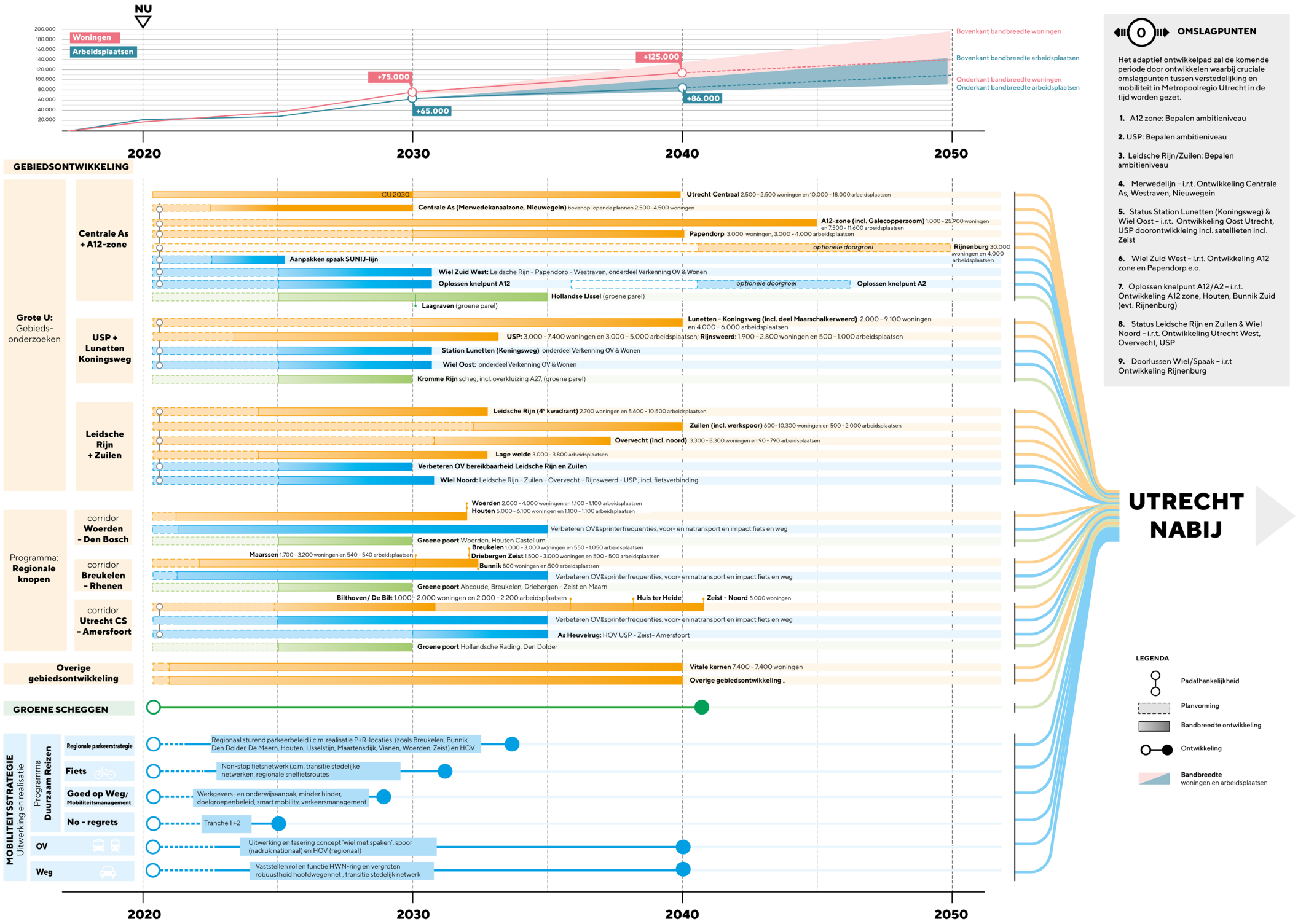
Ook de verstedelijking zelf (binnen de Grote U en de regionale ov-knopen) kent grenzen, fysiek en maatschappelijk. Er komt een moment in de toekomst dat ook elders meer ruimte voor verstedelijking nodig is. Daarom is het van belang locaties achter de hand te houden om die woonwerkopgave te kunnen faciliteren. Het is de verantwoordelijkheid van regionale en nationale bestuurders om te anticiperen en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en daar – in samenspraak met de samenleving – op te reageren. Met dit Ontwikkelpad wordt een basis gelegd voor adaptief denken en ontwikkelen in deze regio.

9.2 Leeswijzer

Het adaptief Ontwikkelpad is een visualisatie van de mogelijke instrumenten die ingezet kunnen worden om aan de gestelde doelen te gaan voldoen. Boven in de visualisatie, op de volgende pagina, staan de bandbreedtes van de woonwerkopgave benoemd. Om deze opgave te halen zijn er nog veel verschillende locaties waar op ingezet kan worden. Door periodieke monitoring en actualisatie ontstaat er een praatplaat voor betrokken partijen om te bezien of de gewenste doelen behaald worden, en/of bijsturing nodig is.

9.2.1 Verbeelding van het Ontwikkelpad

In de visualisatie van het adaptief Ontwikkelpad staan de grootste potentiële woonwerkontwikkellocaties genoemd (oranje) met bandbreedtes van ontwikkeling, en wordt de relatie gelegd met de daarbij behorende mobiliteitsknelpunten die moeten worden opgelost (blauw), en welke directe relatie deze hebben met de


NU
Woningen
Arbeidsplaatsen
200.000
180.000
160.000
140.000
120.000
100.000
80.000
60.000
40.000
20.000
+75.000
+65.000
+125.000
+86.000
Bovenkant bandbreedte woningen
Bovenkant bandbreedte arbeidsplaatsen
Onderkant bandbreedte woningen
Onderkant bandbreedte arbeidsplaatsen
2020
2030
2040
2050
GEBIEDSONTWIKKELING
Grote U: Gebieds-onderzoeken
Centrale As + A12-zone
CU 2030
Utrecht Centraal 2.500 - 2.500 woningen en 10.000 - 18.000 arbeidsplaatsen
Centrale As (Merwedekanaalzone, Nieuwegein) bovenop lopende plannen 2.500 -4.500 woningen
A12-zone (incl. Galecopperzoom) 1.000 - 25.900 woningen en 7.500 - 11.600 arbeidsplaatsen
Papendorp 3.000 woningen, 3.000 - 4.000 arbeidsplaatsen
optionele doorgroei
Rijnenburg 30.000 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen
Aanpakken spaak SUNIJ-lijn
Wiel Zuid West: Leidsche Rijn - Papendorp - Westraven, onderdeel Verkenning OV & Wonen
Oplossen knelpunt A12
optionele doorgroei
Oplossen knelpunt A2
Hollandse IJssel (groene parel)
Laagraven (groene parel)
USP + Lunetten Koningsweg
Lunetten - Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd) 2.000 - 9.100 woningen en 4.000 - 6.000 arbeidsplaatsen
USP: 3.000 - 7.400 woningen en 3.000 - 5.000 arbeidsplaatsen; Rijnsweerd: 1.900 - 2.800 woningen en 500 - 1.000 arbeidsplaatsen
Station Lunetten (Koningsweg) onderdeel Verkenning OV & Wonen
Wiel Oost: onderdeel Verkenning OV & Wonen
Kromme Rijn scheg, incl. overkluizing A27, (groene parel)
Leidsche Rijn + Zuilen
Leidsche Rijn (4e kwadrant) 2.700 woningen en 5.600 - 10.500 arbeidsplaatsen
Zuilen (incl. werkspoor) 600- 10.300 woningen en 500 - 2.000 arbeidsplaatsen
Overvecht (incl. noord) 3.300 - 8.300 woningen en 90 - 790 arbeidsplaatsen
Lage weide 3.000 - 3.800 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV bereikbaarheid Leidsche Rijn en Zuilen
Wiel Noord: Leidsche Rijn - Zuilen - Overvecht - Rijnsweerd - USP , incl. fietsverbinding
Programma: Regionale knopen
corridor Woerden - Den Bosch
Woerden 2.000 - 4.000 woningen en 1.100 - 1.100 arbeidsplaatsen
Houten 5.000 - 6.100 woningen en 1.100 - 1.100 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
Groene poort Woerden, Houten Castellum
corridor Breukelen - Rhenen
Breukelen 1.000 - 3.000 woningen en 550 - 1.050 arbeidsplaatsen
Maarssen 1.700 - 3.200 woningen en 540 - 540 arbeidsplaatsen
Driebergen Zeist 1.500 - 3.000 woningen en 500 - 500 arbeidsplaatsen
Bunnik 800 woningen en 500 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
Groene poort Abcoude, Breukelen, Driebergen - Zeist en Maarn
corridor Utrecht CS - Amersfoort
Bilthoven/ De Bilt 1.000 - 2.000 woningen en 2.000 - 2.200 arbeidsplaatsen
Huis ter Heide
Zeist - Noord 5.000 woningen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
As Heuvelrug: HOV USP - Zeist- Amersfoort
Groene poort Hollandsche Rading, Den Dolder
Overige gebiedsontwikkeling
Vitale kernen 7.400 - 7.400 woningen
Overige gebiedsontwikkeling ..
GROENE SCHEGGEN
MOBILITEITSSTRATEGIE Uitwerking en realisatie
Programma Duurzaam Reizen
Regionale parkeerstrategie
Regionaal sturend parkeerbeleid i.c.m. realisatie P+R-locaties (zoals Breukelen, Bunnik, Den Dolder, De Meern, Houten, IJsselstijn, Maartensdijk, Vianen, Woerden, Zeist) en HOV
Fiets
Non-stop fietsnetwerk i.c.m. transitie stedelijke netwerken, regionale snelfietsroutes
Goed op Weg/ Mobiliteitsmanagement
Werkgevers- en onderwijsaanpak, minder hinder, doelgroepenbeleid, smart mobility, verkeersmanagement
No - regrets
Tranche 1+2
OV
Uitwerking en fasering concept 'wiel met spaken', spoor (nadruk nationaal) en HOV (regionaal)
Weg
Vaststellen rol en functie HWN-ring en vergroten robuustheid hoofdwegennet , transitie stedelijk netwerk
2020
2030
2040
2050
UTRECHT NABIJ
OMSLAGPUNTEN
Het adaptief ontwikkelpad zal de komende periode door ontwikkelen waarbij cruciale omslagpunten tussen verstedelijking en mobiliteit in Metropoolregio Utrecht in de tijd worden gezet.
1. A12 zone: Bepalen ambitieniveau
2. USP: Bepalen ambitieniveau
3. Leidsche Rijn/Zuilen: Bepalen ambitieniveau
4. Merwedelijn - i.r.t. Ontwikkeling Centrale As, Westraven, Nieuwegein
5. Status Station Lunetten (Koningsweg) & Wiel Oost - i.r.t. Ontwikkeling Oost Utrecht, USP doorontwikkleing incl. satellieten incl. Zeist
6. Wiel Zuid West - i.r.t. Ontwikkeling A12 zone en Papendorp e.o.
7. Oplossen knelpunt A12/A2 - i.r.t. Ontwikkeling A12 zone, Houten, Bunnik Zuid (evt. Rijnenburg)
8. Status Leidsche Rijn en Zuilen & Wiel Noord - i.r.t. Ontwikkeling Utrecht West, Overvecht, USP
9. Doorlussen Wiel/Spaak - i.r.t Ontwikkeling Rijnenburg
LEGENDA
Padafhankelijkheid
Planvorming
Bandbreedte ontwikkeling
Ontwikkeling
Bandbreedte woningen en arbeidsplaatsen

groenontwikkeling (groen).
Naast de locatiespecifieke verstedelijkingskansen in de Metropoolpoorten hebben de bereikbaarheidsmaatregelen effect op het regionale en bovenregionale systeem. Deze samenhang is weergegeven door enerzijds de mobiliteitsknelpunten te relateren aan de gebieden en anderzijds de regiobrede opgaven te benoemen. Ook deze opgave dient verder geconcretiseerd te worden om de keuzes te kunnen maken die op hun beurt effect hebben op het verstedelijkingspotentieel in de gebieden.

In de komende periode worden én de woonwerklocaties verder uitgewerkt in bijvoorbeeld het Knooppuntenprogramma én de gebiedsonderzoeken en regionale programmering (zie hieronder), dan worden de bandbreedtes verder aangescherpt. Daarnaast wordt er gewerkt aan een strategie voor de mobiliteit. Op gezette tijden wordt deze kennis uitgewisseld en wordt het adaptieve pad aangevuld, zo kunnen er kansen ontstaan. Het oplossen van een autonoom bereikbaarheidsknelpunt kan bijvoorbeeld goed gekoppeld worden aan gebiedsontwikkeling waardoor een logische fasering ontstaat.

9.2.2 Fasering van het Ontwikkelpad

In de legenda zijn ook een aantal omslagpunten benoemd. Dit zijn momenten in de tijd waar naar verwachting besluiten genomen moeten worden. Het adaptief Ontwikkelpad is immers niet in beton gegoten, het is gemaakt op basis van de huidige inzichten. In de komende periode worden deze omslagpunten en de fasering wanneer besluiten genomen moeten worden verder uitgewerkt.

Het Ontwikkelpad begint niet op nul, veel van de planvoorraad tot 2030 is al 'hard' en zal komende jaren rondom ov-knopen en binnenstedelijk worden gebouwd. De grootste binnenstedelijke transformatie vindt nu bijvoorbeeld plaats op de 'centrale as', de hoogstedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, van noord (Jaarbeurs) tot wellicht ver in het zuiden (richting Nieuwegein). Met de startbeslissing van de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt er door ov-ontwikkeling een impuls gegeven aan deze verstedelijking aan de zuidkant van de stad Utrecht tot 2030. Ook zijn het beter bereikbaar maken van USP, het ontlasten van het verwacht NM-CA-knelpunt Utrecht Centraal, en de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties, opgaven van de verkenning. Daarnaast is er afgelopen jaar gewerkt aan een pakket van binnenstedelijke infrastructurele maatregelen die op kortere termijn verstedelijking mogelijk maken: no-regret-maatregelen. In het vervolg wordt verdere fasering van het adaptief Ontwikkelpad ingevuld, mede op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning.

9.3 Vervolgstappen

Het gedeelde eindbeeld dat Utrecht Nabij schetst behoort tot de eerste stappen, nu is het zaak de komende periode in samenhang concrete vervolgstappen te zetten. Hieronder volgen daarbij een aantal aanbevelingen.

9.3.1 Ontwikkelpad inclusief monitoring

De bijlage bij dit Ontwikkelperspectief is een eerste aanzet tot een Ontwikkelpad. Op basis van ervaring opgedaan in andere grootstedelijke programma's kan ook in U Ned het Ontwikkelpad verder worden uitgewerkt. De bestuurders van de betrokken partijen committeren zich aan het perspectief en laten de visie en het Ontwikkelpad doorwerken in hun eigen beleidsproducten. Ze spreken daarnaast af om het Ontwikkelpad periodiek te ijken en bij te stellen. Partijen hebben dan ook een titel om elkaar aan te spreken indien beslissingen genomen zouden worden die niet rijmen met het pad. Naar verwachting zal dat een solidere basis geven aan de regionale samenwerking om antwoord te geven op de uitdagingen bij de ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen.
In de uitwerking van het Ontwikkelpad kunnen onder andere de mobiliteitsprogrammadoelen kwantitatiever worden gemaakt (onder andere output netwerkstrategie). Bij de doorontwikkeling van het Ontwikkelpad hoort ook een voorstel om periodiek te bezien of de programmadoelen gehaald worden en of bijsturing nodig is. Daarvoor is een monitoringsprogramma aan te bevelen.

9.3.2 Concrete mobiliteitsaanpak van de verstedelijking

Het onderzoek voor dit verstedelijkingsperspectief heeft duidelijk gemaakt dat woningbouwplannen tot 2030 weliswaar zijn vastgesteld, maar dat nog lang niet alles is geregeld om deze gerealiseerd te krijgen. Randvoorwaarden voor 2020-2030 zijn nog niet op orde, met name op het gebied van bereikbaarheid.
Doorrekeningen laten zien dat maatregelen nodig zijn om de regio bereikbaar te houden, de mobiliteitstransitie verder op gang te helpen én verstedelijking mogelijk te maken. Daartoe verdient het aanbeveling toe te werken naar een concreter en breed pakket van (kleinere) infrastructurele en gedragsmaatregelen.
De aanbeveling is om dit te beleggen in een programmalijn Mobiliteitsaanpak 2030 / Duurzaam Reizen onder het U Ned-programma. Deze nieuwe programmalijn bundelt de krachten met het bestaande programma Goed Op Weg. Doel is om in de periode tot 2030 een pakket aan stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit neer te zetten: non-stopfiets, regionaal sturend parkeerbeleid, werkgevers-/onderwijsaanpak en openbaar vervoer. De al eerder geïdentificeerde no-regretmaatregelen worden ook hierin geïntegreerd en de verwachte werkzaamheden aan onder meer de A12 worden ingezet als katalysator; zo kan ook de minder-hinderaanpak in dit programma geborgd worden.

9.3.3 Regiopoorten en Groene Poorten

Om verstedelijking rondom Regiopoorten mogelijk te maken en voort te bouwen op de mobiliteitspotentie, die gecreëerd is met de realisatie van Randstadspoor, is het een aanbeveling om in de volgende fase de verstedelijking rondom de knopen op de ov-corridors concreter te maken, en te bezien welke verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven randvoorwaarde

zijn om hierover wederkerige afspraken te maken tussen Rijk, spoorsector en regio. In het stedelijk gebied van Zuid-Holland is een vergelijkbare opgave opgepakt in het ontwikkelingsprogramma Stedenbaan. De aanbeveling is om in een programmalijn Knooppuntenprogramma onder de U Ned-koepel de opgave op te pakken om bij de Regiopoorten door beter voor- en natransport, door optimalisatie van het ov-product en door intensiever grondgebruik in de omgeving van stations, de gecreëerde potentie van Randstadspoor verder te benutten en zo invulling te geven aan (een deel van) de Spaken uit het concept Wiel met Spaken. Ook de Groene Poorten moeten in dit programma worden uitgewerkt, om de noodzakelijke betere en snellere verbindingen naar groen en landschap vanuit het verdichte stedelijke gebied mogelijk te maken.

9.3.4 Mobiliteitsstrategie

Utrecht Nabij schetst een visie voor mobiliteit voor deze regio. Aanbeveling is deze visie komende periode verder uit te werken naar een mobiliteitsstrategie. Deze strategie moet inzicht geven in hoe de verstedelijkingskeuzes uit de visie zich verhouden tot de systeemopgaven voor de verschillende modaliteiten (weg, spoor, ov/HOV, fiets) op zowel lokaal, metropolitaan en regionaal alsook (inter)nationaal niveau. Daarnaast zou zich uit deze strategie een voorkeursnetwerk tot 2040 kunnen ontwikkelen, inclusief afspraken over het beoogde oplossend vermogen van bijvoorbeeld eerder af te spreken generieke maatregelenpakketten, (weg)infra-aanpassingen en uitwerking van het ov-concept Wiel met Spaken. Het gaat daarbij niet alleen over realisatie van het netwerk, maar ook over exploitatie ervan (met name ov). De uitgewerkte mobiliteitsstrategie zal ontwikkeld moeten worden in nauwe samenhang met de verdiepende gebiedsonderzoeken van de Metropoolpoorten (zie het volgende punt).

9.3.5 Metropoolpoorten en verstedelijking Grote U

Om de binnenstedelijke verdichting binnen de Grote U mogelijk te maken is een samenhangende ontwikkelingsstrategie nodig. De materie is te veelomvattend om dat in één onderzoek te kunnen doen. Om dat op hanteerbare wijze te doen is het nodig nu door te gaan met drie verdiepende gebiedsonderzoeken én een mobiliteitsstrategie voor het geheel van de Metropoolregio. In de onderzoeken worden de bandbreedtes en knelpunten van gebiedsontwikkeling scherper in beeld gebracht. De onderzoeken leggen de noodzakelijke keuzes voor investeringen, inbedding in het mobiliteitsnetwerk, toegankelijkheid tot groen en landschap, de potenties voor de energietransitie, fasering en inpassingsmaatregelen helder op tafel. Zo wordt gerichte besluitvorming door regio en Rijk over deze gebieden mogelijk.

De drie gebieden zijn de Metropoolpoorten West (Leidsche Rijn – Zuilen), Oost (Lunetten Koningsweg –USP) en Zuid (A12-zone). De aanbeveling is om in 2021 drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten. Zo snel mogelijk dient van elk

van de drie gebieden de (geografische) afbakening vastgesteld te worden, waarbij ook naar aanpalende gebieden (zoals Overvecht) gekeken zal worden. Een plan van aanpak moet worden opgesteld zodat idealiter, maar niet tegen elke prijs, bij het BO MIRT 2021 een resultaat kan worden opgeleverd.

9.3.6 Groenopgave

Gezond stedelijk leven is het motto van deze Metropoolregio, dit betekent dat het in de vervolgstappen essentieel is om een plan te ontwikkelen hoe de handvatten die op het gebied van groen geboden worden, in de visie verder uit te werken, zodat ook de groenopgave gelijktijdig met de verstedelijking doorontwikkelt. Bezien zal moeten worden welke partijen dit samen uitwerken en hoe financiering ervan georganiseerd kan worden. Daarbij wordt aangesloten op het programma 'Groen groeit mee' dat door regio en provincie is geïnitieerd.

COLOFON

Projectmanagement
Hannah Cremers, Adriaan van Doorn, Debby Zandbergen, Pascalle Albers.

Projectgroep/werkgroepen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:	Ireen Röling, Pieter Moorrees, Lisanne van der Weijden, Puck Jeekel, Alwin Nijhuis, Annelies Heidekamp.
Ministerie van Binnenlandse Zaken:	Elien Wierenga, Anton Poelarends, Edo Kort, Jaap Bernhard.
Ministerie van Economische Zaken:	Kristel Wattel-Meijers, Paul Levelink.
Provincie Utrecht:	Bjorn Hondelink, Michiel van Dongen, Erwin van Dijk, Erik van Hoogstraten, Jacqueline Sellink, Marieke Theeuwen, Martijn van Veelen, Ellen Vrielink.
U16:	Sanneke Lisman, Raymond Bijen, Bastian Jansen, Dionne Baaré, Anthoinette Koops.
Gemeente Utrecht:	Aldert de Vries, Kees Verschoor, Leon de Graaf, Robert Hoenselaar, Joost van Faassen, Joric van der Kolk, Trudy Maas, Ruud Nijveld.
RWS:	Theun Schaaf, Hans Degenaar, Jan van Kempen, Marc Koolwijk.
ProRail:	Heri Broekroelofs.
NS:	Patricia van Wachtendonk, Robbert Jan van Rooijen, Marcel Slotema.

Uitvoerende adviesbureaus

MUST:	Wouter Veldhuis, Onno de Vries, Josje Staal, Freek van Riet, Luuk Koote, Vera Götze.
TwynstraGudde:	Pieter Arends, Edgar Wever, Henk Hoogmoed, Martin Stout, Jesse Wermelink.
MOVE Mobility:	Henk Tromp, Dirk Bussche, Ruxandra Aelenei.
Decisio:	Niels Hoefsloot, Daan van Gent, Sibren Vegter.
Sweco:	Rob van Hout, Stijn Altena, Niels Heeres.

Tekst en eindredactie
Wouter Veldhuis, Tijs van den Boomen.

Utrecht Nabij
Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid 2040, met een doorkijk naar 2050.

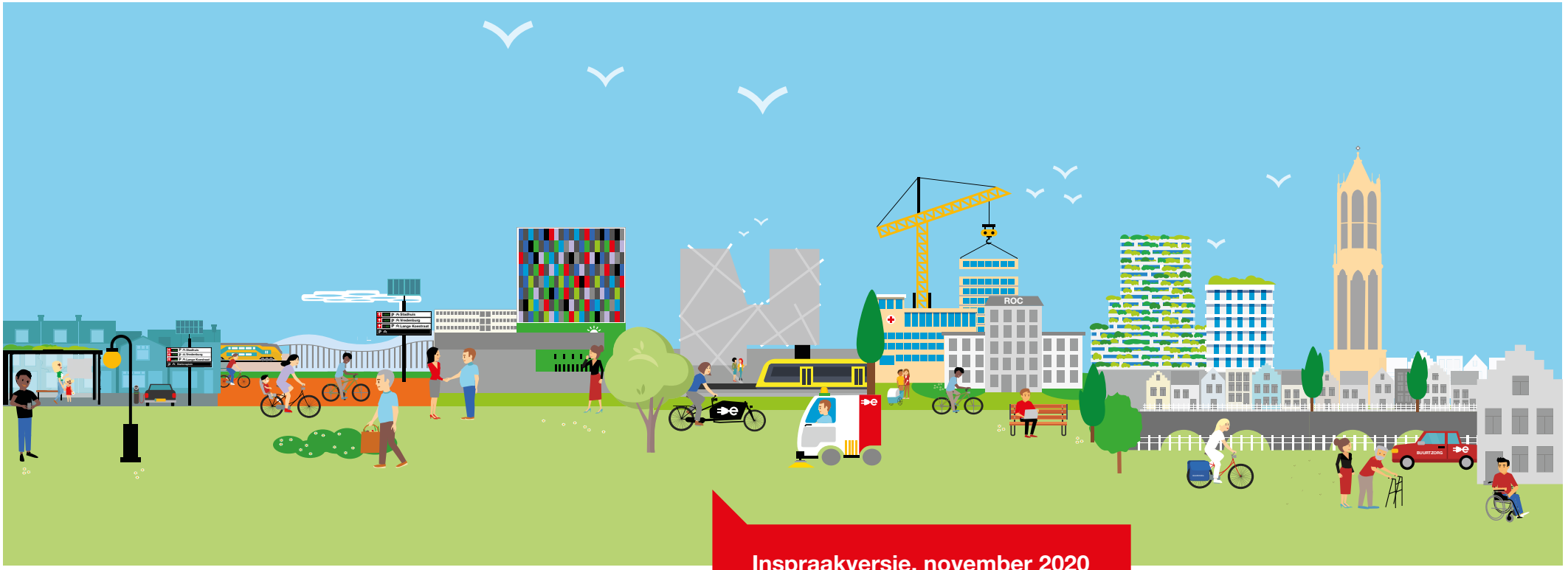
Deze rapportage is het resultaat van het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht dat is verricht in opdracht van het programma U Ned, een samenwerking tussen de ministeries van IenW, BZK en EZK, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U16.

Zie voor meer informatie over programma U Ned: www. programma-uned.nl

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Inspraakversie, november 2020

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Inspraakversie, november 2020

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij.



Voorwoord



Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaalsprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk
wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht



Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen,OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

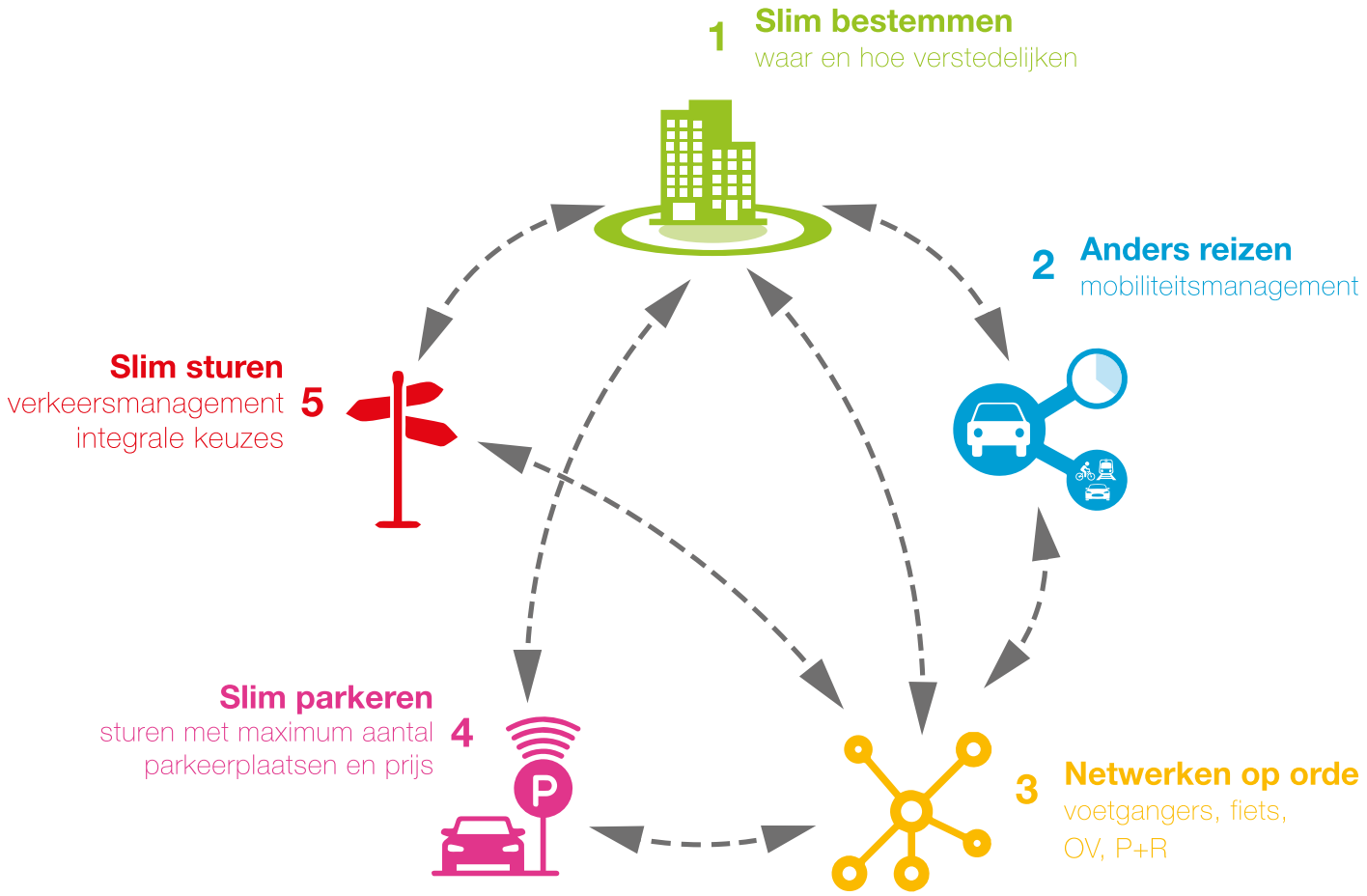
Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak



1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.

2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.

3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routesom het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.



Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)



Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 10
- 1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht 11
- 1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan 12
- 1.3 Status van dit mobiliteitsplan 13
- 1.4 Leeswijzer 15

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad 16
- 2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven 16
- 2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert 19
- 2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem 28

3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven 29
- 3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 30
- 3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 32
- 3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040 34
- 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad 38
- 3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak 40

4. Slim bestemmen (stap 1) 44
- 4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht 45
- 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen 51

5. Anders reizen (stap 2) 53
- 5.1 Stimuleren van minder reizen 55
- 5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip 56
- 5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen 59

6. Netwerken op orde (stap 3) 62
- 6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken 64
- 6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes 70
- 6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden 80
- 6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer 98
- 6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming 107
- 6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld 112

7. Slim parkeren (stap 4) 117

8. Slim sturen (stap 5) 122
- 8.1 Principes van Slim sturen 124
- 8.2 Integrale keuzes tussen netwerken 129
- 8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement 142
- 8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie 144

9. Programmering van projecten van stedelijk belang 147
- 9.1 Afwegingskader 148
- 9.2 Fasering op hoofdlijnen 148
- 9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen 150
- 9.4 Benodigde samenwerking 151

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan 152
- 10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel 153
- 10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen 154
- 10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad 155
- 10.4 Effecten voor de regio 161
- 10.5 Analyse en sturing per stap 162

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten 169



1. Inleiding

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Cijfers in algemene inleiding geactualiseerd.
- Inhoud paragraaf 1.1 verplaatst naar H2 (Trends en ontwikkelingen) en H3 (Visie), paragraaf 1.1 is daarmee geschrapt. Datzelfde gedaan met doel mobiliteitsplan (voorheen paragraaf 1.2) waardoor die paragraaf veel korter is geworden. De inleiding is daarmee meer een proceshoofdstuk geworden.
- Paragraaf 1.2 (totstandkoming): geactualiseerd op huidige participatie.
- Paragraaf 1.3 (status plan): aanleiding actualisering wat uitgebreider toegelicht en positionering ervan verduidelijkt, ook t.o.v. U Ned, andere programma's en nationale ambities uit b.v. Klimaatakkoord, planhorizon aangepast en beargumenteerd waarom, info over rekentool verwijderd (komt aangepast in verantwoording terug).
- Paragraaf 1.4 (leeswijzer): aangepast op nieuwe structuur.

▶ Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.



Station Lunetten



Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016). De blauwe driehoek en de groene streep laten zien op welke plekken tekst is aangepast of toegevoegd.

▶ gewijzigde tekst

▶ nieuwe tekst





Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.

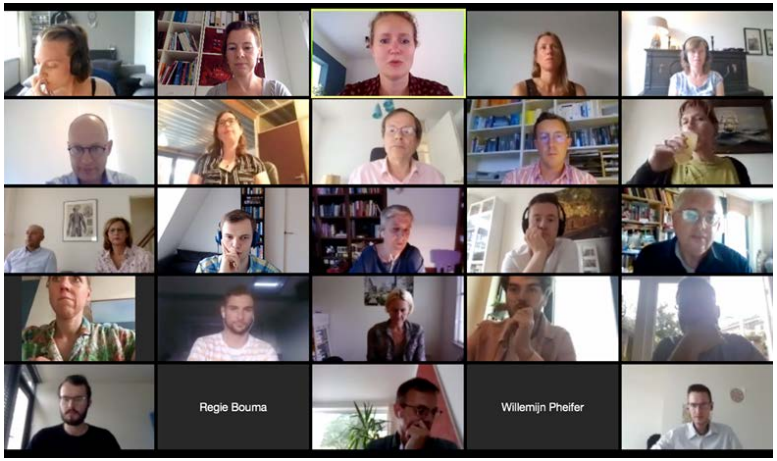


gewijzigde tekst nieuwe tekst

1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen. Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.





Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020



Gesprek met de stad, 25 november 2019

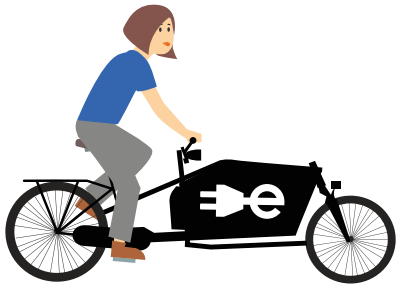
Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomst-gerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”



1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

“De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.”



Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol. Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties - de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder het MIRT[1]-onderzoek Metropoolregio Utrecht en de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan programma’s binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

[1] MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.



Kruispunt Vredenburg

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Geheel nieuwe tekst.
- De mobiliteitsopgave ten gevolge van de groei van de stad (wonen en werken) is veel groter omdat we kijken naar 2040 ipv 2025. We stellen dan ook het faciliteren van die groeiopgave meer centraal.
- Naast de groei in de afgelopen 10 jaar kijken we ook naar de verwachte groei tussen nu en 2040.
- We maken geen vergelijking meer met andere grote steden (G4).
- We geven niet meer aan waar de stromen naar Utrecht vandaan komen, en zoomen ook niet meer in op de zones A, B en C en de binnenstad, Leidsche Rijn en Utrecht Science Park.
- We duiden nu wat er gebeurt als we geen aanvullende maatregelen nemen (probleemanalyse 2040 bij niets extra doen).

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa[2]. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.

[2] https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

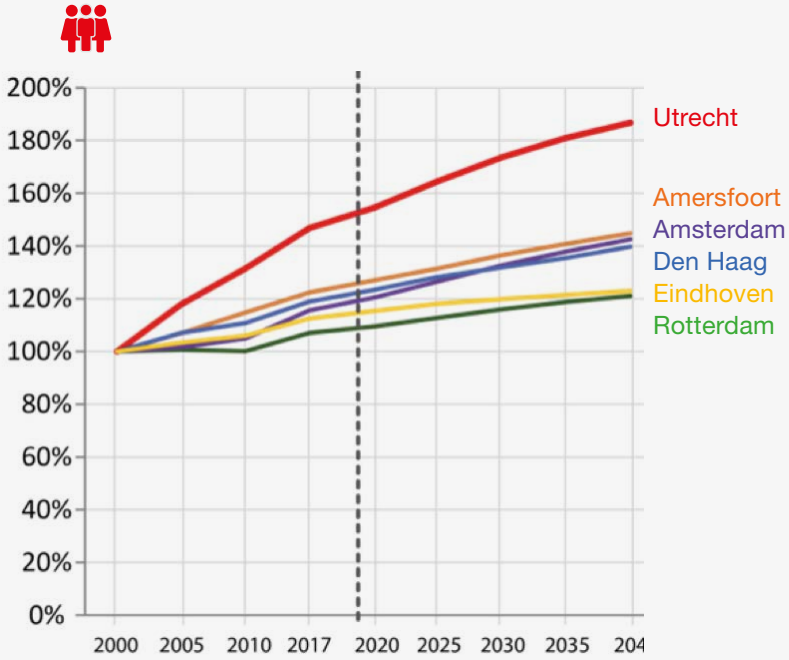


Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000[3] inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

[3] Bevolkingsprognose 2019

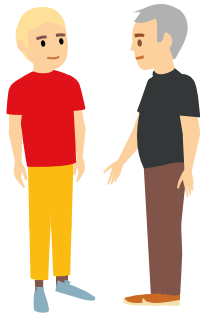
Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000[3] arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienstverlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knooppunten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/ Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen[4].

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



[4] Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

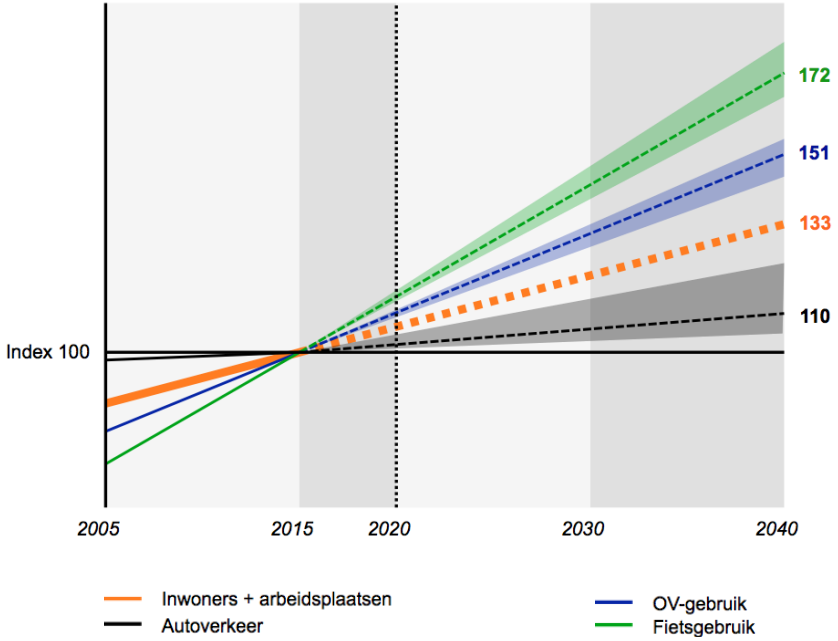
[5] Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.



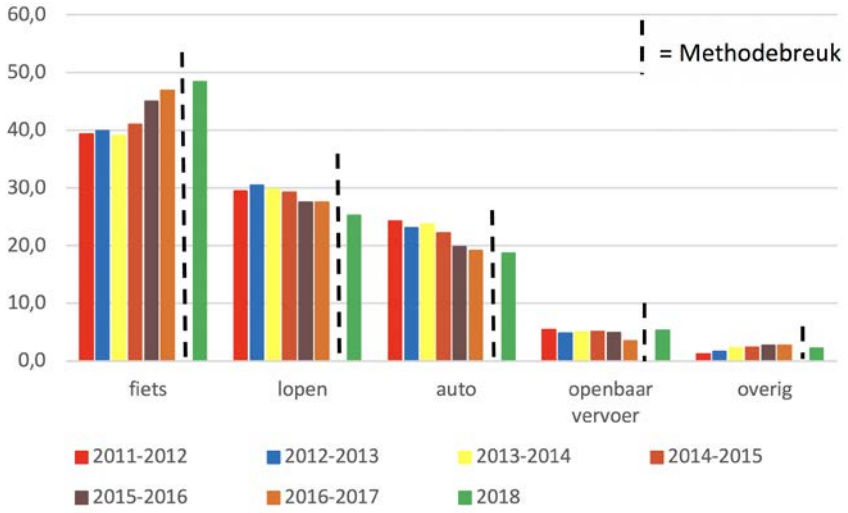
Fietsdrukte Smakkelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentie-situatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid[6] over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

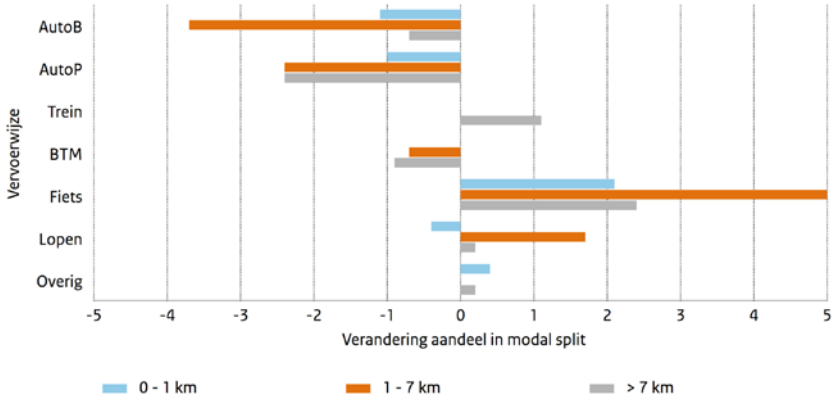
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht



Bron: KIM 2019

[6] Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

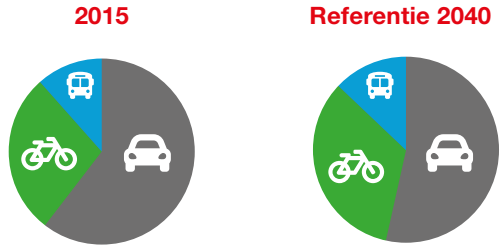
Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU[7] heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.



[7] Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt[8]. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimteclaims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.



Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

[8] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

Enorme groei fiets vraagt om schaalsprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen[9]. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

[9] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek[10] blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

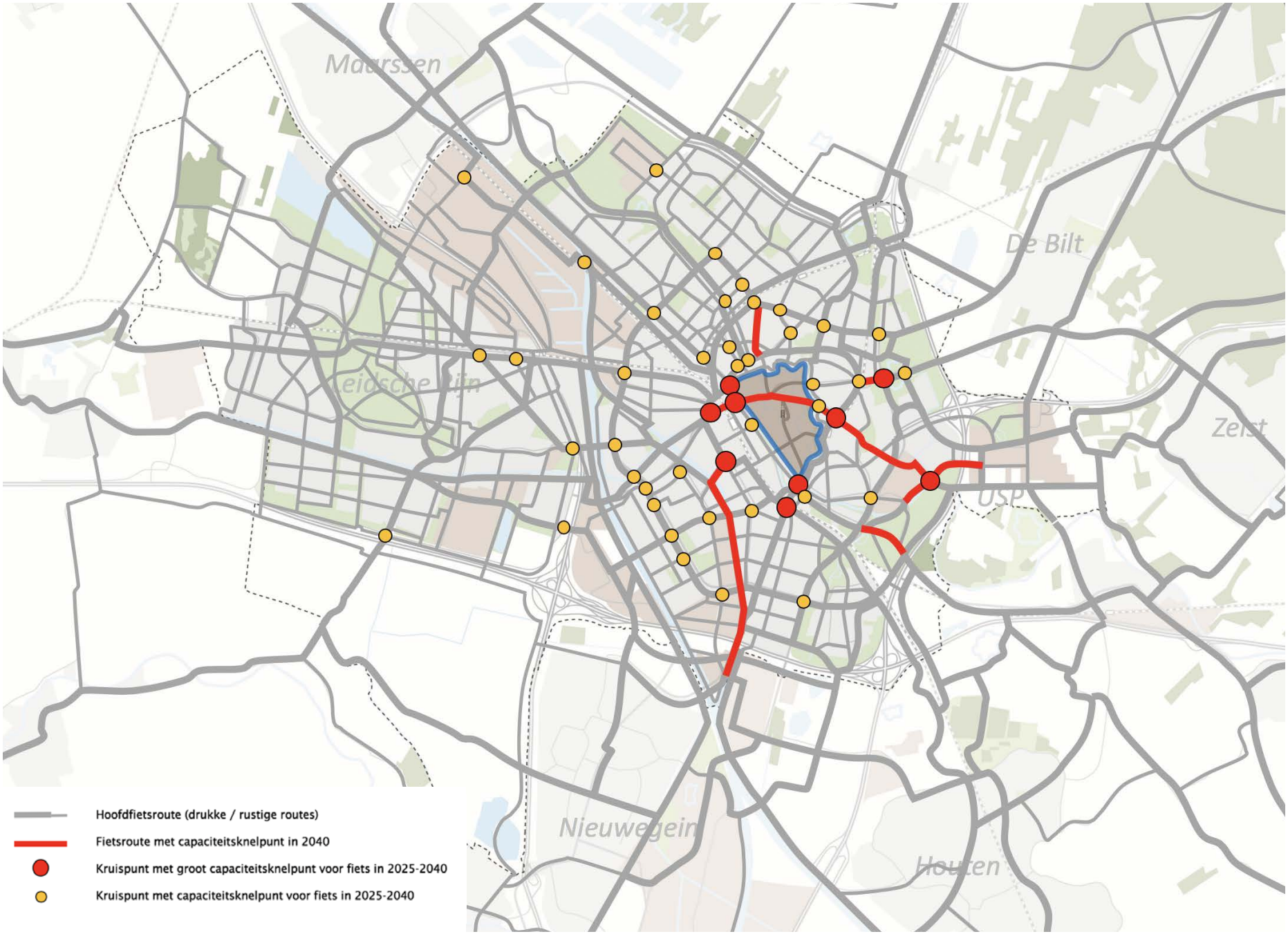
De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan[11]. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.



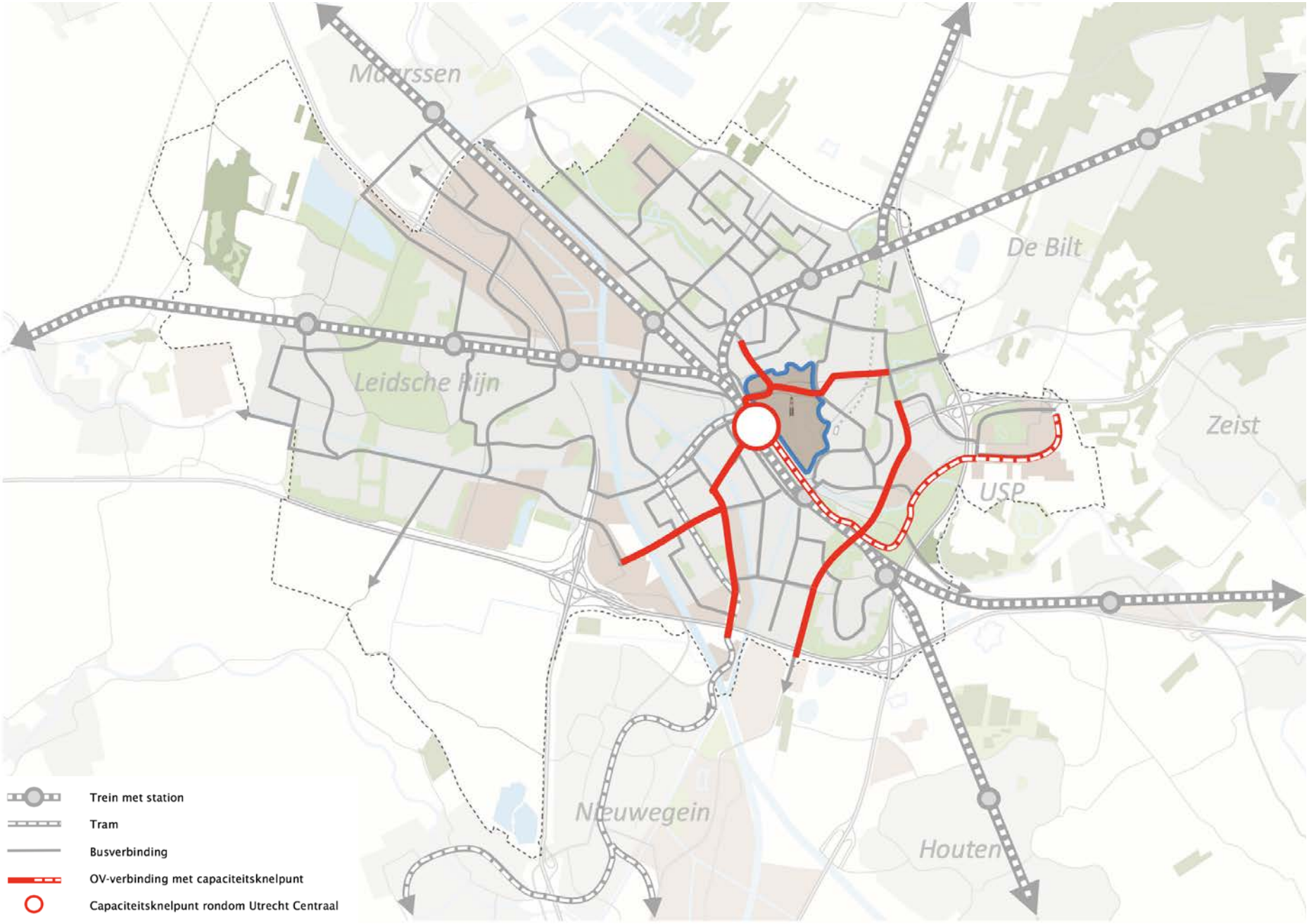
Drukte op Utrecht Centraal

[10] Bron: Onderzoek Sweco: https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/

[11] Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijnsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.



Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor[12]

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deel-bakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goed-koper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.



[12] Utrecht Monitor

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk dat o.b.v. de probleemanalyse aangeeft met welke visie we de ambities willen gaan realiseren.
- De Utrechtse mobiliteitsaanpak (5 stappen) wordt geïntroduceerd.
- De 10 doelen van het mobiliteitsplan zijn licht aangepast.

In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

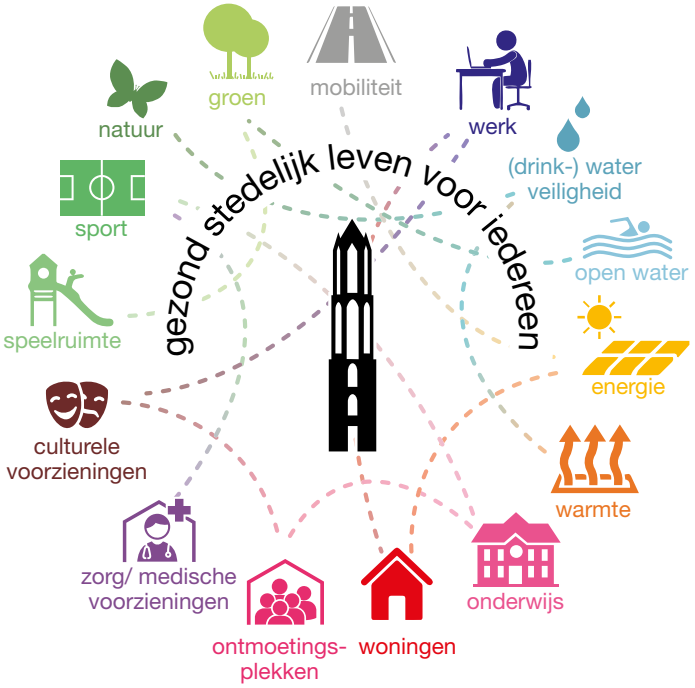
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.





gewijzigde tekst nieuwe tekst

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukte, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).



De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

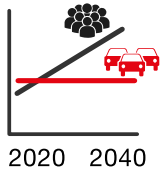
1. Nabijheid: We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.



2. Inclusiviteit: De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.



3. Geen groei autoverkeer: Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.



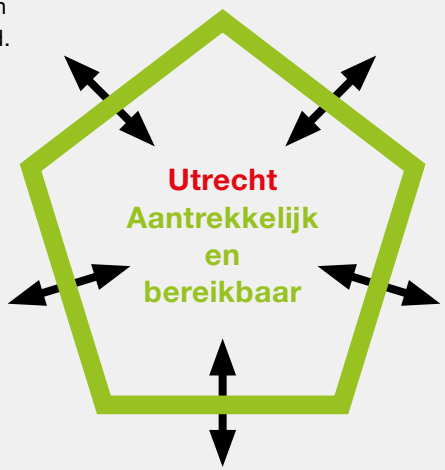
Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiedocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.



Sociaal en gezond
Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd. Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert



Bereikbaarheid en economie
Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit
Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte

Financieel verantwoord
Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken

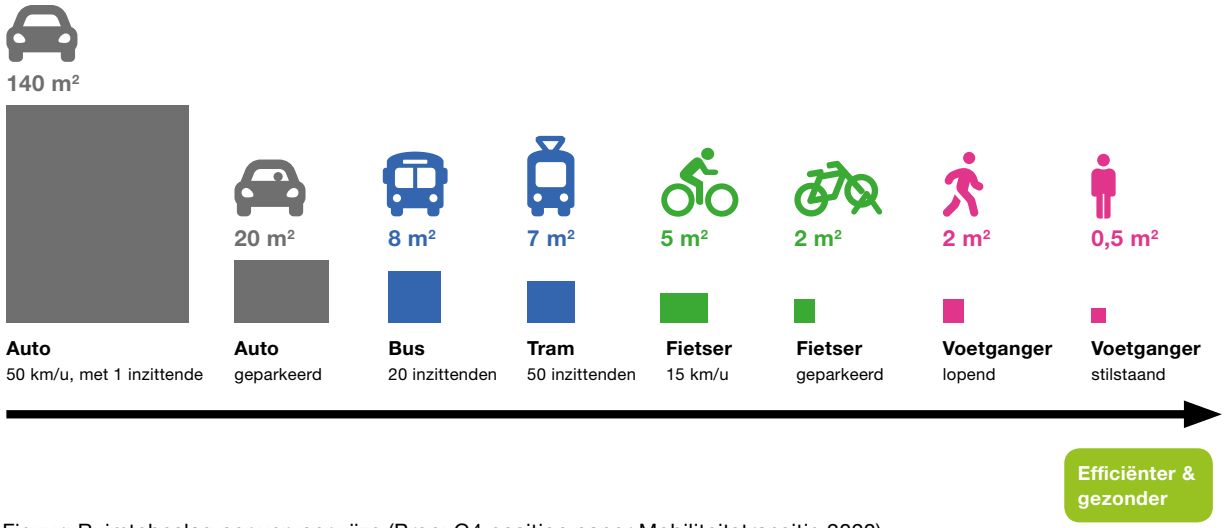


Elektrische deelauto

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteits-plan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

gewijzigde tekst nieuwe tekst

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

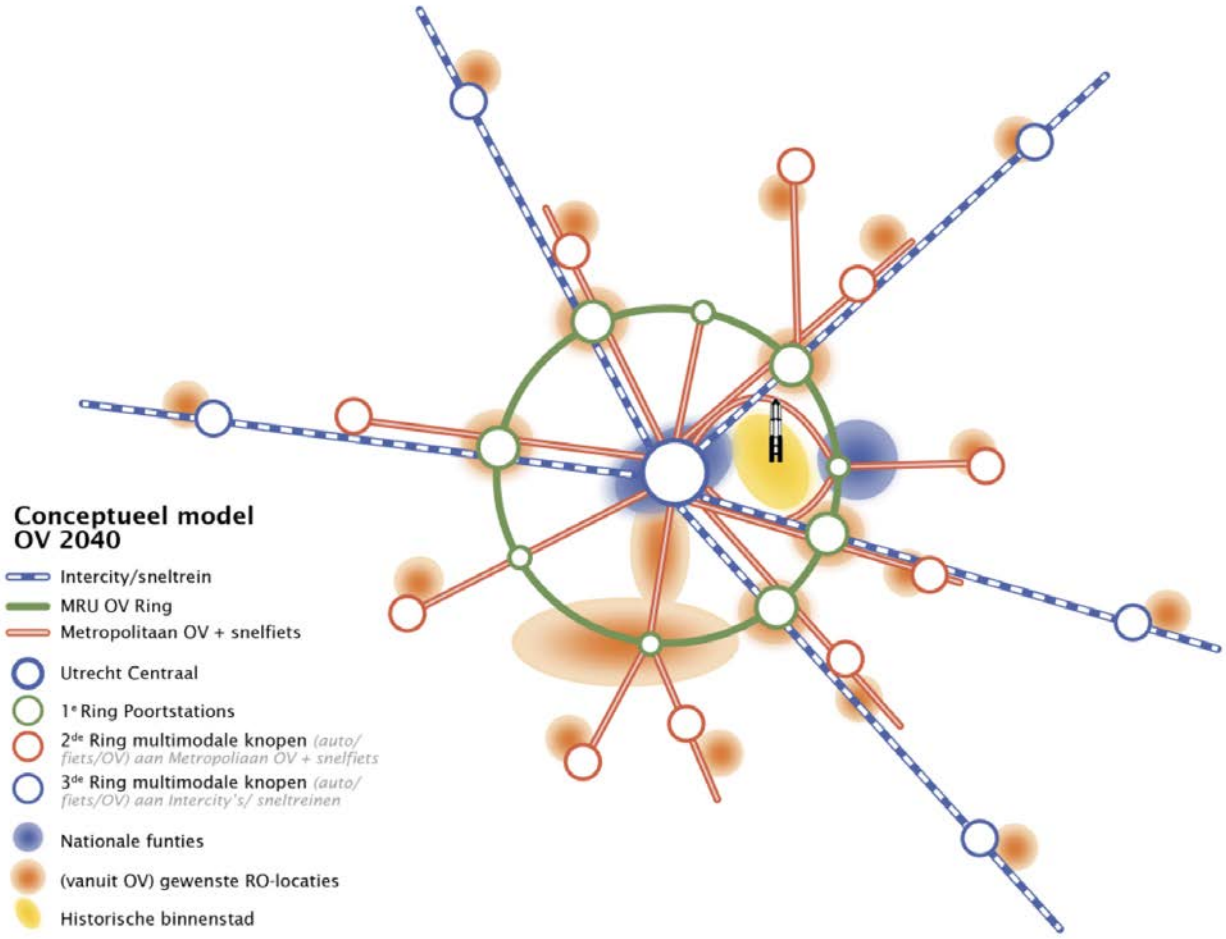


Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkings-concept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.



P+R Westraven

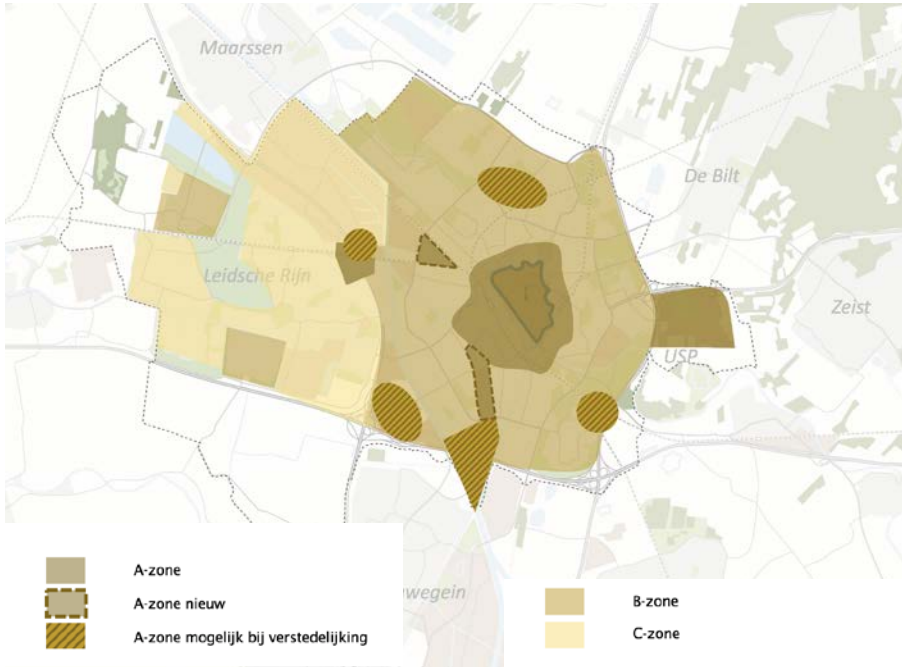


3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofd-gebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stationsgebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.

- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

gewijzigde tekst nieuwe tekst

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.



Voorbeeld B-zone (Adriaen van Ostadelaan)

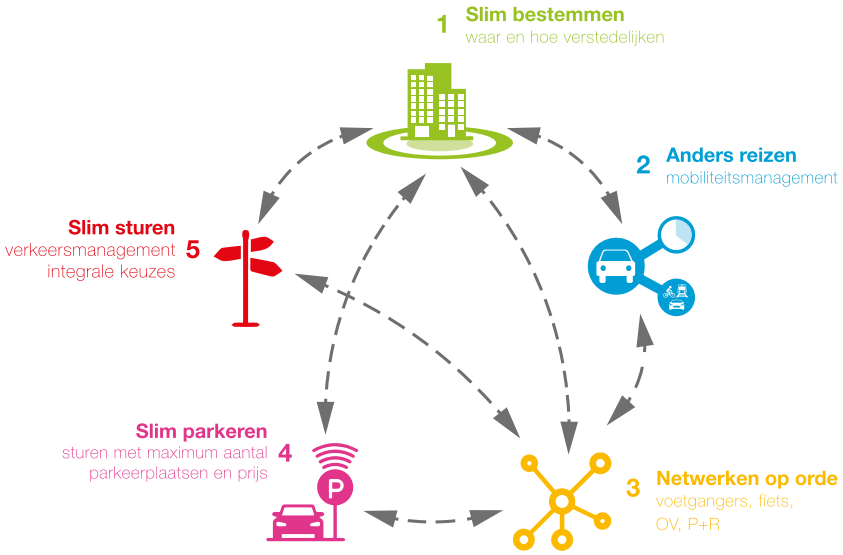
- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand autoverkeer tussen A2 en A12.



Voorbeeld C-zone (Willhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteits-systeem aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samen-hangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:



Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



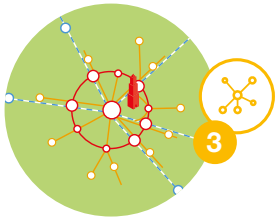
Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU). In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.



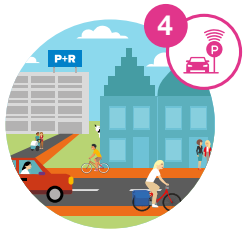
Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkers. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.



Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeproces van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordelijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeerruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2021 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Wijzigingen ten opzichte van het hoofdstuk ‘Slim bestemmen’ in het mobiliteitsplan uit 2016:

- In lijn gebracht met actualisering RSU.
- Dubbele informatie zoals al in de inleiding en hoofdstuk visie staat eruit gehaald.
- Eerste paragraaf aangevuld op huidige RSU, uitgangspunten actualisering RSU en kaartje met harde en zachte plancapaciteit.
- Tweede paragraaf geschrapt (Gebiedsvisies, Omgevingsvisies op gebiedsniveau en UAB-gebiedsagenda’s), omdat de gebiedsgerichte aanpak terugkomt in het hoofdstuk Netwerken op orde.
- Algemene (ontwerp)uitgangspunten vanuit mobiliteit voor gebiedsontwikkeling aangescherpt en omgekeerd ontwerpen als uitgangspunt expliciet gemaakt
- Aangepaste 10e doel terug laten komen in tekst (we bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken).



Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. We willen alleen bouwen als de bereikbaar-heid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming
Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

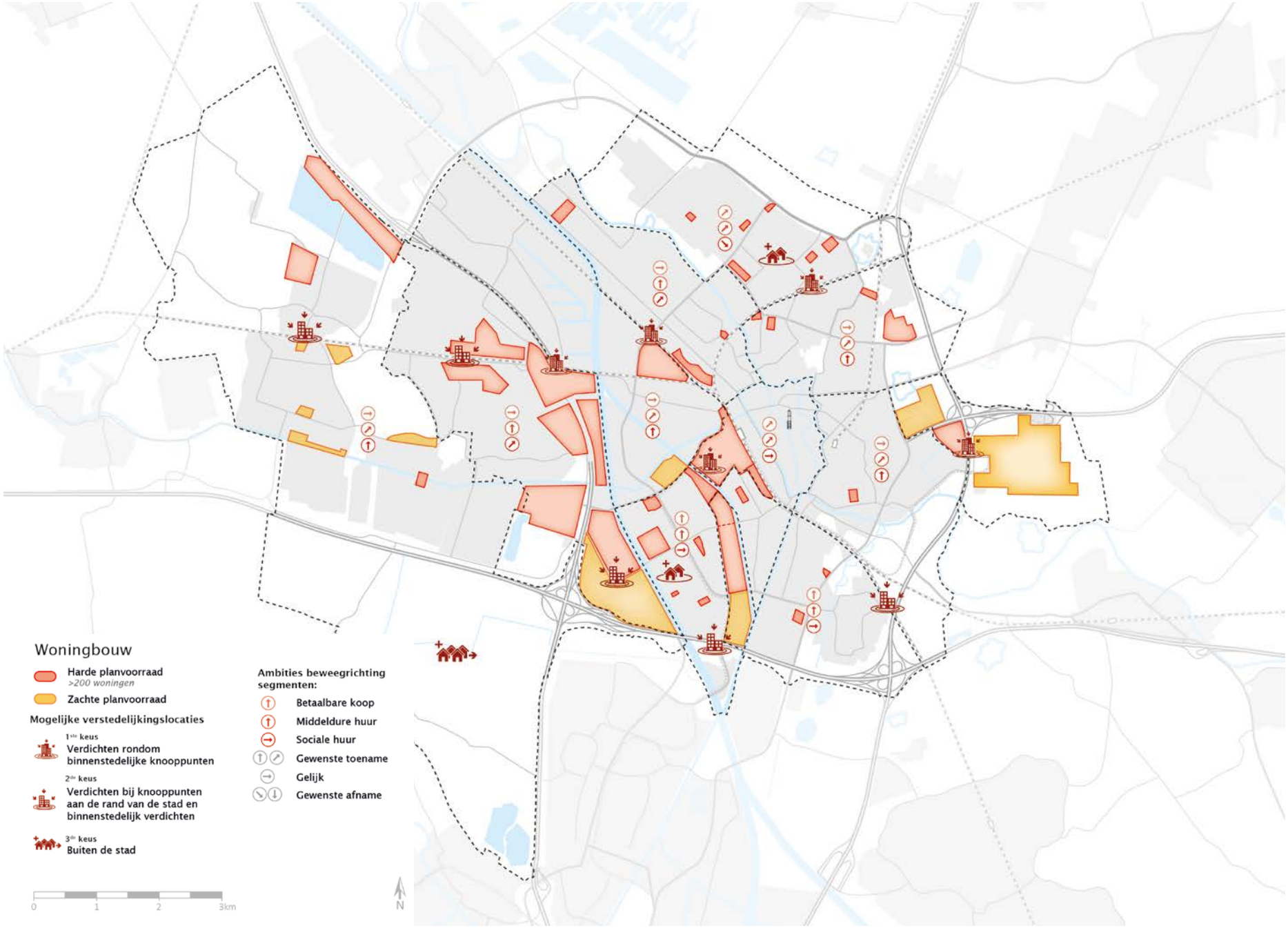
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document ‘Op weg naar de RSU’. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. ‘Op weg naar de RSU’ maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteits-beleid, door:

1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn;
2. Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert;
3. Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt;
4. Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

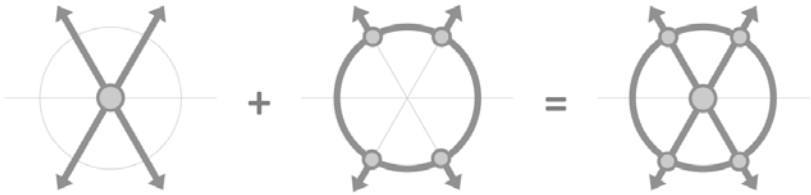
Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoortijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobileitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)



Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

“We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit.”



Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

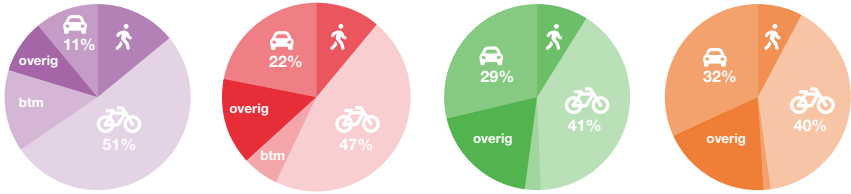
Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmakeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeers-veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsprong te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobiliteitsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4

De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fiets-afstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Hoogstedelijk | Stedelijk | Suburbaan | Laag suburbaan

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r = 2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km^2
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km^2
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km^2
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km^2

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)



Wittevrouwesingel

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.



Vredenburgplein

4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma's van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mindervaliden.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW[13] aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

[13] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/ of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is rand-voorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeers-managementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.



J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereen-komsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

5. Anders reizen (stap 2)

Wijzigingen ten opzicht van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk waarin beperkte info over mobiliteitsmanagement en De Gebruiker Centraal uit het mobiliteitsplan 2016 is herschreven (meer vanuit gebruiker ipv netwerk)
- Aanleiding herschreven, link met corona-periode gelegd
- Driedeling naar drie paragrafen vertaald (minder reizen, op ander tijdstip en met gezond en gedeeld vervoermiddel)
- Beprijzen en MaaS als kaders toegevoegd

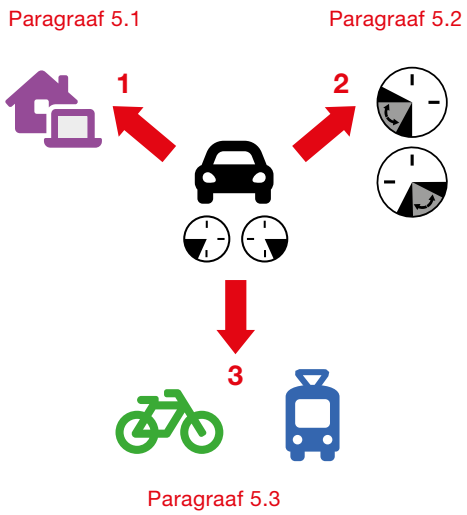


Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.



Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaam heden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsonafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteits-management is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer nood-zakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.



Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is
Uit een enquête van Goedopweg[14] blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met coronamaatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en collegetijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

[14] Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

“De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!”



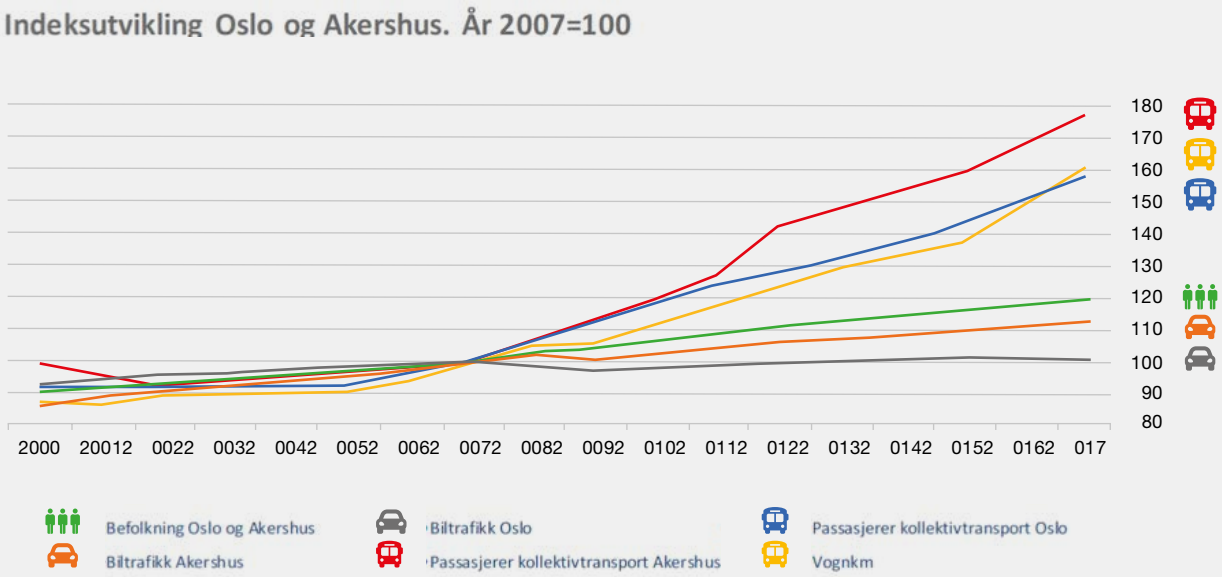


Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de groot-stedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium.

Oslo has broken the link between cars and growth



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

gewijzigde tekst nieuwe tekst

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.



Autodelen

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

Om te komen tot grootschalig én verantwoord gebruik gaan we sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem, het stimuleren schone en gezonde deelmobiliteit, maar ook op het borgen van maatschappelijke waarden als veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Daarom ontwikkelen we een set aan spelregels en verankeren dat in de regelgeving. We zetten in op een systeem met vergunningen.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenemen- ten actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

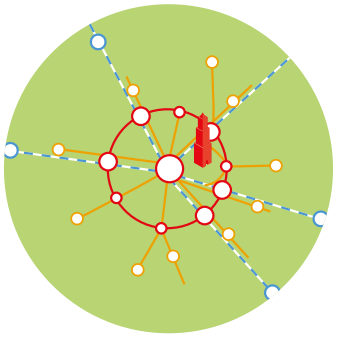
Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen.
De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.



Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

6. Netwerken op orde (stap 3)



Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Dit hoofdstuk bevat een selectie van de originele hoofdstukken Slimme Routes en Slim Regelen, alles wat betrekking heeft op het functioneren van netwerken.
- Voor voetganger is de beleidsinzet ongewijzigd. Toegevoegd is het belang om meer ruimte voor verblijven te creëren.
- Voor de fiets is toegevoegd/extra benadrukt dat het stationsgebied en de binnenstad worden ontzien d.m.v. spreiden en parallelle routes. Niet nieuw, maar wel explicieter en urgenter.
- Voor OV is het 3-knopenmodel vervangen door het Wiel met Spaken met een zwaarder wiel en ook zwaardere spaken vanwege de grotere opgave 2040. Daardoor is alle tekst aangepast.
- Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is.
- Nieuw is de multimodale reis als extra alternatief voor de auto.

- Voor auto is het beleid ongeveer gelijk gebleven. Concrete ingrepen in wegennet zit bij hoofdstuk Slim Sturen.
- Teksten over innovatie en nieuwe vervoerwijzen zijn nu verspreid over de thema's waar ze bijpassen (b.v. bij fiets, auto, Slim sturen, Anders reizen, etc.), zodat de samenhang met de beleidsinzet op die thema's logischer is.
- Knooppunten is als apart thema vervallen omdat de inhoud dubbelt met wat bij OV, de multimodale reis en Slim bestemmen is opgenomen.
- Kader over routes voor nood- en hulpdiensten toegevoegd.



Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

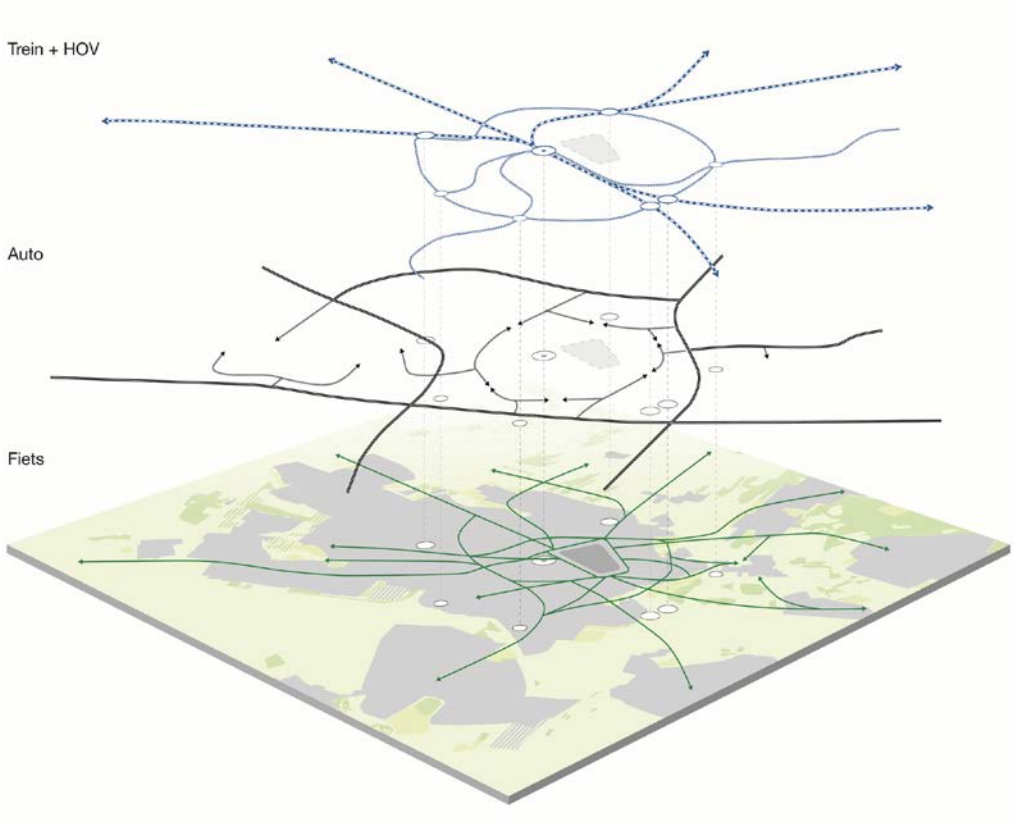
Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaalsprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.

2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.

3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.

4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



Conceptueel multimodaal netwerk 2040

6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

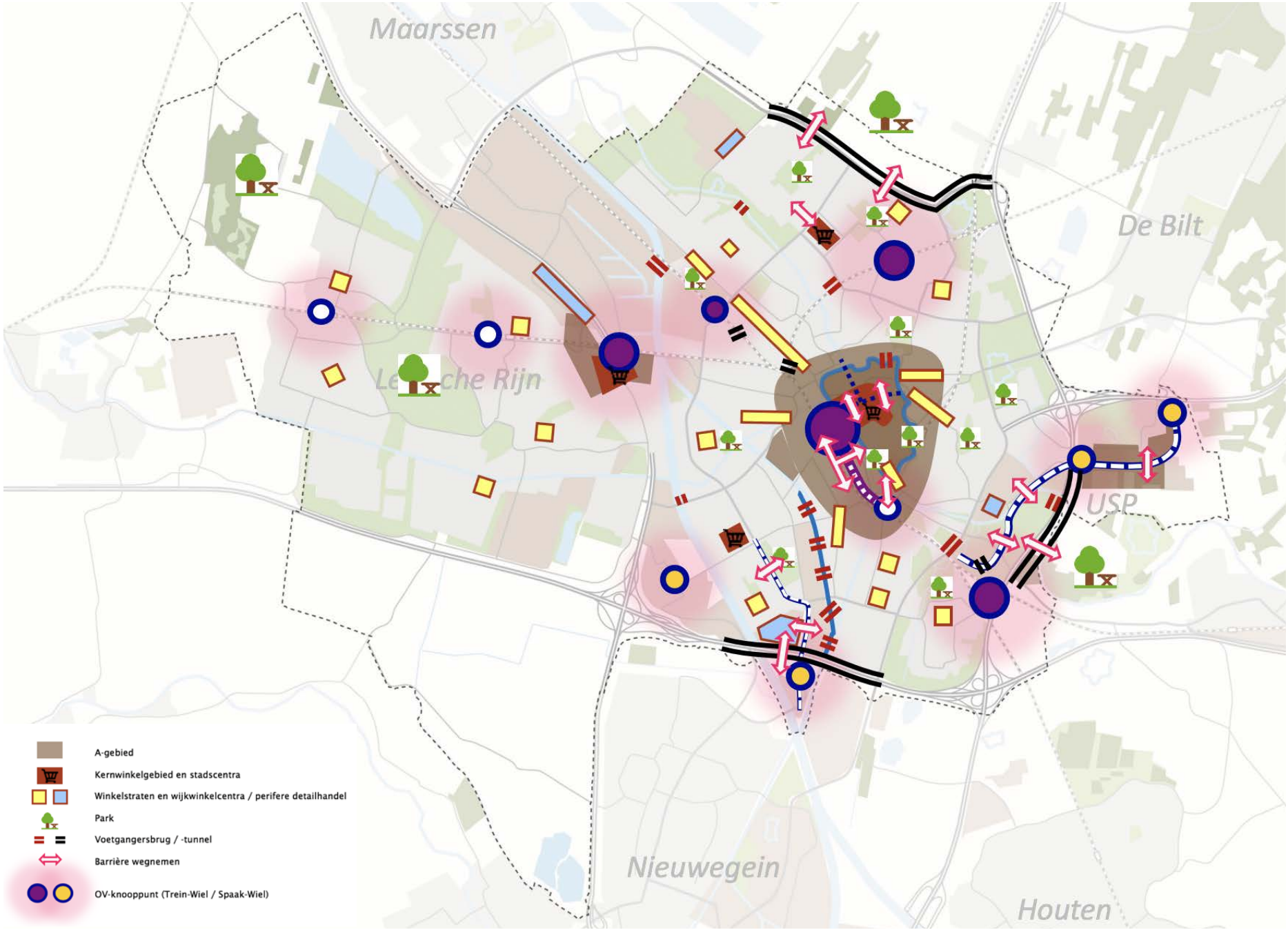
Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangers-drukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.



Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.



Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.



Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - Solgu

“Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B.”



Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeter¬programma’s op lokaal niveau per wijk uitwerken. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes
- Routes rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden (i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma)

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.



Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

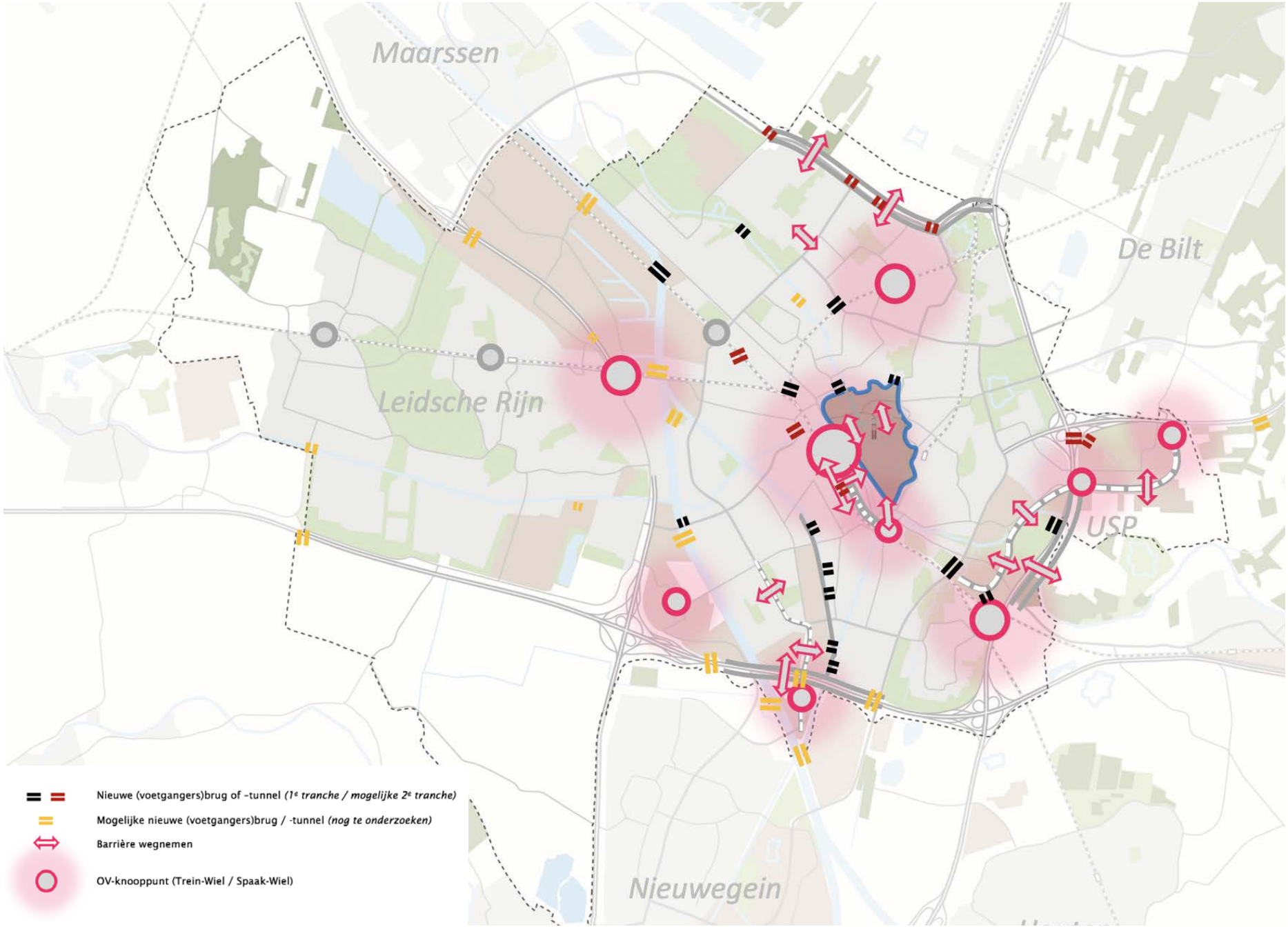
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad. Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

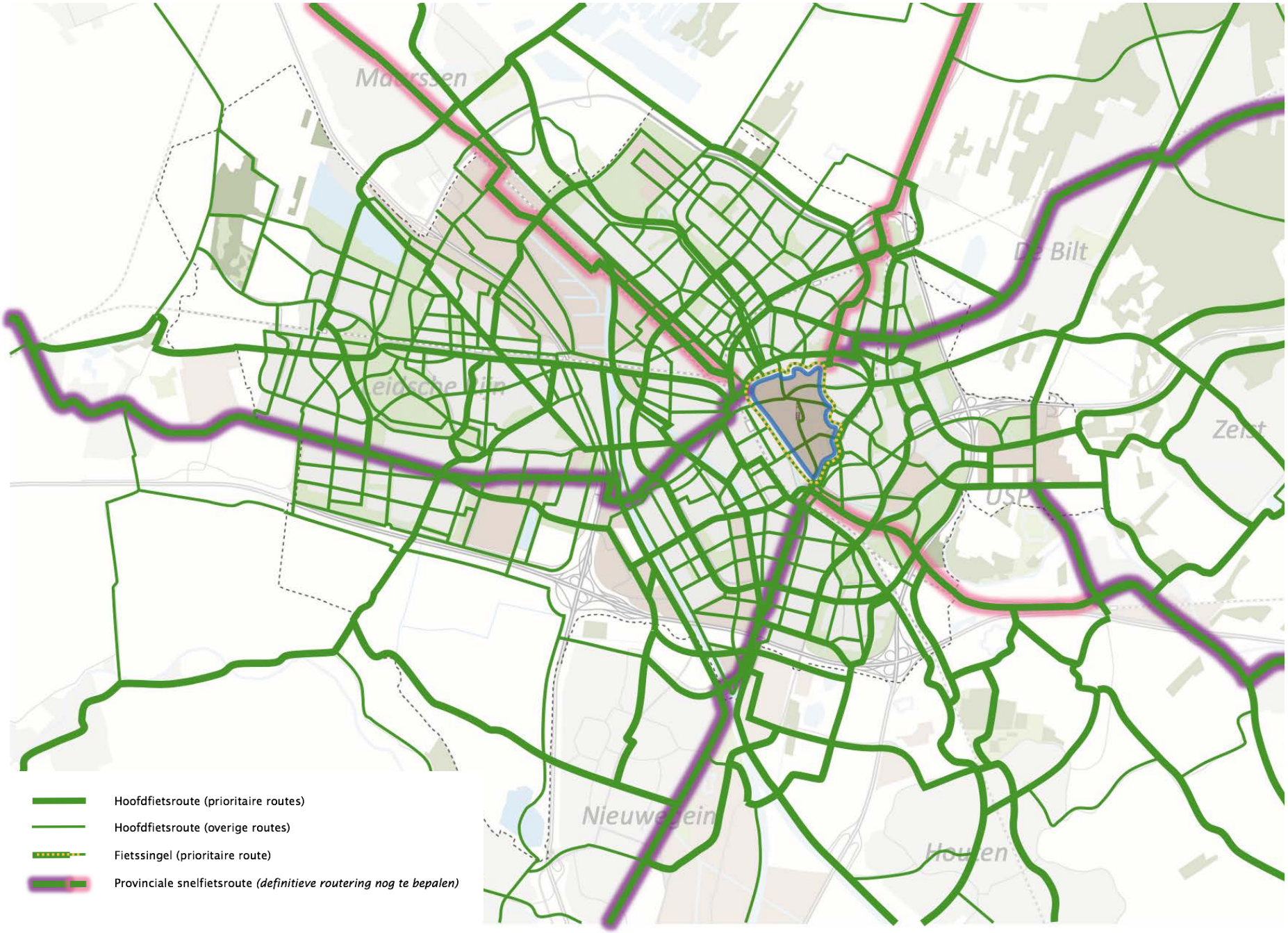
Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer).





Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland



Figuur: Fietsnetwerk 2040

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.

3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspleinen.

4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route ‘om de noord’ via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route ‘om de zuid’ via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.



Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug

Verschil tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes

Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg.

Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan.

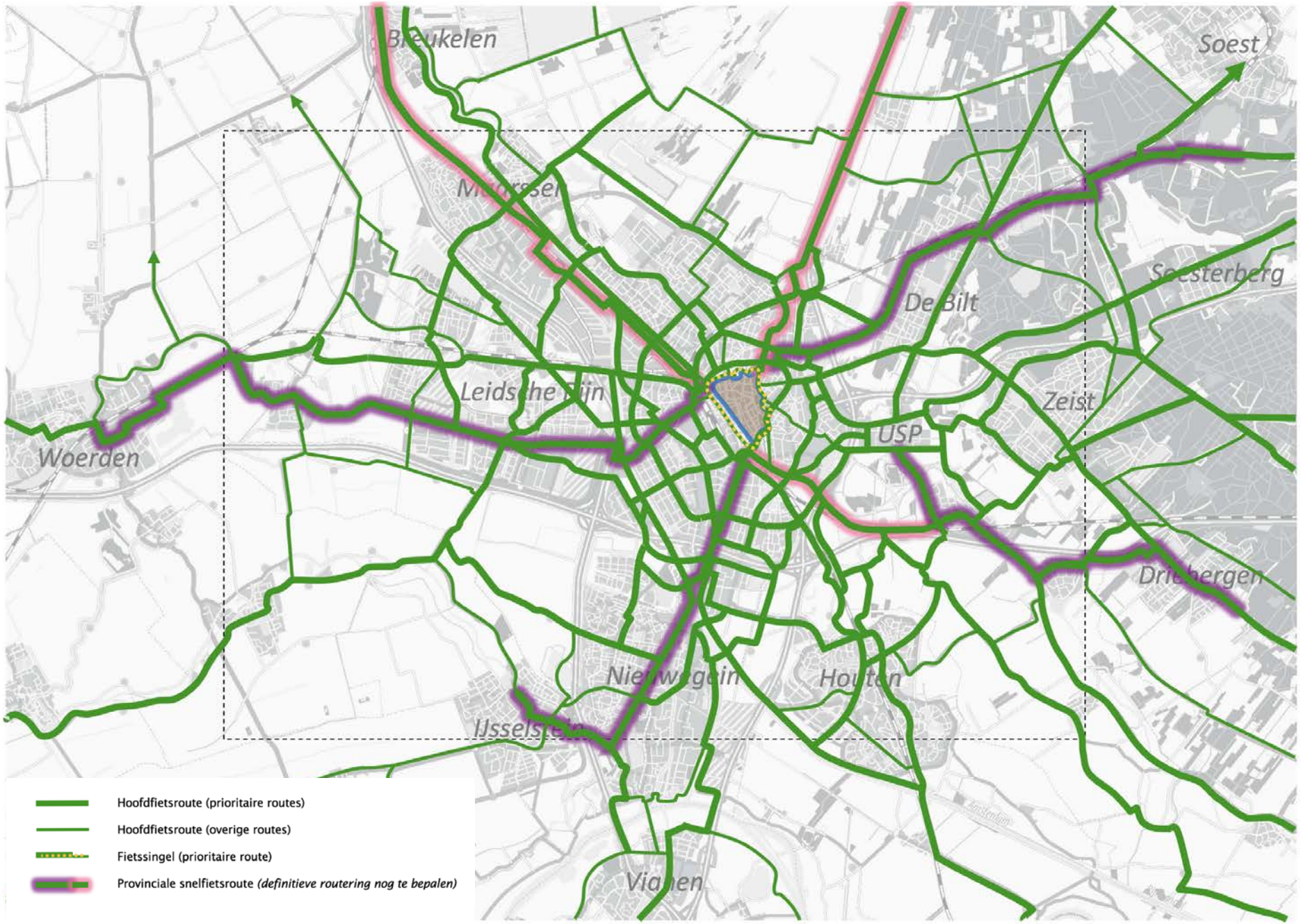


Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk.

Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen.



Figuur: Regionaal fietsnetwerk

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.



Hoofdfietsroute langs de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

“Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht.”

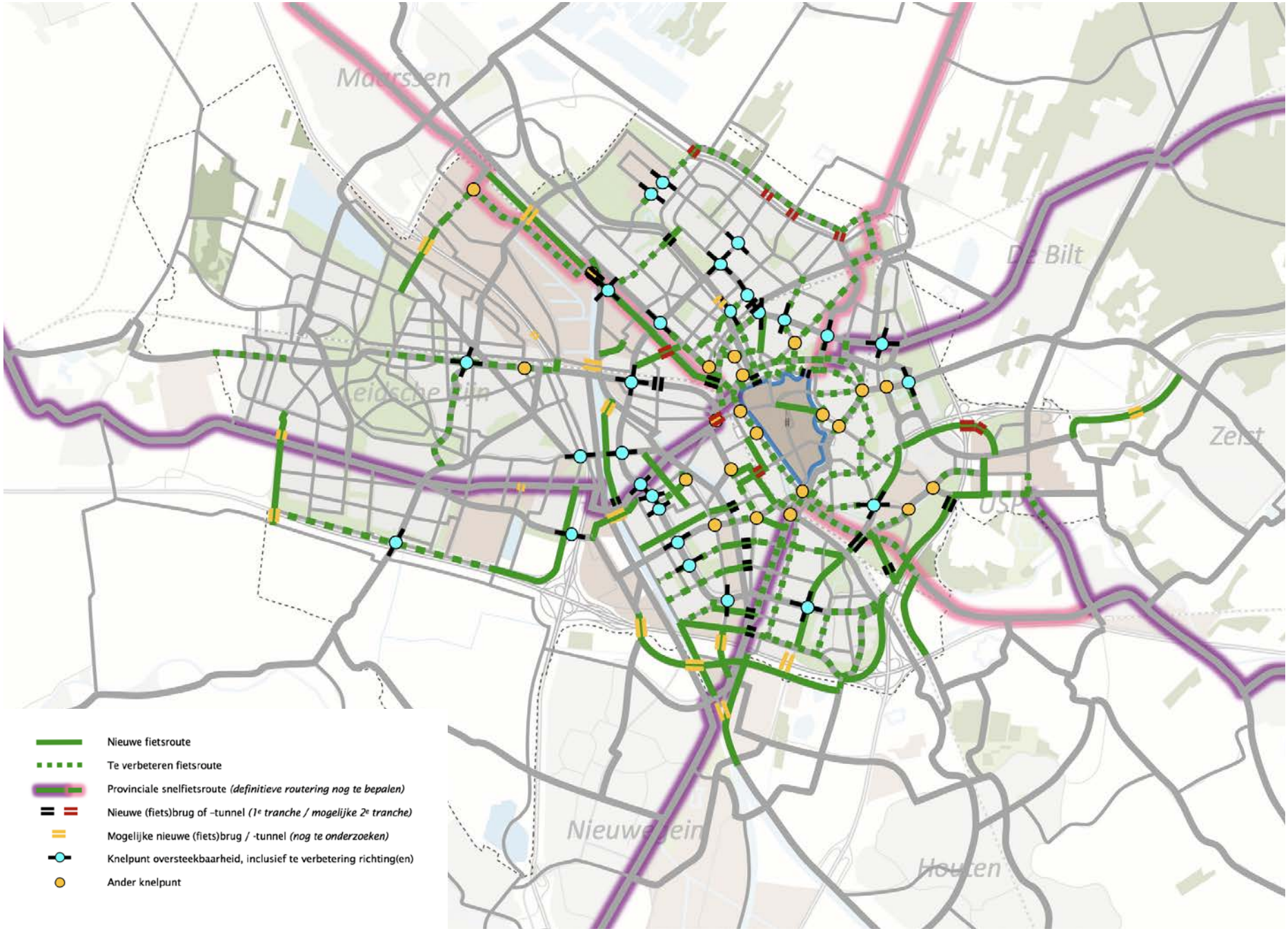


Sturen op gedrag

Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. ‘om de noord’ via Herenweg – Griftpark - Voorveldsepolder en via de Weerdsingel en ‘om de zuid’ via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangentiele routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofdfietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buiten-stallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings-capaciteit in de omgeving is).
- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woning-bouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.



Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietsersbond

“De Fietsersbond is blij met dit nieuwe mobiliteits-plan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte doorfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”



Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

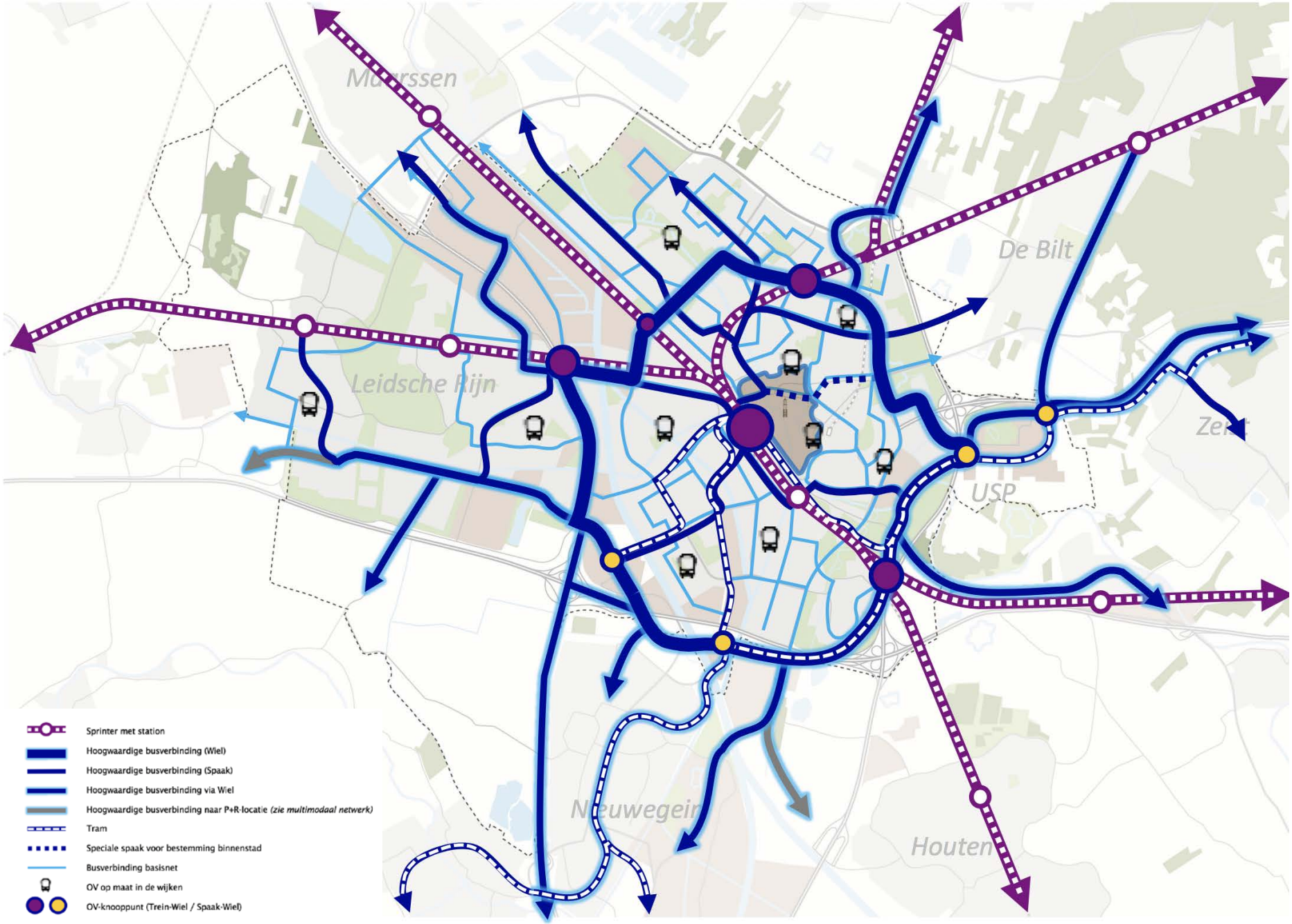
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) Ov-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognoses gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

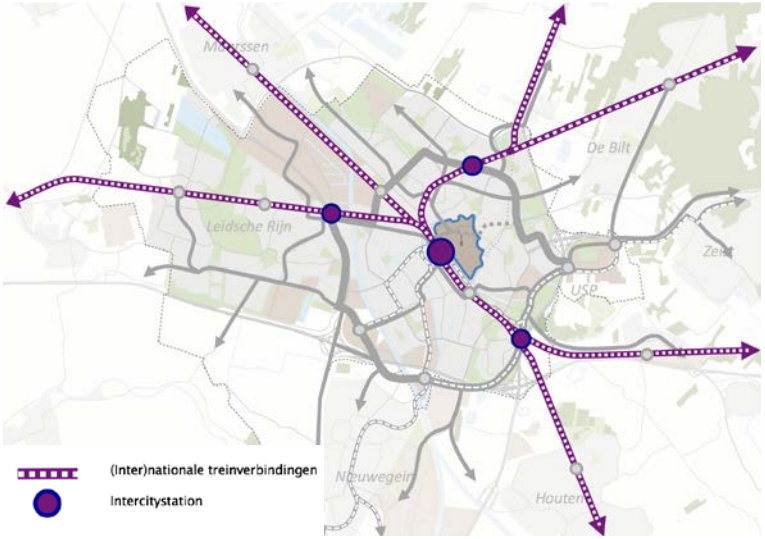
Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk



Tramlijn 22, halte Utrecht Centraal



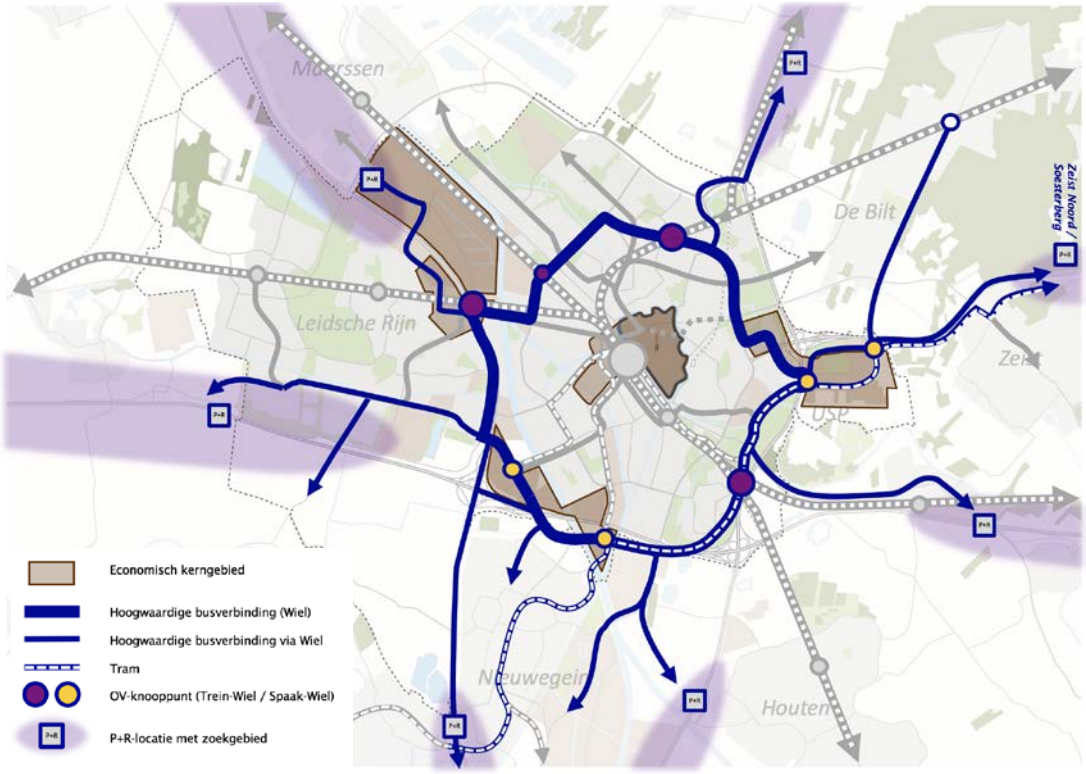
Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.
We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio. Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouwwerkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.



Station Utrecht Centraal



Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen.
Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).



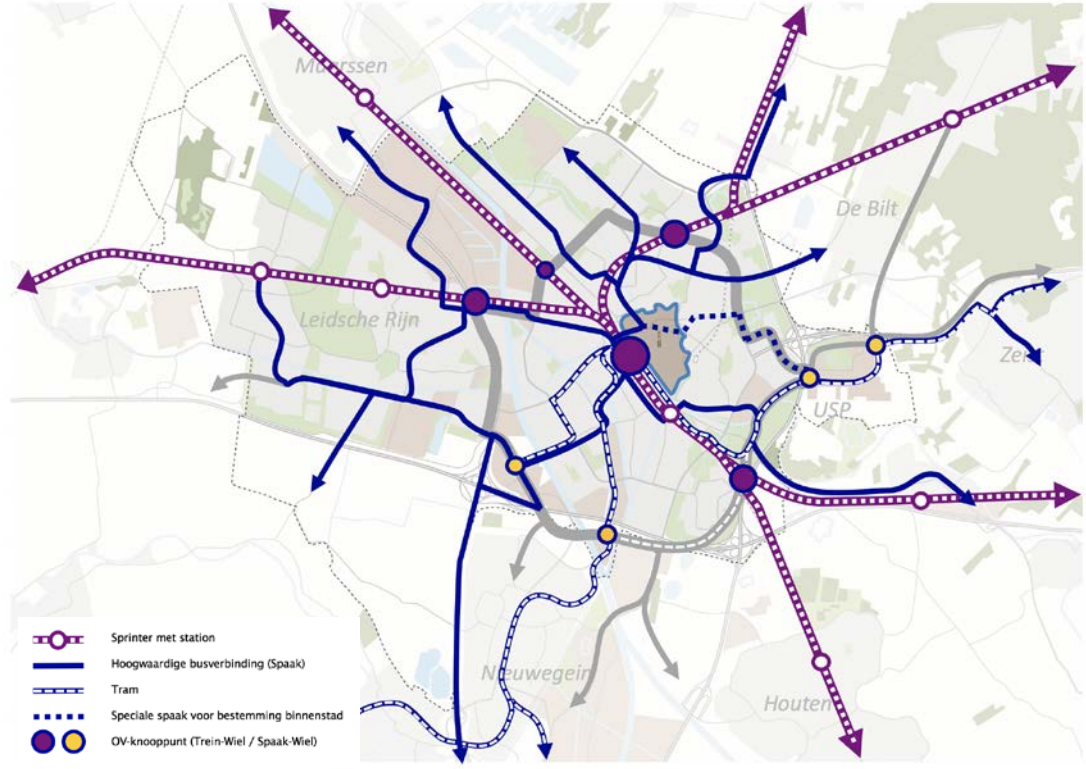
Station Utrecht Lunetten



Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk.
In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.
Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers[16] waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

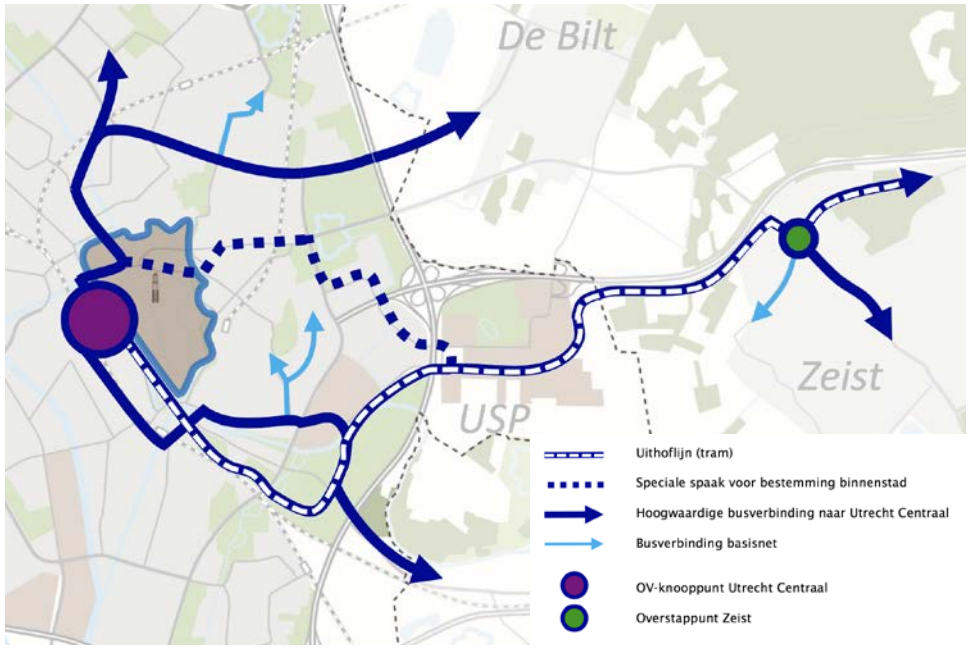
Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.

Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.



OV-knooppunt Utrecht Science Park

[16] 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen



Huidige situatie binnenstadsas



Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg-Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoogstedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteekbaarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrekkingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een



Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

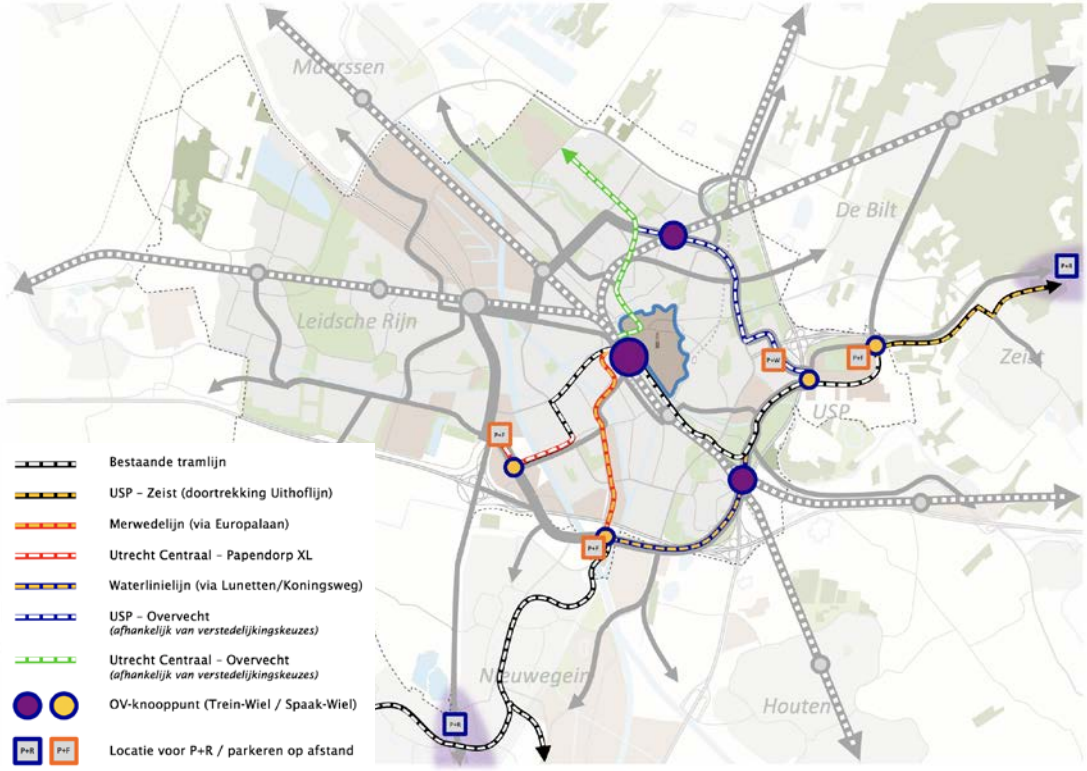
internationale naam voor metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Over vecht en Utrecht Science Park – Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.



Tramverbinding (Almada, Portugal)



Figuur: Tramnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.



Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



Figuur: Basisnetwerk 2040

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

Verschillende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

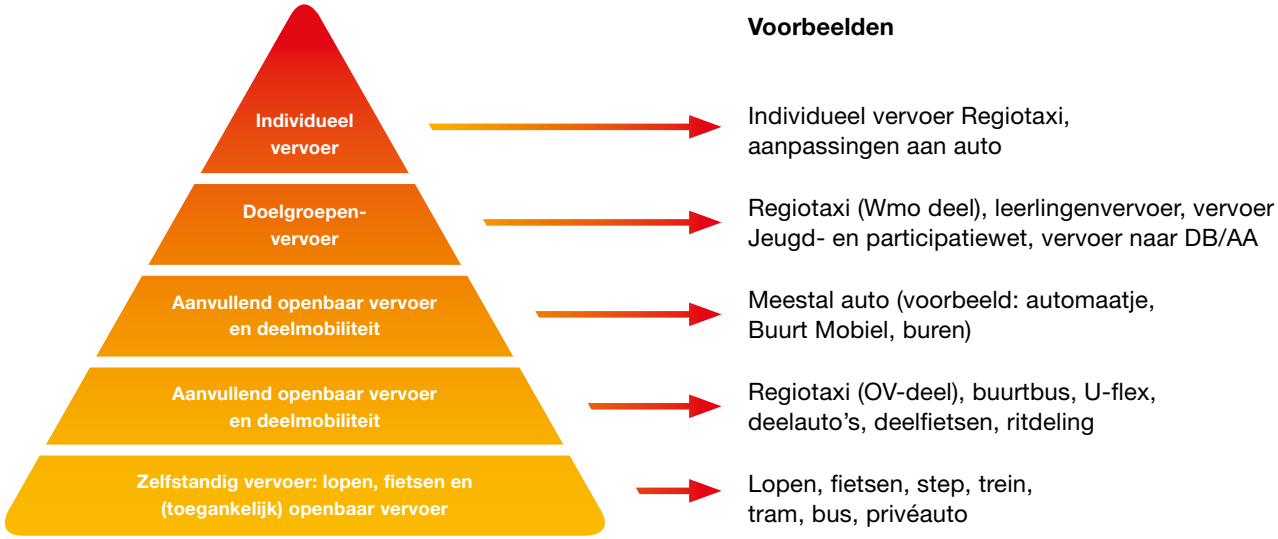
In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto`s achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.



Tramlijn 22, Koningsweg



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt.

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

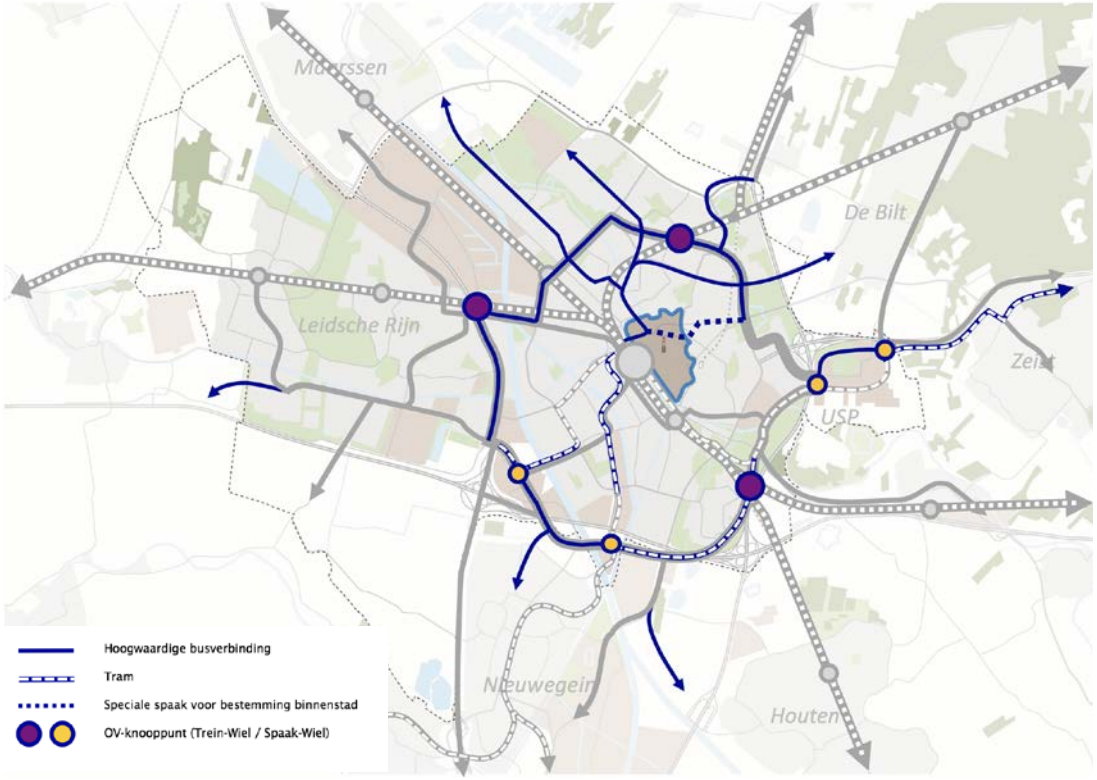
Overal in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.



Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.





Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knoop punten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
  - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans.
  - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
  - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
  - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
  - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
  - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
  - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromings-maatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.



Hoogwaardige busverbinding Transwijk

6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig

Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

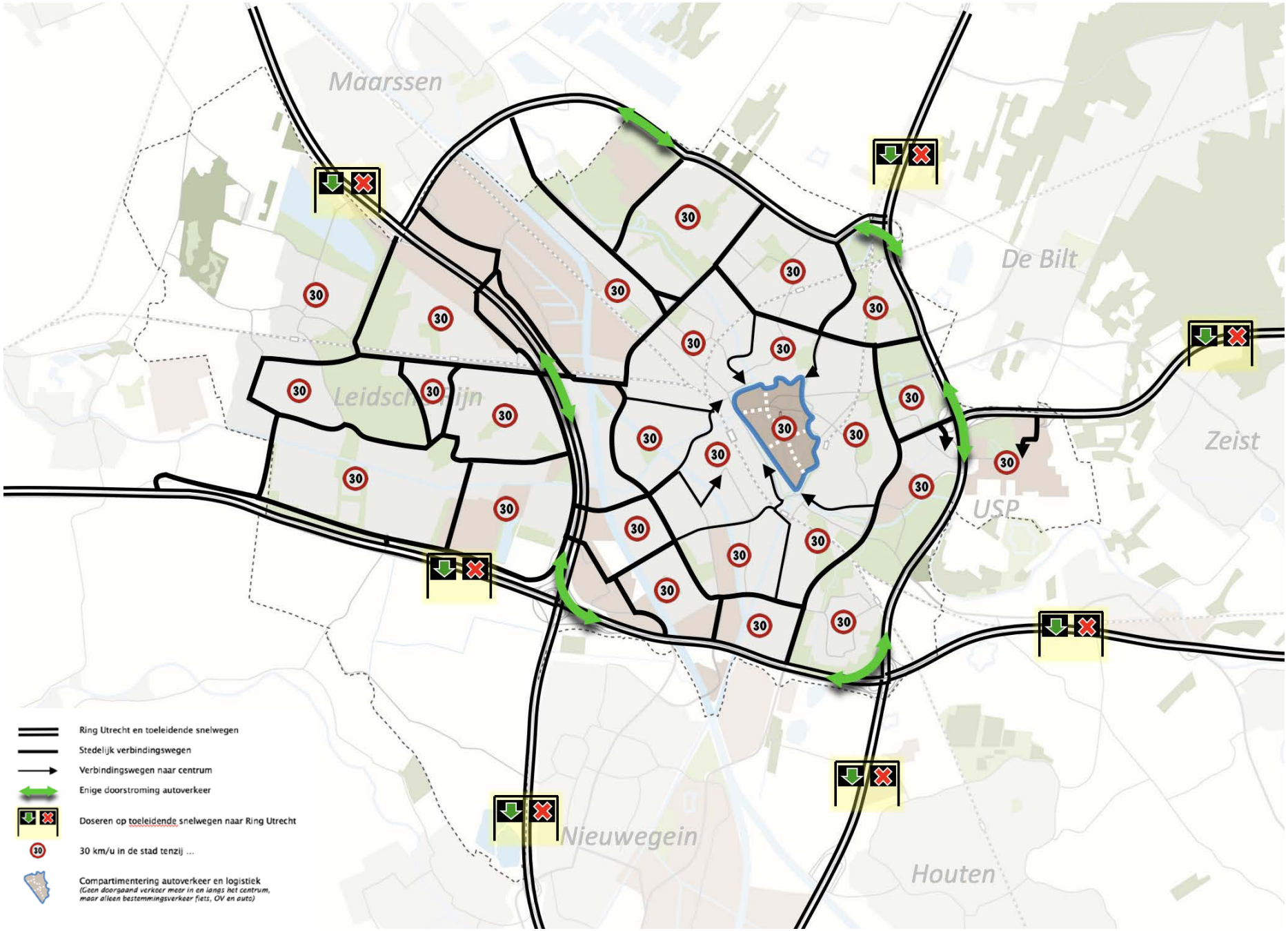


Stadsboulevard ‘t Goylaan

Niet meer auto’s in de stad dan dat de stad aan kan

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto’s die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto’s per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming



Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ring zelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- **Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken**
- **Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein**
- **Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur**
- **Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.**

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.



Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als functie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegen buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2[17], hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

[17] De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.



Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uurmogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR[18]).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken.

[18] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als

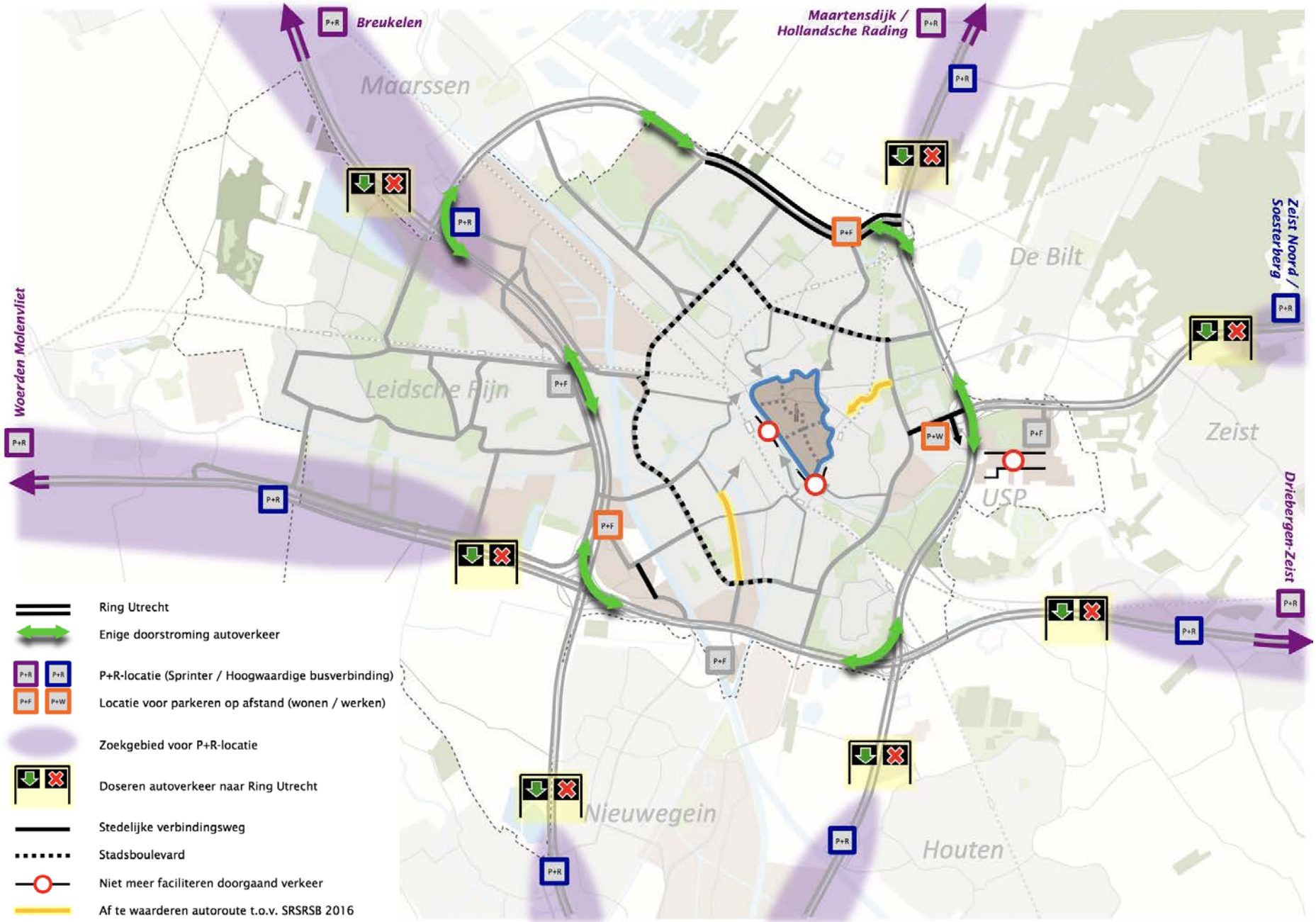


Haga shuttle in Den Haag

Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

- **Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noort-straat-Juliusstraat door herinrichting.**
- **Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.**
- **Transformatie van enkele stedelijke inprikkers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.**
- **Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoor waardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).**
- **Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.**

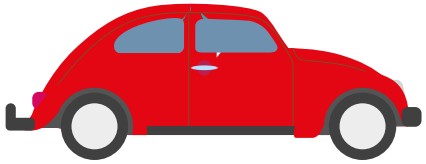


Impressie Westelijke Stadsboulevard

6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

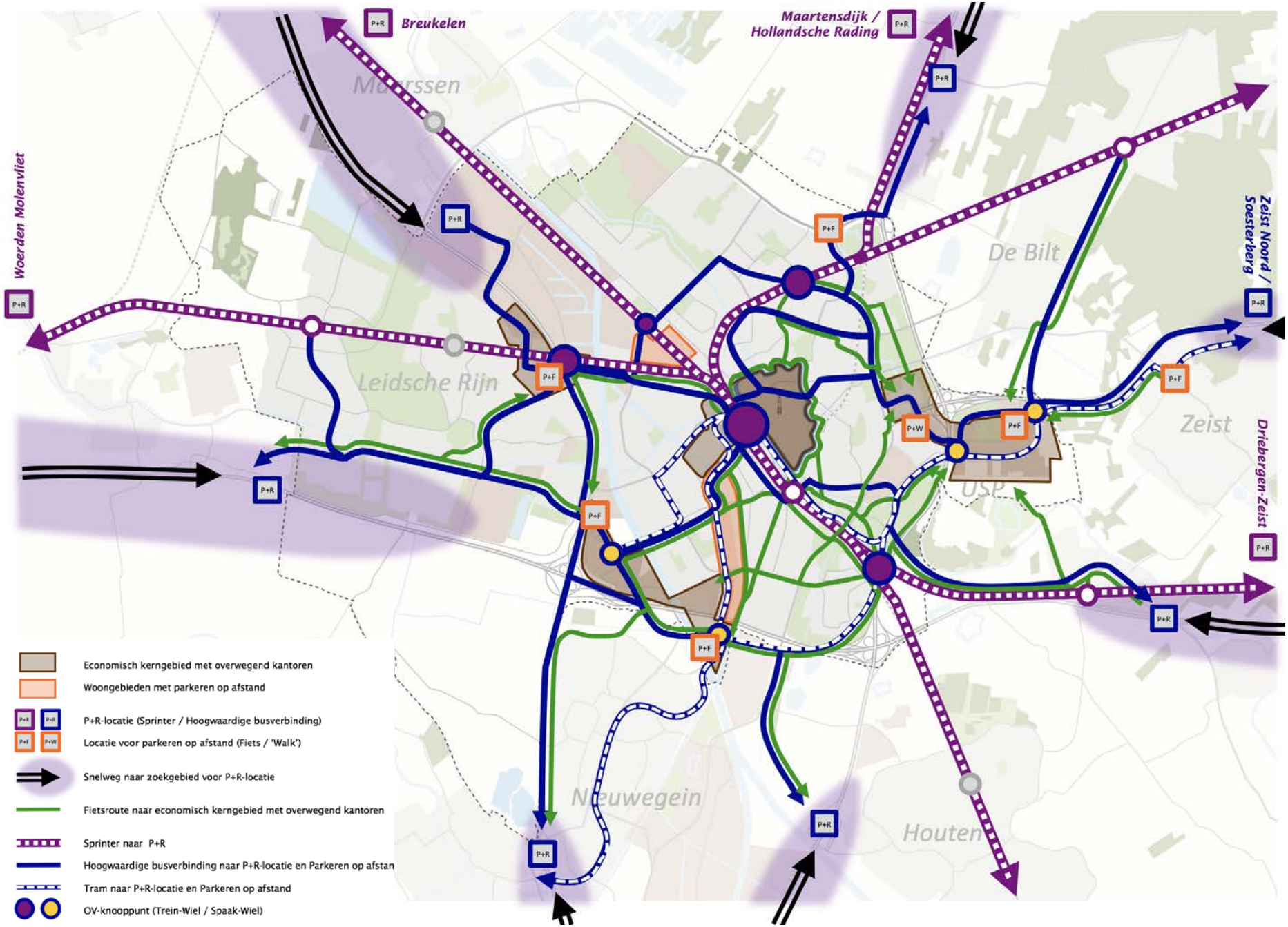
Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstap-punten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.





Snelweg A27 bij knooppunt Lunetten



Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteithet tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiele gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

OV en fiets een slimme combinatie

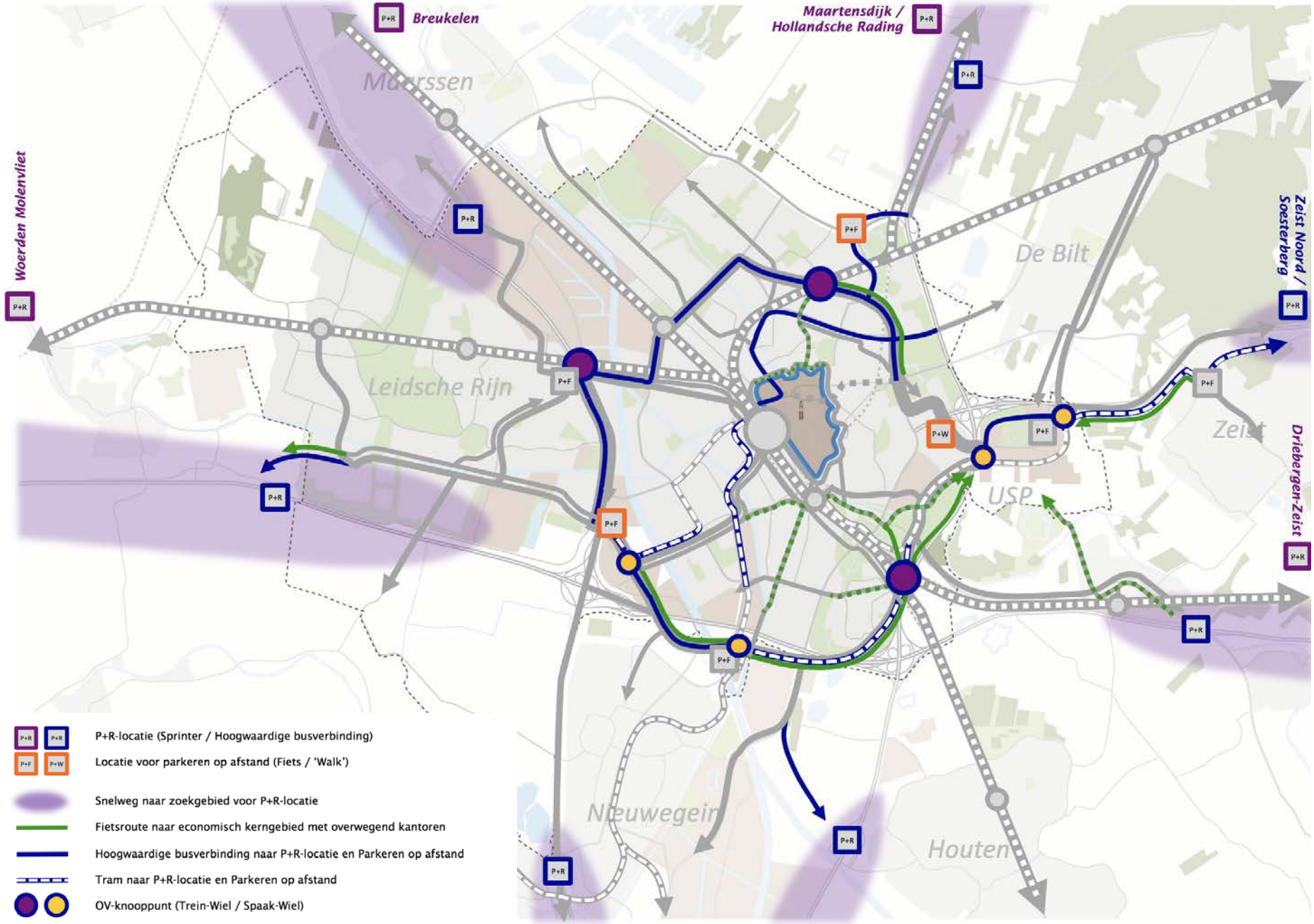
De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallings-capaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speer-punten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis



MaaS app Gaiyo



Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

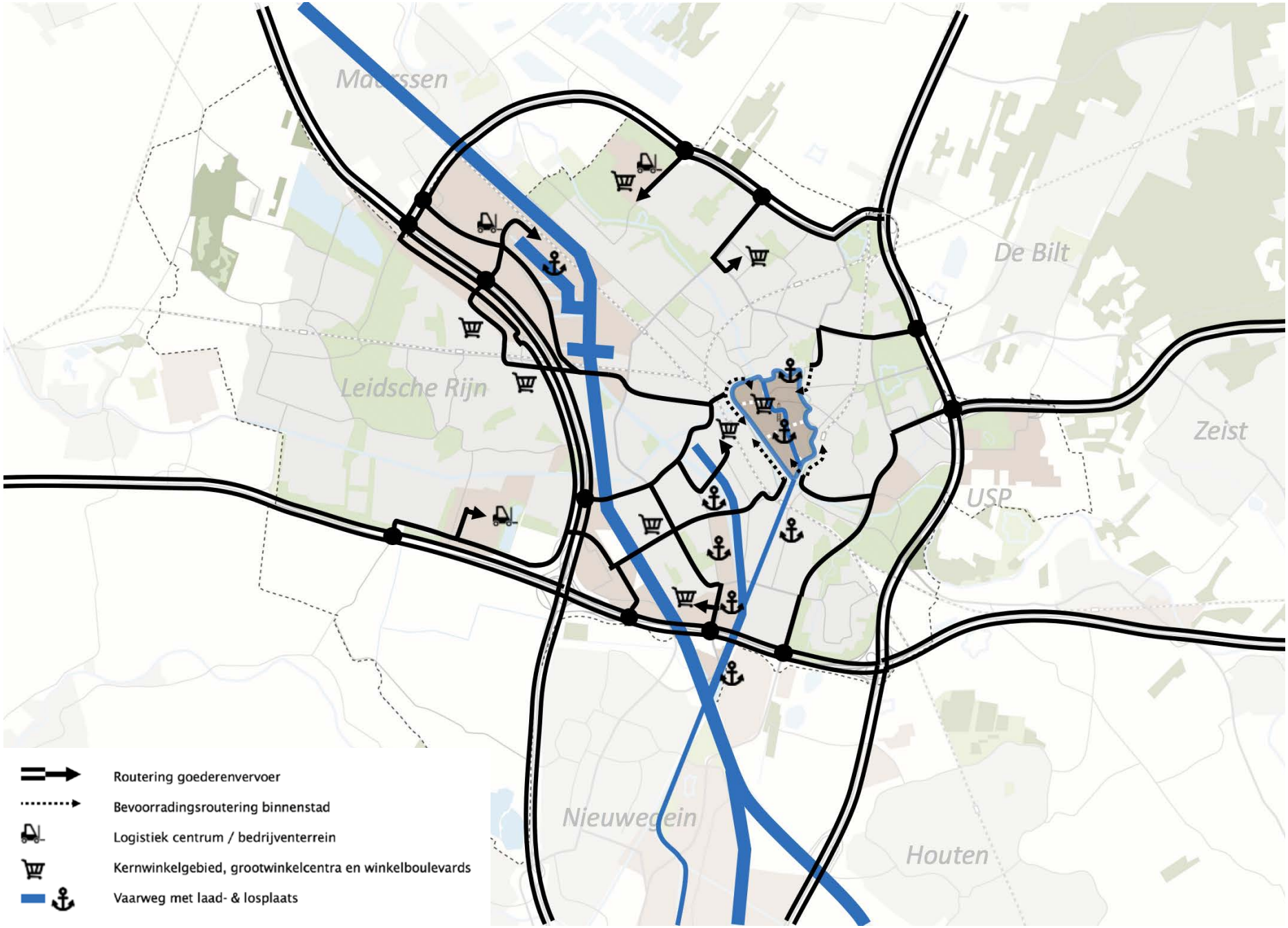
Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.

Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartimenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.



Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:



Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

"Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan."



- Bevoorrading scheiden van andere stromen door inpandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditie-straten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdwinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaan-tallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stads-niveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met 'stekker' voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaan-kopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woon gebieden van de bevoorradingsstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is hèt multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoegang en een directere aansluiting op de A2.

Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.

Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.



Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuwe hoofdstuk als vervanger van korte paragraaf over parkeren in huidig SRSRSB
- Kern van parkeervisie komt nu terug in dit hoofdstuk



Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.



Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen ‘in de wijk’ (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”



Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijnsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusdriehoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.





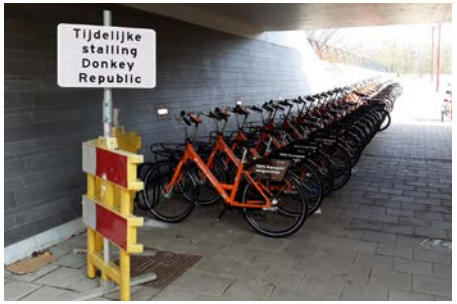
Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.



Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefde aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en } ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)



Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- In Slim sturen stellen we de sturing en prioritering meer centraal en niet zozeer de techniek daarbij die in SRSRSB vooral in het hoofdstuk Slim regelen terugkwam (info over dynamisch verkeersmanagement en het regelen van kruispunten). Deze technische middelen komen nog wel als paragrafen terug (net als de gebruikerskant), maar worden nu voorafgegaan door een paragraaf over de principes van deze sturing en een paragraaf waarin de integrale netwerkkeuzes veel scherper beschreven staan op stedelijk niveau en voor enkele gebieden.
- Het hoofdstuk oogt daardoor veel concreter en gedetailleerder dan de rest van het mobiliteitsplan. Het is daardoor ook iets moeilijker te begrijpen en er staan veel keuzes in die naar verwachting politiek gevoelig liggen. Tegelijkertijd komt het daarmee tegemoet aan de behoefte aan een scherp stuk qua inzet richting college (dat zit vooral in dit hoofdstuk) en geeft het de duidelijkheid die programmamanagers, projectleiders en vakspecialisten nodig hebben, maar ook raadsleden (het voorkomt/structureert de discussie in de Raad bij individuele projecten).
- In SRSRSB 2016 werd per zone in de stad (A, B of C) de prioritering tussen vervoerwijzen aangegeven. Door de grotere opgave (groei tot 2040) voldoen deze principes niet meer. Daarom maken we in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk expliciete integrale keuzes tussen vervoerwijzen op basis van het gewenste functioneren van het multimodale netwerk. Dat doen we ook meer gedetailleerd voor enkele gebieden waar scherpere netwerkkeuzes nodig zijn, omdat de (verwachte) verkeersafwikkeling knelt.
- Tevens is toegevoegd hoe prioriteit per vervoerwijze concreet vormgegeven moet worden als houvast voor keuzes bij het verdelen van schaarse regelruimte bij verkeerslichtinstellingen. Daarnaast is bij dynamische verkeersmanagement aangevuld op het expliciet doseren op een aantal routes. Ook nieuw is de nadrukkelijke aandacht voor de doorstroming van het OV.



Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk ‘Slim sturen’ maken we deze keuzes.



Sturen op autoverkeer bij toegang ‘t Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).
2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.



Adriaen van Ostadelaan (heringericht in 2016)



Verkeersdrukte ‘t Goyplein

gewijzigde tekst nieuwe tekst

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerkeffecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR[19] nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een randvoorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijkheden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen)tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

[19] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

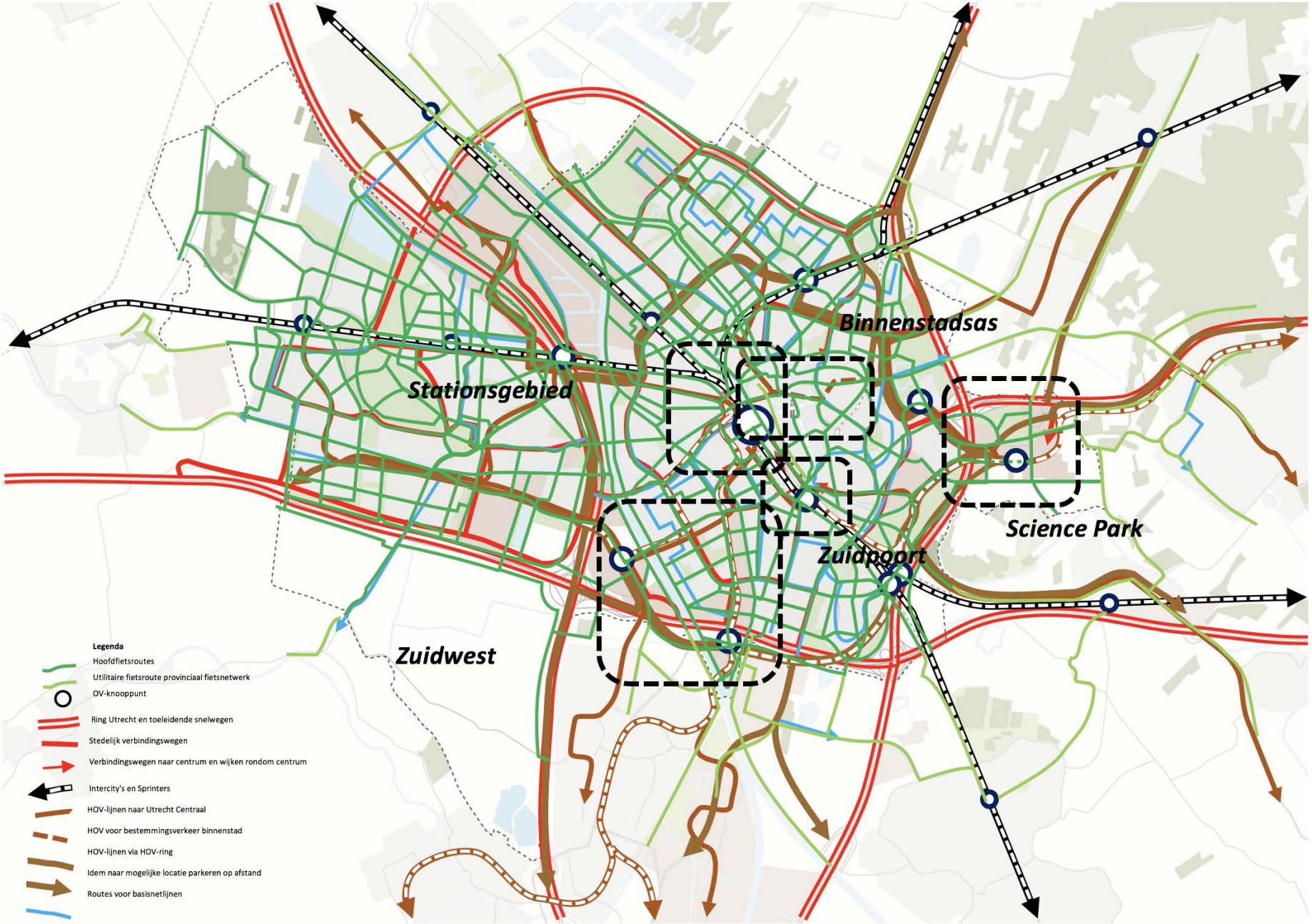
B-zone:
- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

C-zone:
- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.





Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.
Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijnsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

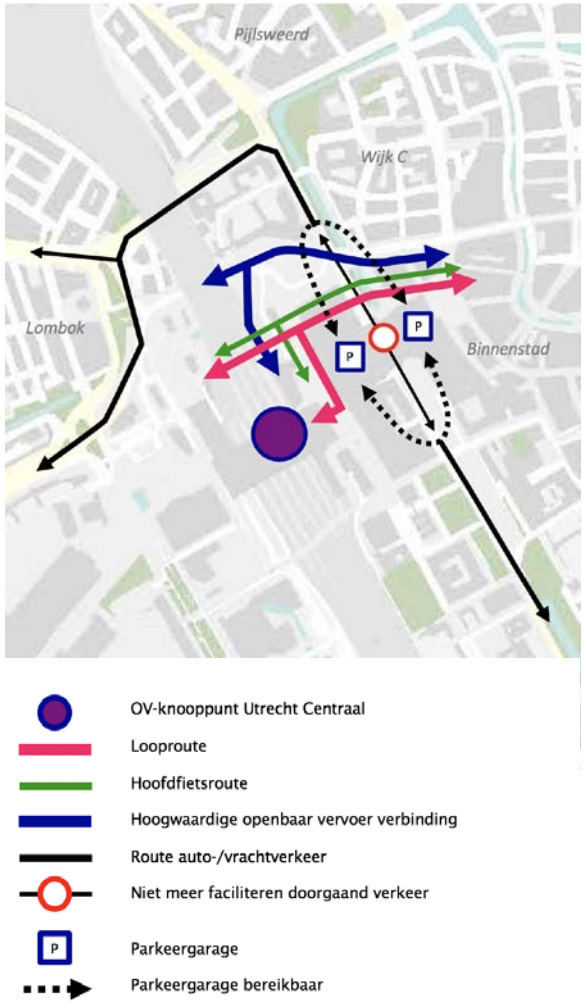
Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.



Fietsstraat Karel Doormanlaan

Stationsgebied-Oost

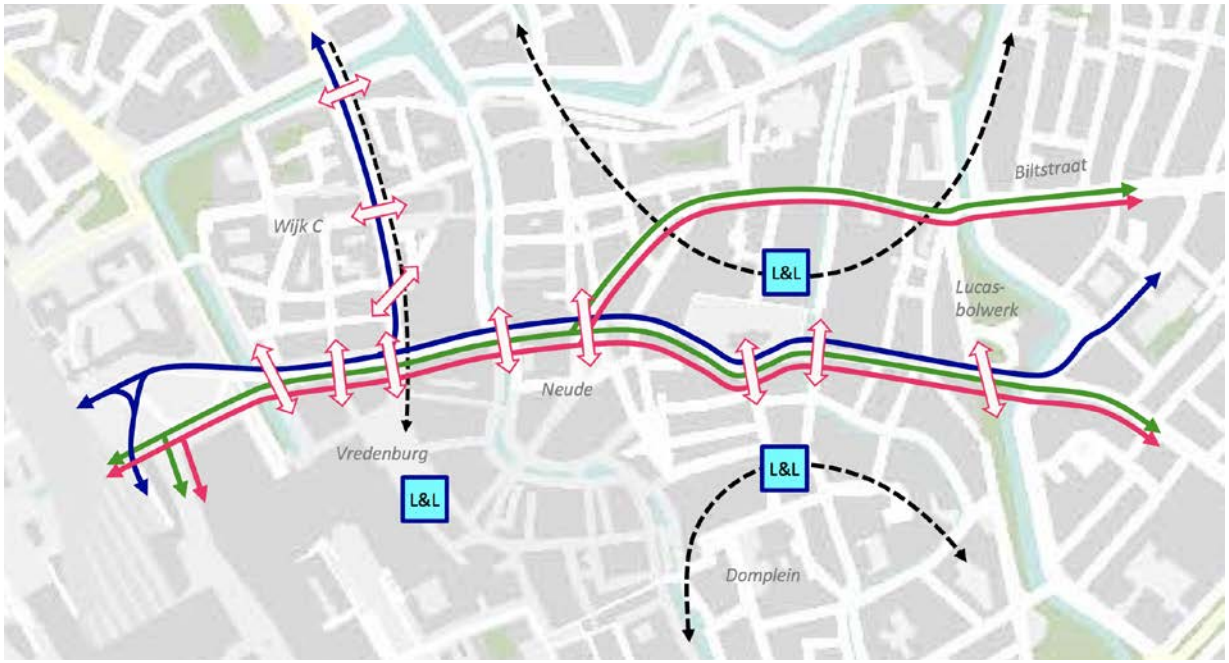


- Opgave: De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

- Oplossing: Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.

- Keuze: Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel her in te richten als fietssingel.

Binnenstadsas

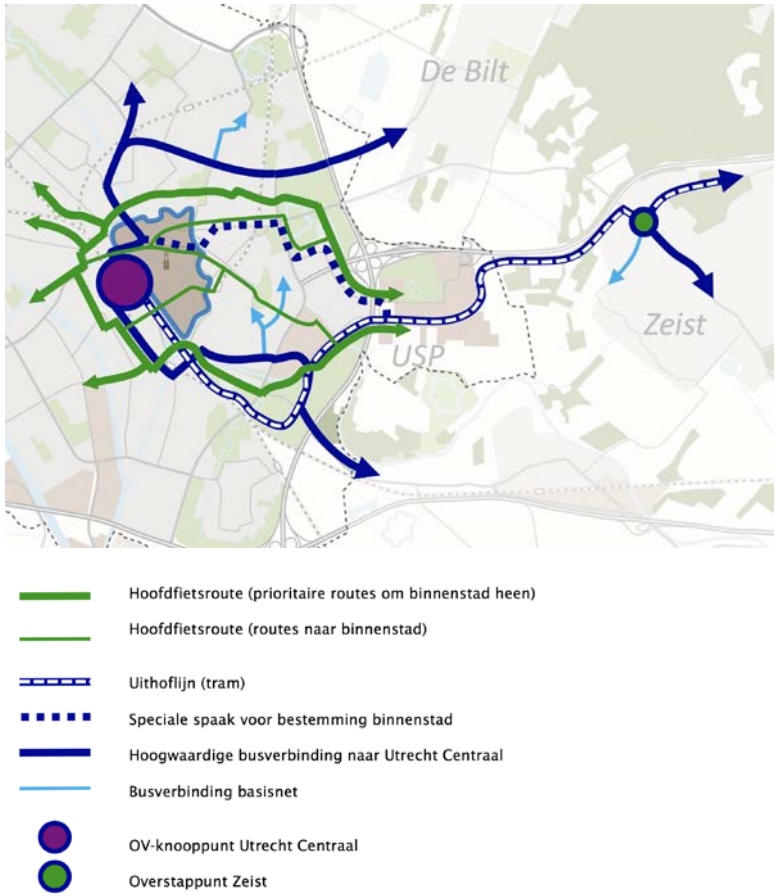




Janskerkhof

- Opgave: In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de oversteekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.

- Oplossingen: Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdrukte te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



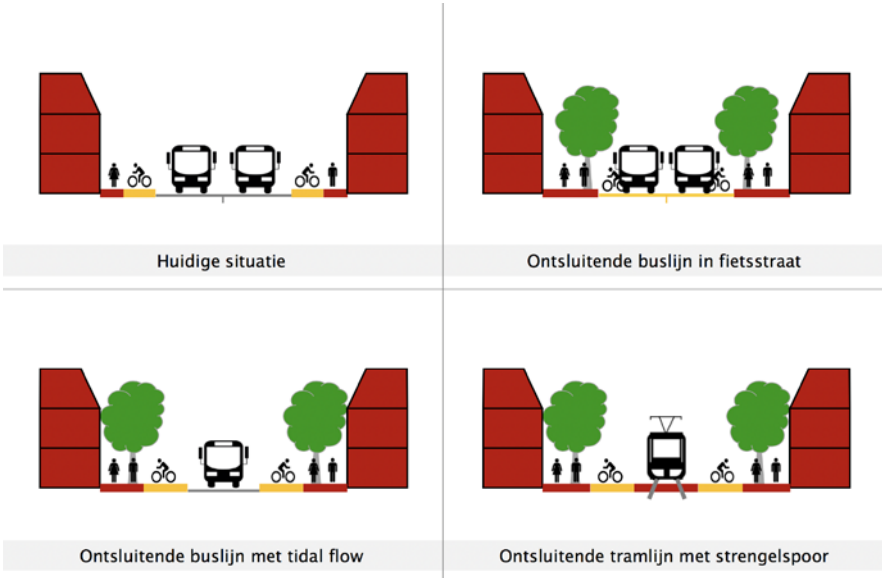
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

- Keuzes: Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
2. Doorgaande fietsers ‘om de noord’ en ‘om de zuid’ om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de ‘binnenstadas’) is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslijn een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

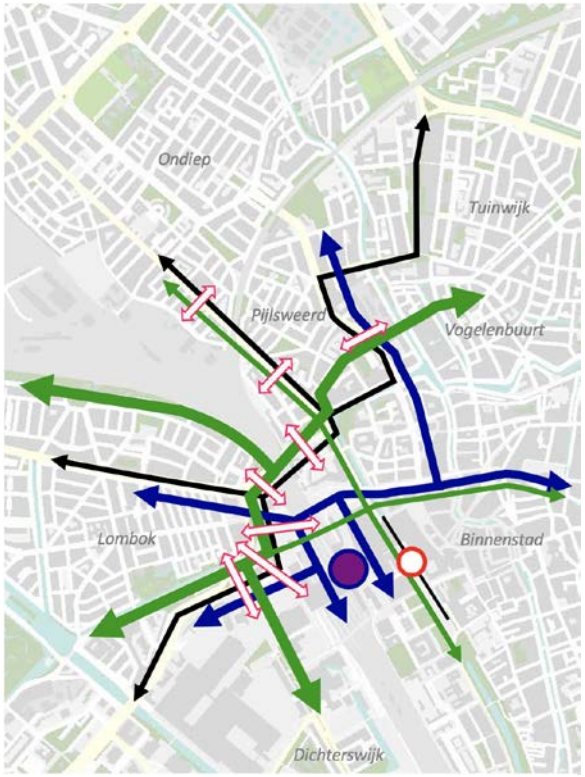
- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.

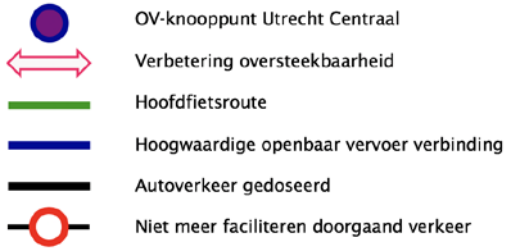
- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook minder validen, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.

- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.

- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

Stationsgebied-Noordwest





- Opgaven: De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets¬vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse¬straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeiende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat - Griftpark (en verder) een belangrijke hoofdfietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).

- Oplossingen: Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofdfietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrek-kelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.

- Keuzes: Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.

2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routering, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.

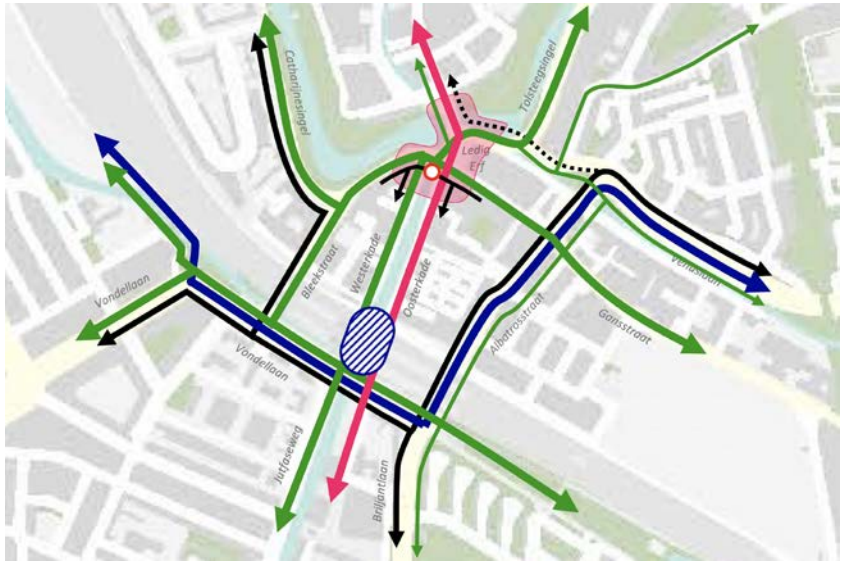
3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.

4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).

5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.

6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



Sprinterstation & tramhalte

Autoluw, alleen bestemmingsverkeer

Looproute

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Route auto-/vrachtverkeer

Bevoorradingsverkeer

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

- Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad wordt steeds belangrijker en vraagt om een fatsoenlijke, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes vanaf de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe, vooral als alternatief voor de route door de binnenstad en komen allemaal langs het Ledig Erf. Het Ledig Erf is ook een interessante plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015. Tegelijkertijd dient de doorstroming van het OV door de Albatrosstraat, Baden Powellweg en Vondellaan geborgd te worden om een goede doorstroming voor de belangrijke regionale OV-lijn die hier rijdt (spaak).

- Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend. Er is daar onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto naast elkaar een plek te geven en voor mengen zijn er te veel fietsers. Om fietser en voetganger voldoende ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken.
  Voor een goede doorstroming van het OV en voldoende ruimte om de grote fietsstromen te laten oversteken, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat er altijd voldoende doorstroming is en fietsers en voetgangers met voldoende prioriteit en veilig kunnen oversteken. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

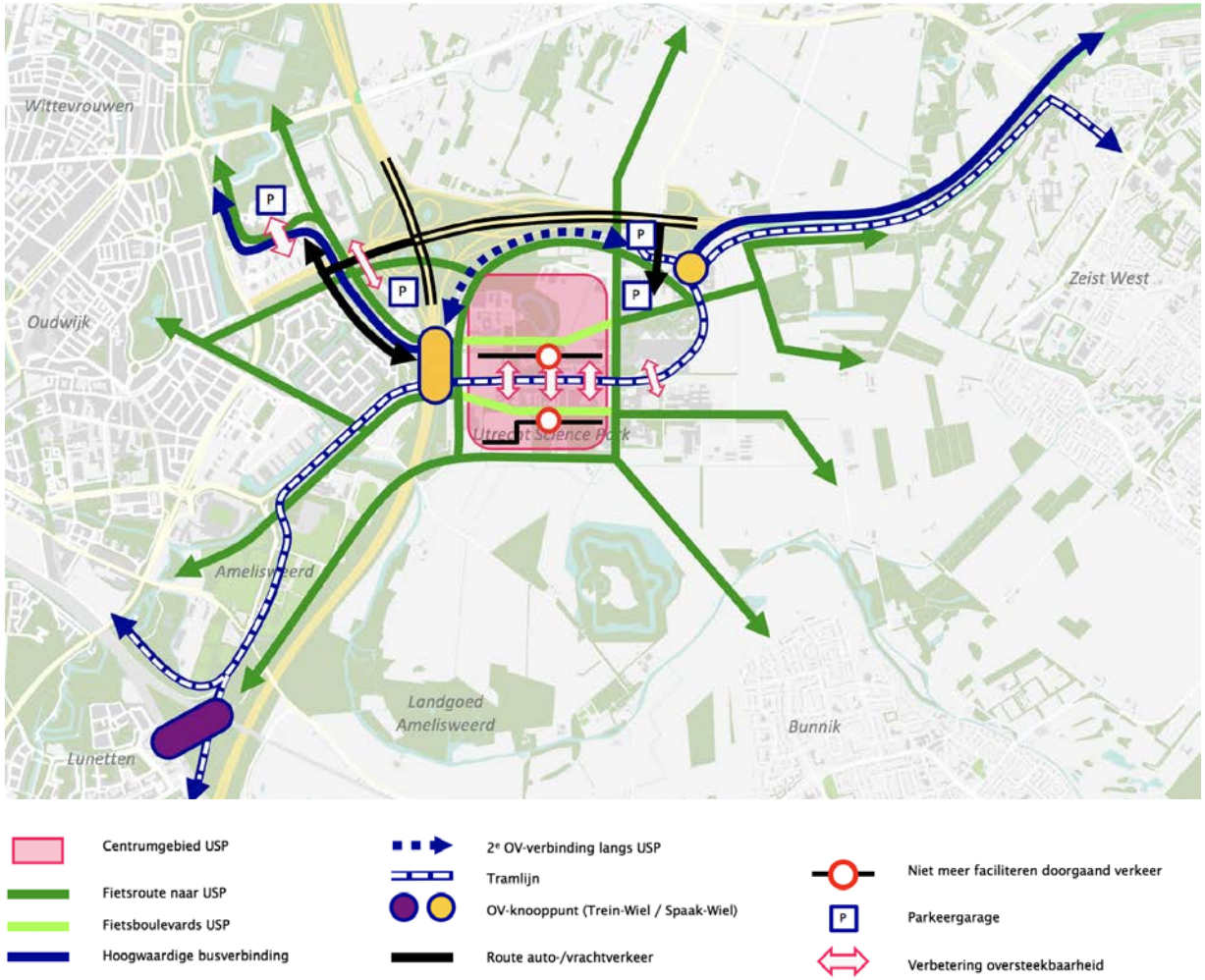
- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door:
  - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartste Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
  - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel/Bleekstraat– Vondellaan meer prioriteit te geven bij oversteken en inrichten als fietsstraat of fietssingel.
  - Doorgaand autoverkeer dat nu via het Ledig Erf rijdt, om te leiden via de Albatrosstraat als ze in de omgeving een bestemming hebben en via de Waterlinieweg als ze alleen door het gebied heen rijden. Bestemmingsverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade kan er nog wel komen.
  - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV te borgen door middel van het (in de spits) doseren van het autoverkeer op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV steeds prioriteit te geven boven het autoverkeer. De drukte in de Albatrosstraat zal hierdoor niet toenemen en opstopping van autoverkeer rondom Vaartsche Rijn wordt hierdoor voorkomen. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – ‘t Goylaan) zwaarder belast wordt.

Voor de omgeving Ledig Erf wordt in de Zuidpoortstudie specifieker onderzocht welke oplossingen mogelijk zijn om bovenstaande opgaven te faciliteren. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie vindt participatie parallel plaats. Op basis van deze participatie zal in het mobiliteitsplan nader geconcretiseerd worden welke keuzes de gemeente voor deze opgave maakt.



Utrecht Science Park



- Opgaven: De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

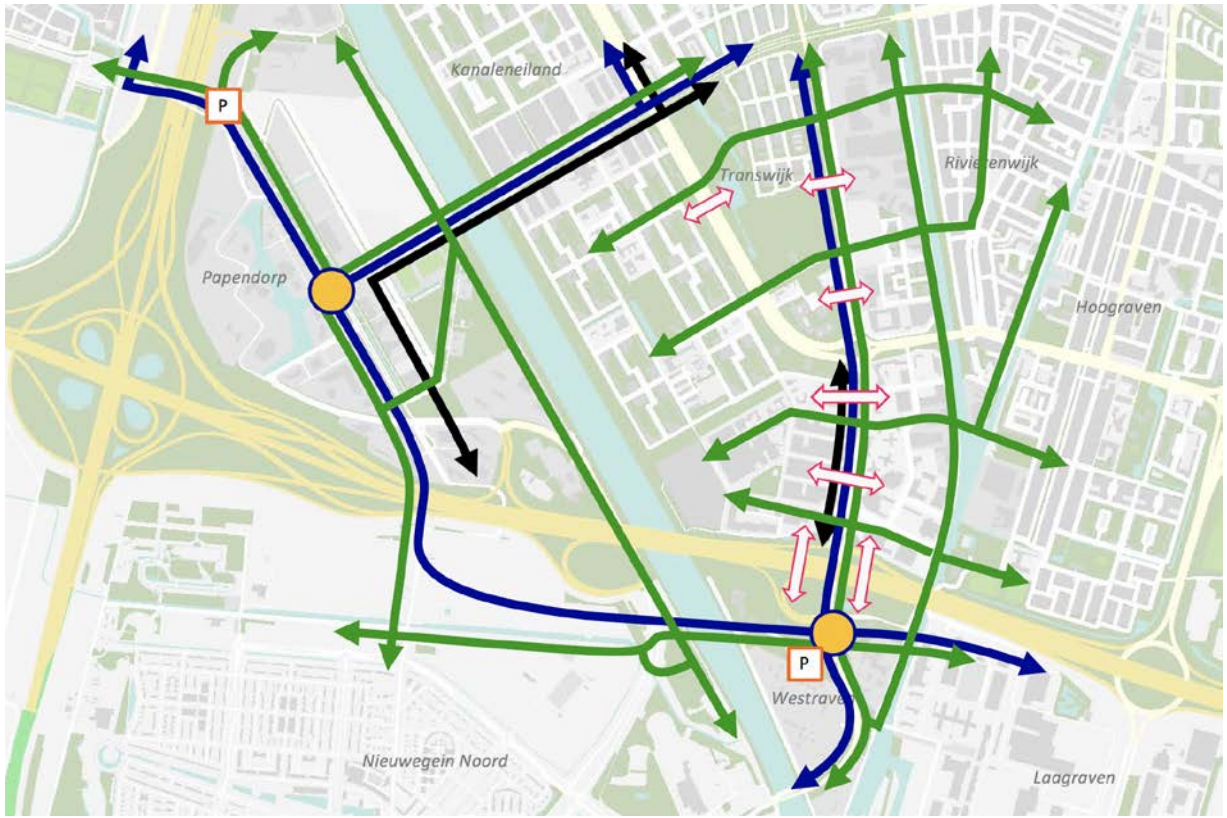
Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijnsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

- Oplossingen: Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen collegetijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de rand van het gebied.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
  a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijnsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken om van oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden. Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe.
  b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale doorfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijnsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
  c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



OV-knooppunt
Verbetering oversteekbaarheid
Hoofdfietsroute
Openbaar vervoer verbinding
Route auto-/vrachtverkeer
P Bewonersparkeren buiten de wijk

- Opgaven: De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inprikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwede-kanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruikt van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeers-problemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europa-laan. De ambitie is dat deze weg beter over-steekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.

- Oplossingen: De ambitie is om de autover-keersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- Keuzes: We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
  - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
  - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
  - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
  - Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. Een mogelijke maatregel die onderzocht wordt, is een regionale weg parallel aan de A12 waar de A12-zone voor wat betreft auto-ontsluiting op aan kan takken. De hierboven aangeven keuzes vormen een goed vertrekpunt voor verdere ontwikkelingen.



Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren. Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.

Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

▶ De gemeente werkt de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijk-verkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV.

Deze vorm van verkeersmanagement ("doseren en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmalaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU.

In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren

Voorbeeld: Doseren van een route

’t Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van ’t Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van ’t Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij



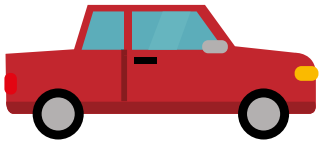
(fileomvang en fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteits-plan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeers-management moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppingen bij werkzaam-heden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Er is een afwegingskader toegevoegd en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk.
- De kaart met projecten in uitvoering is verwijderd.
- De tabellen met projecten per periode zijn vervangen door een fasering op hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelenpakketten op korte, middellange en lange termijn.
- Er is procesinformatie opgenomen over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar mobiliteit onderdeel van uitmaakt.
- Daarbij is ook een bandbreedte (grove schatting) aangegeven van de totaal benodigde investeringen op mobiliteit tot 2040 en is de relatie verduidelijkt met de jaarlijkse (her)programmering van middelen bij de voorjaarsnota.
- De samenwerking op OV is vervangen door actuele info over U Ned, Korte Termijn Aanpak, MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, Toekomstbeeld OV, etc.
- De tekst over structurele inzet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en verkeersveiligheid is vervallen.

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weergegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze na vaststelling van dit plan en de RSU 2040 de jaarlijkse (her) programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.



9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers

2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn (‘ruimte creëren’)
De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.
- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvaste inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn (‘alternatieven op orde in zuidwest’)

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo’n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn (‘alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’)

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretise- ren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en auto-infrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, medeoverheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader



Stap 1
Slim bestemmen

A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?

B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?

C Is sprake van een mobiliteits profiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?

d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?

e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?



Stap 2
Anders reizen

F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?

G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?



Stap 3
Netwerken op orde

H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?

I Is er voldoende fietsstallings capaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?

J Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?

K Is er sprake van het verbeteren van onderdelen van het Wiel met Spaken?

L Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?

M Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?

N Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?



Stap 4
Slim parkeren

O Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?

P Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?



Stap 5
Slim sturen

Q Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximum belasting van een weg, bezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid

R Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjaren-programma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investerings-strategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit hoofdstuk Programmering zal na het ter inzage leggen van het mobiliteitsplan worden aangepast op de verstedelijkingskeuzes uit de concept-RSU en de verder uitgewerkte investeringsstrategie. Bijstellen van de programmering gebeurt na vaststelling vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.



Station Utrecht Vaartsche Rijn

9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoorprojecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.



Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Verkeersmodel VRU ipv Rekentool+ gebruikt.
- Effecten herschreven naar aanleiding van nieuwe maatregelen en gebruik 5-stappenplan van Utrechtse mobiltieitsaanpak.
- Regioparagraaf toegevoegd.

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.





gewijzigde tekst nieuwe tekst

Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- **We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.**
- **Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.**
- **De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurtniveau te trekken.**
- **Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.**

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

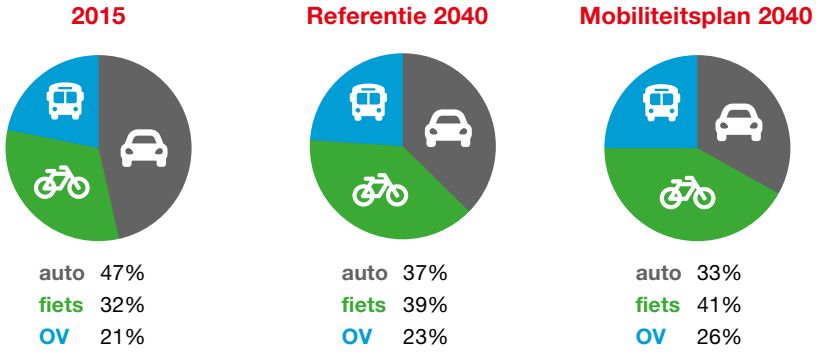
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's[20]. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

[20] WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

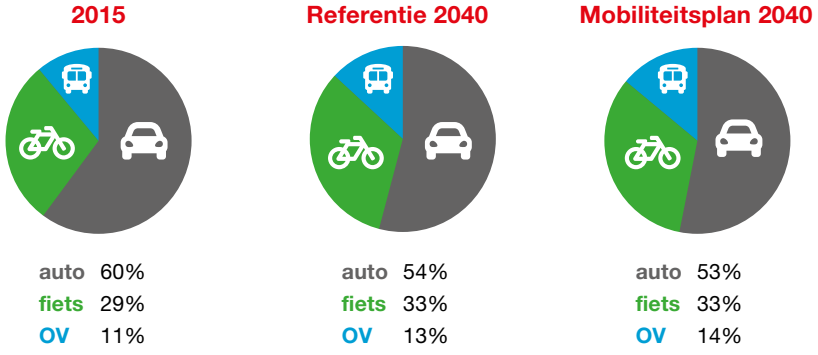
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van ofnaar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteits-plan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%. De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



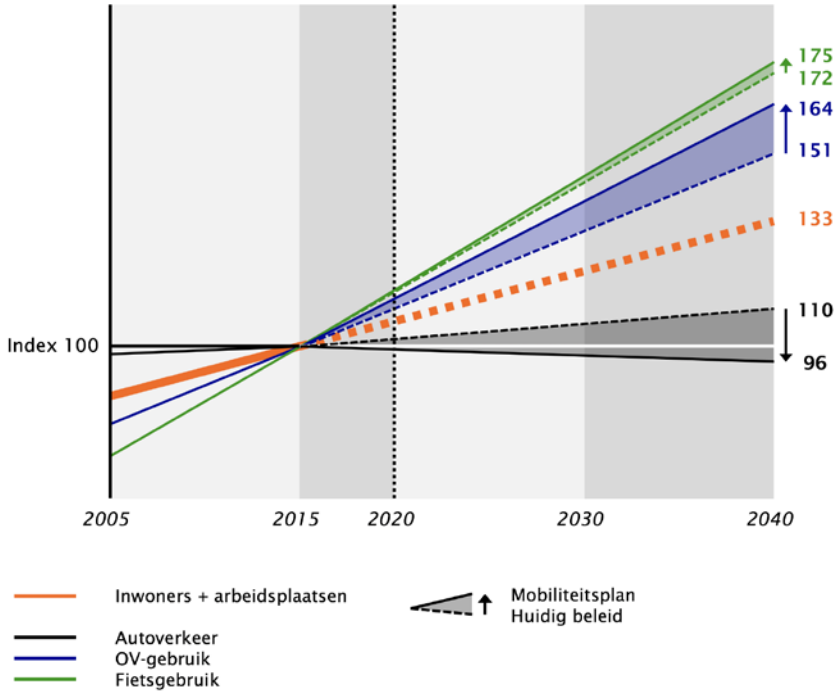
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

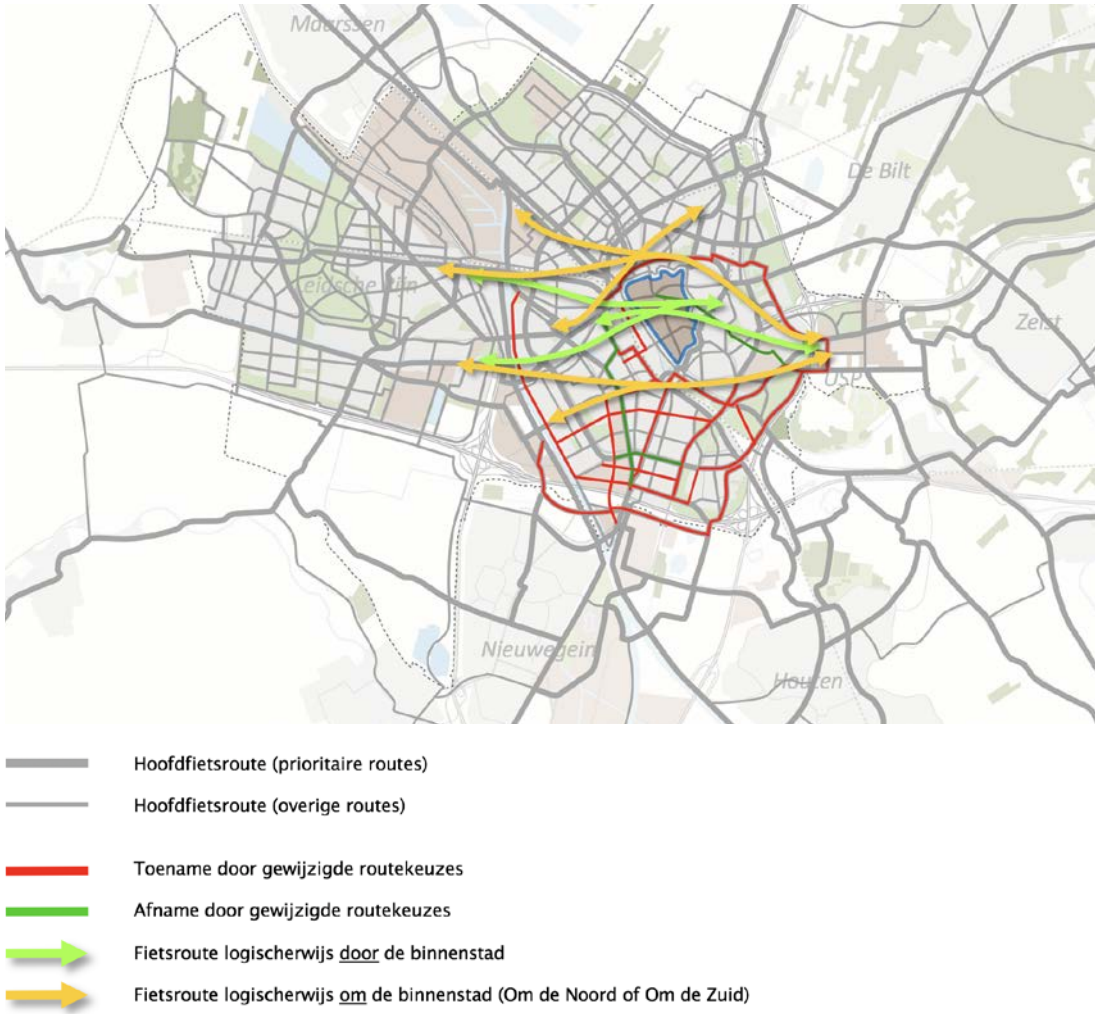
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

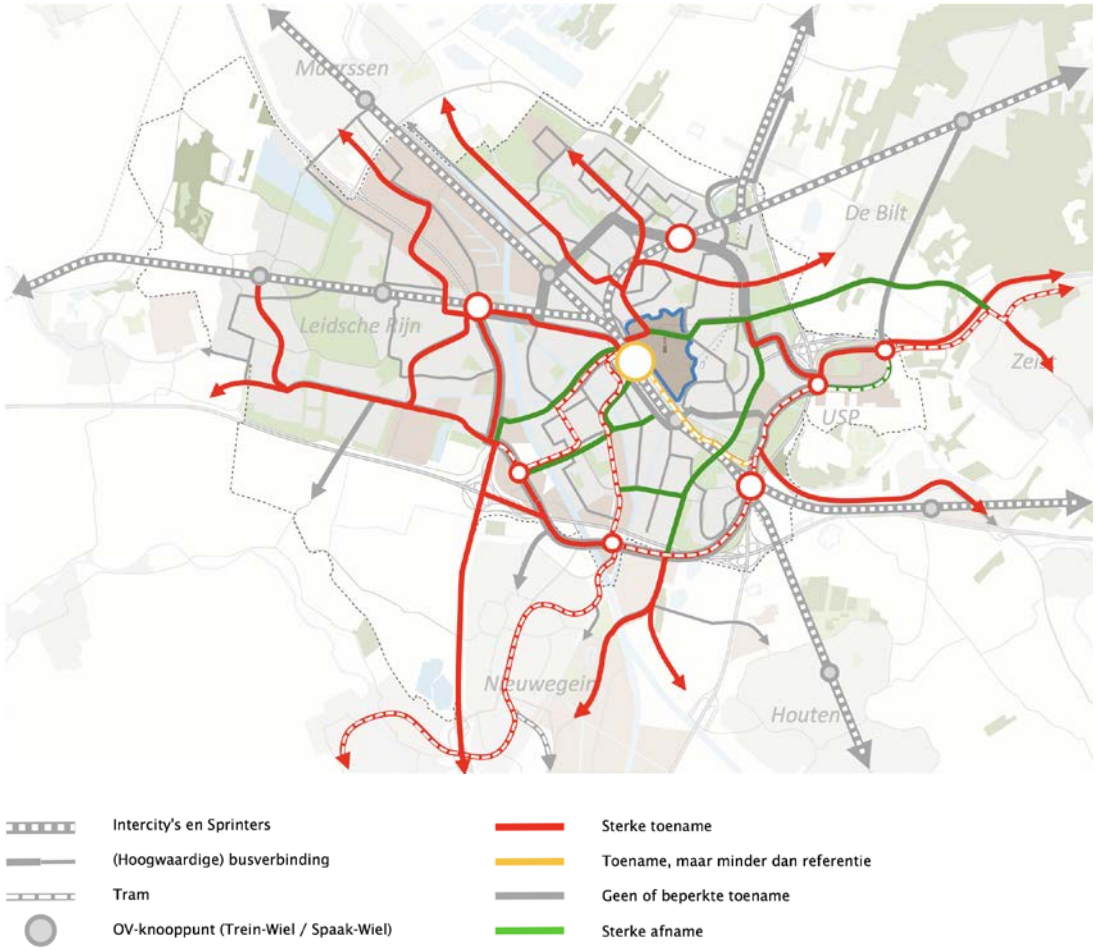
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autogebruik neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stations-gebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers met Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum)[21]	11.000	5.000

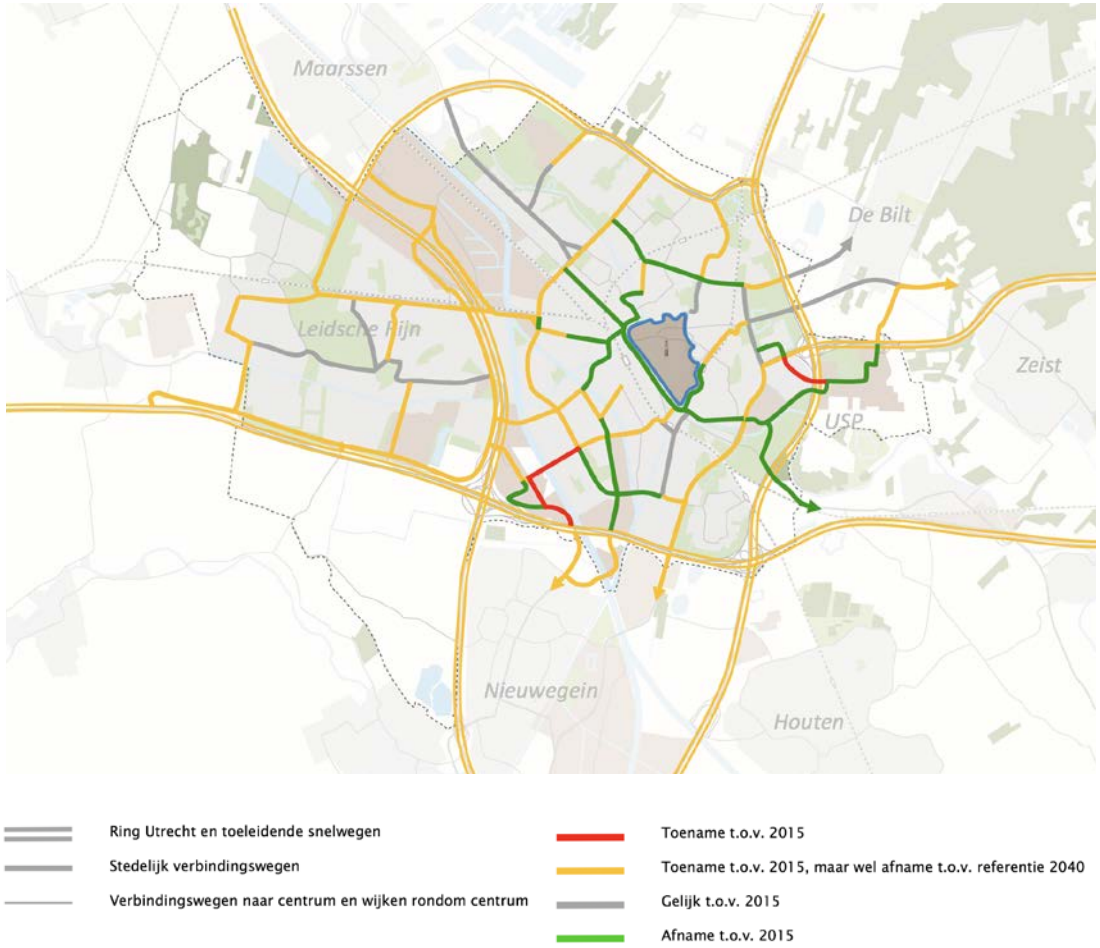
[21] De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar
De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder.



Snelweg A12



Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

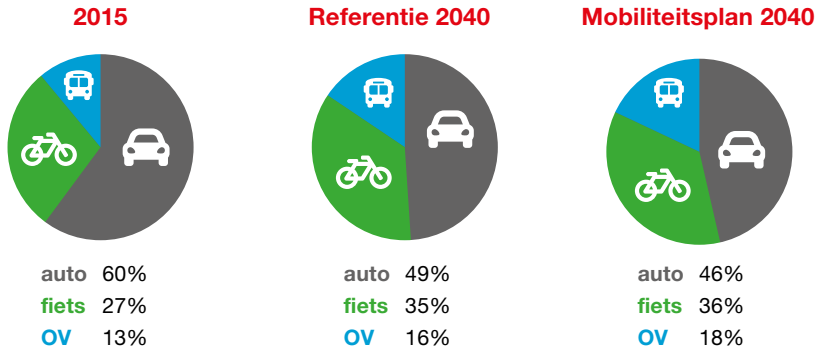
Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO2

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO2 emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht[22]). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

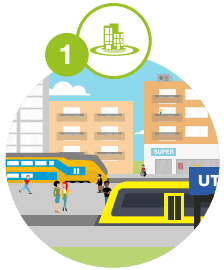
[22] Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei opgaven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

10.5 Analyse en sturing per stap

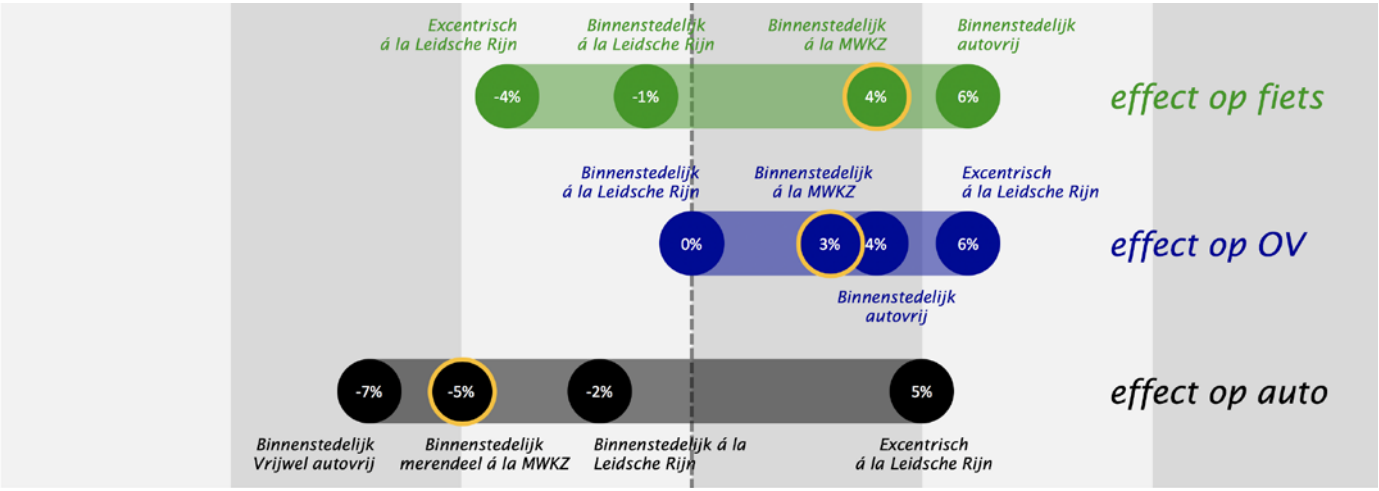
De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.



Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens CROW-normen (á la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (á la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).



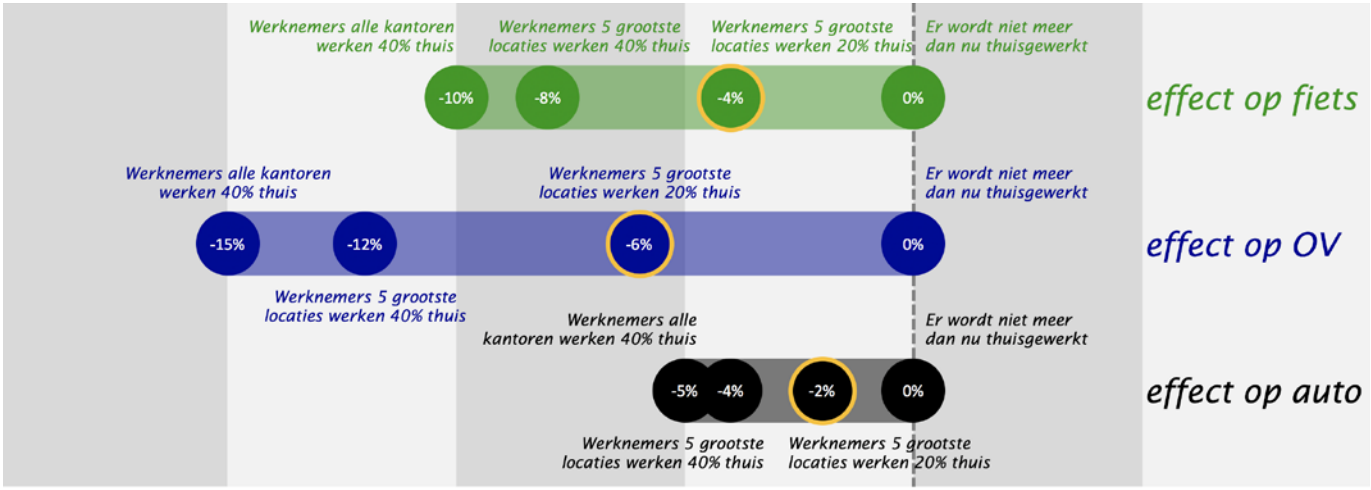
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.



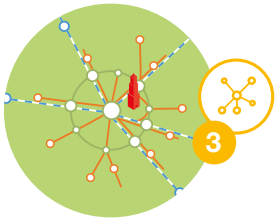
Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- **Hoeveel thuiswerken?** Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

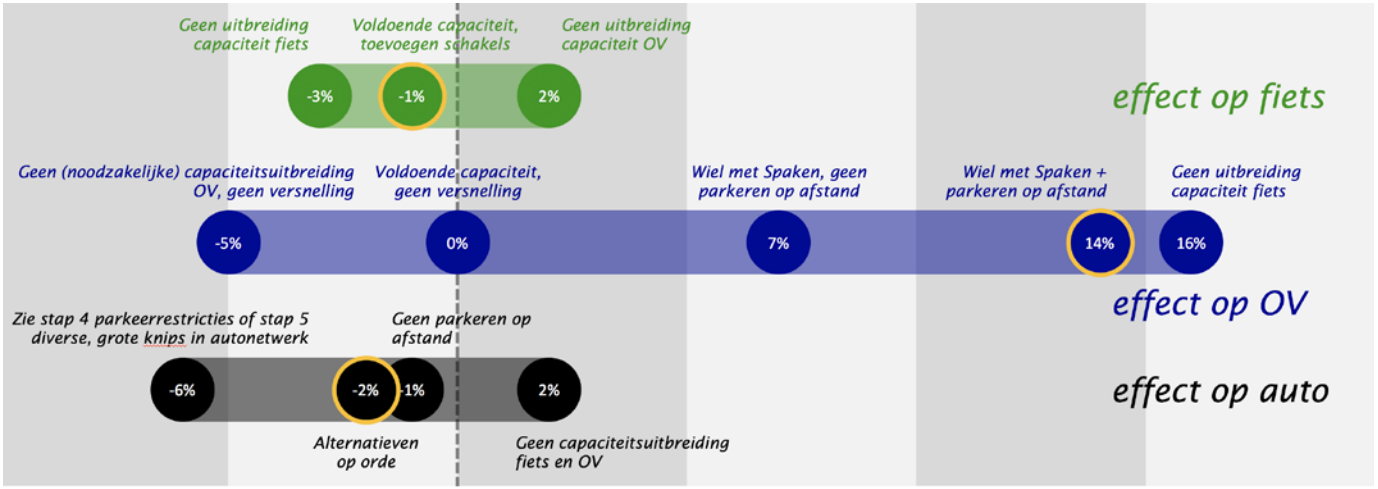


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- **Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk:** alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.



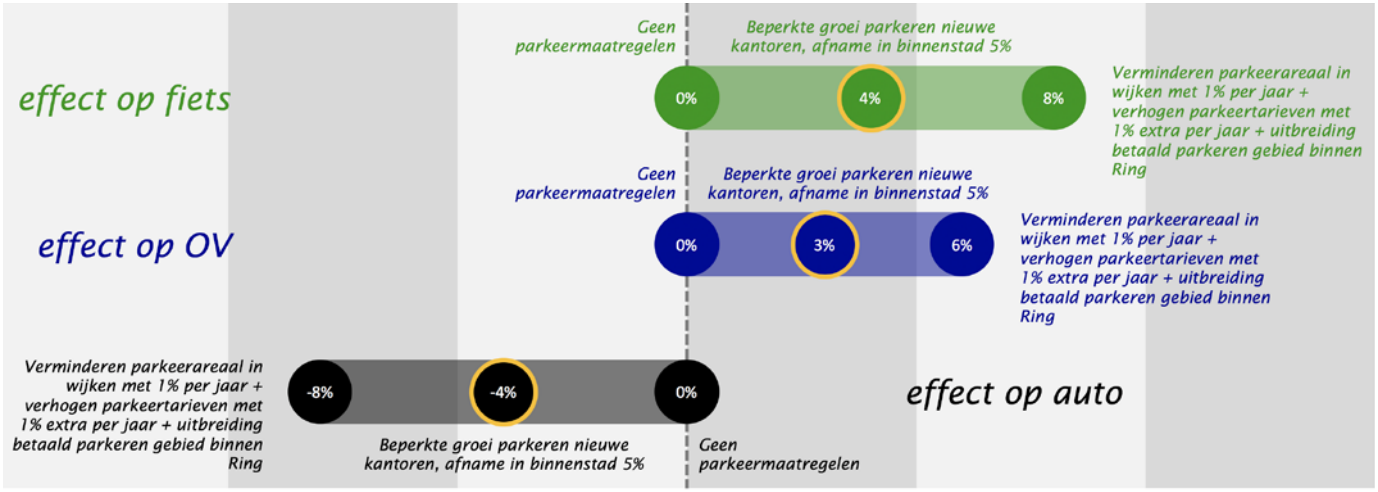
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde



Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



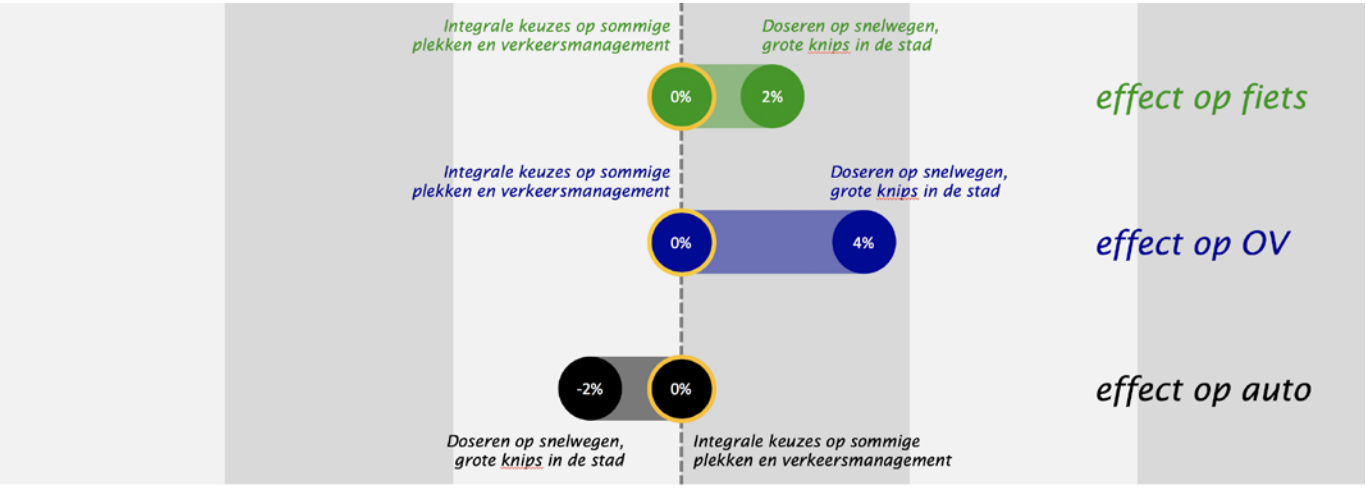
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

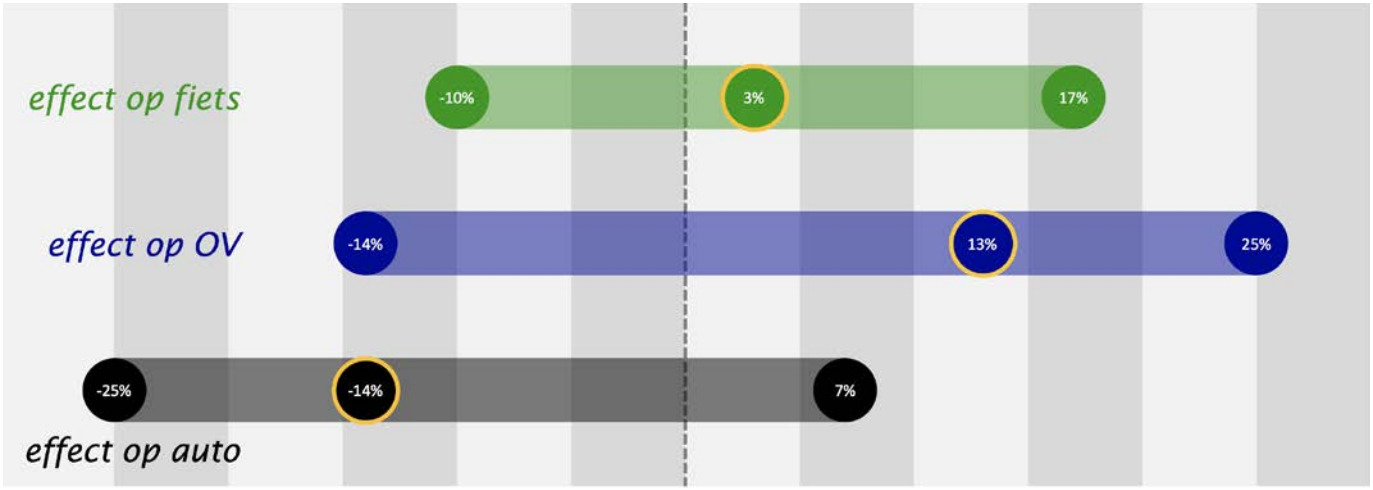
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten per stap.



Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Toegevoegd: lijst met indicatoren.
- Uitbreiding toelichting hoe we data gaan verkrijgen.

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systeemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend ‘sturen van verkeersstromen’ (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en autogebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofdwegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen. ook op de snelwegen en aansluitingen.
e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren .
g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeers veiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de "digitalisering overheden": In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteits-domein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyber-proof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's[23]. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.



Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

[23] Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en treingebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer. De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers. Het kan gaan om straatenquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde camera-tellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van doorfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Bijlage: Portfolio USP partners

De volgende bedrijven en kennisinstellingen zijn mede ondertekenaars van de propositie “Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht”

Utrecht Science Park
Stichting Utrecht Science Park behartigt samen met de gebiedspartners de belangen van het Utrecht Science Park: een innovatieve science community voor de versnelde ontwikkeling van een gezondere, duurzame samenleving. Op loopafstand van elkaar werken hier ruim 75.000 studenten, wetenschappers en medewerkers van gerenommeerde medische centra, kennisinstellingen en bedrijven intensief samen aan het ontwikkelen en toepassen van baanbrekende wetenschap en oplossingen op het gebied van gezondheidzorg, life sciences en duurzaamheid. Het Utrecht Science Park is als grootste science park van Nederland een inspirerende hotspot met optimale omgeving, omstandigheden en ondersteuning voor onderlinge ontmoeting, kennisuitwisseling en samenwerking op regionaal, nationaal en internationaal niveau.

Universiteit Utrecht
De universiteit Utrecht bestaat sinds 26 maart 1636 en is met ruim 32.000 studenten en 7400 medewerkers een van de grootste Nederlandse universiteiten. De Universiteit Utrecht heeft zeven faculteiten die gezamenlijk het hele wetenschappelijke spectrum van onderzoek en onderwijs bestrijken. Dit onderwijs wordt gegeven verspreid over 3 campussen: de International Campus Utrecht, Binnenstadscampus Universiteitskwartier en Campus Utrecht Science Park.

Hogeschool Utrecht
Hier komt alles samen: Hogeschool Utrecht is een plek waar bijna 40.000 studenten, docenten en professionals elke dag samen bouwen aan de toekomst. Met hoogwaardig onderwijs en onderzoek werkt de HU aan professionalisering en innovatie van de beroepspraktijk. En we doen meer: de HU wil een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteit van (samen)leven in onze stedelijke omgeving.

UMCU
Het UMC Utrecht heeft als missie om de gezondheid van kinderen en volwassenen te verbeteren en de zorg van morgen te creëren. Hiervoor richten we ons op drie kerntaken: Zorg, Onderzoek en Onderwijs. Bij ons werken 11.513 medewerkers en 1600 wetenschappelijke medewerkers. In 2019 leverden wij zorg aan 225.579 patiënten, schreven 3947 studenten zich in en werden 2623 wetenschappelijke publicaties geschreven.

Prinses Máximacentrum voor kinderoncologie
Jaarlijks krijgen ongeveer 600 kinderen in Nederland kanker. Om kinderen te kunnen genezen van kanker is alle zorg en onderzoek in Nederland geconcentreerd in het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie in Utrecht op het Utrecht Science Park. Het Prinses Máxima Centrum is het grootste kinderoncologisch centrum van Europa waar zorg en onderzoek nauw met elkaar verweven zijn. Er werken circa 1500 medewerkers, waaronder 400 wetenschappers en meer dan 800 zorgprofessionals.

Nutricia Danone
De Danone Nutricia Research locatie op het Science park in Utrecht is de corporate research locatie waarin Danone al haar onderzoek voor haar Specialized Nutrition divisie heeft samengebracht voor haar onderzoek naar innovatieve baby voeding en medische voedingen en huisvest 680 medewerkers. Naast haar medewerkers ontvangt Danone Nutricia research op jaar basis ongeveer 12.000 bezoekers van over de gehele wereld om kennis te nemen van de onderzoeksresultaten en nieuwe producten.

Hubrecht instituut
Het onderzoek binnen het Hubrecht Institute (onderdeel van de KNAW) richt zich op de ontwikkelings- en stamcelbiologie. Het kennisinstituut heeft 25 onderzoeksgroepen met ongeveer 300 medewerkers met daarnaast 200 gastonderzoekers, studenten en stagiairs die fundamenteel, multidisciplinair onderzoek verrichten op gezonde en zieke cellen, weefsels en organismen. Het wereldvermaarde instituut is dynamisch, divers met jonge onderzoekers van veel verschillende nationaliteiten.

Bilthoven Biologicals
Bilthoven Biologicals (BBio) – sinds 2012 onderdeel van Cyrus Poonawalla Group–, is een wereldwijd opererend biofarmaceutisch bedrijf dat vaccins produceert zoals polio, difterie-tetanus-polio (DTP) en BCG. Bij BBio werken 550 gedreven medewerkers die dagelijks hun expertise en kennis inzetten om de wereldbevolking een kans te geven op een leven zonder ziektes.

Genmab
Genmab is een internationaal, beursgenoteerd biotechnologiebedrijf dat innovatieve therapeutische medicijnen op basis van antilichamen ontwikkelt, om daarmee het leven te verbeteren van patiënten met ziekten als kanker. Bij Genmab werken wereldwijd circa 1000 mensen, waaronder circa 400 in de research and development vestiging in Utrecht. Genmab heeft drie medicijnen ontwikkeld die door partners op de markt zijn gebracht en heeft een groot aantal producten in de klinische en preklinische pijplijn.

Intravacc
Intravacc, gevestigd op het Utrecht Science Park Bilthoven, is een wereldwijd toonaangevende organisatie met jarenlange ervaring in translationele vaccinologie. Als onafhankelijke klinische ontwikkelings- en productieorganisatie (CDMO) in de vaccinindustrie met ca. 140 medewerkers heeft Intravacc een zeer brede expertise die de kloof overbrugt tussen ontdekking, GMP-productie op proefschaal, tot fase I/II klinische onderzoeken.

Kromhout Kazerne
De Kromhout Kazerne heeft 200 jaar Defensiegeschiedenis en onderdelen van de Koninklijke Landmacht, het Defensie Ondersteuningscommando en Defensie Materieel Organisatie zijn er gevestigd. Het groene kantorencomplex heeft 3400 werkplekken (78.000 m2 kantoorvloer) en ook sport-, vergader-, restaurant- en legeringsfaciliteiten.
In 2010 is de nieuwe kazerne in gebruik genomen, een publiek-private samenwerking die Defensie is aangegaan met onder meer het bedrijf Komfort.

A.S.R.
De rijke historie van a.s.r. begint in 1720. 300 jaar later, is a.s.r. één van de grootste verzekeraars in Nederland. Als onderdeel van haar missie wil a.s.r. in de maatschappij de volgende rollen vervullen: een verzekeraar waar klanten op kunnen vertrouwen, een stabiele financiële instelling, een mensgerichte werkgever en een waardevolle deelnemer aan de maatschappij. Bij a.s.r. werken ruim 4000 medewerkers waarvan zo'n 3.500 op het hoofdkantoor in Utrecht op kantorenpark Rijnsweerd.

Kantorenpark Rijnsweerd
De ambitie van het Kantorenpark Rijnsweerd is uit te groeien tot één van de top-woon-werkgebieden in de regio en mogelijk zelfs in Nederland. Dit willen we realiseren door op een gezonde manier economisch en ruimtelijk het kantorenpark te ontwikkelen in relatie tot het naastgelegen Utrecht Science Park en het gebied beter te verbinden met de stad en regio. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Rijnsweerd op een toekomstbestendige wijze in relatie tot en in samenwerking met het Utrecht Science Park is een essentiële randvoorwaarde om onze ambities te verwezenlijken.

PwC

PwC Nederland is gehuisvest op 14 locaties in Nederland waar in totaal ongeveer 5500 collega's werken. PwC bestaat uit drie Lines of Services (Assurance, Tax, Advisory) die diensten leveren aan onze klanten ondersteund door Internal Firm Services welke de support aan onze organisatie leveren zoals IT, Finance, Huisvesting, Marketing, etc. Sinds de zomer van 2007 is PwC gehuisvest in Rijnsweerd. Onze locatie daar is de standplaats voor ongeveer 500 collega's. Ook is deze locatie, vanwege zijn ligging in het midden van het land, een favoriete ontmoetingsplek als collega's elkaar vanuit verschillende locaties willen ontmoeten.

Gemeenteraad

Dossiernummer	1838
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	8.4
Omschrijving	Beantwoording SV 2021, nr. 103 over Afwijzing Propositie Groeifonds
ID	1892
Behandelend ambtenaar	A. de Vries
Telefoon	
E-mail	aldert.de.vries@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	22 april 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 103

Datum	21 april 2021
Van	College B&W
Behandeld door	A. de Vries
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	aldert.de.vries@utrecht.nl
Kenmerk	8783353
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 103 van raadsleden De Pagter (VVD), Schilderman (D66), Oosters (S&S), Van Steeg (CDA), Wijmenga (Christen Unie), Weistra (GroenLinks), Isik (PvdA), Wiegant (SP), Van Heuven (PvdD), Van Deún (PVV), Bos (Stadsbelang) en El Abassi (DENK) van 12 april 2021 over 'Afwijziging Propositie Groeifonds'.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Inleidend
Vorige week gaf het kabinet te kennen dat de Utrechtse propositie niet in aanmerking komt voor financiering uit de eerste tranche Nationaal Groeifonds. U heeft daar schriftelijke vragen over gesteld. Voorafgaand hechten wij er aan onze reflectie op de betekenis van deze afwijzing, in de context van lopende inspanningen op grote investeringsbesluiten in de regio, met u te delen.

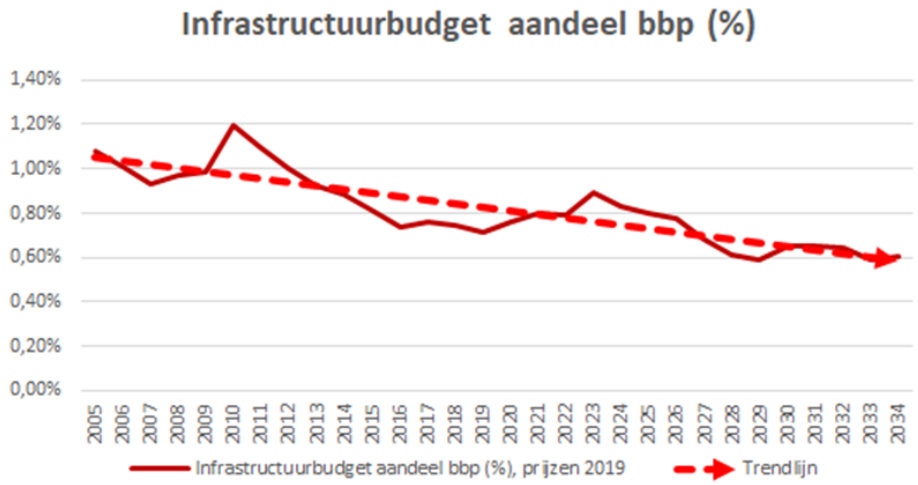
Keuze voor schaalsprong: een stevig fundament
Als stad zijn we al vele jaren bezig de grote groeiopgave waar we voor gesteld staan in goede banen te leiden. We hebben daartoe het concept 'Wiel met Spaken' en verstedelijking rond knooppunten ontwikkeld. Zie uw raadsbesluiten Wiel met Spaken, uitgangspunten RSU en contour IRP, en de raadsvoorstellen RSU en Mobiliteitsbeleid die de komende weken ter besluitvorming aan uw raad voorliggen. Onderzoeken als het regionaal toekomstbeeld OV, modeldoorrekeningen ten behoeve van het mobiliteitsplan en ontwerpstudies met barcode, helpen om ons als gemeente een eigen oordeel over de wenselijke ontwikkeling van de stad te vormen.

Besluiten over grote ruimtelijke ingrepen nemen we samen met Rijk, Provincie en U16. Hiertoe volgen we de formele MIRT-procedure, van onderzoek (Utrecht Nabij), naar verkenning met reservering van middelen (MIRT-verkenning OV en wonen) naar een definitief voorkeursbesluit richting planuitvoering. Inzichten en opvattingen vanuit de stad vinden in deze trajecten een plek, naast andere invalshoeken zoals die van partners als ProRail, NS en Rijkswaterstaat. Dit heeft geleid tot brede consensus met

het Rijk en in de regio over het concept wiel met spaken en de urgentie om hier eerste stappen in te zetten in aan de zuid- en oostflank van de stad.

Noodzaak en urgentie worden gedeeld terwijl investeringen afnemen
Besluiten vereisen echter ook forse inzet van rijksmiddelen. Het goede nieuws is dat landelijk steeds meer consensus ontstaat over de noodzaak en urgentie voor een schaalsprong OV in alle grootstedelijke regio's. Deze is hard nodig om de woningnood, die zich juist in steden concentreert, het hoofd te bieden. Dit klinkt door in nationaal beleid (Nationale Omgevingsvisie, Toekomstbeeld OV), maar ook in oproepen van maatschappelijke partners (VNO-NCW, Bouwend Nederland).

Het slechte nieuws is dat de rijksbudgetten voor bereikbaarheid en verstedelijking de afgelopen decennia structureel zijn afgenomen. MIRT-middelen voor investeringen in infrastructuur nemen af, aardgasbaten zijn weggevallen, en subsidies voor verstedelijking (VINEX) zijn afgesloten. Ook structurele budgetten van de vervoersautoriteiten (in ons geval de Provincie Utrecht) voor regionaal OV zijn niet meegegroeid met de opgave. Bovendien is een steeds groter deel van de begroting nodig voor oplopende onderhoudskosten van verouderde infrastructuur.



Bron: 'Inschrijvingen Nationaal Groeifonds leggen fundamenteel probleem bloot' - VerkeersNetVerkeersNet

Consequentie is dat het mobiliteitssysteem in steden steeds verder uit de pas loopt met de groei, met name op OV en fiets. Zo is in Utrecht de start van een MIRT-verkenning enkele jaren uitgesteld. Toen het startbesluit van de MIRT-verkenning in 2020 viel, was al duidelijk dat scope niet toereikend is voor de verstedelijkingsopgave, vooral vanwege beperkt budget (380 miljoen euro) en de korte tijdhorizon (tot 2030).

Groeifonds bood kans, maar scope blijkt niet geschikt
Vorig jaar diende het Nationaal Groeifonds (NGF) zich aan als een mogelijk pad naar de zo noodzakelijke investeringsimpuls. IenW en BZK hebben het fonds met beide handen aangegrepen, en de inzichten die tot dat moment zijn verzameld in de lopende MIRT-trajecten met hulp van de regio's vertaald in een viertal proposities schaalsprong OV en verstedelijking. Ook Utrecht is door het Rijk gevraagd hierin mee te doen. In zeer korte tijd is toen een propositie samengesteld.

Afgelopen januari is de Utrechtse propositie schaalsprong OV, samen met een aantal andere voorstellen dat aan de toegangspoortcriteria voldeed, door fondsbeheerders EZK en FIN doorgeleid naar de beoordelingsadviescommissie. Het betrof 25,5 miljard euro aan voorstellen, waarvan 16,7

miljard voor infrastructuurprojecten. Van die laatste groep is 2,5 miljard gereserveerd en bij betere onderbouwing mogelijk toegekend, ofwel 15 procent van het totaal aan infra-aanvragen.
De onafhankelijke beoordelingscommissie van het NGF heeft helaas alle ingediende proposities voor zover deze gericht zijn op een regionale schaalsprong OV in relatie tot de verstedelijkingsopgave afgewezen. In het geval van MRA en MRDH zijn specifieke onderdelen uit de propositie die primair nationale reistijdbaten opleveren uitgelicht. Uitsluitend deze losgekoppelde onderdelen zijn gehonoreerd, onder voorbehoud van extra onderbouwing. Bij de Utrechtse propositie kon deze knip niet gelegd worden.

Oordeel Commissie Proposities Schaalsprong OV en Verstedelijking				
	MRU	MRA	MRDH	Brainport
BBP effect	Niet te bepalen	Niet te bepalen (propositie als geheel)	Niet te bepalen (propositie als geheel), naar verwachting positief (Oude Lijn)	Niet te bepalen
Strategische onderbouwing	Gering tot gemiddeld	Gering tot gemiddeld (propositie als geheel), gemiddeld (N-Z lijn)	Gering tot gemiddeld (propositie als geheel), gemiddeld (Oude Lijn)	Gering (infrastructuur), gemiddeld (innovatie-programma)
Kwaliteit van het plan	Gering	Gering	Gering	Gering
Kwaliteit samenwerking en governance	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Randvoorwaarden 1. Saldo maatschappelijke baten en lasten 2. Additionaliteit 3. Subsidiariteit	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen (innov), voldoet niet (infrastructuur) Voldoet gedeeltelijk Voldoet

Dit oordeel laat zich op twee manieren lezen. Enerzijds levert de beoordelingscommissie deels stevige kritiek op alle schaalsprong proposities, inclusief de Utrechtse. Dit oordeel valt serieus te nemen. Met name over zaken als innovatie, toekomstbestendigheid, adaptiviteit, aannames en verwachtingen rond de verschuiving van auto naar fiets en OV in stedelijke regio's, het meten van maatschappelijke kosten en baten (met name de baten van woningbouw en het veronderstelde agglomeratie-effect), en afwegingen om tot de meest doelmatige oplossingen te komen zijn vervolgacties nodig.

Specifiek voor Utrecht stelt de Commissie vragen bij de nadere onderbouwing van het nieuwe station Lunetten/Koningsweg (al dan niet met IC-status), en de mate waarin nationale netwerken en Utrecht Centraal worden ontlast door de lightrail voorstellen. Ook al oordeelt de commissie dat sprake is van een doordacht en samenhangend plan, het oordeel is niettemin dat de MKBA van de propositie op

verschillende aspecten tekortschiet. Deze kritiek nemen we uiteraard zeer ter harte, in de beantwoording van de schriftelijke vragen vindt u concrete aanknopingspunten.

Anderzijds onderstreept de commissie juist het belang van de schaalsprong proposities, met de constatering dat “de omvang en de daaraan verbonden kosten van de “schaalsprongen” op het gebied van infrastructuur de reikwijdte en het budget van het NGF te boven gaan. Zij adviseert het kabinet om hiervoor in de reguliere begroting voldoende middelen uit te trekken.

Tenslotte zien wij dat voor de onderdelen van de proposities van MRA en MRDH waar wel een reservering voor is opgevoerd, de indienende regionale partijen nog 50% zullen moeten bijdragen. Gezien de beperkte reikwijdte van budgetten van Provincies, gemeenten en vervoerregio’s, is het onmogelijk deze vanuit de regio te mobiliseren. Bovendien betreft het met name ingrepen in het nationale spoornetwerk, waarvoor het rijk zelf verantwoordelijkheid draagt.

Momentum kabinetsformatie aangrijpen
Het is van essentieel belang dat de neerwaartse spiraal van investeringen in bereikbaarheid en verstedelijking wordt omgebogen ten behoeve van woningbouw en verduurzaming van de mobiliteitssector. Dit vereist landelijke actie. Alle betrokken partijen zijn het eens over de richting, namelijk dat zonder een substantiële investering in een schaalsprong OV de verstedelijkingsopgave niet gerealiseerd gaat worden. Hierin is Utrecht niet uniek.

De kabinetsformatie is dan ook een cruciaal moment. De extra impuls kan langs verschillende wegen vorm krijgen, zoals verhoging van middelen voor het MIRT, instelling van een verstedelijkingsfonds, of aanpassing van criteria van het Nationaal Groeifonds. Het is dan ook zaak om met onze partners een stevig en gezamenlijk lobbyproces te voeren richting de kabinetsformatie. Wij doen dit langs vier lijnen:

1. In de eerste plaats intensiveren we onze inzet met andere steden, via onze landelijke netwerken zoals de G4 en het Holland Metropool netwerk met ontwikkelaars, beleggers en vervoersbedrijven. Hierbij bouwen we voort op gesprekken over bekostiging van de verstedelijkingsopgave die we al enkele jaren met het kabinet voeren.
2. In de Utrechtse regio heeft de propositie een impuls gegeven aan de samenwerking met andere belanghebbende partijen, zoals USP-partners, ontwikkelaars in het DNU-netwerk, en andere bedrijven en instanties. Dit netwerk willen we verder versterken zodat de boodschap langs verschillende lijnen de formerende partijen, TK leden en een nieuw kabinet bereikt.
3. Een miljardeninvestering van het Rijk krijgen we alleen voor elkaar als daar een stevig financieel bod vanuit de regio tegenover staat. Wij zijn met de Provincie in gesprek over een regionale bijdrage uit onze eigen begrotingen ten behoeve van de schaalsprong. In het verlengde van de investeringsstrategie RSU verkent het college op dit moment welke potentiële gemeentelijk dekkingsbronnen mogelijk nu en in de toekomst kunnen worden aangewend voor versteviging van de regionale bijdrage. Zodra hier samen met de Provincie voortgang op is geboekt zal het college de raad mogelijk informeren. Ook mobiliseren we private partijen om met hen perspectief te schetsen in hoeverre baathebbende partijen bij kunnen dragen aan OV-investeringen.
4. We gaan door met ons huiswerk. Samen met andere G4 regio’s blijven we in gesprek met ministeries en CPB over het uitvoeren van goede maatschappelijke kosten-baten analyses. In de regio studeren we door op fasering en dimensionering Wiel met Spaken inclusief station Lunetten-Koningsweg (met ProRail in de MIRT Verkenning), interactie met de A12-spoorcorridor, en het ontlasten van de ring. Bijvoorbeeld door samen met de Provincie de fasering en dimensionering Merwedelijn en Waterlinielijn verder te onderzoeken. En door

intensief met rijksdepartementen, NS, ProRail en RWS op te trekken. Wij zullen de raad na de zomer nader informeren over de inhoudelijke voortgang.

We roepen de raad op om samen op te trekken in deze lobby. Utrecht is het waard. Zonder investeringen in OV-bereikbaarheid kunnen we de groei van de stad onvoldoende faciliteren met alle impact van dien.

Vraag 1
Hoe kijkt het college naar de kritiek van de adviescommissie?
***Antwoord* 1**
De commissie stelt ter discussie of het groeifonds de juiste plek is om stedelijke OV-maatregelen uit te financieren. Wij blijven samen met IenW, BZK, Provincie en regio bij het standpunt dat investeringen in deze lijnen en het station noodzakelijk zijn. De commissie onderstreept dit ook in haar advies. Complexe infrastructurele projecten doorlopen altijd een proces van trechtering, waarin afwegingen van grof naar specifiek worden gemaakt. Dit is in Nederland gestold in MIRT-procedures. Veel van de kritiek heeft betrekking op aspecten die in een lopende MIRT-verkenning worden uitgezocht.

Uiteraard nemen wij de kritiek serieus. Samen met ministeries, andere stedelijke regio's, Provincie en Utrechtse partners analyseren we momenteel de implicaties voor nadere besluitvorming rond grootschalige investeringen in stedelijk OV. Met name over zaken als toekomstbestendigheid, adaptiviteit, aannames en verwachtingen rond de verschuiving van auto naar fiets en OV in stedelijke regio's, het meten van maatschappelijke kosten en baten (met name de baten van woningbouw en het veronderstelde agglomeratieeffect), en afwegingen om tot de meest doelmatige oplossingen te komen zijn gezamenlijk lessen te leren. Specifiek voor Utrecht speelt de nadere onderbouwing van het nieuwe station Lunetten/Koningsweg (al dan niet met IC-status), en de mate waarin nationale netwerken en Utrecht Centraal worden ontlast door de lightrail voorstellen.

Tegelijk vinden wij het oordeel op sommige onderdelen ongefundeerd. Zo oordeelt de commissie dat alle schaalsprong OV voorstellen te optimistisch en deels onrealistisch zouden zijn. In alle grootstedelijke regio's in Nederland leidt de combinatie van verstedelijking, verdichting en verschuiving van mobiliteitsgedag tot een onvermijdelijke keuze voor een schaalsprong OV. Dit is niet onrealistisch, maar juist randvoorwaardelijk voor de woningbouwopgave waar Nederland zich voor gesteld ziet. De commissie versmalt haar oordeel grotendeels tot reistijdbaten op nationale netwerken. De nationale urgentie van de woningbouwopgave en toekomstbestendige arbeidsplaatsen wordt buiten beschouwing gelaten. Ook is niet herkend dat lightrail een belangrijke functie heeft voor het opvangen van regionale reisbewegingen, wat de doorstroming op nationale netwerken bevordert. Ofwel, er zijn zeker uitzoekpunten om de propositie verder te verbeteren en aan te scherpen, maar de urgentie voor een substantiële schaalsprong OV, in welke vorm dan ook, blijft onverminderd groot.

Vraag 2
Waarom is het college in de raadsbrief niet ingegaan op de kritiek van de adviescommissie? En is het college nog bereid hierop in te gaan?
***Antwoord* 2**
Wij wilden uw raad snel informeren. Op zo'n korte termijn was het onmogelijk om een uitgebreide analyse van het commissieverslag uit te voeren.

Vraag 3
Hoe hebben de partners van de Utrechtse propositie gereageerd op het rapport van de adviescommissie?

***Antwoord* 3**
De ministeries van IenW en BZK concluderen met de Provincie en de regio dat de commissie het nationale belang en de urgentie van schaalsprongen OV en verstedelijking niet tot de scope van het groeifonds rekent. De ministeries beraden zich hoe om te gaan met de tweede tranche van het groeifonds. Zij zoeken daartoe contact met de regio's om tot een goede strategie te komen. ProRail, NS en RWS hebben allen laten weten graag verder te willen onderzoeken hoe de schaalsprong zo effectief mogelijk vorm te geven, zowel ten behoeve van gezonde verstedelijking, als de ontlasting van de nationale netwerken.

De partners op het USP zijn teleurgesteld in het rapport van de adviescommissie. De grenzen aan de groei van het USP zijn in zicht en de urgentie van de propositie blijft hierom onverminderd hoog. Het belang van goede ontsluiting van toplocaties als het USP in nationale context lijkt maar beperkt te worden herkend door de adviescommissie. Tegelijkertijd zijn de partners positief gestemd over de integrale regionale samenwerking die aan deze propositie ten grondslag lag. Dit biedt perspectief voor het samen verder brengen van deze propositie richting het nieuwe kabinet. Het feit dat verschillende kennis & innovatie proposities (Ai Ned, Health-RI en Regmed XB), waarin enkele USP-partners deelnamen, wel gehonoreerd zijn vergroot het belang van infrastructurele ingrepen alleen maar. De OV schaalsprong is hard nodig om de groei van R&D en innovatie in de regio Utrecht te kunnen accommoderen.

Vraag 4
Hoe zijn de criteria voor het Groeifonds vooraf duidelijk gemaakt en hoe heeft het college hieraan invulling gegeven
***Antwoord* 4**
Twee criteria zijn dominant geweest in de gehele procedure: toevoeging BBP-groei, en positieve MKBA. Het college heeft hier invulling aan moeten geven via vragen in het propositieformulier. Deze is in uw bezit.

Vraag 5
Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekortschiet?
***Antwoord* 5**
Wij hebben hier een gemengd beeld bij. Op sommige onderdelen delen we de opvatting dat de MKBA-aanscherping behoeft. Zo vergen de opgenomen reistijdbaten een nadere analyse. Daarentegen plaatst het college kanttekeningen bij het oordeel dat de agglomeratiebaten van extra woningbouw niet kunnen worden toegeschreven aan dit voorstel. Juist dit voorstel maakt het mogelijk om de beoogde verdichtingsopgave te realiseren. Dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie. In eerdere CPB-studies zijn effecten van agglomeratie en suburbanisatie tussen de 0,5% en 2,0% van het bbp geraamd. We gaan graag met het CPB en SEO in gesprek hoe zij dit zien.

Vraag 6
Hoe reageert het college op het oordeel dat de propositie tekortschiet op toekomstbestendigheid?
***Antwoord* 6**
De zinsnede over toekomstbestendigheid komt terug in de reactie op alle verstedelijkingsproposities. Toekomstbestendigheid wordt op 2 manieren meegenomen in de beoordeling.
Ten eerste worden de mogelijk deels blijvende gevolgen van COVID-19 genoemd. Hiervoor geldt dat de (middel)langetermijn gevolgen nog uiterst onzeker zijn. Het lijkt ons prematuur om onze lange termijn ontwikkelstrategie afhankelijk te maken van tijdelijke effecten die we in 2020 en 2021

waarnemen. Wij zullen wel scenario's in beeld brengen om beter om te kunnen gaan met deze onzekerheden.

Ten tweede wordt gesteld dat de propositie geen rekening houdt met trends en transities. Hierbij worden mobiliteits- en energietransitie, huisvesting, en klimaatadaptatie genoemd. Deze reactie vinden we verrassend omdat de propositie gebaseerd is op onze ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën (RSU2040, IRP, Utrecht Nabij) waarbij juist is gezocht naar het in samenhang antwoord geven op deze transities. Het is des te meer bevreemdend dat de maatschappelijke baten die we met deze propositie boeken op deze transities niet mee worden gerekend in de beoordeling. Daarbij lijkt juist uitsluitend te zijn gekeken naar (auto)reistijdwinst.

Vraag 7
Hoe reageert het college op de kritiek dat het voorstel "nog in een prematuur stadium verkeert in vergelijking met de andere proposities voor schaalsprongen in het OV"?
***Antwoord* 7**
Wij vinden het predicaat prematuur onterecht. Sinds 2010 hebben we, samen met het Rijk, talrijke rapporten opgesteld voor de schaalsprong OV. Dit heeft geleid tot de start van een MIRT Verkenning, waarin we werken aan de noodzakelijke concretisering, om tot een voorkeursbesluit te kunnen komen. MRA en MRDH krijgen soortgelijk huiswerk, ook voor de delen waarvoor een reservering is gemaakt.

Vraag 8
Op welke wijze denkt het college verbetering aan te kunnen brengen op bovenstaande punten (vragen 5 t/m 7)?
***Antwoord* 8**
Wij denken aan verbetering door

a) *met ministeries (IenW, BZK, EZK, FIN) en adviesorganen helderheid te verschaffen over gebruik van MKBA's voor integrale verstedelijkingsopgaven,*
b) *in gesprek te gaan met nationale adviesorganen hoe toekomstbestendigheid een plek krijgt in de MIRT besluitvormingsprocedures,*
c) *in de lopende MIRT verkenning OV en wonen de Merwedelijn en Waterlinielijn als volwaardige oplossing mee te nemen,*
d) *door te gaan met eigen huiswerk over de dimensionering en fasering van het Wiel met Spaken.*

Vraag 9
Wat ziet het college als de voornaamste verschillen tussen de propositie van de MRU en die van de MRA en MRDH?
***Antwoord* 9**
Belangrijk verschil is dat bij MRA en MRDH afgezonderde onderdelen zijn gevonden, die leiden tot reistijdbaten op het nationale netwerk (de N-Z lijn in MRA en de Oude Lijn in MRDH). De commissie constateert wel dat het ingediende voorstel een bijdrage zou kunnen leveren aan het verminderen van de druk op Utrecht Centraal met een positief effect op het nationale OV-systeem, mits sprake is van een frequente bediening van het dubbelstation Lunetten-Koningsweg met Sprinters én Intercity's door NS.

Vraag 10
Welke onderdelen van de Utrechtse propositie dragen wat het college betreft bij aan het hoofd(rail)netwerk?
***Antwoord* 10**

Het knooppunt Utrecht Centraal maakt onderdeel uit van het hoofdrailnet. Uit analyses blijkt dat er knelpunten gaan ontstaan van/naar Utrecht CS. Het pakket aan maatregelen in de propositie heeft als doel om Utrecht Centraal te ontlasten door het (boven)regionale verkeer minder via de nationale netwerken af te wikkelen. Waardoor de groeiruimte van/naar Utrecht Centraal gebruikt kan worden voor reizigers die gebruik maken van het knooppunt in combinatie met het hoofdspoor. Station Lunetten Koningsweg is hiervoor een belangrijke maatregel.
De Schaalsprong OV is een cruciaal onderdeel van het pakket aan maatregelen om lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Hierdoor beperken we de groei van de auto en vermindert het aantal motorvoertuigen. Op de Ring Utrecht leidt dit tot meer ruimte voor het doorgaand verkeer.

Vraag 11
Welke mogelijkheden ziet het college om dit uitgangspunt te verankeren in een eventuele volgende propositie?
***Antwoord* 11**
De reactie van de Groeifondscommissie heeft duidelijk gemaakt dat het effect op het hoofd(rail)netwerk een centrale rol speelt in de afweging van de commissie. In een eventuele volgende propositie zullen we daarom de effecten op het hoofd(rail)netwerk, en dan met name knooppunt Utrecht Centraal, verdiepen. Als gemeente en Provincie en met alle U Ned partners gezamenlijk zijn en blijven we bezig met de verdere uitwerking van de Schaalsprong OV. Deze uitwerkingen zullen hiervoor dan ook als input dienen.

Vraag 12
Heeft het belang van dit uitgangspunt nog invloed op de inhoud van de voorstellen, bijvoorbeeld op het toevoegen van extra spoorlijnen of stations (zoals het spoor naar Breda)?
***Antwoord* 12**
Er is nu geen aanleiding om extra spoorlijnen of stations op te voeren. De afgelopen jaren is in verschillende trajecten breed onderzoek gedaan naar oplossingsrichtingen voor de opgave waar de regio voor staat, bijvoorbeeld het (regionaal) Toekomstbeeld OV en Utrecht Nabij. Het wiel met spaken met station Lunetten Koningsweg als belangrijke schakel is hierin naar voren gekomen als effectieve maatregel gegeven de opgaven waar de regio voor staat.

Vraag 13
Welke methode om (economische) baten van woningbouw mee te nemen in de MKBA is gebruikelijk in de onderbouwing van (andere) proposities in samenwerking met Rijkswaterstaat en de relevante ministeries?
***Antwoord* 13**
De recente MIRT-MKBA's in opdracht van Rijkswaterstaat zijn sterk op reistijdbaten gericht. Standaarden van andere ministeries zijn bij ons niet bekend. We gaan in gesprek met CPB en SEO over een juiste berekening van maatschappelijke baten van woningbouw.

Vraag 14
Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA voor wat betreft de agglomeratiebaten "overschat lijkt"? Op basis waarvan heeft het college de baten van woningbouw opgeteld bij de baten van OV?
Antwoord 14
Agglomeratiebaten treden op bij de propositie op twee vlakken: door verbeterde bereikbaarheid, en door verdichting. Door de aanleg van infrastructuur treden er reistijdbaten op. Dit zijn de directe effecten. Wanneer dankzij de verbeterde bereikbaarheid het vestigingsklimaat van een regio gunstiger wordt en nieuwe bedrijven zich er willen vestigen, is dat een indirect effect. Dit effect wordt binnen een MKBA voor infrastructuur agglomeratieeffect genoemd. Als een volwaardige MKBA wordt opgesteld,

wordt over de berekende reistijdbaten gemiddeld 15% indirect effect/agglomeratiebaten gerekend. In een maatschappelijke businesscase hoeft dit niet expliciet te worden meegenomen. Daarnaast treden agglomeratiebaten op bij verdichting van de woningbouw. Grootschalige gebiedsontwikkeling binnen de bestaande stad leidt tot meer woningen per vierkante kilometer. Dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Voor de Maatschappelijke businesscase is gebruik gemaakt van de CPB-publicatie 'Stad en land' uit 2010. Uit deze studie volgt dat de productiviteit in een stad met ongeveer 0,2 procent groeit als het aantal huishoudens met 10 procent toeneem.
In de propositie is de nadruk gelegd op de agglomeratiebaten door verdichting, terwijl de commissie enkel kijkt naar de agglomeratievoordelen door verbeterde bereikbaarheid. De agglomeratiebaten door verdichting zijn in onze propositie ongeveer het viervoudige van de agglomeratiebaten door verbeterde bereikbaarheid.

Vraag 15
Maakt het college in andere samenwerking met het Rijk ook gebruik van MKBA's en op welke wijze worden deze beoordeeld door het Rijk? In hoeverre was dit plan niet opgesteld volgens de gangbare eisen op dit vlak?
***Antwoord* 15**
De gemeente Utrecht maakt beperkt gebruik van MKBA's. De meest voorkomende situaties zijn dat in samenwerkingsprogramma's in relatie tot infrastructuur met het Rijk, zoals in het U Ned programma. Het opstellen van dergelijke MKBA's vindt in beginsel plaats in lijn met 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' van Rijkswaterstaat.
Voor de propositie schaalsprong OV en verstedelijking is door het onderzoeksbureau Decisio een zogeheten maatschappelijke businesscase (soort mini-MKBA) opgesteld. Dit is een analyse op hoofdlijnen. Volgens dezelfde richtlijnen en uitgangspunten als een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Deze methodiek is door hetzelfde onderzoeksbureau toegepast op de schaalsprong proposities in MRDH, MRA en Eindhoven. Het bureau is door het ministerie van I&W gevraagd om de geleerde lessen en aandachtspunten op te stellen voor de ontwikkeling van een methodiek om de MKBA-richtlijnen toe te passen op een meer integrale opgave die de schaalsprong OV behelst (mobiliteit, wonen, werken, leefbaarheid).

Vraag 16
Met welke strategie is er vooraf gekeken naar het opnemen van de BBP baten in de propositie?
a. Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat het "bbp-effect aanzienlijk kleiner is dan de investering"?
b. Het voorstel van de MRA wordt op het deel 'oude lijn' qua onderbouwing op de bijdrage aan het bbp-effect deels beter beoordeeld. Welke lessen acht het college dat daar uitgetrokken zouden kunnen worden?
***Antwoord* 16**
Het doel was om een zo integraal mogelijke blik te verschaffen op de BBP baten van de propositie. Dit is gedaan door de BBP baten te berekenen voor zowel de toename van verstedelijking en verdichting, het vergroten van infrastructureel kapitaal en de groei van innovatie en R&D-activiteiten in de regio. De baten voor verdichting waren onderdeel van de MKBA van Decisio. Voor de baten t.a.v. infrastructureel en R&D-kapitaal is een berekening uitgevoerd op basis van gangbare multipliereffecten uit de economische theorie. Hierbij zijn de voorgestelde infrastructuur investeringen (ca. 2.5 miljard) en de toename van R&D-kapitaal (4000 R&D-banen op Utrecht Science Park) als basis genomen. Het nadeel van deze berekening is dat er geen rekening gehouden wordt met gemiste groei elders, wat bij een volwaardige MKBA wel het geval is.

a. Het college is verbaasd over deze zienswijze en gaat in gesprek met het SEO over de benaderingswijze en kwalificeringen van het SEO. Het SEO heeft de reistijdeffecten uit de MKBA genomen en daar een bbp-effect aan gekoppeld. Hierbij is het SEO voorbijgegaan aan de positieve effecten van groei R&D (op USP) en verstedelijking. Ook de effecten op het hoofdwegennet lijken niet te zijn beschouwd. Het lijkt er dus op dat de SEO enkele onderdelen uit de impactanalyse van de propositie (zoals bij vraag 16 toegelicht) niet beoordeeld heeft.

b. De commissie komt voor MRA op positief oordeel voor NZ-lijn op basis van Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Volgens dit stuk is doortrekking een cruciale, randvoorwaardelijke ingreep. Voor volmaken ring verwacht CPB nauwelijks reistijdwinst.

Voor MRDH stelt ze: Het onderdeel 'Oude Lijn' heeft volgens de analyse van het CPB individueel de hoogste toegevoegde waarde op het bbp per geïnvesteerde euro. Met name de te verwachten reistijdbaten wanneer geïnvesteerd wordt in dit stuk infrastructuur gaan omhoog, en heeft effect in het gehele mobiliteitsnetwerk (dus verder dan de Oude Lijn alleen). De Oude Lijn is de ruggengraat van deze regio (en zelfs breder in de Randstad) en kan daarmee ook een positieve bijdrage leveren aan de toename in agglomeratie-effecten, door betere bereikbaarheid en nabijheid.

Bij de beoordeling van Utrecht staat: Slechts een beperkt deel van de reistijdbaten komt tot uiting in bbp, een aanzienlijk deel van de baten zijn maatschappelijke baten (zie paragraaf 3.2). Onze conclusie is dat het BBP-effect is vernauwd tot reistijdbaten op het nationale netwerk. Dat lijkt in tegenspraak te zijn met het eigen uitgangspunt van het CPB om naar brede welvaart te kijken.
Wij trekken hieruit de les dat extra aandacht nodig is voor het isoleren van BBP-effecten van verschillende onderdelen van de propositie. Tegelijk gaat het college het gesprek aan met Rijksdepartementen en adviesorganen hoe BBP-effect en maatschappelijke baten beter te onderbouwen op een manier die recht doet aan de breedte van de opgave.

Vraag 17
Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd kunnen worden "met veel beperktere investeringen in het OV"?
***Antwoord* 17**
De zinsnede over het oordeel van SEO wordt in het rapport niet nader onderbouwd. Wij zijn benieuwd naar het oordeel van SEO op welke locaties en op welke wijze dit mogelijk is, en wat het effect van die keuze zou zijn op de 'gehele barcode'. In de ontwikkelstrategie van de concept-RSU2040 zetten we, conform de door de raad vastgestelde uitgangspunten, in op het maximaal uitnutten van binnenstedelijke locaties. Uiteraard binnen de randvoorwaarden die gesteld worden aan groen, openbare ruimte, leefbaarheid, sport, voorzieningen, klimaatadaptatie energietransitie. In de concept-RSU2040 noemen we dat 'de gehele barcode'.
De afgelopen jaren en ook de komende jaren hebben aangetoond dat we daar ver mee komen, maar ook dat er grenzen zijn aan verdere binnenstedelijke ontwikkeling zonder extra OV-ingrepen. Onder andere de MER-beoordeling van de Merwedekanaalzone heeft aangetoond dat er een grens is aan de toevoeging van wonen en werken zonder extra OV-investeringen.

Vraag 18
Hoe reageert het college op de kritiek dat niet is aangetoond dat sprake is van de meest geëigende en kostenefficiënte (sobere en doelmatige) oplossing?
***Antwoord* 18**
De Groeifonds commissie levert dezelfde kritiek op de voorstellen van de MRA en de MRDH. De Groeifonds commissie wijst er daarbij op dat de scope van de projecten niet tot stand is gekomen na een afweging van alternatieven in een MIRT Verkenning. Wij erkennen dat deze stap nog gezet moet

worden in de lopende MIRT Verkenning OV en wonen. Voor de aanvraag van het groeifonds is een inschatting gemaakt van de benodigde investeringen op basis van aannames over de meest geëigende en kostenefficiënte oplossing. Op basis van voorgaande studies, onder andere voor het mobiliteitsplan en het Regionaal Toekomstbeeld OV, is er een beeld ontstaan van potentiële reizigersaantallen. Deze reizigersaantallen zijn meer dan passend voor een lightrailoplossing.

Vraag 19
Wat is de reden dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met NS en regionale vervoerders over bediening van het station Lunetten/Koningsweg?
***Antwoord* 19**
Er zijn verschillende stappen nodig om afspraken te maken over de bediening van station Lunetten/Koningsweg. Een eerste stap is gezet door uitbreiding van station Lunetten/Koningsweg te identificeren als potentiële maatregel ter ontlasting van Utrecht Centraal, om de bereikbaarheid van USP te verbeteren en extra verstedelijkingslocaties mogelijk te maken aan de zuidoostkant van de stad. Dit is gebeurd bij het BO-MIRT besluit de MIRT Verkenning OV en Wonen op te starten (november 2019) en het BO MIRT-besluit om het verdiepende gebiedsonderzoek USP-Lunetten/Koningsweg uit te voeren (december 2020). Via de MIRT Verkenning gaat ProRail de maatregel verder onderzoeken en moet de effectiviteit van de maatregel op de gestelde doelen worden aangetoond.

Om afspraken te maken over de bediening is daarnaast een afweging nodig in het bredere landelijke netwerk. Recent is het Landelijke Toekomstbeeld OV vastgesteld, waarover wij u onlangs hebben geïnformeerd. In dat kader is het BO-MIRT besluit (november 2020) genomen om een studie te starten op de ontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Ruhrgebied. Hierin wordt station Lunetten/Koningsweg als nieuw knooppunt meegenomen. Op basis van de resultaten maken rijk en regio afspraken over eventuele doorontwikkeling van dit station. Het Rijk maakt vervolgens – na overleg met de regiopartijen – afspraken met NS over de bediening. Vooruitlopend hierop zijn wij intensief in gesprek met NS en ProRail over de meest geëigende dimensionering en bediening van het station.

Vraag 20
Hoe reageert het college op de kritiek van de adviescommissie (p. 48) en het CPB (p. 63) dat het plan is gebaseerd op het eigen vervoersmodel van Utrecht, dat is ingegeven door “expert judgement” en niet gevalideerd en “peer reviewed” is?
a. Welke mogelijkheden ziet het college om het Utrechtse verkeersmodel te laten peerreviewenof het op andere wijzen verder in lijn te brengen met Haagse standaarden?
b. Waarom heeft het college het verkeersmodel NRM niet gebruikt en de berekening niet laten toetsen door Rijkswaterstaat?
***Antwoord* 20**
Het basismodel dat ten grondslag ligt aan de diverse studies, Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU), is gevalideerd en ‘peer reviewed’ door regionale partners (Provincie, RWS). Alle documentatie is beschikbaar via de website van de gemeente Utrecht (https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/).

a. Het Utrechtse verkeersmodel werkt met toekomstscenario’s waarbij ook scenario’s ‘in lijn met de Haagse standaarden’ (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het CPB) kunnen worden toegepast. Hiermee schetsen we een bandbreedte waarbinnen de mobiliteit zich kan ontwikkelen. Voor iedere studie verfijnen we de uitgangspunten voor de lokale actuele situatie (bijvoorbeeld de ruimtelijke vulling en parkeren), passend bij het doel van het project en gebaseerd op het basismodel en dus de landelijke scenario’s. Bij iedere studie is een verantwoording beschikbaar waarom keuzes

zijn gemaakt. Over de keuzes die voor het mobiliteitsplan zijn gemaakt, is Rijkswaterstaat geïnformeerd. Wij zijn hierover goed in gesprek. Voor de uitwerkingen die lopen binnen het programma U Ned, met een sterk raakvlak met de groeifonds propositie, maken Rijk en Regio afspraken over toe te passen uitgangspunten in het verkeersmodel.

b. De onderbouwing van de groeifondspropositie is gebaseerd op bestaande onderzoeken ten behoeve van het mobiliteitsplan Utrecht. Deze onderzoeken vragen een detailniveau wat het NRM niet heeft, VRU is hiervoor het geëigende instrument. Ook in het programma U Ned wordt ten behoeve van de MIRT Verkenning en de mobiliteitsstrategie gebruik gemaakt van het VRU-model. Rijkswaterstaat is hier intensief bij betrokken.

Vraag 21
Uitgaande van de analyses van TNO, hoe sluit de propositie van Utrecht hierop aan?
***Antwoord* 21**
Zie de beantwoording van vraag 6: De propositie van de regio Utrecht is gebaseerd op onze ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën (RSU2040, IRP, Provinciale Omgevingsvisie, Utrecht Nabij) waarbij juist is gezocht naar het in samenhang antwoord geven op deze transities. Het is des te meer bevreemdend dat de maatschappelijke baten die we met deze propositie boeken op deze transities niet mee worden gerekend in de beoordeling. Daarbij lijkt juist uitsluitend te zijn gekeken naar reistijdwinst.

Vraag 22
Op basis waarvan heeft het college de “optimistische aannames over de ‘modal shift van auto naar OV” gedaan? Past dit binnen de trendanalyses van de TNO?
***Antwoord* 22**
De aannames over de modal split zijn gebaseerd op:

1. *monitor mobiliteit van de gemeente Utrecht, de trend vanuit tellingen en CBS-onderzoek (Ovin/Odin) laat al jaren deze verschuiving zien.*
2. *het onderzoek ‘Mobiliteit in stedelijk Nederland’ van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat vergelijkbare ontwikkelingen zie.n*

Vraag 23
Welke stappen onderneemt het college reeds in het organiseren van deze bijdrage voor een volgende propositie, zowel binnen als buiten het groeifonds?
***Antwoord* 23**
Wij verkennen op dit moment samen met de Provincie hoe tot een versteviging van de regionale bijdrage voor cofinanciering van de propositie kan worden gekomen. Voor de eigen gemeentelijke begroting legt het college hierbij een relatie met de lopende bespreking over de Voorjaarsnota 2021. In het verlengde van de investeringsstrategie RSU verkent het college op dit moment welke potentiële gemeentelijk dekkingsbronnen mogelijk nu en in de toekomst kunnen worden aangewend voor versteviging van de regionale bijdrage. Het college streeft ernaar om de raad zo snel mogelijk over deze gesprekken met de Provincie en de financiële keuzes in de Voorjaarsnota 2021 te informeren.

Vraag 24
Hoe gaat het college om met de aanmerkingen op het voorstel?
Antwoord
Zie vraag 25.

Vraag 25

Op basis waarvan denkt het college aan deze drie voorwaarden te kunnen voldoen bij een hernieuwde aanvraag voor aanleg van de twee tramlijnen?

***Antwoord* 25**
Het perspectief om bij een volgende tranche wel in aanmerking te komen voor een toekenning van het NGF is beperkt, om drie redenen: de interpretatie van de commissie over de randvoorwaardelijkheid van de schaalsprong OV voor het verdienvermogen van NL, de oproep om aandacht binnen de pijler ook te gaan richten op digitalisering, energietransitie en waterinfrastructuur, en de relatief beperkte omvang van middelen ten opzichte van de ingediende voorstellen.
Wij beraden ons met de ministeries van IenW en BZK op de kansen en mogelijkheden voor een tweede tranche met de vraag of indiening van infra-investeringen ten behoeve van verstedelijking geschikt is voor het NGF. Deels zal dit afhangen van de uitkomst van gesprekken met CPB en SEO over de toepassing van MKBA's voor woningbouw en de toegekende baten op het gebied van agglomeratiekracht. Belangrijkste succesfactor zal zijn of de commissie en het kabinet bereid zijn verstedelijkingsbaten volwaardig in de criteria van het groeifonds op te nemen.

Vraag 26
Voor welk onderdeel of welke onderdelen van de huidige propositie ziet het college ruimte om een eventuele volgende aanvraag te doen?
***Antwoord* 26**
Wij werken samen met U Ned partners verder aan de uitwerking van de Schaalsprong OV. De resultaten van deze uitwerkingen zullen leidend zijn voor een volgende aanvraag. Op dit moment zien wij ruimte om voor alle onderdelen een volgende aanvraag te doen.

Vraag 27
Welke andere mogelijkheden ziet het college om een Rijksbijdrage te organiseren?
***Antwoord* 27**
In het Mobiliteitsfonds van het Rijk, onderlegger van het MIRT, is structureel te weinig geld beschikbaar om te investeren in onze bereikbaarheid, en daarmee om onze woningbouwopgave op te vangen, onze leefkwaliteit te verbeteren en ons verdienvermogen op peil te houden. In de periode 2005-2034 zal het aandeel verkeer en vervoer in de Rijksbegroting dalen van 1 naar 0,6 procent. Afgezet tegen het BBP betekent dit dat er jaarlijks 3 miljard minder beschikbaar is vanuit de Rijksbegroting. Tot 2010 werd deze neerwaartse trend gecompenseerd door inkomsten uit de aardgasbaten, ingezet voor infrastructuur. Hier is geen aanvulling of compensatie voor in de plaats gekomen (zie figuur uit de inleiding). Bovendien neemt de onderhoudsopgave een steeds groter deel in van de Rijksbegroting voor infrastructuur. De nationale verstedelijkingsoperatie vraagt daarom extra middelen van het volgende kabinet die ruimte kunnen maken voor de noodzakelijke investeringsagenda. Voor de belangrijkste verstedelijkingslocaties in de G4 plus Eindhoven is in totaal 15,6 miljard euro nodig, ofwel omstreeks 1,5 miljard euro per jaar.

De extra impuls kan langs verschillende wegen vorm krijgen, zoals verhoging van het MIRT, instelling van een verstedelijkingsfonds, of aanpassing van criteria van het Nationaal Groeifonds. Wij pleiten richting formatie voor een forse integrale, en bij voorkeur ontschotte, publieke investeringsimpuls van het Rijk in de verstedelijkingsopgave (bijvoorbeeld in de vorm van een Verstedelijkingsfonds) gericht op wonen, mobiliteit en groen in lijn met de investeringsstrategie van de RSU. Deze middelen borgen daarmee o.a. het doorzetten van de Woningbouwimpuls, het Volkshuisvestingsfonds, uitbreiding van MIRT-middelen en een stevige Rijksbijdrage voor groen. Een andere mogelijkheid is het introduceren van beprijzing van mobiliteit (bijvoorbeeld door een cordonheffing op de ring Utrecht). Veel steden in het buitenland zoals Stockholm en Oslo kennen een dergelijk systeem, waarmee duurzaam gedrag beloond wordt en investeringen in fiets en OV mogelijk worden gemaakt. Linksom of rechtsom, zonder

een investeringsimpuls moet de woningbouwopgave en het realiseren van extra arbeidsplaatsen stevig worden afgeschaald, evenals de ambities voor gezond stedelijk leven.

Vraag 28
Welke gevolgen heeft deze beoordeling voor die inzet?
***Antwoord* 28**
Er is een risico dat schaalsprong OV, zoals de Utrechtse propositie, niet in aanmerking komen voor tweede tranche groeifonds. Een ander risico is dat het oordeel van de commissie bij de landelijke politiek leidt tot een onderschatting van de urgentie en randvoorwaardelijkheid van de schaalsprong OV voor het realiseren van de groeiopgave. Wij willen deze risico's ondervangen door te blijven focussen op de urgentie, noodzaak en onderbouwing die breed voor handen is om landelijk een investeringsimpuls schaalsprong OV te mobiliseren.

Vraag 29
Welke mogelijkheden ziet het college om toch een positieve bijdrage te leveren aan de verstedelijking en mobiliteitsopgave in de regio?
***Antwoord* 29**
Wij gaan vol door met het MIRT-proces en planvorming met rijk en regio, en het huiswerk dat bij deze planvorming hoort. Daarnaast mobiliseren we een eigen regionale bijdrage als cofinanciering voor nationale investeringen, en gaan we met potentiële baathebbers in gesprek over een eventuele bijdrage. Ook intensiveren we onze gezamenlijke inzet met andere steden via onze landelijke netwerken, en versterken we ons regionale netwerk van belanghebbende partijen. Dit alles moet voldoende vertrouwen geven dat de regio klaar is voor de grote verstedelijkingsoperatie waar met het rijk consensus over is, inclusief de randvoorwaardelijke schaalsprong OV.

Vraag 30
Hoe veel (ambtelijke) capaciteit heeft het college voor deze lobby en inzet? Hoe verhoudt dit zich met de MRA en MRDH?
***Antwoord* 30**
Toen duidelijk werd dat het ministerie van I&W een propositie in zou dienen bij het groeifonds t.b.v. de noodzakelijke schaalsprong OV in de regio Utrecht, is vanuit gemeente en Provincie Utrecht een team ingericht van mensen die aan dit traject hebben bijgedragen vanuit verschillende expertises (economie, bereikbaarheid, RO, public affairs, woordvoering en communicatie). Een vergelijking met MRDH of MRA is lastig te maken, aangezien dit regionale samenwerkingsverbanden zijn van meerdere gemeenten, Provincies en vervoersregio's. We bezinnen ons op wat we in huis moeten hebben om goed gesteld te staan voor het verwerven van rijksinvesteringen.

Vraag 31
Kan het college inzichtelijk maken hoe de planning voor een hernieuwde aanvraag eruitziet?
***Antwoord* 31**
Een hernieuwde aanvraag zal volgens de huidige procedure voor 1 oktober ingediend moeten zijn. Uiteraard kan een lopende kabinetsformatie nog wijzigingen aanbrengen in scope, procedure en omvang van het fonds. Een besluit of er een hernieuwde aanvraag volgt, nemen we met U Ned partners zijnde ministeries van IenW, BZK en EZK, Provincie en U16, met medewerking van RWS, ProRail en NS (zie vraag 32).

Vraag 32
Zijn er met de partners van de Utrechtse propositie al afspraken gemaakt over het vervolg? Zo ja, welke?

***Antwoord* 32**
We zijn met U Ned partners in gesprek of en hoe een kansrijke volgende indiening gedaan kan worden. Daarnaast gaan we door met MIRT-planproces, studeren we als stad en Provincie door op samen OV versnellen, en bouwen we verder aan sterke allianties (zie vraag 29).

Vraag 33
Het college staat op het punt om raadsvoorstellen over de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan aan de raad voor te leggen. Welke gevolgen heeft deze afwijzing voor deze beide plannen, zowel inhoudelijk als voor het traject van besluitvorming van de beide plannen?
***Antwoord* 33**
Voor de investeringsopgave van de RSU en het Mobiliteitsplan heeft Utrecht hoe dan ook rijkssteun nodig om de ambities richting 2040 blijvend te kunnen realiseren. Die ambities blijven staan, ook nu we bij eerste ronde van het groeifonds nog geen resultaat hebben geboekt. Daarbij weten we ons gesteund door het advies van de commissie dat onze plannen doordacht en samenhangend zijn, bij de overweging dat de woningbouw bij de beoordeling geen gewicht in de schaal legde maar wel zeer aansluit bij rijksopstelling en bij de constatering dat het groeifonds onvoldoende soelaas biedt voor de verstedelijkingsopgave waarvoor het nieuwe kabinet middelen zal moeten vinden.

Vraag 34
Hoe ziet het college de voortgang op de ambities op het gebied van bereikbaarheid en woningbouw in Utrecht voor zich? Zijn er consequenties voor bestaande ruimtelijke projecten?
***Antwoord* 34**
Op korte termijn zal dit besluit beperkt effect hebben op de ruimtelijke projecten die in uitvoering zijn (harde plancapaciteit). De aanvraag is bedoeld om ook op langere termijn voldoende nieuwe plannen toe te kunnen voegen met voldoende kwaliteit en om bestaande plannen, zoals Merwedekanaalzone, met de geambieerde omvang te kunnen realiseren. Vertraging in de besluitvorming over de noodzakelijke investeringen in mobiliteitsvoorzieningen zal leiden tot vertraging in de beschikbare woningbouwcapaciteit op termijn. Deze analyse wordt ondersteund door de reactie van het Development Network Utrecht (DNU) op de groeifondsaanvraag: “Het is nu urgent om stevig te investeren in de schaalsprong van het OV in de regio. Alleen dan kunnen we onze plannen waarmaken om de volgende stap te zetten. […]. Ook liggen er kansen om met deze lijnen in de toekomst andere delen van Utrecht beter te ontsluiten.”

Vraag 35
Op welk moment heeft het college besloten om samen met de regio een propositie in te dienen?
***Antwoord* 35**
Het is het ministerie van IenW dat de regio heeft uitgenodigd om samen een propositie voor de Utrechtse regio in te dienen. Deze uitnodiging bereikte het college in de tweede helft van september. Kort daarop heeft het college samen met Provincie en U16 besloten hierin mee te gaan. 1 oktober was de deadline voor het indienen van de propositie.

Vraag 36
Wat is de reden dat andere marktpartijen zoals bijvoorbeeld de partijen die actief zijn op het science park niet eerder betrokken zijn?
***Antwoord* 36**
Marktpartijen zijn op verschillende manieren en in verschillende fases betrokken bij de totstandkoming van en communicatie rond de propositie. Voor het Utrecht Science Park geldt dat de stichting Utrecht

Science Park als coördinator optreedt voor de inzet van haar achterban. De stichting USP is vroegtijdig geïnformeerd over het voornemen om de propositie op te stellen en vervolgens betrokken bij de inhoud van het voorstel. De waarde van de kennis- en marktpartijen op het USP voor de 'BV Nederland' is op deze manier in feiten en cijfers geland in het voorstel. De groeifonds-propositie hangt inhoudelijk samen met de RSU2040. Bij de totstandkoming daarvan zijn de vastgoed-marktpartijen, verenigd in het Development Network Utrecht (DNU) actief betrokken. Omdat deze partijen geen actieve rol hebben in de aanleg en beheer van OV-lijnen en stations zijn deze partners wel geïnformeerd, maar hadden ze geen actieve rol bij het opstellen van de aanvraag. Het DNU heeft de aanvraag ook ondersteund middels een brief en communicatie-uitingen.

Vraag 37
Wanneer werd duidelijk dat ook infrastructuurprojecten konden meedingen?
***Antwoord* 37**
Infrastructuur is vanaf de eerste bekendmaking van het kabinet over de instelling van het Nationaal Groeifonds als één van de drie pijlers benoemd.

Vraag 38
Wanneer kreeg het college het advies van de adviescommissie onder ogen?
***Antwoord* 38**
Er is door de commissie niet over de inhoud van hun advies met het college gecommuniceerd. Wij kregen het advies dan ook te zien op het moment van publicatie van de kamerbrief op 9 april jl..

Vraag 39
Welk extra "huiswerk" denkt het college te moeten doen om wel voor een bijdrage in aanmerking te komen?
***Antwoord* 39**
Ten eerste zal het college de effectiviteit van de maatregelen op het landelijk en regionaal OV en wegennet verder in beeld brengen samen met de U Ned partners. Samen met de Provincie voeren we onder andere de studie "Samen OV versnellen in Utrecht" uit. De fasering en dimensionering van de Merwedelijn, de Waterlinielijn en het station in relatie tot het bredere netwerk wordt hier verder onderzocht door diverse onderzoeken naar inpasbaarheid, netwerkeffecten en vervoerwaarden. We informeren u voor de zomer uitgebreider over de aanpak en na de zomer over de resultaten. Daarnaast breiden we de MKBA uit. We gaan een onderscheid maken in de MKBA voor baten van infrastructuur en van woningbouw. Voor het infrastructuurdeel brengen we de MKBA in lijn met de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' van Rijkswaterstaat. Voor het woningbouwdeel gaan we het nul-alternatief scherper vaststellen, waarbij we duidelijk maken hoeveel woningbouw er door de aanleg van de betreffende infrastructuur extra mogelijk is. Daarnaast gaan we – bij voorkeur gezamenlijk met de MRDH, MRA en gemeente Eindhoven - proactief in gesprek met CPB en SEO hoe zij de maatschappelijke baten van verdichting, die er volgens diverse CPB-studies zijn, terug willen zien in een MKBA.

Vraag 40
Welke lessen trekt het college uit dit traject voor dergelijke aanvragen in de toekomst?
***Antwoord* 40**
We zullen samen met triple helix partijen in de regio blijven bouwen aan een scherp verhaal van onze betekenis voor de BV Nederland. Dit verhaal moeten we ook continu toetsen bij landelijke partijen en planbureaus, om daarbij nog beter aansluiting te zoeken bij de interpretatie van de criteria van het betreffende fonds. Daarbij zullen we blijven investeren in relatie en samenwerking met Rijk en daarin oog houden voor de verschillende belangen en invalshoeken van de verschillende departementen.

Vraag 41
Kan het college delen welke vragen schriftelijk zijn gesteld over de Utrechtse propositie en hoe daarop is geantwoord? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 41**
Ja, dat is mogelijk. In de bijlage vindt u de beantwoording van het ministerie van IenW op de diverse rondes met schriftelijke vragen die door commissie en CPB zijn gesteld. Deze beantwoording is in nauwe samenwerking met Provincie en gemeente opgesteld.

Vraag 42
Is het college bereid de geheimhouding op de propositie op te heffen en deze te publiceren?
***Antwoord* 42**
Dit is reeds gebeurd op 16 april jl.

Vraag 43
Is het college bereid deze schriftelijke vragen zo snel mogelijk te beantwoorden zodat er op zo kort mogelijke termijn een raadsdebat kan plaatsvinden?
***Antwoord* 43**
Hier is met deze beantwoording aan voldaan.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Afwijzing Propositie Groeifonds

12 april 2021

Vragen:

Op vrijdag 9 april ontving de raad de Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds. Hierin bericht het college over de afwijzing van de Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds (NGF). Het kabinet stuurde hierover vrijdag een brief naar de Tweede Kamer.
De fracties VVD, D66… zijn teleurgesteld in de afwijzing van de Utrechtse propositie. Het college geeft aan dat er nog "*huiswerk*" is te doen, geeft de huidige inzet nog niet op en geeft aan dat de uitkomst "*een belangrijke opmaat [is] naar een besluit tot investering in de Utrechtse schaalsprong OV door de formerende partijen*".
Het rapport van de adviescommissie Nationaal Groeifonds is echter uiterst kritisch over het Utrechtse voorstel. De fracties hebben daarom de volgende vragen.

Algemeen

1. Hoe kijkt het college naar de kritiek van de adviescommissie?
2. Waarom is het college in de raadsbrief niet ingegaan op de kritiek van de adviescommissie? En is het college nog bereid hier op in te gaan?
3. Hoe hebben de partners van de Utrechtse propositie gereageerd op het rapport van de adviescommissie?
4. Hoe zijn de criteria voor het Groeifonds vooraf duidelijk gemaakt en hoe heeft het college hieraan invulling gegeven?

Over de propositie

De adviescommissie hanteert vier criteria voor de beoordeling van voorstellen. Deze worden beoordeeld in vier scores: "zeer goed", "goed", "gemiddeld" of "gering". Voorstellen dienen tenminste als "gemiddeld" over de criteria te scoren om meegenomen te kunnen worden in de eindafweging en het advies aan het kabinet.
Voor het Utrechtse voorstel zijn de vier criteria als volgt beoordeeld:

- Effect op nationaal inkomen: "niet te bepalen"
- Strategische onderbouwing: "gering tot gemiddeld"
- Kwaliteit van het plan: "gering"
- Samenwerking en governance: "gemiddeld"

Daarmee scoort de propositie ten opzichte van de voorstellen van de MRA en de MRDH enigszins slechter. Voor die voorstellen wordt wel voor een deel geld gereserveerd. De adviescommissie heeft voor de beoordeling ook advies ingewonnen bij Stichting Economisch Onderzoek (SEO) en het Centraal Planbureau (CPB). De volgende vragen gaan over diverse kritiekpunten in het rapport van de adviescommissie.

5. Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet?
6. Hoe reageert het college op het oordeel dat de propositie tekort schiet op toekomstbestendigheid?
7. Hoe reageert het college op de kritiek dat het voorstel "nog in een prematuur stadium verkeert in vergelijking met de andere proposities voor schaalsprongen in het OV"?

8. Op welke wijze denkt het college verbetering aan te kunnen brengen op bovenstaande punten (vragen 5 t/m 7)?

De voorstellen van de MRA en de MRDH worden deels positief beoordeeld mede doordat ze aansluiten op en een bijdrage leveren aan het hoofd(rail)netwerk in de ogen van de commissie.
9. Wat ziet het college als de voornaamste verschillen tussen de propositie van de MRU en die van de MRA en MRDH?
10.Welke onderdelen van de Utrechtse propositie dragen wat het college betreft bij aan het hoofd(rail)netwerk?
11.Welke mogelijkheden ziet het college om dit uitgangspunt te verankeren in een eventuele volgende propositie?
12.Heeft het belang van dit uitgangspunt nog invloed op de inhoud van de voorstellen, bijvoorbeeld op het toevoegen van extra spoorlijnen of stations (zoals het spoor naar Breda)?

Op pagina 47 schetst de adviescommissie: “Er is sprake van een doordacht en samenhangend plan qua ruimtelijke ontwikkeling en OV, maar het plan geeft geen compleet beeld van de noodzakelijke investeringen (voorzieningen, fiets, auto) en dient ook de cijfermatige onderbouwing te worden verbeterd. De commissie constateert, gesteund door de analyses van het CPB en SEO, dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet.”
13.Welke methode om (economische) baten van woningbouw mee te nemen in de MKBA is gebruikelijk in de onderbouwing van (andere) proposities in samenwerking met Rijkswaterstaat en de relevante ministeries?
14.Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA voor wat betreft de agglomeratiebaten “overschat lijkt”? Op basis waarvan heeft het college de baten van woningbouw opgeteld bij de baten van OV?
15.Maakt het college in andere samenwerking met het Rijk ook gebruik van MKBA’s en op welke wijze worden deze beoordeeld door het Rijk? In hoeverre was dit plan niet opgesteld volgens de gangbare eisen op dit vlak?
16.Met welke strategie is er vooraf gekeken naar het opnemen van de BBP baten in de propositie?
a. Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat het "bbp-effect aanzienlijk kleiner is dan de investering"?
b. Het voorstel van de MRA wordt op het deel ‘oude lijn’ qua onderbouwing op de bijdrage aan het bbp-effect deels beter beoordeeld. Welke lessen acht het college dat daar uitgetrokken zouden kunnen worden?
17.Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd kunnen worden “met veel beperktere investeringen in het OV”?
18.Hoe reageert het college op de kritiek dat niet is aangetoond dat sprake is van de meest geëigende en kostenefficiënte (sobere en doelmatige) oplossing?
19.Wat is de reden dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met NS en regionale vervoerders over bediening van het station Lunetten/Koningsweg?
20.Hoe reageert het college op de kritiek van de adviescommissie (p. 48) en het CPB (p. 63) dat het plan is gebaseerd op het eigen vervoersmodel van Utrecht, dat is ingegeven door “expert judgement” en niet gevalideerd en “peer reviewed” is?

a. Welke mogelijkheden ziet het college om het Utrechtse verkeersmodel te laten peerreviewen of het op andere wijzen verder in lijn te brengen met Haagse standaarden?
b. Waarom heeft het college het verkeersmodel NRM niet gebruikt en de berekening niet laten toetsen door Rijkswaterstaat?

In de beoordeling baseert de commissie zich op de uitspraken van TNO over de ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld digitalisering, automatisering, de effecten van corona etc.
21.Uitgaande van de analyses van TNO, hoe sluit de propositie van Utrecht hier op aan?
22.Op basis waarvan heeft het college de “optimistische aannames over de ‘modal shift van auto naar OV” gedaan? Past dit binnen de trendanalyses van de TNO?

Geen van de voorstellen met betrekking tot infrastructuur zijn direct toegekend. De voorstellen van de MRA en MRDH gaan uit van 50% bijdrage van derden.
23.Welke stappen onderneemt het college reeds in het organiseren van deze bijdrage voor een volgende propositie, zowel binnen als buiten het groeifonds?

Verdere lobby voor middelen voor infrastructuur en gevolgen plannen
Het college geeft aan in te zetten op een tweede aanvraag. In het rapport constateert de adviescommissie dat proposities als deze te omvangrijk zijn voor volledige bekostiging door het Nationaal Groeifonds. Ook de andere voorstellen voor infrastructuur worden maar deels gefinancierd vanuit het fonds. Er bestaat wel een mogelijkheid voor een bijdrage uit het fonds aan de bekostiging van het meest urgente en/of randvoorwaardelijke onderdeel. De adviescommissie schetst waar in ieder geval sprake van moet zijn om in aanmerking te komen voor steun uit het Nationaal Groeifonds: (p. 46):
- een positieve MKBA;
- een positief bbp-effect;
- het onderdeel moet relatief gunstig scoren (ten opzichte van andere voorstellen) in het oplossen van knelpunten die voor het landelijke OV-systeem van belang zijn.

24.Hoe gaat het college om met de aanmerkingen op het voorstel?
25.Op basis waarvan denkt het college aan deze drie voorwaarden te kunnen voldoen bij een hernieuwde aanvraag voor aanleg van de twee tramlijnen?
26.Voor welk onderdeel of welke onderdelen van de huidige propositie ziet het college ruimte om een eventuele volgende aanvraag te doen?

Naast de aanvraag voor het groeifonds werk het college ook aan andere wijzen om de opgaven op het gebied van verstedelijking en infrastructuur te bekostigen. Bijvoorbeeld via de MIRTverkenning en via inzet bij de formatie.
27.Welke andere mogelijkheden ziet het college om een Rijksbijdrage te organiseren?
28.Welke gevolgen heeft deze beoordeling voor die inzet?
29.Welke mogelijkheden ziet het college om toch een positieve bijdrage te leveren aan de verstedelijking en mobiliteitsopgave in de regio?
30.Hoe veel (ambtelijke) capaciteit heeft het college voor deze lobby en inzet? Hoe verhoudt dit zich met de MRA en MRDH?
31.Kan het college inzichtelijk maken hoe de planning voor een hernieuwde aanvraag eruitziet?

32.Zijn er met de partners van de Utrechtse propositie al afspraken gemaakt over het vervolg? Zo ja, welke?

Het college staat op het punt om raadsvoorstellen over de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan aan de raad voor te leggen.
33.Welke gevolgen heeft deze afwijzing voor deze beide plannen, zowel inhoudelijk als voor het traject van besluitvorming van de beide plannen?
34.Hoe ziet het college de voortgang op de ambities op het gebied van bereikbaarheid en woningbouw in Utrecht voor zich? Zijn er consequenties voor bestaande ruimtelijke projecten?

Algemene procesgang
35.Op welk moment heeft het college besloten om samen met de regio een propositie in te dienen?
36.Wat is de reden dat andere marktpartijen zoals bijvoorbeeld de partijen die actief zijn op het science park niet eerder betrokken zijn?
37.Wanneer werd duidelijk dat ook infrastructuurprojecten konden meedingen?
38.Wanneer kreeg het college het advies van de adviescommissie onder ogen?
39.Welk extra “huiswerk” denkt het college te moeten doen om wel voor een bijdrage in aanmerking te komen?
40.Welke lessen trekt het college uit dit traject voor dergelijke aanvragen in de toekomst?

In het rapport geeft de commissie aan (p. 16) dat indieners de mogelijkheid is geboden de voorstellen toe te lichten in een gesprek. Ook is indieners de mogelijkheid geboden om vragen van de subcommissie en het CPB schriftelijk te beantwoorden en aanvullende informatie aan te leveren.
41.Kan het college delen welke vragen schriftelijk zijn gesteld over de Utrechtse propositie en hoe daarop is geantwoord? Zo nee, waarom niet?

Openbaarmaking en debat
De fracties voeren graag op korte termijn een debat in de gemeenteraad over dit onderwerp. De propositie zelf is eerder onder geheimhouding met de gemeenteraad gedeeld.
42.Is het college bereid de geheimhouding op de propositie op te heffen en deze te publiceren?
43.Is het college bereid deze schriftelijke vragen zo snel mogelijk te beantwoorden zodat er op zo kort mogelijke termijn een raadsdebat kan plaatsvinden?

Gesteld door:
- Marijn de Pagter, VVD
- Susanne Schilderman, D66
- Eva Oosters, Student&Starter
- Bert van Steeg, CDA
- Jan Wijmenga, ChristenUnie
- Thijs Weistra, GroenLinks
- Bülent Isik, PvdA
- Ruurt Wiegant, SP
- Maarten van Heuven, PvdD

- Henk van Deún, PVV
- Cees Bos, Stadsbelang Utrecht
- Ismail el Abassi, DENK

CPB

1. 11 jan: Beantwoording vragen CPB inzake propositie A VII Nationaal Groeifonds
2. 15 jan: Aanvullende toelichting op drie aandachtspunten die in het gesprek CPB op 13 januarie aan de orde kwamen
3. 9 feb: extra vragen CPB

Commissie

4. 20 jan: memo “Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht”
5. 29 jan: vervolg op memo 20 jan met aanvullende antwoorden op de uitgebreide set van vragen.
6. 15 feb: Controlevragen aan indieners

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum
11 januari 2021

memo

Beantwoording vragen CPB inzake propositie A VII Nationaal Groeifonds

Inleiding
In het proces van de beoordeling van bij het Nationaal Groeifonds (NGF) ingediende proposities vindt op woensdag 13 januari 2021 een overleg plaats met het Centraal Planbureau. Voorafgaand aan het overleg zijn op dinsdag 5 januari schriftelijke vragen ontvangen. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen. Beantwoording van de vragen is gezamenlijk gedaan door Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, BZK en IenW, met medewerking van Decisio.

Enige opmerkingen vooraf:
- we hebben de (sub)vragen voorzien van nummers en letters; dit vergemakkelijkt het overleg;
- de titel van het voorstel is "Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht"
- aan het overleg op 13 januari nemen deel Aldert de Vries (Gemeente Utrecht), Bart Althuis (Provincie Utrecht), Daan van Gent (Decisio), Pieter Moorrees en Hajo Aldershof (beiden IenW).

Antwoorden op vragen bij Propositie A VII – Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht

1. **Wat is het primaire probleem dat het voorstel oplost, en is er gekeken naar alternatieve oplossingen?** Zo kunnen knelpunten op Utrecht CS/Ring mogelijk ook opgelost worden door extra spoor of grotere inzet van (elektrisch) busvervoer.

Het voorstel adresseert primair de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht, als antwoord op de oververhitte woningmarkt en de kwetsbaarheid van het nationaal spoor- en wegennetwerk. Utrecht is als belangrijk nationaal knooppunt op weg en spoor cruciaal voor economisch verkeer tussen de verschillende landsdelen. Ontlasten van de ring Utrecht en Utrecht Centraal Station in een van de snelst groeiende regio's van Nederland is dan ook van nationaal economisch belang.

Onderliggend doel van het voorstel is het kapitaliseren op onderbenutting van het economisch potentieel van de regio. Het zeer hoge economische potentieel in de regio (hoog aandeel hoogopgeleide beroepsbevolking, centrale ligging, gediversifieerde economie, hoog niveau academische kennisproductie, hoog besteedbaar inkomen, aantrekkelijke leefomgeving) vertaalt zich onvoldoende

naar een bovengemiddeld hoge groei van het Bruto Regionaal Product en ondernemerschap. Het bovengemiddeld hoog niveau van inputfactoren leidt niet tot een bovengemiddeld hoge output. Agglomeratievoordelen (*sharing, matching, learning*) worden nog onvoldoende benut voor economische groei via innovatie en kennisspillovers. Datzelfde geldt voor valorisatie van hoogwaardige kennis.

Voor het draaiende houden van de nationale netwerken in een context van forse stedelijke groei biedt de propositie twee oplossingen: doorstroming op de ring Utrecht door een toenemend aandeel van regionale reisbewegingen per fiets of OV, en ontlasting van Utrecht Centraal en omgeving door regionale OV reizigers een alternatief te bieden. De OV lijnen uit het voorstel maken grootschalige en duurzame woningbouw mogelijk.

Het economisch potentieel van de regio wordt beter benut door verdichting, waardoor reductie van zoekkosten voor economische groei plaatsvindt, en de aanleg van regionaal lightrail, waarmee economische kerngebieden beter ontsloten worden. Deze twee oplossingen zijn randvoorwaardelijk voor de verdere versterking van het grote innovatiepotentieel van het hoogwaardige kennismilieu in Utrecht door samenwerking en valorisatie met het aantrekken van R&D intensieve “leaders”.

De suggesties van ‘extra spoor’ of ‘grotere inzet (elektrisch) busvervoer’ komen hieronder aan de orde.

a. Is er gekeken naar alternatieve oplossingen?

b. Hoe verhouden zich de kosten en baten (financieel en maatschappelijk) van dit voorstel tot die van dergelijke alternatieve oplossingen?

Antwoord op a en b.

Er is breed gekeken naar potentiële oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die bijvoorbeeld zijn overwogen zijn het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met nieuwe regionale OV-ring en een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal.

Deze oplossingsrichtingen zijn onder andere getoetst op het effect op NMCA knelpunten (waaronder Utrecht Centraal), op bereikbaarheid (economisch en sociaal), technische maakbaarheid, exploitatie, reizigersopbrengsten en benodigde investeringen. De effectiviteit van deze oplossingsrichtingen was lager dan de voorgestelde schaalsprong OV. De reizigersstromen zijn op de hoofdverbindingen te groot om te faciliteren middels een grotere inzet van busvervoer.

Een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal vraagt hogere investeringskosten door de hoge inpassingskosten in hoogstedelijk gebied. In dat scenario is namelijk ter hoogte van Utrecht Centraal en de binnenstadsas een ondergrondse tunnel noodzakelijk want de binnenstad kan grote vervoerstromen niet accommoderen. De technische haalbaarheid daarvan is zeer complex en de planuitwerking kost daardoor meer tijd. Huidige en toekomstige reizigers uit de Zuidlob profiteren niet van een kortere reistijd naar USP. Realisatie zou voor

jarenlange overlast voor regionale en landelijke OV-reizigers zorgen (verminderende capaciteit Utrecht CS).

Investeren in capaciteitsuitbreiding Ring Utrecht is (deels) voorzien door het recent genomen Tracébesluit A27. In het MIRT onderzoek 'Utrecht Nabij' zijn nieuwe snelwegen rond de stad Utrecht (bypass A2; parallelontsluiting A12) of verder weg in de regio (opwaardering N wegen) genoemd als mogelijke toekomstige infra-investeringen. Deze zijn (nog) niet nader uitgewerkt, omdat maatschappelijke (leefbaarheid, duurzaamheid) en financiële kosten hoog zullen zijn ten opzichte van de verwachte baten, en ook omdat deze alternatieven zich slechter verhouden tot de geambieerde intensieve verstedelijking ten opzichte van deze propositie.

c. Welk vervoersmodel wordt er gebruikt om de congestie/knelpunten op Utrecht CS/Ring in 2040 te voorspellen? Is dit model gevalideerd?

Er is gebruik gemaakt van het Verkeermodel Regio Utrecht (VRU). Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat.

d. In de nieuwe versie van het voorstel wordt de reductie van de congestie op Ring Utrecht in 2040 hoger ingeschat op 5 tot 14% (vorige versie: 5%). Op p.8 wordt enkel 14% genoemd. Wat is de onderbouwing voor de hogere congestiereductie?

Een reductie van 5% wordt behaald door realisatie van de lightrail-verbindingen. Een reductie tot 14% van het autoverkeer op de Ring Utrecht in 2040 kan behaald worden door complementaire maatregelen in regionaal OV en flankerende maatregelen zoals parkeerbeleid, fietsinvesteringen en werkgeversaanpak. Rijk en Regio sturen via het programma U Ned en lokale/regionale projecten op het totale maatregelenpakket.

e. Het voorstel noemt dat er tegen 2030 al substantiële knelpunten op CS/Ring ontstaan. Tegelijk wordt er in de tijdsplanning uitgegaan van realisatie rond 2035. Wat zijn de gevolgen voor de kosten-batenverhouding van het naar voren halen of naar achteren schuiven van het project?

De gevolgen voor het verschuiven in de tijd zijn niet expliciet berekend maar laten zich als volgt beredeneren: het naar voren halen van het project zorgt ervoor dat de baten van het project eerder en langer optreden binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar. De knelpunten zijn immers eerder opgelost. Daarbij geldt wel dat ook de kosten naar voren worden gehaald en in een kortere tijdsperiode worden gemaakt. De netto contante waarde van de kosten zal in dat geval ook hoger zijn. Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding wel positief: de extra baten van het naar voren halen van het project zijn hoger dan de hogere contante waardering van de kosten. Het substantieel naar voren halen van het project kunnen we overigens theoretisch doorrekenen, maar gelet op voorgaande ervaringen met grootschalige infrastructurele projecten is dit niet een realistisch scenario.

Omgekeerd zorgt naar achteren schuiven voor een langere periode met knelpunten in het mobiliteitsnetwerk, en dat – gelet op mobiliteitsontwikkeling – die knelpunten zullen groeien in aantal en omvang. Er zullen meer voertuigverliesuren en reistijdverlies zijn, hetgeen doorwerkt in lagere productiviteitsgroei en blijvende en hardnekkiger onderbenutting van agglomeratiepotentie.

De positieve baten van de investeringen treden minder lang op binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar en zijn dus lager. De kosten van het project zijn in contante waarde ook lager omdat deze later in de tijd vallen. Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding negatief: een lagere kosten-batenverhouding zou optreden als gevolg van het naar achteren schuiven van de investeringen.

2. **Het voorstel richt zich sterk op het verbeteren van lokaal vervoer (lightrail), het is onduidelijk hoe dit lokale vervoer precies bijdraagt aan ontlasten Utrecht CS/Ring en de bereikbaarheid van de Randstad voor reizigers *via* Utrecht.**

Het voorstel heeft vooral een regionale (metropolitane) functie. Het voordeel voor bovenregionale verkeersbewegingen (via Ring Utrecht of Utrecht CS) ontstaat doordat realisatie van het voorstel ruimte creëert: door inzet op een modal shift wordt de Ring Utrecht ontlast van regionaal verkeer waardoor dit het nationale, doorgaande verkeer minder hindert. En door het verleggen van de reizigersstroom via station Lunetten-Koningsweg en de Waterlinielijn hebben nationale OV-reizigers minder last van de drukte op en rondom Utrecht Centraal.

   a. Gerelateerd daaraan, zou bijv. enkel de realisatie van dubbelstation Lunetten al veel knelpunten oplossen? En andersom, is het mogelijk om de lightrail te realiseren vanaf CS in plaats van een nieuw station?

Enkel realisatie van dubbelstation Lunetten-Koningsweg zou niet veel knelpunten oplossen, zo blijkt uit doorrekeningen. Zonder (snelle) Waterlinielijn is het bereik van het dubbelstation beperkt tot de directe omgeving. Bovenregionale treinreizigers van/naar USP, Nieuwegein en de A12-zone zullen via Utrecht Centraal blijven reizen.

De Waterlinielijn is de belangrijkste maatregel om knelpunten op te lossen. Het heeft een grote vervoerwaarde voor reizigers vanuit de Zuidlob naar USP; en een nog grotere vervoerswaarde bij doorontwikkeling van Lunetten-Koningsweg tot intercitystation zodat ook reizigers vanuit Arnhem, Den Bosch, Amsterdam en Rotterdam/Den Haag een alternatief voor CS hebben.

De Merwedelijn sluit aan op Utrecht CS (westzijde) op maaiveldniveau. Een extra lightrailverbinding naar Utrecht Centraal (oostzijde, door de binnenstad) is een complexe, ingrijpende maatregel met hoge investeringskosten en veel risico's. Omdat zo'n lightrailverbinding niet inpasbaar is op maaiveldniveau zou een diepe tunnel nodig zijn en een ondergronds tramstation onder/naast het sporencomplex van Utrecht Centraal. Los van hoge kosten en risico's zou het de reizigersstroom op CS vergroten met navenante gevolgen voor voor-/natransport in de (nu al overbelaste) Utrechtse binnenstad. Doel is juist om de druk op dit knooppunt en in de binnenstad te verminderen.

b. Welke partijen profiteren van deze schaalsprong? Op welke manier en hoeveel profiteren andere regio's?

Bedrijven en inwoners in de regio
Bedrijven, instellingen en inwoners van de metropoolregio Utrecht profiteren van betere bereikbaarheid en kortere reistijden; dit draagt bij aan versterking van agglomeratie-effecten. Als niet substantieel geïnvesteerd wordt in een schaalsprong, zal op Utrecht Centraal en omgeving (bv. binnenstadsas) geen ruimte meer zijn voor groei, en beperkt dit de OV-bereikbaarheid en daarmee de verstedelijkingsopties in de hele regio.

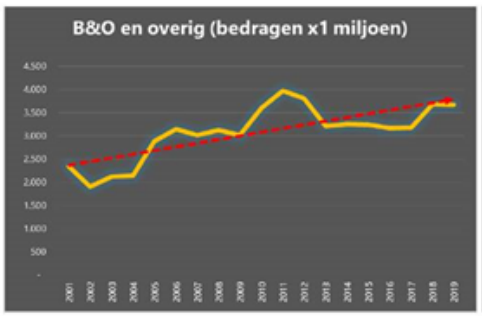
De bedrijven en instellingen (o.a. Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Universitair Medisch Centrum, Nutricia Danone, Genmab, Bilthoven Biologicals, Intravacc) profiteren van een verbeterde bereikbaarheid van Utrecht Science Park. Verbeterde bereikbaarheid van deze vestigingen is van toegevoegde waarde voor het aantrekken en behouden van talent en het versterken van de nationale en internationale samenwerkingsverbanden en waardeketens.

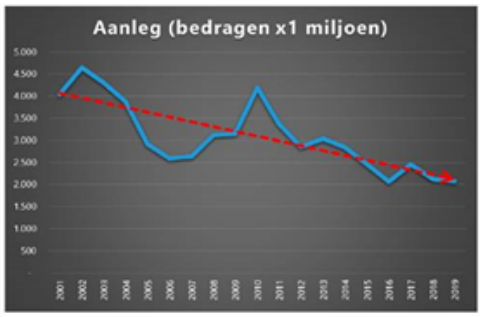
Het is aannemelijk dat het vastgoed binnen de invloedssfeer van de Waterlinie- en Merwedelijn en de tweede hoofdknoop in waarde zal stijgen. Vergelijkbare effecten zijn ook elders aangetoond, zoals rond RandstadRail (Randstad Zuidvleugel) en in Amsterdam (Noord-Zuidlijn).

Bedrijven en inwoners in andere regio's.
De maatregelen zorgen ervoor dat Utrecht Centraal kan doorgroeien als landelijk knooppunt. Verlegging van de regionale reizigersstroom creëert groeiruimte die gebruikt kan worden voor de bovenregionale reiziger. Het ontlasten van de ring heeft een positief effect op de doorstroming. Vrachtverkeer en reizigers die langs Utrecht rijden profiteren omdat er minder regionaal verkeer via de Ring Utrecht rijdt. Ook bedrijven en organisaties die mede afhankelijk zijn van kennis ontwikkeld op het USP profiteren zodat kennisspillovers een grotere geografische reikwijdte hebben.

3. Waarom zou dit voorstel niet bekostigd kunnen uit het infrastructuurfonds?

Een aanzienlijk (en toenemend) deel van de middelen van het Mobiliteitsfonds is bestemd voor beheer en onderhoud. De 'vrije' ruimte voor nieuwe investeringen is afnemende en onvoldoende voor schaalsprong-opgaves zoals in de metropoolregio Utrecht. (Dit geldt dit overigens ook voor de schaalsprongopgaves in de metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag.)





4. In hoeverre zijn de genoemde (financiële en maatschappelijke) baten te realiseren met een selectie van infra-gedeelten?

a. Bijv. de waterlinielijn zou eerder kunnen eindigen, waardoor er tegen lagere kosten mogelijk vergelijkbare baten gerealiseerd kunnen worden.

Op het deel tussen het USP en Zeist ligt het verwacht gebruik inderdaad het laagst. Echter, met deze reizigers wordt de exploitatie in twee richtingen beter benut en ontstaan kansen voor ontlasten van drukke busroutes in Utrecht (zie ook c). Een nog te maken afweging in de planuitwerking is of stapsgewijze realisatie mogelijk is, bijvoorbeeld door de aanleg van een vertrambare busbaan.

b. De kosten voor de waterlinielijn bedragen >50% van het totale subsidiebedrag; welke baten worden er misgelopen als deze lijn niet gerealiseerd wordt?

Zoals aangegeven onder 2a is aanleg van de Waterlinielijn de belangrijkste maatregel om knelpunten te verminderen. De lijn ontlast Utrecht Centraal, verbetert de bereikbaarheid van USP en maakt verdere groei van USP mogelijk. De lijn ontsluit de A12-zone, een belangrijke woningbouwlocatie voor de regio Utrecht na 2030 en verbetert het de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaand (hoog)stedelijk gebied in Nieuwegein en Zeist. De lijn leidt tot substantiële vermindering van de kwetsbaarheid van het regionale OV-systeem: bij uitval rond Utrecht Centraal biedt de Waterlinielijn een tweede route om de stedelijke gebieden aan de zuid- en oostkant van de regio met het spoor en met elkaar te verbinden.

c. Hierbij speelt de vraag wat de toegevoegde waarde is van een lightrailverbinding met Zeist-Noord, aangezien er al een snelle verbinding is vanuit Zeist-Noord met USP, per bus en fiets. Daarnaast zijn er met Utrecht CS goede verbindingen voor inwoners van regio Zeist d.m.v. bus en station Driebergen-Zeist.

Een grote stroom regionale bussen rijdt vanaf Zeist door de binnenstad van Utrecht (ca 450 bussen per dag). Door een lightrailverbinding naar Zeist-Noord hoeven deze bussen niet meer via de binnenstad te rijden. Dit zorgt voor ontlasting van de binnenstadsas en van Utrecht Centraal. Dit is nodig omdat groeiende stromen bussen steeds meer conflicteren met groeiende stromen fietsers en voetgangers. Dit zorgt voor een overbelaste binnenstad die daardoor slechter als regionaal centrum en (inter)nationale trekpleister kan functioneren. Omgekeerd wordt de historische binnenstad als toeristisch en commercieel verblijfsgebied ook aantrekkelijker wanneer deze minder zwaar wordt belast met busvervoer.
Voor inwoners van Zeist betekent het doortrekken van de Waterlinielijn een kortere reistijd naar het USP vanuit heel Zeist. Reizigers die nu vanuit andere delen van Zeist overstappen op de buslijn Zeist-Noord - USP profiteren ook van een kortere reistijd in de nieuwe situatie. Voor de meeste reizigers uit Zeist is reizen via station Driebergen-Zeist een grote omweg, omdat dit station eigenlijk aan de verkeerde kant van Zeist ligt, vooral voor reizigers met de oriëntatie op de regio Utrecht en de Randstad. Eigenlijk ligt Zeist niet aan het spoornetwerk, net zoals Nieuwegein dat niet ligt. Zeist Vollenhove is begin 2020 aangewezen als een van de drie vitale wijken in de regio Utrecht. De Waterlinielijn zal de

bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en grond- en vastgoedwaarden van dit gebied een extra impuls geven.

Het doortrekken naar Zeist draagt verder bij aan een spits in twee richtingen waardoor het gehele traject van de Waterlinielijn beter rendeert. Het doortrekken van de Uithoflijn levert bovendien vervoerkundig een besparing op in het aantal dienstregelingsuren, omdat er geen parallel rijdende bussen meer zijn. Door het aantakken van Zeist op de Waterlinielijn ontstaat nieuwe, directe verbindingen tussen Zeist en de oostkant van Utrecht en Nieuwegein en zullen minder reizigers vanuit Zeist met de auto reizen. Dit ontlast de Ring Utrecht. Tevens kunnen reizigers uit Zeist naar de Randstad en naar Brabant sneller via station Lunetten-Koningsweg reizen waardoor Utrecht Centraal wordt ontlast.

In aanvulling op de bij de propositie verstuurde bijlagen voegen we bij deze antwoorden het eind 2020 opgeleverde rapport 'Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort' toe. Dit is een door Arcadis uitgevoerde studie die veel inzichten biedt over de verbinding tussen Utrecht CS, USP en Zeist.

d. Is er ook gekeken naar een optie om de verbinding te leggen naar Zeist-centrum i.p.v. Zeist-Noord? USP is reeds goed verbonden met Zeist-Noord maar niet met Zeist *centrum* (geen directe busverbinding, en drukte op lijn centrum-Noord).

De routekeuze in Zeist is ingeven door het relatief hoge OV-gebruik in Zeist-Noord en de combinatie van wonen (hoge dichtheden) en werken (Handelscentrum Zeist). Zeist Noord ligt het verst verwijderd van het spoorstation Driebergen-Zeist, waardoor de Waterlinielijn juist voor dit gebied de meeste bereikbaarheidswaarde toevoegt. En de route door Zeist Noord maakt het mogelijk om bij het eindpunt (afslag Zeist Noord) een aantrekkelijke multimodale hub te ontwikkelen die de leefbaarheid en bereikbaarheid van USP en Utrecht-Oost vergroot. Tussen Zeist-centrum en het USP is er geen logische vervoerspanning. Het betreft een winkelgebied en een onderwijscluster met veel werkgelegenheid. Zeist centrum heeft daarom minder vervoerwaarde, ook in verhouding tot de investeringskosten in bebouwd gebied, en het is logischer om een groot woongebied (waar ook veel studenten wonen) met USP te verbinden.

5. **Wat zijn de verschillen tussen de propositie en de middenvariant van het Decisio-rapport?** Er wordt gesteld dat *"De middenvariant uit dit onderzoek komt grotendeels overeen met de lightrailverbindingen en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkelingen in deze propositie."* Echter, wanneer de overlap onvolledig is, bestaat de vraag welk deel van de kosten en baten toegerekend kan worden aan het groeifondsproject.

De verschillen tussen de propositie en de middenvariant van het Decisio rapport zijn het gevolg van voortschrijdend inzicht in de planvoorbereiding van de genoemde trajecten. Het gaat daarbij om drie aspecten:
- Meer inzicht in mogelijke varianten van de Merwedelijn: geconstateerd is dat bij een SUNIJ-lijn Utrecht CS-Westraven met tracé over de Europalaan een deel van het huidige tracé (tussen Utrecht CS en het 5 Meiplein) kan worden benut voor een lightrailverbinding met Papendorp.
- Toevoeging van enkele excessieve kosten uit de 0-variant uit het Decisio-rapport (met name parkeervoorzieningen).

- Een nadere specificatie van de kosten, met aanpassingen op specifieke kunstwerken (bijvoorbeeld gedeeltelijk verdiepte ligging Merwedelijn, viaduct A27), plankosten, en toevoeging kosten voor een remise en proef- en testbedrijf.

Indien dit inzicht tijdig zou zijn verkregen zou dit onderdeel hebben uitgemaakt van de analyse van Decisio, met hooguit marginale aanpassingen in de kostenopzet van de middenvariant. Baten zijn grotendeels gelijk te veronderstellen omdat reizigersaantallen en aantal woningen en arbeidsplaatsen niet wezenlijk verschillen.

6. Raming van de kosten en baten:

a. Welke milieueffecten (voordelig en nadelig) zijn er meegenomen? Is er aandacht geweest voor natuurbehoud, zoals bij Landgoed Oostbroek?

Aantasting van het landschap (met name de Nieuwe Hollandse waterlinie) is een belangrijk aandachtspunt. Door de OV verbinding strak te bundelen met de A28 tussen USP en Zeist is het mogelijk Landgoed Oostbroek te sparen. Een aandachtspunt is de kruising met de ecopassage die onder de A28 doorloopt en Landgoed Oostbroek verbindt met het gebied ten noorden van de A28.

b. Hoeveel congestie, CO2- en fijnstofemissie wordt er bespaard ten opzichte van de reeds voorziene verduurzaming van de mobiliteit in Utrecht regio, zoals bijv. elektrificatie van transport per bus en auto.

Dit is niet onderzocht.

c. Van welk autonoom groeiscenario wordt er uitgegaan? (Zo is bijv. het wegtransport in het basispad in 2035 duurzamer dan in 2020).

Er is uitgegaan van het WLO-hoog scenario. Zie argumentatie onder vraag 6 e

d. De baten van het project hangen sterk af van de IC-status van het nieuwe station Lunetten. Hoe zeker is de IC-status, en in het geval dat deze er niet komt, hoe groot is dan de reistijdwinst?

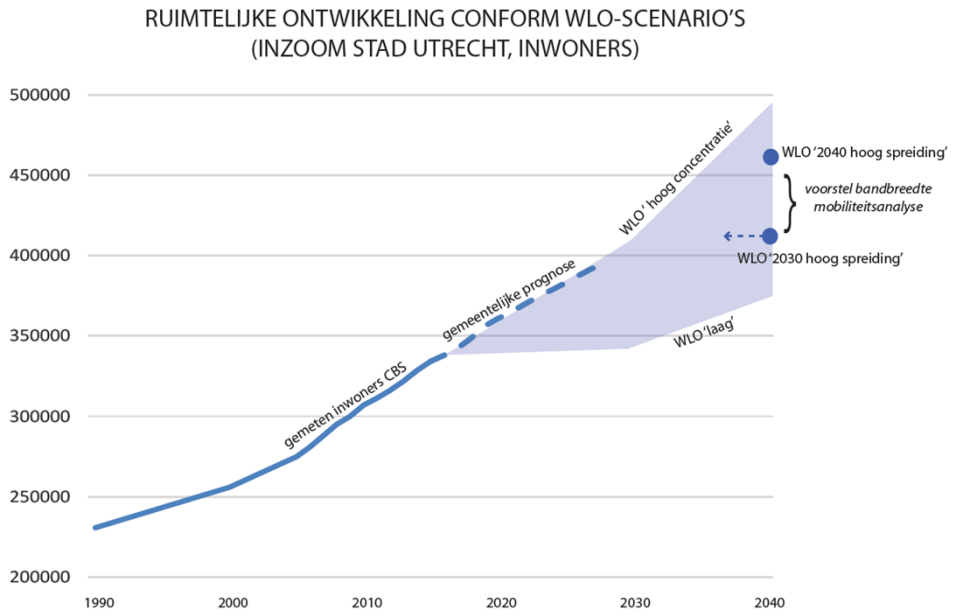
Er zijn nog geen bindende afspraken gemaakt over de IC-status van Lunetten-Koningsweg; de IC-status is onzeker. Nader onderzoek naar de haalbaarheid verwachten Rijk en regio, in samenwerking met ProRail en NS, te zullen doen na vaststelling van de zgn. Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (in 2021).

Ontbreken van IC status Lunetten-Koningsweg resulteert in 7.000 OV-reizen minder per dag via de Waterlinielijn. Deze groep profiteert daarmee niet van een reistijdwinst. Daarnaast zijn er zo'n 46.000 treinreizigers die via Utrecht Centraal blijven reizen en/of via andere modaliteiten reizen, wat extra belasting van de ring Utrecht en Utrecht CS met zich meebrengt.

e. Gezien de diverse bronnen van onzekerheid en de lange investeringshorizon, dient er een onzekerheidsmarge gegeven te worden, en dient expliciet besproken te worden welke onzekerheden er spelen en hoe hiermee omgegaan wordt. Voor zowel kosten als baten is het noodzakelijk te werken met tenminste twee scenario's (bijv. WLO hoog en WLO laag), waardoor er een bandbreedte ontstaat.

Over het WLO-laag scenario hebben Rijk en regio in 2017 geconstateerd dat de ruimtelijke-economische groei waar in het lage WLO scenario vanuit is gegaan voor de regio al rond 2022/2023 gerealiseerd zou zijn. Daarom is het lage WLO scenario niet plausibel voor prognoses voor 2040, omdat dit zou betekenen dat vanaf 2022/2023 geen enkele ruimtelijke ontwikkeling in de regio meer zou plaatsvinden.

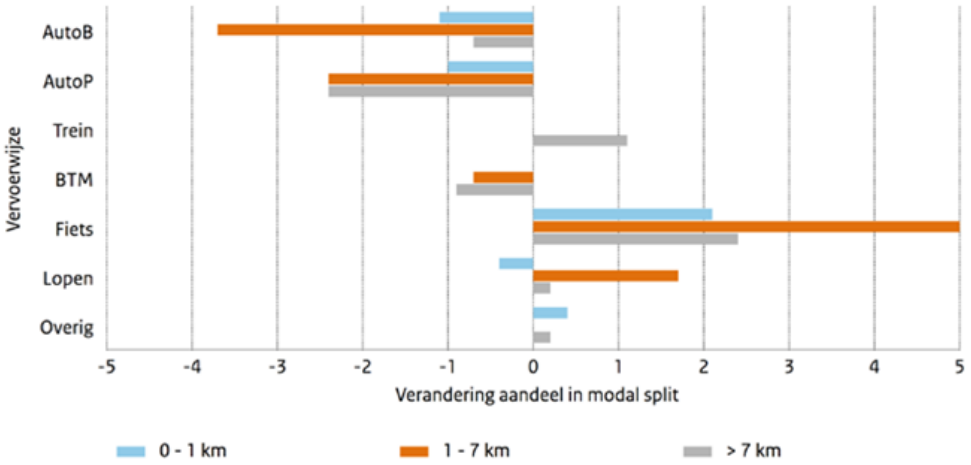
Om die reden is sindsdien in alle producten met het WLO hoog scenario gerekend. In afwachting van de gevoeligheidsanalyses van de NMCA zullen we in de regio met andere modellen moeten gaan werken om de onzekerheidsmarges in beeld te brengen.



De belangrijkste onzekerheden die we hier waarnemen zijn:

- Het tempo van verstedelijking. Hier spelen onzekerheden aan de behoeftekant, en aan de aanbodkant. Bevolkingsprognoses (Primos) zijn de afgelopen jaren steeds naar boven bijgesteld. Ook speelt de beleidsmatige discussie in hoeverre het nodig en mogelijk is om het 'bestaande tekort' in te lopen. Tenslotte is onzeker in hoeverre de coronacrisis effect zal hebben op de woningbehoefte. Op dit moment is dat effect er nog niet. Wat aanbod betreft kan een crisis in de bouw tot tijdelijke stagnatie van woningbouw leiden. De ervaring uit de kredietcrisis leert dat destijds de productie gedurende een aantal jaar afnam tot ca. 50% van de oorspronkelijke cijfers. Na de crisisjaren was echter sprake van een inhaalslag.
- Mate waarin de huidige mobiliteitstransitie doorzet. Deze wordt mede bepaald door (landelijke) maatregelen om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden zoals een vorm van rekeningrijden. Ook regionaal beleid zoals het invoeren van parkeerbeleid, parkeren op afstand, fietsmaatregelen en werkgevers-arrangementen zijn hierop van invloed. Ook voor de mobiliteitstransitie geldt dat deze in de afgelopen 10 jaar sneller heeft plaatsgevonden dan voorspeld.
- OV gebruik na Corona. Het OV gebruik is fors teruggevallen als gevolg van Corona. Het gedrag van OV reizigers na Corona is nog moeilijk in te schatten.

Verschillende factoren spelen hier tegen elkaar in: meer thuiswerken en spitsmijden betekent lagere spitsbelasting, aan de andere kant zullen bewoners van bestaande en nieuwe stadswijken meer gehecht zijn aan kwaliteit van de openbare ruimte, wat vraagt om hoogwaardig OV als alternatief voor de auto. Deze onzekerheden moeten nog onderzocht worden.



Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht. Bron: KIM 2019

f. Reistijdbaten: zijn deze t.o.v. de recent gerealiseerde tramverbinding?

Ja, de reistijdbaten zijn ten opzichte van een referentienetwerk waar de recent gerealiseerde tramverbinding onderdeel van uitmaakt. Daarnaast is rekening gehouden met vastgestelde projecten voor de aankomende jaren, bijvoorbeeld programma hoogfrequent spoor.

g. Is het aantal 60,000 extra reizigers per dag via CS nieuwe of bestaande reizigers?

De inschatting van het aantal reizigers is gebaseerd op modeldoorrekeningen. Het gaat om een totaal van bestaande reizigers en nieuwe reizigers.

Inschatting aantal reizigers per corridor is als volgt: USP-Zeist 10.000-18.000 (afhankelijk van aantal af te vangen busroutes); USP-Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000; Merwedelijn tracé MWKZ 25.000; Merwedelijn tracé Papendorp 20.000, totaal 100.000.

h. In Tabel 4.4 (p.48) wordt verkeersveiligheid 2x vermeld, met een ander bedrag.

Het betreft hier een omissie in het rapport. In tabel 4.4 had op de tweede ‘CO2’ moet en staan in plaats van ‘verkeersveiligheid’. De daar uitgewerkte effecten kloppen wel, daarmee is geen sprake van dubbeltelling met de post verkeersveiligheid die in de vijfde rij van de tabel staan.

i. In H2 van het Decisio-rapport worden de kosten en baten van woningbouw buiten de stad niet besproken.

Als het hier gaat om de financiële kosten en baten in het nulalternatief (ontwikkeling van woningbouw buiten de stad), dan worden deze besproken in paragraaf 3.1.2.

j. Er is uitgegaan van WLO Hoog, en de WLO versie 2015. De cijfers dienen ook gepresenteerd te worden voor WLO Laag, en m.b.v. de nieuwe WLO. Ook heeft de coronacrisis gevolgen gehad voor de bevolkingsgroeiprognoses.

Zie punt a.

k. In H5 worden leefbaarheidswinsten ingeschat o.b.v. de stijging van huizenprijzen die gevonden zijn voor de ondertunneling in Maastricht. Echter, zoals de onderliggende CPB studie vermeldt, zijn leefbaarheidswinsten zeer casus-specifiek en is de casus Maastricht extreem te noemen.

Het is algemeen bekend dat er (forse) effecten optreden met ondertunnelen of overkluizen, zeker in bestaand bebouwd gebied (zoals in Lunetten het geval is), maar we weten niet hoe groot die effecten zijn. Dan is het logisch dat je naar referentieprojecten en ervaringscijfers van elders kijkt. Wij denken dat de ingrepen in Utrecht zorgen voor een aanzienlijke afname van de barrierewerking van spoor- en weginfrastructuur en dat zij daarmee lijken op de ingrepen die in Maastricht zijn gedaan. Vandaar dat we verwachten een goed ervaringscijfer te hebben gebruikt in de analyses. Idealiter zou je gerichter onderzoek willen doen in de Utrechtse context om nog betere ervaringscijfers op te doen, bijvoorbeeld door te kijken naar de leefbaarheidsbaten van de ondertunneling van de A2. Dat vraagt echter uitgebreide en ingewikkelde studie, en past ook niet bij het quickscan karakter van de maatschappelijke businesscase.

l. In H5 wordt genoemd dat verstedelijking leidt tot een lagere CO2-uitstoot in de gebouwde omgeving. Het verdient verdere onderbouwing waarom er hierbij vanuit wordt gegaan dat stroomverbruik CO2-intensiever is dan aardgasverbruik (in het basispad voor 2035), en waarom een lager stroomverbruik eveneens leidt tot CO2-reductie: bij het stroomverbruik komt immers geen uitstoot vrij en de consumptie van Nederlandse huishoudens betreft grotendeels groene stroom.

Hier is een vergelijking gemaakt tussen de compact veronderstelde bouw in het projectalternatief binnenstedelijk en meer extensieve bouw buitenstedelijk in het nulalternatief. Als gevolg daarvan is het stroomverbruik in het projectalternatief lager dan in het nulalternatief. Het effect op de CO2-uitstoot gaat over het opwekken van de stroom en niet zozeer over het verbruiken van stroom. De kengetallen daarvan zijn afgeleid uit studies van Milieu Centraal. Als het daadwerkelijk zo is dat de consumptie van Nederlandse huishoudens grotendeels of volledig groene stroom is, dan zal dit effect inderdaad wegvallen en gecorrigeerd moeten worden in de analyses. Maar een korte scan op het internet leert dat dit nog lang niet het geval is, Nederland loopt Europees gezien achter.

m. In H6 worden baten gerekend voor sociale huur. Het is onduidelijk waarom het consumentensurplus niet tenietgedaan zou worden door het nadeel voor de aanbiedende partij. Andersom is er bij het alternatief van vrije-sector huur sprake van hogere baten voor de aanbieder en hogere kosten voor de hurende partij.

Dat is correct. We gaan er bij de inschatting van financiële kosten en opbrengsten voor de woningbouw om die reden ook vanuit dat rekening is gehouden met lagere opbrengsten voor de woningen in het sociale segment. Als in het programma geen sociale huurwoningen zouden zijn opgenomen zou de grondexploitatie van de ontwikkeling positiever zijn. Daarmee is dus gecorrigeerd voor het negatieve producentensurplus

7. **In een nieuwsitem over dit voorstel (link) worden baten van 16 miljard per jaar genoemd;** dit wordt echter niet genoemd of onderbouwd in het voorstel zelf. Hoe zit dit?

Deze vraag gaat niet over een passage uit de door partijen ingediende stukken ten behoeve van het Nationaal Groeifonds.

Zoals in de propositie opgenomen (pagina 10, toegangspoortcriteria) tonen berekeningen aan dat de groei van de regionale economie door het voorstel met 1,9 procent verhoogt ten opzichte van de basislijn. Dit is op basis van investeringen in de railinfrastructuur (1 procent) en het effect van bestedingen aan R&D (0,9 procent), als gevolg van een veronderstelde groei van 4.000 arbeidsplaatsen. Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei. Het nieuwsitem heeft abusievelijk verzuimd te vermelden dat het om cumulatieve baten over 10 jaar gaat: 16 miljard euro, oftewel 2% van het BBP.

8. **Agglomeratie-effecten:**
   a. Is hier gekeken naar *het saldo* van agglomeratie effecten? (agglomeratievoordelen voor Utrecht minus -nadelen voor andere regio's)?

   b. Zijn de agglomeratie-effecten op het niveau van Nederland of van de regio Utrecht bekeken? Wanneer USP extra talent en banen aantrekt, kan dit ten koste gaan van andere regio's (de productiviteit in deze andere regio's daalt). Er is onderbouwing nodig uit welke regio (of buitenland?) de nieuwe werknemers komen, en waarom werknemers productiever zullen zijn in Utrecht dan ze elders waren geweest.

In antwoord op de vragen a en b.

In het rapport van Decisio is in paragraaf 6.1.1. een toelichting opgenomen op de theorie achter het agglomeratie-effect. De uitwerking hiervan komt voor de Nederlandse context voort uit de publicaties 'Stad en Land' (2010, CPB) en 'De economie van de stad' (2015, CPB). Uit deze studies blijkt dat de productiviteit in stedelijke regio's met 2 tot 10 procent groeit als de dichtheid van in de stedelijke regio verdubbelt. De studies geven aan dat dit met name samenhangt met de ontwikkeling van een diverse mix aan arbeidsplaatsen en woonmilieus. Van belang voor het uitwerken van de agglomeratie-effecten in het projectalternatief

is de vergelijking met het nulalternatief: waar zouden woningenaantallen en arbeidsplaatsen landen als deze niet hier in sterk stedelijk gebied worden gesitueerd? Uitgangspunt is dat de woningbouw- en economische opgave een gegeven is en dat deze ook in het nulalternatief tegemoet wordt getreden.

In de analyse is gekeken naar de agglomeratievoordelen die optreden als gevolg van verdichting binnen bestaand stedelijk gebied. Deze effecten zijn hier groter dan elders. In het nulalternatief veronderstellen we dat de woningen elders op een 'beleidsarme' manier (lees: zonder grootschalige investeringen in de ontsluiting van deze gebieden) worden gerealiseerd, deze locaties zullen verder af zijn gelegen van de bestaande woon- en werklocaties waardoor de agglomeratie-effecten beperkter zullen zijn.

Voor de berekening van de effecten is het meest zuiver om te rekenen met de 2-10 procent stijging van productiviteit in de stedelijke regio en met de 2-10 procent stijging van de productiviteit in het nulalternatief. Wanneer dat gedaan zou worden, dan zal blijken dat de productiviteit in het stedelijke gebied sterker groeit vanwege de reeds aanwezige massa en dichtheid (zoals ook beschreven wordt in de studies van het CPB). Met name omdat in het nulalternatief de precieze spreiding van woningen en arbeidsplaatsen niet bekend is, hebben we alleen gerekend met een 2% stijging van de productiviteit op basis van de toegevoegde dichtheid in het projectalternatief (het stedelijk gebied van Utrecht). We kiezen er daarbij dus wel voor om met de onderkant van de bandbreedte te rekenen vanwege mogelijke agglomeratie-effecten die ook in het nulalternatief zouden kunnen optreden. Zodanig is de berekening te zien als het saldo van agglomeratie effecten (verschil project en nulalternatief). Vanuit deze theorie en uitwerking zijn de agglomeratie-effecten dus ook op nationale schaal berekend.

Daarbij geldt in algemene zin dat in Nederland schaarste is aan talent en dat de laatste jaren de instroom van buitenlandse werknemers fors is. Dit zal richting de toekomst toe ook zo blijven, zo blijkt uit de nieuwste bevolkingsprognoses van het CBS dat de bevolkingsgroei in Nederland de komende 40 jaar voor een groot deel stijgt als gevolg van immigratie (expats, arbeidsmigranten). Uit analyses van Decisio over het aantal internationale werknemers in Nederland blijkt dat dit aantal in de provincie Utrecht de laatste jaren significant is gestegen met gemiddeld 8,5 procent per jaar over de periode 2010-2018, tot ongeveer 46.000 (analyses op basis van CBS Microdata en verwerkt in het rapport 'Analyse internationale werknemers in Nederland – regiorapport Utrecht', 2019). Als deze trend zich doorzet, dan zal een aanzienlijk deel van de groei van de bevolking in de regio en stad Utrecht uit internationale migranten bestaan.

Aan de andere kant wil naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park blijven wonen en werken in Utrecht (Stichting USP, 2020). Dit maakt het USP een interessante plek voor kennisintensieve bedrijvigheid; er is een grote talentenpool beschikbaar. Er wordt dus verondersteld dat het extra talent en banen op USP met name internationaal of uit de eigen regio aangetrokken wordt. Er is geen onderzoek gedaan naar de herkomst van het overige deel van werknemers.

c. Voorstel zegt "faciliterend (te zijn) aan innovatie en onderwijs op het USP". Hoeveel extra groei? En in welke mate van buitenaf i.p.v. vanuit andere regio's?

Er wordt verondersteld dat de bestedingen aan R&D toenemen met 4000 R&D-gerelateerde arbeidsplaatsen (Movares, Buck). Dit betekent een extra bijdrage aan het regionale groeicijfer van 0,9 procent gebaseerd op groei van de extra bedrijvigheid en bestedingen. Voortbordurend op het hiervoor gestelde, dat het overwegend doorgroei betreft van reeds in de regio gevestigde hoogopgeleide werknemers, lijkt er relatief beperkt sprake van het 'wegtrekken' van bestedingen uit andere Nederlandse regio's. In plaats daarvan wordt juist het weglekken van bestedingen naar andere regio's voorkomen, hetgeen ten koste zou gaan van de synergie in het R&D cluster van kennis en daaraan gerelateerde bedrijvigheid. Andersom leiden investeringen in het Utrechtse R&D-cluster juist ook tot multiplier-effecten elders in het land.

d. Op p.20-21 wordt beargumenteerd dat R&D investeringen grote maatschappelijke baten teweegbrengen; echter, in welke mate leiden de twee lightrailverbindingen tot dergelijke R&D investeringen?

De twee voorgestelde lightrailverbindingen zijn randvoorwaardelijk voor het ruimtelijk kunnen accommoderen van R&D bedrijvigheid. Als de lightrailverbindingen niet gerealiseerd worden kan het geschetste groeipad van R&D investeringen en bedrijvigheid niet gerealiseerd worden doordat de bereikbaarheid, en daarmee het vestigings- en investeringsklimaat, van het USP onder druk staat. Door de bereikbaarheid te verbeteren ontstaat er een extra prikkel voor bedrijven en instellingen om te investeren in het USP. De drempel om te kapitaliseren op de aanwezige kennis- & talentpool verlaagt.

e. Op p.21-22 wordt genoemd dat het kennis en innovatie-ecosysteem zich uitstrekt over de as Utrecht-Amersfoort-Wageningen; is er in het nulalternatief meegenomen dat werknemers van USP en WUR zich mogelijk meer ten oosten van Utrecht zouden vestigen, en het gehele kennisgebied eveneens groeit, maar de groei zich meer concentreert in Amersfoort/Wageningen?

Dit is niet onderzocht.

9. Woningmarktbaten:

a. In hoeverre is het gehele voorstel noodzakelijk voor woningbouw groei? Er ontbreekt vooralsnog een onderbouwing of woningbouwlocaties niet gerealiseerd zouden worden zonder de infra-verbeteringen uit dit voorstel.

De locaties waar de grootste woningbouwaantallen in de regio Utrecht gerealiseerd kunnen worden bevinden zich aan de randen van het stedelijk gebied en op bestaande OV-knopen. Deze locaties kunnen nu niet gerealiseerd worden: de A12 kan de extra groei van mobiliteit niet opvangen en het bestaande openbaar vervoer is én geen volwaardig alternatief in snelheid én alleen gericht op Utrecht Centraal. Omdat zowel op de weg als op het spoor het regionale en het nationale verkeer van de infrastructuur gebruik maken ontstaan leefbaarheids- en doorstromingsknelpunten.

Om voldoende woningen te kunnen bouwen is het nodig op alle pijlers in te zetten: nabijheid van bestemmingen om fiets en ov-gebruik zoveel mogelijk te faciliteren, zorgen voor een volwaardig alternatief voor de auto in de vorm van

snel openbaar vervoer naar de meest essentiële bestemmingen in de regio, hoge dichtheden in wonen en werken op en rond de ov-knopen en het toewerken naar een modal shift bij bestaande gebruikers. De beoogde dichtheden kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer er hoogwaardig openbaar vervoer is, goede fietsverbindingen zijn en zeer lage parkeernormen worden gehanteerd.

Zonder realisatie van de lightrailverbindingen blijft de auto-afhankelijkheid bestaan. Omdat het bestaand wegennet onvoldoende absorptiecapaciteit heeft voor extra mobiliteit kan op (een deel van) de beoogde woningbouwlocaties niet in de beoogde dichtheden gebouwd worden, en op bepaalde plekken, zoals de A12 zone, helemaal niet gebouwd worden.

Andere locaties kunnen wel gerealiseerd worden maar hier dragen de voorgestelde lijnen wel direct bij aan de ov-ontsluiting van deze plekken. De maatregelen hangen sterk met elkaar samen, dus wanneer deze niet in samenhang gerealiseerd worden is de toegevoegde waarde ervan kleiner. Indien bijvoorbeeld wel de Merwedelijn richting CS wordt aangelegd, maar de Waterlinielijn richting Lunetten/Koningsweg en USP niet, dan heeft de A12-zone (Westraven) onvoldoende bereikbaarheidswaarde om een hoogstedelijk woonmilieu te kunnen bedienen.

b. Op welke locaties wordt er hoeveel gebouwd uitgaande van (1) het voorstel en (2) het nulalternatief?

Hieronder volgend de belangrijkste woningbouwlocaties langs de lightraillijnen. In het nulalternatief is de huidige harde plancapaciteit opgenomen, zoals bijvoorbeeld vermeld in het Meerjaren Programma Ruimte van de gemeente Utrecht. Hiervan kan echter een deel niet gerealiseerd worden zonder lightrail. Dit betreft met name locaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.

Andere locaties bevinden zich nog in vroege fase van planvorming. Deze locaties kunnen alleen ontwikkeld worden in samenhang met besluiten over lightrail. Omdat hierover nog onzekerheden spelen wat betreft ruimtelijke inpassing, hanteren we voor deze gebieden een bandbreedte. Deze zijn gebaseerd op het dit najaar uitgebrachte rijk-regio ontwikkelperspectief “Utrecht Nabij”, aangevuld met inzichten vanuit de betreffende gemeenten. Zo wordt in de gemeente Utrecht gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht waarin per locatie een ondergrens aangeeft aan wat minimaal nodig is om een goed knooppunt te realiseren. Er is rekening gehouden welk programma minimaal nodig is voor een goed functionerende lightrailverbinding, maar ook in hoeverre andere benodigde functies zoals groen, voorzieningen en energie op de locatie ingepast kunnen worden. De bovengrens is bepaald door een theoretisch laadvermogen van de locatie, zoals berekend in Utrecht Nabij.

Opgeteld betekent dit dat er zonder lightrail in de genoemde gebieden in Utrecht, Nieuwegein en Zeist ruimte is voor ruim 18.500 woningen, en dat lightrail dit aantal verhoogt naar 52.000 tot 78.500 woningen. Deze cijfers kunnen, zoals eerder gemeld, licht afwijken van de cijfers uit het Decisio rapport.

Aantal woningen per deelgebied:

	Nulalternatief	Lightrail	
		min	max
Utrecht Zuid-West *(Jaarbeurs, Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Kanaleneiland)*	10.000	15.300	16.400
A12 *(Nieuwegein en Utrecht, inclusief Papendorp)*	-	15.775	28.000
Nieuwegein	6.250	7.500	7.500
Lunetten-Koningsweg	-	3.500	9.100
USP-Rijnsweerd	2.300	6.800	12.500
Zeist Noord	-	3.000	5.000
Totaal	**18.550**	**51.875**	**78.500**
Totaal extra woningen		**33.325**	**59.950**

c. Wanneer woningbouw wel belemmerd wordt door OV-knelpunten, zijn er ook alternatieve bereikbaarheidsingrepen overwogen om deze belemmeringen op te lossen, zoals meer busverbindingen?

Die zijn overwogen; zie ook de beantwoording vragen naar alternatieve oplossingen (1a, b). Specifiek voor deze woningbouwlocaties geldt dat ook gekeken is (en wordt) naar optimalisatie van het huidige bussysteem. Uit diverse onderzoeken (o.a. aanloop naar de MIRT verkenning OV en wonen) blijkt echter dat dit bussysteem tegen de grenzen aanloopt (zie ook antwoord 4c). Op deze studies zijn de woningbouwcijfers gebaseerd voor de nulvariant.

d. Het voorstel noemt ook baten voor de woningmarkt in omliggende dorpen. De vraag is of de woningbouw in deze dorpen feitelijk belemmerd wordt door een gebrek aan goede bereikbaarheid met Utrecht, USP, en Randstad (er bestaan goede OV- en fietsverbindingen). Andere knelpunten bijv natuurbehoud belangrijk.

In het antwoord vatten we 'dorpen' op als betrekking hebbend op kernen als Houten, Bunnik, Breukelen, Woerden etc. Het gaat om de relatie tussen locaties van arbeidsplaatsen en van woningbouw, waarbij voor de capaciteit op het hoofdwegennet het meest bepalend is. Op bepaalde trajecten (A12 Oudenrijn-Lunetten, A2 LR-tunnel) is de maximale capaciteit (bijna) bereikt. Dit betekent dat extra woningbouw nauwelijks mogelijk is als het niet lukt om op het hogere schaalniveau te zorgen voor een robuuster netwerk, het eerder afvangen van autoverkeer door P&R op afstand van de stad, het verminderen van de regionale pendel op de hoofdwegen en snelle en directe toegang tot knooppunten. Bij deze kernen is mobiliteit niet altijd het enige knelpunt, uiteraard speelt hier altijd een integrale afweging waarin de kwaliteit van het landschap in de regio Utrecht hoog in het vaandel staat.

e. Ook hier de vraag of extra woninggroei in Utrecht ten koste gaat van groei elders.

De regio Utrecht heeft momenteel een woningtekort van ruim 26.000 woningen. De totale behoefte tot 2040 is ca 120.000 woningen inclusief het terugbrengen van dat tekort. De regio is voornemens deze behoefte te accommoderen en ziet

daartoe voldoende mogelijkheden mits de condities om deze woningen te realiseren op orde komen. Omdat de ambitie niet is om meer te groeien dan het accommoderen van de regionale behoefte zal dit niet ten koste gaan van groei elders.

f. Zijn de woningmarktbaten in- of exclusief de eerder becijferde reistijdwinsten?

De reistijdwinsten zijn exclusief de toevoeging van de nieuwe bewoners / werknemers van de regio. Als gevolg van de toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen binnenstedelijk zijn wel externe effecten op het gebied van mobiliteit becijferd. Bij de specifieke uitwerking van de woningmarktbaten is niet gekeken naar de reistijdwinsten, deze zijn dus exclusief.

- + - + -

Op woensdag 13 januari 2021 vond overleg plaats van de indieners van de propositie schaalsprong OV en verstedelijking in de metropoolregio Utrecht met het Centraal Planbureau. Hierbij ontvangt u een aanvullende toelichting op een drietal specifieke punten die in dat gesprek aan de orde kwamen.

Knelpunten

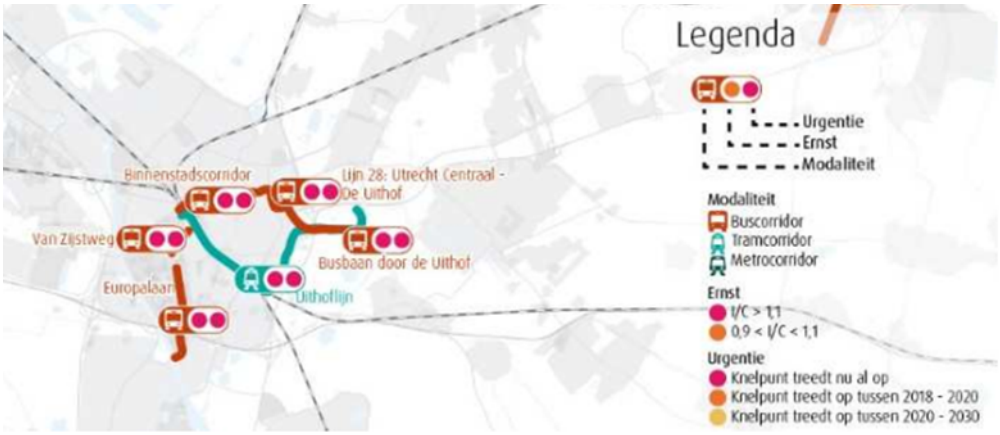
Het CPB vroeg om meer helderheid op de geadresseerde knelpunten in de propositie.

In de NMCA (2017)[1] is benoemd dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in de alle scenario's. De NMCA identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht. Het gaat hier om zowel het nationale spoor- en wegennet maar ook om problemen rondom Utrecht CS en in het Utrechtse tram en busnetwerk. Voor het tram- en busnetwerk komen vijf knelpunten naar voren[2]:

- Binnenstadscorridor Utrecht – Centraal – Zeist
- Lijn 28 Utrecht Centraal Station – De Uithof
- Busbaan door De Uithof (Utrecht Science Park).
- Uithoflijn (tramlijn 22)
- Van Zijstweg.

Het gaat hier stuk voor stuk om verbindingen met een aanzienlijk OV gebruik, waarbij de grenzen van de bestaande infrastructuur bereikt zijn en verdere groei verwacht wordt. Een actualisatie hiervan op basis van ontwikkelingen in de periode 2014-2017 laat zien dat de urgentie om deze knelpunten op te lossen fors is toegenomen[3]. Zo lag de groei in deze periode tussen de 3 en 9% per jaar, wat fors hoger ligt dan prognoses in de NMCA uit 2017 (tot 3% per jaar). De knelpunten die hieruit springen zijn de Van Zijstweg en busbaan door Utrecht Science Park.

Voor het nationale knooppunt Utrecht CS geldt dat verschillende modaliteiten samenkomen; trein, tram, bus, fietsers, voetgangers, auto's en taxi's. Verdiepend onderzoek naar dit NMCA knelpunt heeft inzicht gegeven in de zwakke schakels in en rondom Utrecht CS[4]. De verwachting is dat zonder maatregelen deze knelpunten zich in de komende jaren steeds nadrukkelijker manifesteren als gevolg van de groeiende vervoersvraag van, naar en via Utrecht CS.



Ook voor het nationale wegennet zijn er diverse knelpunten opgenomen in de NMCA. Zo ontstaan er bij ongewijzigd beleid (bijvoorbeeld geen OV-investeringen en geen beprijzing maar wel realisatie van ring Utrecht) knelpunten op de ring Utrecht, bijvoorbeeld bij de A12.. De verlieskosten rondom Utrecht in 2040 bedragen tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar (NMCA).

---

[1] Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse – hoofdrapport (2017)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca

[2] Achtergrondrapportage bus, tram en metro (2017)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-btm-2017

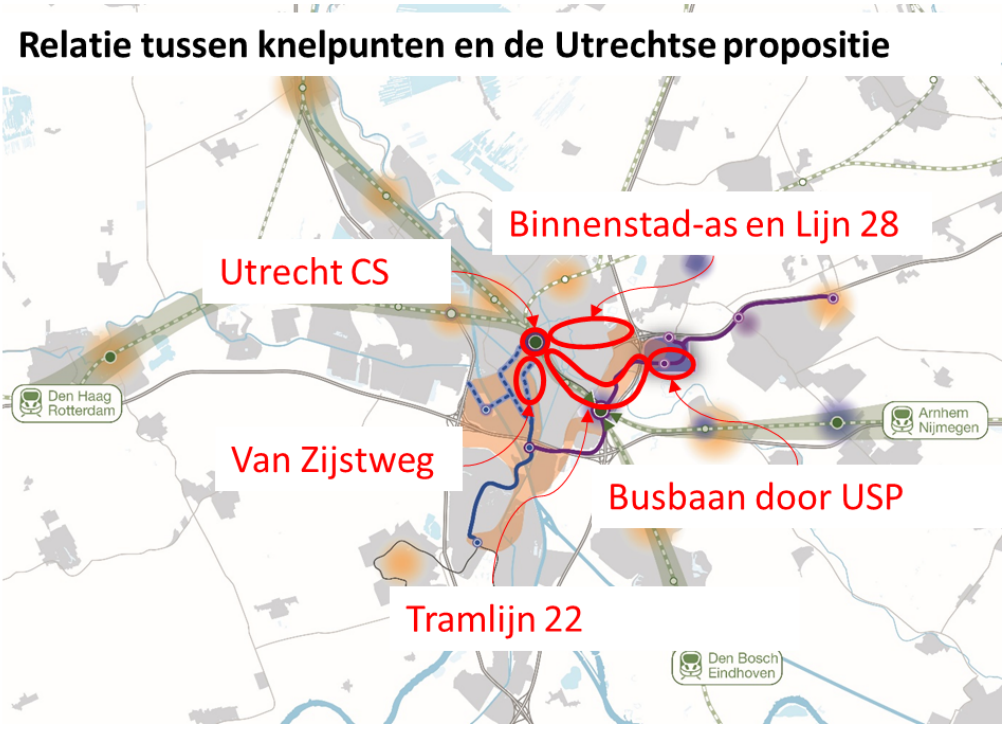
[3] Bus, Tram, Metro-netwerk Toekomstbeeld OV (2019)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/bus--tram---metro-netwerk---toekomstbeeld-ov

[4] Analyse Multimodale Knoop Utrecht Centraal, versie C, d.d. 24 mei 2018.

Oplossend vermogen lightrailverbindingen

De Utrechtse propositie biedt een oplossing voor alle hierboven genoemde knelpunten. Dat gaat op verschillende manieren.

1. Met de investeringen in nieuwe traminfrastructuur wordt de capaciteit fors uitgebreid. Het gaat hier concreet om de knelpunten Van Zijstweg en de busbaan door USP.
2. Met het ontwikkelen van alternatieve routes en een nieuw station worden reizigers verleid om anders te reizen. Hierdoor worden knelpunten in de binnenstad en tramlijn 22 aangepakt, maar ook de fietsknelpunten rondom Utrecht CS. Deze knelpunten worden hiermee opgelost.
3. De combinatie van beide maakt een versterking van de modal shift naar duurzame mobiliteitsvormen mogelijk en biedt ruimte voor (noodzakelijke) groei op het nationale wegennet. Samen met maatregelen als parkeerbeleid, parkeren op afstand, werkgeversaanpak en fietsmaatregelen leidt dit tot 14% minder motorvoertuigen in de ochtendspits.



Oplossend vermogen in termen van reistijdeffecten

De reistijdeffecten als gevolg van de propositie zijn tweeledig:

<u>Verbetering van reistijden op regionaal en nationaal niveau:</u>
Verbetering van reistijd omdat de Schaalsprong OV grote groepen reizigers een snellere verbinding biedt. De precieze reistijdwinst is afhankelijk van keuzes in de planuitwerking voor een tracé en inpassing. Ingezoomd op reizigersgroepen en tracés is de reistijdwinst ten opzichten van de huidige situatie indicatief als volgt:

1. Reizigers uit de richting Arnhem / Den Bosch richting USP of Westraven en verder (en omgekeerd) profiteren van een kortere treinverbinding en een snellere reistijd in het regionaal OV. Totale reistijdverbetering van deur-tot-deur is 13-15 minuten richting USP en 6-8 minuten naar Westraven.
2. Reizigers uit de richting Amsterdam en Den Haag die via het knooppunt Utrecht CS richting USP en reizen zijn via Lunetten-Koningsweg enkele minuten sneller dan via Utrecht CS.

3. Reizigers vanuit Nieuwegein naar het centrum van Utrecht profiteren van de Merwedelijn door reistijdwinst van 4 tot 6 minuten.
4. Reizigers van het tracé richting Papendorp profiteren vooral van een betrouwbaardere reistijd en dus geen verslechtering van de reistijd i.v.m. knelpunten van de infrastructuur bij de Van Zijstweg (zie punt voorkomen van achteruitgang).
5. Reizigers vanuit Zeist naar USP profiteren van een versnelling van 3 minuten.

De Waterlinielijn biedt grote groepen reizigers in de regio een nieuwe verbinding die op dit moment nog niet in deze vorm bestaat. De beoogde reistijden geven een indruk van de te behalen reistijdwinst. Van dubbelstation Lunetten richting USP is +/- 7 minuten, richting Westraven +/- 6 minuten. Ter indicatie: de huidige reistijd van Utrecht CS naar USP via de Uithoflijn is +- 17 minuten.

Het aantal reizigers per corridor is als volgt: USP-Zeist 10.000-18.000; USP-Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000; Merwedelijn tracé MWKZ 25.000; Merwedelijn tracé Papendorp 20.000, totaal 100.000 (Bron Regionaal TBOV).

Voorkomen van achteruitgang:
Zonder de capaciteitsuitbreiding ontstaan op verschillende OV-verbindingen knelpunten als gevolg van autonome OV groei én door toename OV gebruik door nieuwe bewoners. Met name in de spits leidt dit tot langere wachttijden door volle bussen en trams. Bovendien lopen bussen vertraging op door opstoppingen. Ook ontstaan grotere problemen op knooppunt Utrecht CS. Reizigers kunnen bijvoorbeeld hun fiets niet of verder weg parkeren en er ontstaan opstoppingen bij de (trappen naar) tramperrons. De reeds gesignaleerde knelpunten leiden tot toenemend reistijdverlies en leefbaarheidsproblemen in de stad.

Alternatieve locaties voor woningbouw

De vraag die het CPB opwerpt is of ook alternatieve locaties voor woningbouw in zicht zijn, inclusief kosten voor ontsluiting.

Rijk en regio hebben in “Utrecht Nabij” vastgelegd om de verstedelijkingsopgave bij voorrang een plek te geven op binnenstedelijke locaties (en) nabij OV-knopen. Als deze locaties niet tot stand komen, dan zijn er twee mogelijke alternatieven:

1. Meer gebruik maken van regionale OV-knopen en andere binnenstedelijke locaties. In Uned/MIRT, REP en RSU zijn deze locaties echter al maximaal benut, conform de bovenstaande methodiek. Hier zijn geen significante aantallen woningen te bouwen
2. Buitenstedelijke locaties binnen of buiten de regio Utrecht. Deze locaties vragen echter om extra mobiliteitsmaatregelen, leiden tot meer CO2, geluid en fijnstof. Bovendien zijn deze locaties vaak ook niet mogelijk binnen bestaande regelgeving van Rijk en provincie (Groene Hart, rode contouren) of leiden tot maatschappelijke kosten in de vrom van minder woningaanbod op gewenste locaties en hogere woningprijzen door beperkt aanbod.

In de maatschappelijke Businesscase ‘Wiel met Spaken’ wordt het tweede alternatief wel genoemd in de ‘nulvariant’, maar zijn de bijbehorende kosten nog als PM opgenomen

1. Reistijdwinsten op diverse tracés, volgens de studie van Decisio (2020): Onze eigen berekeningen o.b.v. de vermeldde gegevens wijken af van de becijferde reistijdwinsten van 50 mln. Graag zouden we inzage krijgen in de berekening van de reistijdwinst per tracé. In elk geval zijn we benieuwd naar volgende:
    a. De Decisio-studie geeft voor de Waterlinielijn geen indicatie van het aantal *nieuwe* reizigers. Is er bij de berekening van reistijdwinsten door Decisio een aanname gemaakt over een hoeveelheid nieuwe reizigers? Het gaat dan om de verwachte nieuwe reizigers op elk van de tracés Westraven – Lunetten, Lunetten – USP, en USP – Zeist-Noord.

In de Decisio-studie is voor de genoemde tracé uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Westraven – Lunetten: totaal aantal reizigers 30.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 22.500 bestaande reizigers met een reistijdwinst per OV van 11 minuten.
- Lunetten – USP: totaal aantal reizigers 45.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 33.750 bestaande reizigers die profiteren van een reistijdwinst per OV van 8 minuten.
- USP – Zeist-Noord: totaal aantal reizigers 40.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 30.000 bestaande reizigers per dag die profiteren van een reistijdwinst per OV van 2 minuten.

Voor de reistijdwinst is door Decisio in deze fase van het proces een zeer grove berekening gedaan. Daartoe is gekeken naar de huidige reistijd van begin- tot eindpunt van (een deel van) de OV-verbinding. Rekening houdend met bijvoorbeeld wachttijd omdat de frequentie in de toekomst flink hoger zal liggen.
Omdat veel grote ruimtelijke ontwikkeling langs de lijnen plaats vindt is de aanname gedaan dat een deel van de reizigers nieuw is. Hierbij is uitgegaan van een kwart van het totaal aantal reizigers. In de berekeningen is geen reistijdwinsteffect opgenomen voor de nieuwe reizigers.

    b. Welke Value of Time is er gebruikt om reistijdwinsten te monetariseren?

In de berekeningen is gebruikt gemaakt van een gemiddelde Value of Time voor treinreizigers afgeleid van de kengetallen van Rijkswaterstaat (https://www.rwseconomie.nl/kengetallen/kengetallen-bereikbaarheid-map). Een nadere uitsplitsing van de reizigers naar type (WW, zakelijk, overig) was nog niet voorhanden. In de basis gaat het om de VoT prijspeil 2010:

- Woon-werkverkeer: € 11,50
- Zakelijk: € 20,01
- Overig: € 7,00

Deze bedragen zijn op basis van de ontwikkeling van consumentenprijzen en reële loonontwikkelingen naar prijspeil 2017 gebracht en vervolgens is voor de ontwikkeling van de VoT gebruik gemaakt van interpolaties tussen de VoT's die RWS op haar site voor meerdere grote tijdsblokken geeft. De VoT neemt dus elk jaar toe op basis van prognosewaarden van RWS. De monetarisering van de reistijdwinsten begint in de MKBA bij het jaartal 2035. Daar is de gemiddelde VoT voor Woon-werk, zakelijk en overig € 17,05. In dat jaar is het reistijdeffect 50 miljoen euro, in de jaren daaropvolgend neemt dat effect toe, met verloop van de prognoses.

2. Reizigers per tracé: er lijken grote verschillen te zijn in het aantal reizigers per tracé zoals deze genoemd worden in de Decisio-studie enerzijds en het voorstel anderzijds (voetnoot 7, p.19). Zijn de aantallen die het voorstel noemt op basis van nieuwe inzichten, en hoe beïnvloedt dit de reistijdwinsten zoals die berekend zijn in de Decisio-studie?

De aantallen in het de propositie gaan alleen over reizigers van de nieuwe lightraillijnen Waterlinielijn en Merwedelijn. Figuur 4.2. in het Decisio rapport geeft een overzicht van alle reizigersstromen in het netwerk zoals opgenomen in TBOV Midden Nederland. Daarin zijn ook reizigers van andere OV-lijnen meegenomen, die in de meeste gevallen wel profiteren van ingrepen in de infrastructuur, maar niet direct onderdeel zijn van deze propositie. Voor de reistijdeffecten en het aandeel nieuwe reizigers in het Decisio rapport gaat het om een grove inschatting die in een verkenning nader uitgewerkt dienen te worden.

Tegelijkertijd laat het rapport ook zien dat er in verdere verkenning van het voorstel er nog kansen bestaan om het OV-gebruik verder te bevorderen door slim aantakken van andere busverbindingen op de lightraillijnen om zo het rendement van de investeringen te verhogen. Dat heeft vooral positieve gevolgen voor Merwedelijn (tak Europalaan en Papendorp) en de verbinding Zeist-Noord.

In de rapportage van Decisio is geen uitvoerige gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de baten zoals opgenomen onder het kopje 'Netwerkeffecten HOV'. Het saldo kosten en baten bij de berekende variant bedraagt ruim 1,3 miljard. Ook zonder (een deel van) deze baten van netwerkeffecten mee te nemen levert het project een positieve kosten baten verhouding op. Belangrijke reden hiervoor zijn de forse baten gevolg van de verstedelijkingsopgave die samenhangt met de infra-investeringen.

3. Tracé USP-Zeist: eerder is door jullie aangegeven dat het mogelijk is om natuur bij landgoed Oostbroek te sparen.
    a. Van welk tracé is er uitgegaan in het voorstel, en is er een schatting gemaakt van de meerkosten wanneer een natuursparend tracé zou worden gekozen?
    b. Wat zijn de precieze knelpunten bij de kruising met de ecopassage onder A28 : leidt dit tot extra inpassingskosten?

Deze vraag betreft gedetailleerde inpassingsvragen die in een vervolgfase via een eventuele MIRT verkenning nader zullen worden bestudeerd en afgewogen.

Voor de propositie is een raming opgesteld waar kosten voor inpassingsmaatregelen globaal in zijn opgenomen. Sindsdien zijn inzichten beschikbaar gekomen van een aantal nieuwe studies, zoals de Arcadis rapportages "Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort" en "verbinding USP naar Mooi Zeist". Deze inzichten laten zich als volgt samenvatten in antwoord op de gstelde vragen.:

A) In de doorrekening van TBOV en de kostenraming voor de propositie is (in 2019) uitgegaan van een tracé direct naast de A28. De recente rapportage "Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort" brengt alternatieve varianten in beeld via de provinciale weg N237 en ten zuiden van landgoed Oostbroek. Door de ov-verbinding tussen USP en Zeist strak te bundelen met andere, reeds aanwezige, doorsnijdingen zoals de A28 of de N237, verwachten we minimale aantasting van waarden van het Unesco genomineerde werelderfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie of de natuur. Uit de recente studie 'Verbinding USP Naar Mooi Zeist' komt naar voren dat de meerkosten van een route via de N237 ongeveer 60 miljoen bedragen.
B) Bij de ecopassage is een viaduct nodig en is natuurcompensatie noodzakelijk. In de ramingen tbv de groeifondspropositie zijn dergelijke inpassingsmaatregelen indicatief opgenomen. Een nadere toelichting op de knelpunten zijn opgenomen in de genoemde rapportages.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum
20 januari 2021

memo

Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*

Inleiding

Op 14 januari hebben de ministers van Financiën en EZK de Kamer geïnformeerd over de ingediende proposities bij het Nationaal Groeifonds (NGF). Op 18 januari heeft de staf van het NGF sets verzonden met vragen over de ingediende proposities met het verzoek om deze voor 22 januari te beantwoorden. Met oog op de korte deadline en in overleg met de staf van het NGF is op 19 januari een gecomprimeerde set vragen ontvangen.

Onderstaand memo beantwoordt de set vragen zoals ontvangen op 19 januari. Voor de beantwoording van de uitgebreidere set vragen streven wij ernaar om deze uiterlijk 29 januari te beantwoorden. Bij de beantwoording van de vragen van de staf van het NGF is gebruik gemaakt van de antwoorden zoals die eerder gegeven zijn in antwoord op de vragen van het CPB.

Enige opmerkingen vooraf:
- we hebben de (sub)vragen voorzien van nummers en letters; dit vergemakkelijkt nader overleg over vragen en antwoorden;
- de titel van voorstel A VII is "*Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" (vergelijkbaar met de schaalsprongproposities die ingediend zijn door MRA en MRDH);
- de namen van de deelnemers aan het overleg op 9 februari zullen zo snel mogelijk gedeeld worden met de staf NGF.

Beantwoording vragen ontvangen 19 januari 2021

A7 Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht

1. Is het probleem duidelijk?

Het probleem is duidelijk: in de Metropoolregio Utrecht zijn de nationale spoor- en wegennetwerken kwetsbaar en is de woningmarkt oververhit. Deze propositie adresseert de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave, maakt verdere groei van innovatie-hotspot Utrecht Science Park mogelijk en vergroot zo de agglomeratiekracht van de regio – en daarmee de groei van het bruto regionaal product. Dit vertaalt zich (zoals in de propositie vermeld) in vier concrete doelen: a) vermindering van congestie op de ring Utrecht, b) ontlasten van station Utrecht CS, c) ruimte voor groei van science gerelateerde werkgelegenheid op het USP, en d) mogelijk maken van 60.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen.

a. In hoeverre is het vergroten van de agglomeratiekracht c.q. structureel verhogen van het BBP een doelstelling en waaruit kan dit worden opgemaakt?

Het vergroten van de agglomeratiekracht, en daarmee de groei van het bruto regionaal product, is doelstelling van deze propositie. Dit doel wordt geschraagd door de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave van de Metropoolregio Utrecht te adresseren. Zoals verwoord in de propositie: dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de economie. Overheidsbeleid dat zich richt op een cluster van kennisintensieve steden is welvaartsverhogend omdat deze steden dan groter kunnen worden en daarmee de agglomeratievoordelen beter kunnen benutten. Vergroting van stedelijke dichtheid versterkt de kansen op effectieve 'sharing, matching & learning', de drivers achter regionaal-economische groei.

Specifieker: de propositie kapitaliseert de onderbenutting van het economisch potentieel van de Metropoolregio Utrecht. De regio heeft een uitmuntende uitgangspositie met ruim voldoende hoogwaardige economische inputfactoren. Meer economische groei zou gecreëerd kunnen worden als die — letterlijk — beter met elkaar verbonden zouden zijn. Hoogwaardige OV-verbindingen maken intensievere verstedelijking (meer woningbouw) mogelijk en ontsluiten economische kerngebieden beter waardoor agglomeratie-effecten ontstaan. Door reductie van zoekkosten, versterking van het innovatiepotentieel binnen hoogwaardige kennismilieus, en valorisatie met het aantrekken van R&D-intensieve “leaders” zullen meer arbeidsplaatsen gecreëerd worden en ontstaat meer waarde.

Structureel hogere groei van het bruto *regionaal* product werkt door in structurele groei van het bruto *binnenlands* product: de Metropoolregio Utrecht is goed voor ongeveer 10% van het Nederlands bbp. Een verhoging van het brp met 2% is een verhoging van het bbp met 0,2%.

Ook vanuit duurzaamheidsperspectief is de propositie belangrijk: in de door Rijk en regio opgestelde ontwikkelstrategie “Utrecht Nabij” leidt het verstedelijkingsmodel tot grotere positieve effecten op CO2 reductie, leefbaarheid en natuur dan alternatieven. De lightrailverbindingen maken een cruciaal onderdeel uit van deze strategie.

2. <u>In hoeverre zijn verdergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk?</u>

Een gelijktijdige aanpak van doorstroming nationale netwerken, de grote verstedelijkingsopgave, en het versterken van het economisch cluster, en dit alles op een toekomstbestendige en duurzame wijze, maakt vergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

In de NMCA (2017) is benoemd dat Noordwest Nederland een landsdeel is dat sterk groeit in alle scenario’s. De NMCA identificeert verschillende knelpunten in en rondom Utrecht. Het gaat hier om zowel het nationale spoor- en wegennet maar ook om problemen rondom Utrecht CS en in het Utrechtse tram en busnetwerk (Binnenstadscorridor Utrecht Centraal– Zeist; Lijn 28 Utrecht Centraal – De Uithof; Busbaan door De Uithof (Utrecht Science Park); Uithoflijn

(tramlijn 22); en de Van Zijstweg). De werkelijke groei was hier aanmerkelijk hoger (3 tot 9%) dan voorzien in de NMCA (tot 3%).

Voor het nationale knooppunt Utrecht CS geldt dat verschillende modaliteiten samenkomen; trein, tram, bus, fietsers, voetgangers, auto's en taxi's. Verdiepend onderzoek naar dit NMCA knelpunt heeft inzicht gegeven in de zwakke schakels in en rondom Utrecht CS. De verwachting is dat zonder maatregelen deze knelpunten zich in de komende jaren steeds nadrukkelijker manifesteren als gevolg van de groeiende vervoersvraag van, naar en via Utrecht CS.

Ook voor het nationale wegennet zijn er diverse knelpunten opgenomen in de NMCA. Zo ontstaan er bij ongewijzigd beleid knelpunten op de ring Utrecht, met name op de A12. De verlieskosten rondom Utrecht in 2040 bedragen tussen 60 en 190 miljoen euro per jaar (NMCA).

3. <u>Welke verkeersmodellen zijn gebruikt voor de probleemanalyse en de bepaling van de effectiviteit van het project?</u>
    a. Welke verkeer- en vervoersmodellen zijn gebruikt om de problemen voor het OV, de effectiviteit van het project voor het OV en de baten van het project voor het OV en de weg te voorspellen? Zijn de rapportages beschikbaar? Wat is het oordeel erover van NS en GVU?

Er is gebruik gemaakt van het Verkeermodel Regio Utrecht (VRU). Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat. De rapportages kunnen beschikbaar worden gemaakt.

Net zoals dat het geval is bij andere ingediende infrastructurele proposities, zal bij toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds deze propositie nog veel diepgravender ontwikkeld worden aan de hand van de bekende systematiek van de MIRT Verkenning. Dat is hoe het systeem werkt: alleen bij zicht op minimaal 75% van de financiering kan een MIRT Verkenning gestart worden. Passend bij de fase van MIRT Verkenning is om vanuit de breedte (via zeef nul, één en twee) te trechteren naar een voorkeursvariant; rapportages worden dan steeds gedetailleerder en alle relevante stakeholders worden uiteraard betrokken.

In het gebiedsgericht ontwikkelprogramma 'U Ned' zijn naast de ministeries van IenW, BZK en EZK, de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht ook NS, ProRail en Rijkswaterstaat deelnemende partijen. Zij zijn betrokken bij het ontwikkelen van OV-voorstellen voor de Metropoolregio Utrecht, en onderschrijven de doelstelling om Utrecht CS te ontlasten door de ontwikkeling van regionaal HOV, en om de Ring Utrecht te ontlasten, onder andere door een mobilteitstransitie van auto naar OV en fiets te stimuleren. Anders dan in de MRA en MRDH kent de MRU geen eigen stadsvervoersbedrijf (meer; het GVU is in 2007 verkocht). Naast de Gemeente Utrecht zijn de verantwoordelijke OV-autoriteiten voor het tram- en busvervoer (provincie Utrecht) en voor het hoofdrailnet (I&W) direct betrokken bij het opstellen van deze propositie. In deze fase van projectontwikkeling is deze propositie nog niet ter beoordeling aan NS, ProRail en RWS ter beoordeling voorgelegd; wel zijn over onderdelen van de propositie al meermaals contacten (en soms ook gezamenlijke studies) geweest met genoemde organisaties.

4. <u>In hoeverre is sprake van de meest geëigende oplossing?</u>

a. Welke alternatieve oplossingen zijn bestudeerd en waarom zijn deze afgevallen? Hoe verhouden zich de kosten en baten (financieel en maatschappelijk) van dit voorstel tot die van alternatieve oplossingen?

Er is breed onderzoek gedaan naar potentiële oplossingsrichtingen voor de uitbereiding van het OV-netwerk. Alternatieve oplossingsrichtingen die bijvoorbeeld zijn onderzocht zijn het opwaarderen van diverse stations buiten de gemeente Utrecht (Houten, Bunnik en Bilthoven) in combinatie met nieuwe regionale OV-ring en een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal.

Deze oplossingsrichtingen zijn onder andere getoetst op het effect op NMCA knelpunten (waaronder Utrecht Centraal), op bereikbaarheid (economisch en sociaal), technische maakbaarheid, exploitatie, reizigersopbrengsten en benodigde investeringen. De effectiviteit van deze oplossingsrichtingen was lager dan de voorgestelde schaalsprong OV. Reizigersstromen op de hoofdverbindingen zijn te groot om te faciliteren door een grotere inzet van busvervoer.

Een lightrailnetwerk volledig gericht op Utrecht Centraal vraagt hogere investeringskosten door de hoge inpassings- en faseringskosten in hoogstedelijk gebied. In dat scenario is namelijk ter hoogte van Utrecht Centraal en de binnenstadsas een ondergrondse tunnel noodzakelijk want de binnenstad kan grote vervoerstromen niet accommoderen; zeker niet in combinatie met de groeiende stroom fietsers. De technische haalbaarheid van een dergelijke tunnel is zeer complex en de planuitwerking kost daardoor meer tijd. Realisatie zou voor jarenlange overlast voor regionale en landelijke OV-reizigers zorgen (verminderende capaciteit Utrecht CS).

Investeren in capaciteitsuitbreiding Ring Utrecht is (deels) voorzien door het recent genomen Tracébesluit A27. In het MIRT onderzoek ‘Utrecht Nabij’ zijn nieuwe snelwegen rond de stad Utrecht (bypass A2; parallelontsluiting A12) of verder weg in de regio (opwaardering N wegen) genoemd als mogelijke toekomstige infra-investeringen. Deze zijn (nog) niet nader uitgewerkt, omdat maatschappelijke (leefbaarheid, duurzaamheid) en financiële kosten hoog zullen zijn ten opzichte van de verwachte baten, en ook omdat deze alternatieven zich slechter verhouden tot de geambieerde intensieve verstedelijking ten opzichte van deze propositie.

b. In hoeverre is sprake van een ontlasting van Utrecht CS en in hoeverre is sprake van juist een toename van reizigers naar Utrecht CS? Welke verklaringen kunnen hiervoor worden gegeven? Wat is het oordeel van NS hierover?

Met de maatregelen is het mogelijk om de groei in de regio mogelijk te maken én de focus van de verwachte reizigersgroei op Utrecht CS te verleggen van in- en uitstapstation naar (internationaal) overstapknooppunt. Het resultaat is een toename van het aantal overstappen binnen het treinsysteem (+50%) en een afname van knelpunten in de directe stationsomgeving door andere routekeuzes van bus- en tram reizigers (–20% in- en overstappers tussen bus en tram; –45% inclusief overstappers bus/tram naar trein) De effecten worden mede bepaald door de verbeteringen in het spoornetwerk vanuit de landelijke visie om de hoofdknopen te versterken.

Net zoals in andere metropoolregio's in Nederland is in de Metropoolregio Utrecht een ontwikkeling gaande van een mono-centrisch mobiliteitssysteem naar een polycentrisch systeem. In het verleden is met de ontwikkeling van Randstadrail ingezet op een stervormig systeem met Utrecht Centraal in het hart. In dat treinsysteem zit nog enige ruimte voor groei, maar de grenzen komen in zicht. Voor aan- en afvoer van reizigers in de stedelijke omgeving rondom Utrecht Centraal zijn de grenzen nu al zichtbaar: er is nauwelijks nog ruimte voor meer bussen, trams en fietsen.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS.

c. Hoeveel extra OV-gebruik levert het project op en welk deel daarvan is afkomstig van resp. fiets, bestaand OV en auto?

Het OV-aandeel neemt met deze ingrepen provinciebreed toe met 12% in 2040. De lightrailverbindingen bedienen meer dan 100.000 OV reizigers per dag. Welk deel van die toename toe te wijzen is aan veranderd mobiliteitsgedrag (auto, fiets) is voor de lightraillijnen nu niet berekend.

Voor de stad Utrecht als geheel is in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 in beeld gebracht hoe de modal split zich ontwikkelt tussen 2015 en 2040. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een scenario ongewijzigd beleid (referentie), en een scenario gewijzigd beleid (uitvoering van het Mobiliteitsplan, waaronder de twee lightrail lijnen). Voor alle afzonderlijke stappen is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn.

De realisatie van de twee lightrailverbindingen uit de propositie maken onderdeel uit van stap 3 'Netwerken op orde', en de onderliggende cijfers bij deze stap laten een toename zien van ruim 30.000 OV verplaatsingen per etmaal. Tegelijk neemt het aantal autobewegingen af met meer dan 40.000. De cijfers hebben betrekking op het gebied binnen de Ring Utrecht.

d. Welke delen van het wegennet met knelpunten worden verlicht als gevolg van het project? Wat is het oordeel van RWS hierover?

De propositie richt zich op vermindering van congestie op de Ring Utrecht (tussen knooppunten Oudenrijn en Rijnsweerd) van 5 tot 14 procent minder motorvoertuigen in de ochtendspits ten opzichte van een autonoom groeiscenario, mede afhankelijk van flankerende beleidsmaatregelen.

De effecten van de lightraillijnen op het wegennet zijn doorgerekend in combinatie met een pakket flankerende maatregelen. Uit de berekeningen blijkt dat – indien alleen de effecten van de netwerkaanpassingen in aanmerking worden genomen – in 2040 een reductie van het autoverkeer in de ochtendspits van 5% op de Ring Utrecht in 2040 optreedt ten opzichte van het referentiemodel. Als ook de maatregelen behorende bij de 4 andere stappen worden uitgevoerd, is een totale reductie van 14% in de spits en 5% op etmaalbasis berekend. Deze percentages hebben betrekking op de Ring Utrecht (met inbegrip van de parallelwegen), niet op het gebied binnen de Ring.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van RWS.

e. Waarom is er geen nul-alternatief (met deze aantallen woningen en arbeidsplaatsen plus mobiliteitsmaatregelen) doorgerekend?

Aan de propositie is een business case toegevoegd, met een nul-alternatief, een middenvariant en een doorgroeivariant. Zoals in de propositie vermeld komt de middenvariant uit dit onderzoek grotendeels overeen met de lightrailverbindingen en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkelingen in het voorstel.

Alle varianten rekenen met hetzelfde aantal woningen en arbeidsplaatsen. In het nulalternatief is verondersteld dat een groter deel van deze woningen en arbeidsplaatsen buiten de stedelijke agglomeratie van Utrecht worden gerealiseerd (zoals gebruikelijk op een niet nader gespecificeerde plek). Omdat deze locaties in de business case niet nader zijn gedefinieerd, zijn ook geen aanvullende ingrepen in het mobiliteitssysteem of de openbare ruimte verondersteld. Bijbehorende kosten zijn dan ook als PM opgenomen. Dit sluit aan bij de MKBA-leidraden die voorschrijven een beleidsarm nul-alternatief te hanteren.

5. <u>In hoeverre is sprake van soberheid en doelmatigheid?</u>
   a. Hoeveel extra OV-gebruik (extra OV-reizen) komt tot stand door de nieuwe OV-lijnen, op de lijnen zelf en in totaal? Welke uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd? Wat is de kostendekkingsgraad van de nieuwe OV-lijnen? Welke delen zijn (meer) kostendekkend, welke minder? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

In de propositie is naar huidige inzichten de meest effectieve oplossingsrichting opgenomen op basis van twee vrijliggende lightraillijnen. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3a zal bij toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds deze propositie veel diepgravender ontwikkeld worden aan de hand van de bekende systematiek van de MIRT Verkenning. Bij die fase van projectontwikkeling zal deze oplossingsrichting verder uitgewerkt worden in maatregelen (inclusief exploitatie), en ook soberder varianten. Zonder dat deze op dit moment nader uitgewerkt zijn kan daarbij gedacht worden aan uitvoering van (delen van de) Waterlinielijn in de vorm van een vrijliggende busbaan; een deeloplossing voor station Lunetten/Koningsweg (sprinterstation of gecombineerd sprinter/IC per corridor); of uitvoering van de Merwedelijn in de vorm van een vrijliggende en deels ongelijkvloerse busbaan in combinatie met versnellen van het tracé van de huidige SuNijlijn. Overigens zullen ook bij deze uitvoeringen inpassingsvraagstukken belangrijkste kostenposten vormen.

Benadrukt dient te worden dat bij een soberder uitvoering de schaalsprong die beoogd wordt met betere verbindingen en significant meer woningbouw, die via agglomeratie-effecten leiden tot creatie van arbeidsplaatsen en structureel meer economische groei, niet gerealiseerd zal worden. Met andere woorden: hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing, en hoe groter het risico dat op relatief korte termijn toch weer extra investeringen gedaan zullen moeten worden. Dat zou geen efficiënte aanwending van schaarse middelen zijn.

Met de lightraillijnen zijn per deeltracé de volgende reizigersaantallen voorzien:

- Waterlinielijn
  - USP-Zeist 10.000-18.000
  - USP-Lunetten/Koningsweg 35.000
  - Westraven-Lunetten/Koningsweg 30.000
- Merwedelijn
  - Tracé Merwedekanaalzone 25.000
  - Tracé Papendorp 20.000

Vanaf 20.000 reizigers is lightrail een (ruimtelijk)efficiënte vervoervorm. De aantallen die verwachten worden op deze lijnen komen in aanmerking voor lightrail en sluiten aan bij de gangbare kentallen in Nederland. Daarbij wordt de exploitatie geoptimaliseerd door het aantakken van bussen op knooppunten in het netwerk waardoor de meerkosten gecompenseerd worden.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS (en GVU).

6. In hoeverre is sprake van een duidelijke mijlpalen?

In de propositie zijn drie belangrijke mijlpalen voor de lightraillijnen opgenomen, te weten: 1) start planuitwerking (2021), 2) start bouw (2028) en 3) ingebruikname (2034). Een andere mijlpaal is een besluit over de IC status van station Lunetten-Koningsweg (uitkomst MIRT verkenning "OV en Wonen" eind 2022, in combinatie met de uitwerking van het Toekomstbeeld OV).

Mijlpalen en fasering zijn voorwaardelijk voor de fasering van de gebiedsontwikkelingen zoals die zijn opgenomen "Utrecht Nabij" (het door Rijk en regio vastgestelde ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht). Daarbij gaat het met name om ontwikkelingen in de A12 zone, rondom station Lunetten/Koningsweg en rondom Utrecht Science Park/Rijnsweerd. Nadere uitwerking van het voorstel leiden tot een andere fasering van deeltrajecten.

7. In hoeverre is sprake van mogelijkheden voor fasering van de realisatie?

Fasering is mogelijk door de lightrailverbindingen in de tijd stapsgewijs aan te leggen, zowel in de tijd als in dimensionering. Mogelijke opties en hun effecten zijn (in willekeurige volgorde):

Merwedelijn

- Merwedelijn later in de tijd. Nieuwe plannen in Utrecht Zuidwest (laatste fase Merwedekanaalzone) en start A12 zone (samen tot 30.000 woningen) worden met deze oplossing op de lange baan geschoven. Ook de mobiliteitstransitie met verschuiving van autogebruik naar OV stagneert in de zuidflank van de regio.
- Bestaande busverbindingen op de Merwedelijn geschikt maken voor toekomstige lightrail, inclusief enkele ongelijkvloerse oplossingen. Dit kost per saldo meer doordat er twee keer gebouwd moet worden. Een stadsdeel wordt 2x langdurig in onderhoud genomen, wat een verkeersinfarct veroorzaakt, de bereikbaarheid met openbaar vervoer onder druk zet, en de leefbaarheid ondermijnt.
- Latere aanleg gedeelte Merwedelijn richting Papendorp. Voorwaarde hiervoor is een tijdelijke eindpunt voor de tram in Kanaleneiland en dat de

businfrastructuur beschikbaar blijft om tussen Kanaleneiland en Utrecht CS bussen te laten rijden.
- De benodigde versnelling in Nieuwegein kan eventueel later in de tijd, maar levert een kleine kostenbesparing op.

Waterlinielijn
- De Waterlinielijn kan eerst worden aangelegd als vrije, vertrambare infrastructuur voor bus, en in een latere fase worden omgebouwd naar lightrail.
- Het doortrekken naar Zeist-Noord kan later in de tijd. Gevolg is dat aantal bussen op NMCA knelpunten binnenstadsas en USP hoog blijft.
- Deeltracés Lunetten/Koningsweg-USP en Lunetten/Koningsweg–Westraven) gefaseerd aanleggen. Deze optie is weinig realistisch. Het aantal reizigers van de lightrailverbinding loopt sterk terug. Daarnaast is hiervoor infrastructuur nodig om trams te laten keren.

Station Lunetten/Koningsweg
- Latere aanleg station Lunetten Koningsweg. Hierdoor neemt het aantal OV reizigers op de Waterlinielijn af met 25.000 reizigers. Door de fors lagere reizigersaantallen is het te mogelijk om de Waterlinielijn eerst als busbaan aan te leggen tot het station gerealiseerd is. Dit leidt echter wel tot minder ontlasting van Utrecht Centraal.
- Station Lunetten-Koningsweg als sprinterstation, later als IC station. Benodigde spoorinfrastructuur is vergelijkbaar, dit betekent inefficiënte investering. Fasering in dienstregeling (eerst sprinter, dan IC) kan wel.

Fasering van de realisatie zal er toe bijdragen dat de bestaande grote druk op de woningmarkt in de regio niet zal verminderen, hetgeen de druk zal verhogen om ontwikkeling van andere (meer perifere) gebieden versneld uit te voeren. Het effect daarvan zou dubbel negatief voor de regio (en voor Nederland) uitpakken: de beoogde agglomeratie-effecten zullen in veel mindere mate gerealiseerd worden en voorspelde mobiliteitsknelpunten op nationale weg- en treinsystemen in de regio Utrecht zullen zich versneld en in zwaardere vorm manifesteren.

8. <u>In hoeverre zijn (cruciale) stakeholders betrokken? Welke risico's zijn op dit vlak aanwezig?</u>
   a. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: is sprake van voldoende nieuwe instappers op zowel dit station als in totaal en is het nieuwe station inpasbaar in de dienstregeling? Wat is het (tussen)oordeel van NS hierover?
   b. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: zijn aanvullende infrastructurele ingrepen noodzakelijk in het hoofdspoor? Wat is het (tussen)oordeel van ProRail hierover?

Er zijn nog geen bindende afspraken gemaakt over de IC-status van Lunetten-Koningsweg; de IC-status is onzeker. In samenwerking met ProRail en NS vinden nadere analyses plaats. Rijk en Regio verwachten nadere uitspraken over de haalbaarheid te doen na vaststelling van de zgn. Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (in 2021) en gericht onderzoek naar de IC-status in het kader van de lopende MIRT-verkenning (uitkomst in 2022).

In combinatie met aanleg van de Waterlinielijn komt het berekend aantal in- en uitstappers op station Lunetten-Koningsweg overeen met andere grotere IC

stations en zou het station kunnen horen bij de 10 drukste stations. Zonder deze nieuwe, hoogwaardige OV-verbinding naar USP en naar de A12-zone heeft het station onvoldoende potentie om een IC-bediening te verantwoorden.

Voor een IC-station zijn aanvullende investeringen nodig op de corridor Amsterdam-Utrecht-Arnhem (de Koningsweg-kant van het station): dit zou deels viersporig moeten worden uitgevoerd. De verwachting is dat een IC-stop zowel logistiek als qua vervoerwaarde haalbaar is als de infrastructuur is aangepast. Voor de corridor Amsterdam-Utrecht-Den Bosch (de Lunetten-kant van het station) is de investering om het station geschikt te maken om IC-treinen te laten halteren relatief klein (viersporigheid is aanwezig), maar is de logistieke inpasbaarheid van een extra IC-stop complex en daarmee is de haalbaarheid nog onzeker.

Zie het antwoord bij vraag 3a voor de betrokkenheid van NS en ProRail.

- x – x – x -

Woord vooraf

Zoals in het vooruitzicht gesteld in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" d.d. 20 januari treft u onderstaand antwoorden op de uitgebreide set van vragen. Leidend voor de antwoorden is de propositie zoals die is ingediend. Veel van onderstaande vragen zijn abstract of gedetailleerd en vereisen nader onderzoek om daar een goed onderbouwd antwoord op te kunnen geven – zoals gebruikelijk in deze fase van projectontwikkeling. In de Nederlandse systematiek van grootschalige infra-ontwikkeling is het pas bij zicht op minimaal 75% van de financiering dat een MIRT Verkenning gestart kan worden, en in die projectfase vanuit de breedte te trechteren naar een voorkeursvariant; rapportages worden dan steeds gedetailleerder en alle relevante stakeholders worden uiteraard betrokken.

Over betrokken organisaties: in het gebiedsgericht ontwikkelprogramma 'U Ned' zijn naast de ministeries van IenW, BZK en EZK, de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht ook NS, ProRail en Rijkswaterstaat deelnemende partijen. Zij zijn betrokken bij het ontwikkelen van OV-voorstellen voor de Metropoolregio Utrecht, en onderschrijven de doelstelling om Utrecht CS te ontlasten door de ontwikkeling van regionaal HOV, en om de Ring Utrecht te ontlasten, onder andere door een mobilteitstransitie van auto naar OV en fiets te stimuleren. Anders dan in de MRA en MRDH kent de MRU geen eigen stadsvervoersbedrijf (het GVU is in 2007 verkocht). Naast de Gemeente Utrecht zijn de verantwoordelijke OV-autoriteiten voor het tram- en busvervoer (provincie Utrecht) en voor het hoofdrailnet (I&W) direct betrokken bij het opstellen van deze propositie. In deze fase van projectontwikkeling is deze propositie nog niet aan NS, ProRail en RWS ter beoordeling voorgelegd; wel zijn over onderdelen van de propositie al meermaals contacten (en soms ook gezamenlijke studies) geweest met genoemde organisaties.

De propositie beoogt een schaalsprong te maken in OV en verstedelijking om in de MRU wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Om een structureel BBP-effect te creëren is aanpak om drie redenen noodzakelijk, te weten:

1. Vermijden van congestie op nationale weg- en spoornetwerken: Utrecht is nationaal knooppunt voor economisch verkeer tussen de verschillende landsdelen. Ontlasten van de ring Utrecht en Utrecht Centraal Station in een van de snelst groeiende regio's van Nederland is dan ook van nationaal economisch belang.
2. Benutten van agglomeratievoordelen door verdichting: Het bovengemiddeld hoog niveau van inputfactoren leidt niet tot een bovengemiddeld hoge output. Agglomeratievoordelen (sharing, matching, learning) worden nog onvoldoende benut voor economische groei via innovatie en kennisspillovers. Datzelfde geldt voor valorisatie van hoogwaardige kennis.
3. Doorontwikkeling innovatie ecosysteem op Utrecht Science Park: stedelijke verdichting (reductie van zoekkosten) en aanleg van lightrail (betere ontsluiting economische kerngebieden) versterken het innovatiepotentieel van het hoogwaardige kennismilieu in Utrecht en creëert valorisatie met het aantrekken van R&D intensieve "leaders". Het economisch potentieel wordt beter benut, resulterend in een structureel BBP-effect.

Vragen bij Propositie A7 – *"Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht"*

Eerste analyse propositie an sich en in relatie tot het NGF

Het voorstel is de aanleg van twee lightrailverbindingen in de Metropoolregio Utrecht. Dit hoogwaardig OV moet de bereikbaarheid verbeteren, extra woningbouw mogelijk maken en bijdragen aan de creatie van werkgelegenheid, waardoor aan de economie een impuls gegeven wordt. Ook ontstaat meer ruimte voor doorgaand verkeer op weg en spoor in de regio.

De vraag is vooral a.) in hoeverre met de propositie de bereikbaarheidsproblemen daadwerkelijk worden aangepakt (vooral de effectiviteit voor de Ring Utrecht, maar ook voor Utrecht CS), b.) in hoeverre de propositie daadwerkelijk leidt tot een structureel hoger BBP en meer agglomeratiekracht, c.) in hoeverre de (gehele) propositie nodig is om dit te bewerkstellingen en d.) hoeverre een bijdrage uit het NGF in dat geval gerechtvaardigd is.

Redeneerlijn project:
- Er is sprake van een forse woningbouwopgave, een OV-systeem en een wegenstructuur dat aan zijn capaciteitsgrenzen zit (vooral Utrecht CS en Ring Utrecht), met gevolgen voor de economische ontwikkeling van de regio Utrecht;
- door een forse investering in regionaal/lokaal OV (lightrail) kunnen deze opgaven worden opgepakt;
- knelpunten in het OV-systeem en in de wegenstructuur worden opgelost en meer woningen en arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd (vooral meer binnenstedelijk), wat bijdraagt aan het vergroten van de agglomeratiekracht.

De vraag voor het NGF is:
- In hoeverre worden de problemen (overbelast Utrechts CS en overbelaste Ring Utrecht) opgelost met deze propositie?
- In hoeverre is, naast oplossen van vervoersknelpunten en ontsluiten van woningen, sprake van een bijdrage aan agglomeratiekracht/BBP?
- Onderbouwing daarbij: hoeveel woningen en arbeidsplaatsen kunnen gerealiseerd worden mét en zonder deze propositie? Hoeveel woningen en arbeidsplaatsen kunnen gerealiseerd worden met een veel beperktere investering? In hoeverre is sprake van locatieverschillen? Wat zijn de BBP-effecten in deze situaties, rekening houdend met de aantallen en locatieverschillen?
- Nadere onderbouwing I: hoeveel arbeidsplaatsen (absoluut en procentueel) zijn afhankelijk van/sterk gebaat bij goede bereikbaarheid per OV? Hoeveel (absoluut en procentueel) zijn gebaat bij deze propositie?
- Nadere onderbouwing II: welke baten zijn aan deze propositie toegekend voor OV (reistijdwinsten), auto (vermeden voertuigverliesuren, investeringen en milieu-impact), ruimtelijke ordening en economie? Wat is onderbouwing (inclusief gehanteerde uitgangspunten voor gebruik van het OV, modal-split) daarbij?

Aandachtspunten (vetgedrukt):
1. Onderbouwing probleem (aard, omvang, oorzaken, gevolgen);
2. Onderbouwing effectiviteit project (voor OV, weg en agglomeratiekracht/BBP);
3. Gehanteerde uitgangspunten voor probleem en oplossing (model, input, aannames);
4. Specifiek: onderbouwing verwacht gebruik OV;
5. Specifiek: onderbouwing effecten op de weg;
6. Specifiek: onderbouwing arbeidsplaatsen en woningen mét en zonder project (hoeveel, waar, redeneerlijn/werking);
7. Onderbouwing doelmatigheid project;
8. Onderbouwing MKBA-score;
9. Onderbouwing BBP-effect.

Inhoud

I. Randvoorwaarden

I.1. Maatschappelijke baten en lasten (oordeel CPB)

I.2. Additioneel aan private investeringen (inclusief analyse van optimale financieringsmix en bijdrage NGF)

I.3. Subsidiariteit

II. Structurele BBP-impact

II.1. Plausibiliteit en potentiële omvang BBP-impact (t.o.v. de kosten)

- **CPB**
- **SEO**

II.2. Strategische onderbouwing BBP-impact

II.2.1. Omvang en groeipotentie

II.2.2. Externe kansen en onzekerheden

II.2.3. Contextuele onzekerheden

III. Kans op succes van het plan

III.1. *Wat* wordt er voorgesteld en *hoe* wordt dat aangepakt?

III.2. *Wie* doet wat?

IV. Integrale afweging

I. Randvoorwaarden

I.1. Maatschappelijke baten en lasten (oordeel CPB)

Wat is het probleem/marktfalen?

Pakt het voorstel dit probleem aan?

Wat is het effect van het project op het BBP van Nederland (verdienvermogen)?

Zijn er daarnaast gevolgen voor natuur, milieu, gezondheid, etc. (brede baten)?

Is het nodig dat de overheid ingrijpt en heeft dat meerwaarde (legitimiteit)?

Wegen de maatschappelijke baten op tegen de kosten (efficiëntie)?

I.2. Additioneel aan private investeringen (inclusief analyse van optimale financieringsmix en bijdrage NGF)

I.3. Subsidiariteit

II. Structurele BBP-impact

II.1. Plausibiliteit en potentiële omvang BBP-impact (t.o.v. de kosten)

CPB

Draagt het voorstel bij aan de verhoging van de productiviteit of omvang van productiefactoren?

Via welk mechanisme (uit economische literatuur) loopt dit? Welke knelpunten worden weggenomen?

a. Hoe en in welke mate draagt het project bij aan verhoging van de productiviteit of de omvang van de productiefactoren?
b. In hoeverre is aanpakken van het probleem noodzakelijk voor een structureel BBP-effect?

Zie het 'Woord vooraf'.

c. Voor hoeveel arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) in en om de stad Utrecht is een goede bereikbaarheid met het OV een vereiste? Wat is het aandeel van deze banen in het BBP van de Zuidelijke Randstad en van Nederland?

Bij beantwoording van de vraag is de aanname gemaakt met 'Zuidelijke Randstad' de 'regio Utrecht' bedoeld is.

De regio Utrecht rekent tot 2040 op de creatie van 80.000 extra arbeidsplaatsen; 70.000 daarvan zullen in Utrecht stad geaccommodeerd worden (STEC, 2020). Gerekend is met verdeling van 33% kantoren, 5% wetenschap, 16% werken vanuit woning en 12% informeel; in totaal 66% van toekomstige arbeidsplaatsen, oftewel ruim 50.000, waarvoor in een stedelijke context goede OV-bereikbaarheid belangrijk is (STEC, 2020). Dit is bovenop het bestaande aantal banen van 550.000 in de Utrechtse regio (U16), waarvan voor 360.000 goede OV-ontsluiting van belang is. Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

d. Voor hoeveel van de arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) is een goede bereikbaarheid per OV tussen Utrecht-zuid en Zeist (via de Waterlinielijn) een vereiste?

In de invloedssfeer van de geplande Waterlinielijn bevinden zich op dit moment 106.000 OV afhankelijke arbeidsplaatsen. Dat is bijna 20 procent van de totale werkgelegenheid in de Utrechtse regio. Het project voorziet in het accommoderen van minimaal 39.000 en maximaal 55.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van beide lightrailverbindingen. Hiervoor geldt dat minimaal 20.000 en maximaal 25.000 arbeidsplaatsen profiteren van verbeterde bereikbaarheid door de Waterlinielijn.

e. Voor hoeveel van de arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) is een goede bereikbaarheid per OV tussen Utrecht-zuid en CS (via de Merwedelijn) een vereiste?

In de invloedssfeer van de geplande Merwedelijn bevinden zich op dit moment 59.000 OV afhankelijke arbeidsplaatsen. Dat is ruim 10 procent van de totale werkgelegenheid in de Utrechtse regio. Het project voorziet in het accommoderen van minimaal 39.000 en maximaal 55.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van beide lightrailverbindingen. Hiervoor geldt dat

minimaal 20.000 en maximaal 32.000 arbeidsplaatsen profiteren van verbeterde bereikbaarheid door de Merwedelijn.

f. Voor hoeveel arbeidsplaatsen (totaal en procentueel) in en om de stad Utrecht is een goede bereikbaarheid met het OV géén vereiste? Wat is het aandeel van deze banen in het BBP van de Zuidelijke Randstad en van Nederland?

Bij beantwoording van de vraag is de aanname gemaakt dat met 'Zuidelijke Randstad' de 'regio Utrecht' bedoeld is.

De regio Utrecht (U16) telt zo'n 550.000 banen, waarvan zo'n 25% op bedrijventerreinen (137.000 banen). Voor deze locaties is bereikbaarheid aan hoofdontsluitingen of N-wegen minimaal vereist (en sterke voorkeur voor locaties aan A-wegen, in het bijzonder bij buitenlandse vestigingen). Desalniettemin geldt ook dat OV-bereikbaarheid voor deze gebieden steeds belangrijker wordt, met name voor het personeel (STEC, 2020). Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

g. Hoeveel extra banen kan het project opleveren?

Het project voorziet in het accommoderen van 50.000 extra arbeidsplaatsen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen. Zie voor specificatie tabel bij antwoorden 'b' en 'c'.

h. Wat is het aandeel van deze extra banen in het BBP van de regio Utrecht en van Nederland?

Het aandeel van deze banen in het BBP van de regio en van Nederland is niet nader onderzocht. De provincie Utrecht is goed voor iets minder dan 10% van het Nederlands BBP.

i. Hoeveel extra productiviteit kan het project opleveren, bovenop de extra banen? Wat is het aandeel van deze extra productiviteit in het BBP van de regio Utrecht en van Nederland?

Zoals in de propositie opgenomen (pagina 10, toegangspoortcriteria) tonen berekeningen aan dat de groei van de regionale economie door het voorstel met 1,9 procent verhoogt ten opzichte van de basislijn. Dit is op basis van investeringen in de railinfrastructuur (1 procent) en het effect van bestedingen aan R&D (0,9 procent), als gevolg van een veronderstelde groei van 4.000 science gerelateerde arbeidsplaatsen. De spinoff van deze arbeidsplaatsen is dus hoger verondersteld dan van de overige arbeidsplaatsen die dit project mogelijk maakt. Met de 1,9 procent extra groei van het BRP draagt de regio voor ongeveer 0,2 procent jaarlijks bij aan de nationale groei.

j. In hoeverre is aanpakken van het probleem urgent voor een structureel BBP-effect?

Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de vrijwel identieke vraag hierboven 'In hoeverre is aanpakken van het probleem noodzakelijk voor een structureel BBP-effect?'

Hoe verhoudt de impact zich tot de kosten?

Het Decisio rapport dat als bijlage bij de propositie gevoegd is bevat een kosten-batenanalyse. Belangrijke kanttekening daarbij is dat in dat rapport de eerder omschreven spinoff van R&D investeringen niet in deze analyse is gekwantificeerd.

SEO

Wat is de kwaliteit van de aannames en gebruikte bronnen?

Zijn er aannames gehanteerd aanvullend op en/of in afwijking van de WLO-scenario's en de modellen zelf? Zo ja, welke?

a. Zijn er afwijkende aannames gedaan voor woningbouw, economische ontwikkeling en/of gedrag/bereidheid om het OV te gebruiken? Zo ja, welke?

Voor woningbouw en woningbehoefte worden de Primos-prognoses als basis gebruikt. Die volgen WLO-scenario's, maar zijn 1-op-1 gekoppeld

b. Zonder project kunnen 35.000 arbeidsplaatsen en 30.000 woningen worden gerealiseerd. Met project 92.500 arbeidsplaatsen en 90.000 woningen worden gerealiseerd. Wat is de onderbouwing van deze aantallen? Is hierover een onafhankelijk deskundig oordeel gegeven (aangezien deze aantallen als uitgangspunt lijken te zijn genomen)?

Bij de realisatie 'zonder project' worden bestaande plannen tot 2030 uitgevoerd. Uit verkenningen, studies en ook MER-rapportages voor deelgebieden is bekend dat die voor een belangrijk deel zonder extra grootschalige investeringen kunnen worden gerealiseerd. Een deel van deze plannen stuit echter nu al op grenzen. Zo geeft de MER studie van de Merwedekanaalzone aan dat zonder structurele bereikbaarheidsmaatregelen slechts 6.000 van de 9.000woningen gerealiseerd kunnen worden.

Nieuwe plannen bevinden zich met name op knooppunten in een ring aan de rand van de stad Utrecht. De huidige OV en weginfrastructuur is niet toegerust voor ontwikkeling van deze locaties. Een overzicht van deze locaties en noodzakelijke bereikbaarheidsmatregelen zijn te vinden in de studies die gedaan zijn in het kader van MIRT Onderzoek (Utrecht Nabij).

c. Wat zijn de (economische) gevolgen als deze woningen en arbeidsplaatsen niet binnen het stedelijk gebied gebouwd kunnen worden (in termen van BBP-effect Nederland)?

Als deze woningen en arbeidsplaatsen niet binnen het stedelijk gebied gebouwd kunnen worden, loopt Nederland positieve productiviteitseffecten als gevolg van de uitwerking van de agglomeratie-effecten mis. De berekende omvang daarvan is bij eerdere vragen beantwoord.

Moet de geschatte bbp-impact bijgesteld worden? Wat is dan de geschatte jaarlijkse bbp-impact (in % bbp)?

Welke risico's bedreigen de effectiviteit (effect en baten) van het project?

d. Er is EUR 99 mln. per jaar (totaal EUR 1,9 mld.) aan baten zijn toegerekend aan het projectalternatief voor agglomeratiekracht en EUR 3,4 mld. in totaal met reistijdwinsten? Welke uitgangspunten zijn daarvoor gehanteerd?

De toegerekende baten zijn berekend in het Decisio rapport "Maatschappelijke business case wiel met spaken". De middenvariant uit dit rapport komt overeen met de lightrailverbindingen in dit voorstel. Uitgangspunten zijn terug te vinden in dit rapport in paragrafen 4.1 en 4.2 (mobiliteitseffecten) en 6.1 (agglomeratieeffecten)

e. In het voorstel is benoemd dat er tegen 2030 al substantiële knelpunten op CS/Ring ontstaan. Tegelijk wordt er in de tijdsplanning uitgegaan van realisatie rond 2035. Wat zijn de gevolgen voor de kosten-batenverhouding van het naar voren halen of naar achteren schuiven van het project?

De gevolgen voor de kosten-batenverhouding door het verschuiven in de tijd zijn niet expliciet berekend maar laten zich als volgt beredeneren: het naar voren halen van het project zorgt ervoor dat

de baten van het project eerder en langer optreden binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar. De knelpunten zijn immers eerder opgelost. Daarbij geldt wel dat ook de kosten naar voren worden gehaald en in een kortere tijdsperiode worden gemaakt. De netto contante waarde van de kosten zal in dat geval ook hoger zijn.

Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding per saldo positief: de extra baten van het naar voren halen van het project zijn hoger dan de hogere contante waardering van de kosten. Het substantieel naar voren halen van het project kunnen we overigens theoretisch doorrekenen, maar gelet op voorgaande ervaringen met grootschalige infrastructurele projecten is dit niet een realistisch scenario.

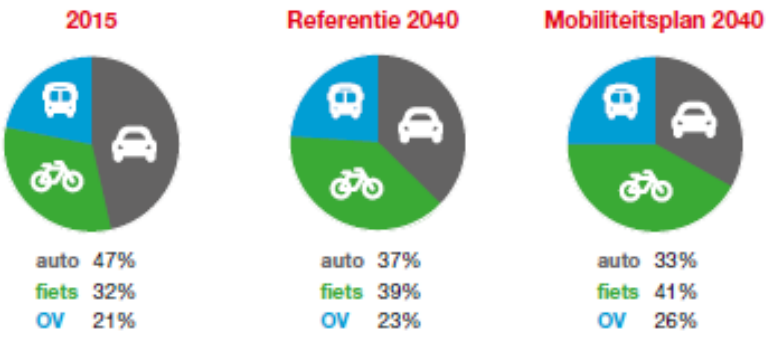
Omgekeerd zorgt het naar achteren schuiven voor een langere periode met knelpunten in het mobiliteitsnetwerk, en dat –gelet op mobiliteitsontwikkeling– die knelpunten zullen groeien in aantal en omvang. Er zullen meer voertuigverliesuren en reistijdverlies zijn, hetgeen doorwerkt in lagere productiviteitsgroei en blijvende en hardnekkiger onderbenutting van agglomeratiepotentie.
De positieve baten van de investeringen treden minder lang op binnen de gehanteerde zichtperiode van 100 jaar en zijn dus lager. De kosten van het project zijn in contante waarde ook lager omdat deze later in de tijd vallen. Naar verwachting is het gevolg voor de kosten-batenverhouding daarom negatief: een lagere kosten-batenverhouding zou optreden als gevolg van het naar achteren schuiven van de investeringen.

f. Welke modal-split van auto naar OV vindt plaats in aantallen reizen en procentueel? Welke aannames zijn daarbij gehanteerd? Is dit getoetst met het NRM? Wat is het oordeel van RWS?

Wijziging van de modal split vindt plaats door een stapeling van maatregelen, waar hoogfrequente en snelle OV lijnen een cruciaal onderdeel van uit maken. Parkeerbeleid, parkeren op afstand, fiets, routering autoverkeer, en beprijzing. Deze aanpak is verwoord in “Utrecht Nabij”.

Voor de stad Utrecht is in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 in beeld gebracht hoe de modal split zich ontwikkelt tussen 2015 en 2040. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een scenario ongewijzigd beleid (referentie), en een scenario gewijzigd beleid (uitvoering van het Mobiliteitsplan 2040, waaronder de twee lightrail lijnen). Voor alle afzonderlijke stappen (zie ook het antwoord op vraag p) is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn. Een uitgebreide toelichting is te vinden in hoofdstuk 10 van het Mobiliteitsplan 2040.

Onderstaand figuur en tabel tonen de ontwikkeling van de modal split. De lightrailverbindingen maken onderdeel uit van stap 3 ‘Netwerken op orde’. De cijfers bij deze stap laten een toename zien van ruim 30.000 OV verplaatsingen per etmaal; en een afname van het aantal autobewegingen met ruim 40.000. Als het gehele maatregelenpakket wordt uitgevoerd dan neemt het OV toe met 38.000, de auto af met 66.000. De cijfers hebben betrekking op het gebied binnen de Ring Utrecht.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

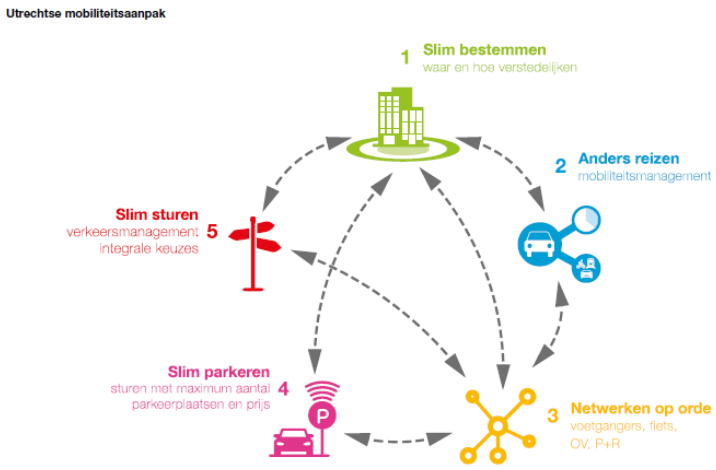
Verplaatsingen van/naar/binnen Utrecht per etmaal (x 1000)	auto	fiets	OV	totaal
Referentie 2040	605	662	382	1650
Mobiliteitsplan 2040 stap 3	562	654	413	1629
Mobiliteitsplan 2040 (stappen 1 t/m 5 tezamen)	539	668	420	1628

De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Dit model is uitgebreid gevalideerd op basis van OViN-data en tellingen en afgestemd op het verkeersmodel NRM West-Nederland van Rijkswaterstaat.

Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' (voor verklaring, zie memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht" dd 20 januari. Deze invulling sluit het beste aan bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee Utrecht Nabij en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 rekening houden. In het Mobiliteitsplan zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 van het Mobiliteitsplan 2040 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend.

g. De reductie van de congestie op de Ring Utrecht kan worden verhoogd van 5% naar 14% met flankerend beleid. Wat is de onderbouwing daarbij? Welke maatregelen moeten worden genomen voor de hogere congestiereductie? Wat is het oordeel van RWS aangaande deze flankerende maatregelen?

De omvang van het effect is in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 preciezer uitgewerkt op basis van een concrete set van maatregelen. De keuzes die de gemeente daarin maakt zijn uitgewerkt in 5 samenhangende stappen (zie afbeelding).



Ten behoeve van het Mobiliteitsplan 2040 zijn met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU de kwantitatieve effecten van de maatregelen in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Bij de 5% reductie tijdens de ochtendspits op de Ring Utrecht in 2040 (t.o.v. referentiemodel 2040) zijn niet alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan meegenomen. In die berekening zijn namelijk alleen de effecten van de netwerkaanpassing (stap 3) conform Mobiliteitsplan in beeld gebracht. Als daar alle andere mobiliteitsmaatregelen aan worden toegevoegd (de overige 4 stappen) dan is het effect 14%.

Wat is de relatieve impact van (deel-)projecten op het geschatte bbp-effect ('80/20' regel)?

In hoeverre zijn alle *projectonderdelen* noodzakelijk?

h. Wat is het minimale aantal woningen en arbeidsplaatsen dat zonder investeringen in mobiliteit gerealiseerd kan worden? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

Het minimale aantal woningen en arbeidsplaatsen dat gerealiseerd kan worden zonder investeringen in mobiliteit komt overeen met de nulvariant uit het Decisio rapport. Benadrukt dient te worden dat bij een soberder uitvoering de schaalsprong die beoogd wordt met betere verbindingen en significant meer woningbouw, die via agglomeratie-effecten leiden tot creatie van arbeidsplaatsen en structureel meer economische groei, niet gerealiseerd zal worden. Met andere woorden: hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing, en hoe groter het risico dat op relatief korte termijn toch weer extra investeringen gedaan zullen moeten worden. Dat zou geen efficiënte aanwending van schaarse middelen zijn.

i. Wat is het minimale aantal woningen en arbeidsplaatsen dat zonder of met beperkte investeringen in infrastructuur gerealiseerd kan worden, maar met maximale inzet op gebruik van fiets, OV, deelsystemen en Mobility as a Service, om zo de bestaande infrastructuur maximaal te benutten? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

Genoemde maatregelen functioneren alleen in combinatie met hoogfrequent en snel OV. Het maximaal inzetten op deze maatregelen is vergelijkbaar met stap 2 uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Het effect van stap 2 is beperkt (-2% groei autoverkeer groei t.o.v. referentie ongewijzigd beleid) en zal te weinig doen voor het verminderen van druk op Ring Utrecht. Het toe te voegen aantal woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van het nulalternatief is minimaal en de beoogde agglomeratie-effecten en effect op het bbp zullen niet tot stand komen.

j. Welke gevolgen zou niet realiseren van de Merwedelijn voor woningbouw en agglomeratiekracht indien de financiële middelen niet toereikend zijn? In hoeverre zou de beoogde woningbouw en agglomeratiekracht bereikt kunnen worden langs deze corridor zonder ingrepen of met beperkte ingrepen?

Rijk en regio hebben voor vastgestelde woningbouwplannen langs deze corridor afgesproken dat deze gerealiseerd worden tot 2030. Voor de woningbouwplannen voor de periode daarna is een schaalsprong nodig, omdat er rond 2030 door het groeiend aantal reizigers een kantelpunt ontstaat waarop een schaalsprong OV nodig is.

Het totaal aantal woningen dat gerealiseerd kan worden door aanleg van de twee lightraillijnen is 33.000 tot 60.000 woningen. Het aantal niet gerealiseerde woningen als gevolg van afstel aanleg Merwedelijn komt overeen met 22.000 tot 36.000 woningen. Zonder ingrepen leidt extra woningen tot te veel verkeersoverlast, zo concludeerde de MER van de huidige plannen in de Merwedekanaalzone. Een kleiner aantal woningen zal minder agglomeratiebaten met zich meebrengen. De omvang hiervan is voor dit scenario niet berekend

k. Waarom is de Waterlinielijn doorgetrokken naar Zeist?

Circa 450 bussen per dag rijden vanaf Zeist via de binnenstad van Utrecht naar Utrecht CS. Door de realisatie van een lightrailverbinding naar Zeist-Noord hoeven deze bussen niet allemaal meer via de binnenstad te rijden. Dit is nodig omdat groeiende stromen bussen steeds meer conflicteren met groeiende stromen fietsers en voetgangers. Dit zorgt voor een overbelaste binnenstad die daardoor slechter als regionaal centrum en (inter)nationale trekpleister kan functioneren. Omgekeerd wordt de historische binnenstad als toeristisch en commercieel verblijfsgebied ook aantrekkelijker wanneer deze minder zwaar wordt belast met busvervoer.

Voor inwoners van Zeist betekent het doortrekken van de Waterlinielijn een kortere reistijd naar het USP vanuit heel Zeist. Reizigers die nu vanuit andere delen van Zeist overstappen op de buslijn Zeist-Noord - USP profiteren ook van een kortere reistijd in de nieuwe situatie. Voor de meeste reizigers uit Zeist is reizen via station Driebergen-Zeist een grote omweg, omdat dit station aan de 'verkeerde' kant van Zeist ligt, vooral voor reizigers met de oriëntatie op de regio Utrecht en de Randstad. Eigenlijk ligt Zeist niet aan het spoornetwerk, net zoals Nieuwegein dat niet ligt. Zeist Vollenhove is begin 2020 aangewezen als een van de drie vitale wijken in de regio Utrecht. De Waterlinielijn zal de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en grond- en vastgoedwaarden van dit gebied een extra impuls geven.

Het doortrekken naar Zeist draagt verder bij aan een spits in twee richtingen waardoor het gehele traject van de Waterlinielijn en de bestaande Uithoflijn beter rendeert. Het doortrekken van de UHL levert bovendien vervoerkundig een besparing op in het aantal dienstregelingsuren, omdat er geen parallel rijdende bussen meer zijn. Door het aantakken van Zeist op de Waterlinielijn ontstaat nieuwe, directe verbindingen tussen Zeist en de oostkant van Utrecht en Nieuwegein en zullen minder reizigers vanuit Zeist met de auto reizen. Ook wordt hiermee de potentie vergroot voor het aanleggen van een hub aan de A28, waar reizigers vanuit het oosten met een bestemming in de MRU de overstap kunnen maken naar OV. Dit ontlast de Ring Utrecht. Tevens kunnen reizigers uit Zeist naar de Randstad en naar Brabant sneller via station Lunetten-Koningsweg reizen waardoor Utrecht Centraal wordt ontlast.

De verwachte vervoervraag op de Waterlinielijn tussen Zeist en USP komt neer op 10.000 reizigers per dag. Bij meer ingrijpende keuzes in het busnetwerk van Zeist kan het aantal reizigers oplopen tot ca 18.000 reizigers. De mogelijkheden hiervoor worden nader onderzocht in de verdere uitwerking.

l. In hoeverre zou de beoogde woningbouw en agglomeratiekracht bereikt kunnen worden langs deze corridor zonder ingrepen of met beperkte ingrepen?

Het betreft langs deze lijn voornamelijk nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties, zoals de A12 zone, Lunetten-Koningsweg, verdichting USP/Rijnsweerd, en Zeist Noord. Al deze locaties kunnen pas in harde plannen worden omgezet als er zicht is op een hoogwaardige OV ontsluiting.Een kleiner aantal woningen als gevolg van afstel van de Waterlinielijn zal minder agglomeratiebaten met zich meebrengen. De omvang hiervan is voor dit scenario niet berekend.

m. Wat zou het effect zijn voor woningbouw en agglomeratiekracht als alleen beperkte aanpassingen op het hoofdspoor worden gerealiseerd?

In dat geval kunnen woningbouwlocaties langs de Merwedelijn en de Waterlinielijn slechts beperkt worden uitgevoerd; er zouden nauwelijks meer woningen kunnen worden gebouwd ten opzichte van het nulalternatief. De beoogde agglomeratie-effecten zullen niet optreden.

n. Wat als dit zou gebeuren in combinatie met een maximale inzet op gebruik van fiets, OV, deelsystemen en Mobility as a Service, om zo de bestaande infrastructuur maximaal te benutten? Wat zou dat betekenen voor het BBP?

Zie eerdere vraag over effect fiets, deelsystemen en MaaS.

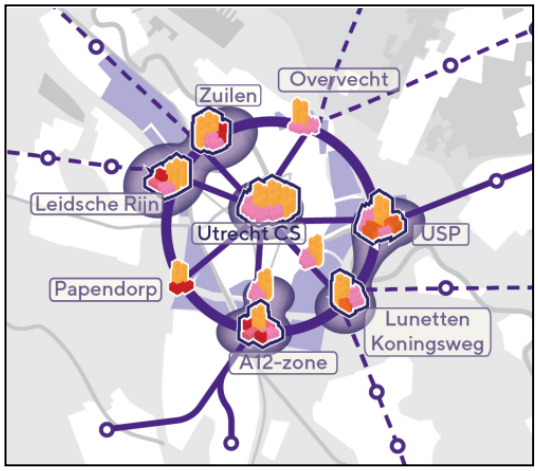
II.2. Strategische onderbouwing BBP-impact

II.2.1. Omvang en groeipotentie

a. Systeemvisie 20-30 jaar

In hoeverre past het project binnen de toekomstverwachtingen voor mobiliteit (in relatie tot economie)?

De voorgestelde maatregelen passen binnen de mobiliteitsverwachtingen voor deze regio. Dit is onderbouwd in het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' dat door Rijk en regio gezamenlijk is opgesteld en recent is vastgesteld in het BO MIRT 2020[1]. De verstedelijkingsrichtingen in NOVI, Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU), REP en RSU zijn gelijkluidend. In deze toekomstbeelden ontwikkelt de stad zich naar een polycentrische omgeving; vergelijkbaar met hoe dat gebeurt in andere metropolitane gebieden. Voor de mobiliteit in dat gebied is een schaalsprong OV in de vorm van de ontwikkeling van een 'wiel met spaken' (zie figuur) belangrijk. De voorgestelde verbindingen zijn een belangrijke stap in de realisatie van dit netwerk.



b. Toekomstbestendigheid

In hoeverre is het project toekomstbestendig/adaptief (geschikt voor gebruik door nieuwe toekomstige voertuigen, ombouwen mogelijk voor gebruik door toekomstige voertuigen, ombouwen mogelijk voor alternatief gebruik, etc.)?

In de fase van planuitwerking moeten de eisen aan de infrastructuur worden vastgesteld. Deze zijn bepalend voor het toekomstig gebruik. De te gebruiken technieken moeten zich bewezen hebben in de praktijk. Uitgangspunten zijn bv. vrije infrastructuur en in de hoogstedelijke gebieden conflictvrij met andere vervoersstromen (ongelijkvloerse oplossingen). Mits de eisen van toekomstige voertuigen aansluiten bij de infrastructuur (bv. breedte) biedt vrije infrastructuur kansen voor toekomstige voertuigen.

c. Duurzaamheid

In hoeverre draagt het project bij aan een duurzame groei van het BBP?

In hoeverre is sprake van duurzaamheid in de zin van passend in een toekomstig duurzame samenleving (klimaat, milieu)?

De keuzes die gemaakt zijn in het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij zijn mede ingegeven door hun positieve impact op leefbaarheid, gezondheid, CO2 emissie, en het faciliteren van arbeidsplaatsen in toekomstbestendige sectoren. Het faciliteert locaties voor toekomstbestendige werkgelegenheid, zoals het Life Sciences and Health Cluster en circulaire economie. Publieke, private en kennis- en onderwijspartners in de provincie en de bredere regio voeren hiertoe een Regionale Economische Agenda die in het teken staat van 'gezond stedelijk leven'. De regionale economische agenda en de partners in het regionaal-economische ecosysteem (w.o. Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region, Economic Board Utrecht) koppelen expliciet hun inzet (ook financieel) aan brede welvaartsdoelen en SDG's.

[1] https://www.programma-uned.nl/relevante+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1858010

d. Innovatie

Hoe innovatief is het voorstel? Wordt gebruik gemaakt van de meest recente technologische mogelijkheden en voor zover mogelijk geanticipeerd op aankomende ontwikkelingen?

Bij de planuitwerking zal gekozen worden voor technieken die zich in de praktijk al bewezen hebben. Dat geldt zowel wat betreft de uitvoeringsmethode, als de te gebruiken assets. Bij de bouw sluiten we aan bij Europese standaard voor lightrail, zodat we kunnen meeliften op de innovaties in de markt.

In hoeverre biedt het project kansen voor versterking van het BBP door innovatie?

Expliciet doel van het project (zie 'Woord vooraf') is ruimte bieden voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voor life sciences and health. Op en rondom het USP is een groeiende vraag naar R&D-ruimte, nemen de private R&D-investeringen in de regio toe en is recent de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region opgericht om de innovatie- en R&D-investeringen in de regio verder aan te jagen. Daarnaast participeert de regio Utrecht, m.n. via haar kennisinstellingen (UU en UMCU), in enkele andere kennis & innovatie proposities die ingediend zijn voor het Nationaal Groeifonds (RegmedXB, Health-RI, FoodSwitch en NL AI-Coalitie). Er liggen daarmee voldoende aanknopingspunten om het Utrechtse niveau aan R&D te verhogen.

e. Aansluiting op en samenhang met economische clusters

In hoeverre sluit het project aan bij kansrijke economische clusters met het oog op het toekomstige BBP van Nederland?

Het project versterkt de positie en het verdienvermogen van Nederland door de Utrechtse academische én economische assets uit te bouwen met de kennis-, onderwijs- en bedrijvenclusters rondom 1) life sciences en gezondheid, 2) klimaatadaptatie en gezonde leefomgeving en 3) (gezonde) voeding. Deze drie clusters sluiten aan bij de thema's die het kabinet in 2019 aanduidde als prioritair in het kader van het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid (ministerie van EZK, 2019). Ook sluiten de thema's aan bij het Europese missiegedreven innovatiebeleid.

Het accent ligt op R&D met grote groeipotentie: gezondheid (biotech, farma, medtech), duurzaamheid (energie, klimaat, civiele techniek) en voedingstechnologie (Balland & Boschma, 2020). Dit komt ook tot uiting in de proposities op gebied van kennis en innovatie die mede vanuit de regionale partners zijn ingediend voor het Nationaal Groeifonds. Met deze specialisaties levert Utrecht nationaal en internationaal een bijdrage aan het zowel het toekomstige BBP van Nederland als de brede welvaart van mensen.

Zoals in het voorstel uitgewerkt is draagt het project bij aan de doorontwikkeling van het Utrecht Science Park als toplocatie voor onderwijs, kennis, innovatie en R&D ontwikkelingen. De connectiviteit met omliggende gebieden vergroot van de reikwijdte van de kennisspillovers en het versterken van valorisatie, in de eigen regio maar door opbouw, uitbouw en verlenging van de waardeketens (productie, toelevering, verdere product- en dienstontwikkeling) ook juist in andere regio's.

In hoeverre is sprake van samenhang tussen (de realisatie van) het project en andere economische activiteiten met meerwaarde voor het BBP van Nederland?

Publieke R&D investeringen zijn vaak missiegedreven en worden uitgebreider benut doordat deze open toegankelijk zijn. Utrecht onderscheidt zich van andere regio's door een sterke nadruk op publieke R&D (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). De regio is netto exporteur van diensten en kennis aan bedrijven en organisaties elders in Nederland (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). Deze kennisrelaties manifesteren zich in samenwerkingsverbanden zowel binnen de regio als daarbuiten. Grote internationaal opererende bedrijven als Philips, Genmab, Danone Nutricia en Merus Biopharmaceuticals, maar ook chemiereuzen als AkzoNobel, Nouryon en Shell maken

gebruik van en dragen bij aan de kennis die ontwikkeld wordt op het Utrecht Science Park. De, in de provincie geconcentreerde, internationaal opererende ingenieursbureaus maken gebruik van kennis van UU en WUR over gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Zowel rondom het cluster van biotechnologie en farma als om het cluster van ingenieursbureaus is een groeiende schil ontstaan van IT-bedrijven die hoogwaardige diensten leveren op het het gebied van data-analyse en visualisatie met AI als sleuteltechnologie. Investeringen in connectiviteit vergroten de internationale magneetwerking van deze publiek-private clusters die bijdragen aan brede welvaart van burgers en aan internationale concurrentiekracht van Nederland. Daarmee sluit het project aan bij de ambities en de aanpak zoals beschreven in de Groeibrief voor Nederland op de lange termijn (2019).

f. Kannibaliseren andere regio's

In hoeverre is sprake van groei ten koste van groei elders?

In algemene zin geldt dat in Nederland schaarste is aan talent en dat de laatste jaren de instroom van buitenlandse werknemers fors is. Dit aantal is in de provincie Utrecht gestegen met gemiddeld 8,5 procent per jaar over de periode 2010-2018, tot ongeveer 46.000 (analyses op basis van CBS Microdata en verwerkt in het rapport 'Analyse internationale werknemers in Nederland – regiorapport Utrecht', 2019). Als deze trend zich voortzet, zal een aanzienlijk deel van de groei van de bevolking in de regio en stad Utrecht uit internationale migranten bestaan. Naar schatting 80% van de 50.000 studenten op het Utrecht Science Park wil blijven wonen en werken in Utrecht (Stichting USP, 2020). Deze talentenpool maakt het USP een interessante plek voor kennisintensieve bedrijvigheid. We gaan er vanuit dat extra banen op en rond USP met name worden ingevuld door nieuw internationaal talent of door talent dat voor de regio behouden is. Daardoor lijkt er relatief beperkt sprake van het kannibaliseren op assets of talent van andere Nederlandse regio's. In plaats daarvan wordt juist het weglekken van bestedingen naar andere regio's voorkomen, hetgeen ten koste zou gaan van de synergie en kennisspillovers in het regionale R&D cluster en daaraan gerelateerde bedrijvigheid. Andersom leiden investeringen in het Utrechtse R&D-cluster juist ook tot multiplier-effecten elders in het land via effecten in de waardeketens.

- Welke partijen profiteren van deze schaalsprong? Op welke manier en hoeveel profiteren andere regio's?

De regio Utrecht is netto exporteur van diensten en van kennis aan bedrijven en organisaties elders in Nederland (Economisch Beeld Utrecht+, 2020). Onderzoek van o.a. Rathenau (2014) en Mazzucato (2019) wijst op een multiplier van 7,7 voor publieke R&D en 2,3 voor private R&D. Utrecht onderscheidt zich van andere regio's door een sterke nadruk op publieke R&D. Gelet op de specialisaties in gezondheid, milieu en klimaat draagt de regio Utrecht bij aan zowel publieke waarden en beleid (kwaliteit, gezondheid en toekomstbestendigheid van woon- en leefomgeving) als aan producten en diensten van private partijen. Deze kennis is, juist vanwege zijn publieke karakter, breed beschikbaar. Gelet op het mondiale karakter van deze vraagstukken, ligt er daarmee ook een mondiale markt voor Nederlandse oplossingen. Via de opbouw en uitbouw van waardeketens profiteren ook andere regio's in Nederland mee.

g. Absorptievermogen

In hoeverre biedt het project verdere niet opgenomen kansen voor versterking van het BBP?

Het project is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en het realiseren van agglomeratievoordelen door verdere verstedelijking en verdichting. De macro-economische effecten hiervan zijn ook doorgerekend. Niet doorgerekend zijn de indirecte effecten van de investering.

Een verbeterde bereikbaarheid van USP en zijn satellietlocaties draagt bij aan een grotere reikwijdte van kennisspillovers. De zoek- en reiskosten worden verlaagd voor ondernemingen die deze kennis willen benutten in product- en dienstenontwikkeling. Dit versnelt en vereenvoudigt

kennisvalorisatie. De verwaarding van deze kennis, in termen van valorisatie, spinoffs, spinouts, gazelles, startups, scale-ups en opbouw van waardeketens, blijft achter bij de potentie (Economisch Beeld Utrecht+, 2020; Stam 2020). De regionale partners zijn zich bewust van dit onderbenut regionaal maar bovenal landelijk potentieel en investeren daarom ook in versterking van hun regionaal-economische ecosysteem met een collectieve agenda (via de Regionale Economische Agenda), financieel kapitaal en handelsnetwerken (via Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region) en versterkte samenwerking (via o.a. ROM Utrecht Region, Economic Board Utrecht, U16, Utrecht Science Park, regionale human capital agenda). Ook de landelijke kennis- en innovatieagenda's en -contracten spelen hierbij een belangrijke rol.

Een infrastructurele investering betekent ook een impuls voor de aantrekkingskracht van USP en zijn regionale satellietlocaties op R&D-intensieve organisaties of organisatieonderdelen. Groei van kennisintensieve werkgelegenheid, zowel in kennisproductie als kennisbenutting in de waarde-/productieketen, kan fysiek op verschillende manieren neerslaan. Allereerst in verdichting van het Utrecht Science Park. Daarbij gaat het niet alleen om de hoofdlocatie in Utrecht maar ook om satellietlocaties op korte afstand, in Bilthoven en Zeist. Ten tweede zal extra werkgelegenheid die minder R&D-gebonden is (kantoren en productie) ook op andere plekken in de regio landen. Betere toegankelijkheid van kennisclusters draagt via bovenregionale waarde- en productieketens ook bij aan groei in andere regio's dan alleen Utrecht. Het project, met name de aanleg van de twee lijnen, vormt een essentiële schakel in het regionaal verbinden van deze verschillende typen activiteiten. De realisatie van het knooppunt Lunetten Koningsweg vormt daarnaast een cruciale schakel in verbeterde bovenregionale connectiviteit naar gerelateerde bedrijvenclusters in het oosten (Amersfoort, Wageningen) en het zuiden (Den Bosch, Eindhoven) - waardoor waardeketens in en buiten de regio een impuls krijgen.

II.2.2. Externe kansen en onzekerheden

a. Aanpalende projecten (mobiliteit, woningbouw, energie, digitaal, sociaal)

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie?

De mobiliteitsbaten zijn afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie. De corona-pandemie laat zien dat thuiswerken met digitale middelen een effect heeft op mobiliteit. Het is op dit moment nog niet te zeggen op welke wijze dat effect in 2035 en verder er nog is.

In hoeverre biedt het project kansen voor verhoging van het BBP van Nederland gezien de waar te nemen toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, digitalisering en/of energie?

Zoals vermeld in het 'Woord vooraf' heeft dit project effect op het BBP door vermijden van congestie op nationale weg- en spoornetwerken; door het benutten van agglomeratievoordelen door verdichting; en door doorontwikkeling van het innovatie ecosysteem op Utrecht Science Park.

b. Aansluiting op (buitenlandse) infrastructuur, bestaand en nieuw

In hoeverre zijn verdergaande infrastructurele aanpassingen noodzakelijk?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

c. Samenhang met breder beleid (bijvoorbeeld fiscaal, klimaat, etc.)

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstig beleid voor klimaat?

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor toekomstig beleid voor duurzaamheid?

Ontwikkeling van het gebruik van openbaar vervoer past binnen beleid voor klimaat en duurzaamheid. De vormgeving van toekomstig beleid op die gebieden zal voor een niet onbelangrijk deel bepaald worden door de samenstelling van politiek bestuur op nationaal en regionaal niveau.

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor aanpalend beleid, internationale ontwikkelingen en/of prijsontwikkelingen?

De mobiliteitsbaten zijn bv. gevoelig voor mobiliteitsprijsbeleid (denk aan fiscale of prijsprikkels).

II.2.3. Contextuele onzekerheden

a. Maatschappelijke en politieke context

In hoeverre is het project onderhevig aan maatschappelijke (bedrijven, burgers, belangenorganisaties) en/of politieke weerstand tegen het project?

Zie de ingediende propositie (pg 9).

b. Voorkeuren, gedrag

In hoeverre zijn de baten van het project gevoelig voor gedrag?

De mobiliteitsbaten zijn afhankelijk van het toekomstige gedrag. Belangrijkste factoren daarin zijn de mate / wijze waarin een mobiliteitstransitie wordt doorgezet (hetgeen beïnvloed wordt door bv. fiscale en of prijsprikkels, technologische ontwikkelingen etc) en het effect van corona op het gebruik van openbaar vervoer (al valt nu niet te zeggen wat daar in 2035 van te merken is).

III. Kans op succes van het plan

III.1. *Wat* wordt er voorgesteld en *hoe* wordt dat aangepakt?

a. Probleemanalyse

1. Is het probleem duidelijk?

a. In hoeverre is het vergroten van de agglomeratiekracht c.q. structureel verhogen van het BBP een doelstelling en waaruit kan dit worden opgemaakt?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

Welke verkeersmodellen zijn gebruikt voor de probleemanalyse en de bepaling van de effectiviteit van het project?

b. Welke verkeer- en vervoersmodellen zijn gebruikt om de problemen voor het OV, de effectiviteit van het project voor het OV en de baten van het project voor het OV en de weg te voorspellen? Zijn de rapportages beschikbaar? Wat is het oordeel erover van NS en GVU?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

b. Doelmatigheid en efficiëntie

In hoeverre is sprake van soberheid en doelmatigheid?

c. Hoeveel extra OV-gebruik (extra OV-reizen) komt tot stand door de nieuwe OV-lijnen, op de lijnen zelf en in totaal? Welke uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd? Wat is de kostendekkingsgraad van de nieuwe OV-lijnen? Welke delen zijn (meer) kostendekkend, welke minder? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

- Welke deel van het extra OV-gebruik is afkomstig van resp. fiets, ander OV en auto?

Welk deel van die toename toe te wijzen is aan veranderd mobiliteitsgedrag (auto, fiets) is voor de lightraillijnen nu niet berekend. Zie voor verdere toelichting hierop antwoord bij onderdeel III.2.e.f.

c. Financiële onderbouwing en financieringsmix

In hoeverre is sprake van een optimale financiële bijdrage van belanghebbenden?

- Zijn er naast de EUR 380 mln. van IenW en de betrokken regionale overheden nog mogelijkheden om de kosten (EUR 2,05 mrd.) te dekken?

Onder verwijzing naar de ingediende propositie: de regio (Provincie en Gemeente Utrecht, U16) heeft aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage in het U Ned-pakket. Specifiek in het kader van deze propositie zullen regiopartijen in gesprek gaan met raden en staten over reserveringen in toekomstige budgetten; uiteraard in nauwe samenhang met een subsidie uit het Groeifonds om te komen tot een sluitende begroting. De zoektocht naar alternatieve bekostiging door bijdragen van gebruikers of andere baathebbers zoals projectontwikkelaars zal deel uitmaken van het vervolgtraject.

d. Doelen en kpi's

Zijn de projectdoelstellingen en kernprestatie-indicatoren (kpi's) geformuleerd?

Zie pagina 5 van de ingediende propositie voor de projectdoelstellingen; enige daarvan zijn ook gekwantificeerd.

Zijn de projectdoelstellingen en kpi's haalbaar?

Ja.

*e. Risico's en kansen **binnen** het plan*

In hoeverre is sprake van kansen voor extra baten?

Voor adequate beantwoording van de vraag ontvangen we graag nadere duiding waarop gedoeld wordt met '*extra* baten'.

f. Fasering en Planning

In hoeverre is sprake van een duidelijke mijlpalen?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

In hoeverre is sprake van mogelijkheden voor fasering van de realisatie?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

III.2. *Wie* doet wat?

a. Consortium

Wie zijn de indieners?

Wie zijn de betrokkenen?

Zoals vermeld in de propositie zijn de indieners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, U10 gemeenten, en Utrecht Science Park partners.

Het begrip 'betrokkenen' kan op diverse wijzen uitgelegd worden; voor adequate beantwoording gaan we graag in gesprek met de staf van de commissie NGF.

b. Governance en planning

Wie is de eigenaar/zijn de eigenaren van het project?

Welke taak- en rolverdeling is overeengekomen en hoe is dit vastgelegd?

Wie is beslissingsbevoegdheid over wat en hoe is dit vastgelegd?

Kan het project (tijdig) worden gerealiseerd door de betrokken partijen? Welke risico's zijn daarbij aanwezig?

Eigenaren van het project zijn dezelfde partijen als de indieners. In de Nederlandse systematiek van grootschalige infra-ontwikkeling is het pas bij zicht op minimaal 75% van de financiering dat een MIRT Verkenning gestart kan worden; vanuit dat kader worden ook zaken bepaald als eigendom van fysieke activa, beslissingsbevoegdheden et cetera. Indienende partijen zijn niet de uitvoerende partijen; dit soort grootschalige infraprojecten worden Europees aanbesteed.

c. Stakeholders

In hoeverre zijn (cruciale) stakeholders betrokken? Welke risico's zijn op dit vlak aanwezig?

a. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: is sprake van voldoende nieuwe instappers op zowel dit station als in totaal en is het nieuwe station inpasbaar in de dienstregeling? Wat is het (tussen)oordeel van NS hierover?
b. Nieuw IC-station Lunetten-Koningsweg: zijn aanvullende infrastructurele ingrepen noodzakelijk in het hoofdspoor? Wat is het (tussen)oordeel van ProRail hierover?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

d. Aanpak knelpunt
e. Meest geëigende oplossing

In hoeverre is sprake van de meest geëigende oplossing?

d. Welke alternatieve oplossingen zijn bestudeerd en waarom zijn deze afgevallen? Hoe verhouden zich de kosten en baten (financieel en maatschappelijk) van dit voorstel tot die van alternatieve oplossingen?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

e. In hoeverre is sprake van een ontlasting van Utrecht CS en in hoeverre is sprake van juist een toename van reizigers naar Utrecht CS? Welke verklaringen kunnen hiervoor worden gegeven? Wat is het oordeel van NS hierover?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

f. Hoeveel extra OV-gebruik levert het project op en wel deel daarvan is afkomstig van resp. fiets, bestaand OV en auto?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

g. Welke delen van het wegennet met knelpunten worden verlicht als gevolg van het project? Wat is het oordeel van RWS hierover?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

h. Waarom is er geen nul-alternatief (met deze aantallen woningen en arbeidsplaatsen plus mobiliteitsmaatregelen) doorgerekend?

Deze vraag is beantwoord in het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*" dd 20 januari.

f. Minder kostbaar alternatief

<u>In hoeverre is het probleem op te lossen met flankerend beleid?</u>

i. In hoeverre kunnen de knelpunten worden verminderd met flankerend beleid (stimuleren thuiswerken, spreiding over de dag, aanpassingen aan de dienstregeling van het regionale/lokale OV, e.d.)?

Met flankerend beleid is geen schaalsprong te realiseren; de beoogde agglomeratie-effecten zullen niet of in veel mindere mate gerealiseerd worden, de druk op de woningmarkt zal onverminderd groot blijven en voorspelde mobiliteitsknelpunten op nationale weg- en treinsystemen in de regio Utrecht zullen zich manifesteren en een impact hebben op regionaal en nationaal groeivermogen (bv. door voertuigverliesuren, niet gerealiseerde agglomeratie-effecten, etc).

j. In hoeverre kunnen de knelpunten worden verminderd met hogere intensiteiten van tram en bus met beperktere aanpassingen van de infrastructuur? Wat is het oordeel hierover van NS en GVU?

De knelpunten die zijn beschreven bij onderdeel II.2.2.b zijn niet oplosbaar met beperktere aanpassingen en het verhogen van intensiteiten. Het gaat hier stuk voor stuk om knelpunten in hoogstedelijk gebied waarbij de grenzen van huidige OV-bussysteem bereikt zijn. Hogere intensiteiten zorgen voor meer belasting van haltes, kruispunten en het busstation bij Utrecht CS. Hoewel het mogelijk is om als onderdeel van een faseringsstrategie hier eerst te beginnen met beperktere aanpassingen, blijft op termijn een OV schaalsprong onoverkoombaar vanwege de omvangrijke woningbouwopgave.

<u>In hoeverre zijn aanpassingen aan projectonderdelen mogelijk?</u>

k. In hoeverre zijn kostenbesparingen/versoberingen mogelijk (Waterlinielijn niet doortrekken naar Zeist bijvoorbeeld)?

Het pakket aan maatregelen hangt nauw met elkaar samen en is integraal onderdeel van de beschreven systeemvisie OV voor de komende 20 a 30 jaar. Wel is het mogelijk om hier een fasering in aan te brengen (zie het memo "Beantwoording vragen staf Nationaal Groeifonds inzake propositie A VII: Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht" dd 20 januari).

g. Absorptievermogen van uitvoerders en marktpartijen

In hoeverre bedreigen technische risico's de realisatie van het project?

Kunnen de verantwoordelijke uitvoeringsorganisaties en beheerders het project (tijdig) laten uitvoeren (als opdrachtgever en beheerder)?

Kunnen de marktpartijen het project (tijdig) realiseren?

In deze fase van projectontwikkeling is het prematuur om te speculeren over het absorptievermogen van de markt; dat is niet voor 2030 aan de orde. Qua technische risico's is dit project vergelijkbaar met andere grootschalige infra-OV-projecten in Nederland. Bij toekenning van middelen en na het doorlopen van een MIRT Verkenning zal uiteraard aandacht gegeven worden aan inrichting van de uitvoeringsorganisatie.

h. Realistische kosteninschatting

Welke risico's bedreigen de kosten en daarmee het saldo baten-lasten van het project?

l. Is sprake van SSK-ramingen, en zo ja, voor welke projectfase?

Passend bij deze fase van projectontwikkeling is nog geen gebruik gemaakt van SSK-ramingen.

IV. Integrale afweging

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan
Leden subcommissie infrastructuur NGF
Staf NGF

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor / Beleid en Omgeving

Den Haag

Contactpersoon
[redacted]

Datum
15 februari 2021

memo

Aanvullende informatie inzake propositie A VII: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*

Inleiding
Op 9 februari spraken de commissieleden Smits, van Geest en Tammenoms-Bakker met vertegenwoordigers van de propositie A7: *Schaalsprong OV en verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht*. Volgend op dat gesprek zijn vragen ontvangen die onderstaand worden beantwoord.

Bestuurders van Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht zijn tevens gaarne bereid om met de leden van de subcommissie in gesprek te gaan over de eigen bijdrage van de regio aan de propositie en over de faseringsvraag.

Vragen & antwoorden over A7. SCHAALSPRONG OV UTRECHT

1. Wat zijn de verwachte structurele effecten van COVID-19 op de vervoersvraag en de noodzaak tot een schaalsprong?

Zie separaat memo van het Kennisinstituut voor Mobiliteit voor de drie schaalsprong-proposities (MRA, MRDH en MRU) over de structurele effecten van COVID-19 op de vervoersvraag en de noodzaak tot een schaalsprong.

Specifiek voor de Metropoolregio Utrecht geldt dat de woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkeling dusdanig groot is dat bestaande OV- en wegennetwerken de mobiliteitsgroei (ook in een post-Covid tijd) niet kunnen accommoderen. Een OV-schaalsprong is randvoorwaardelijk voor de intensieve verstedelijking van de ontwikkellocaties die noodzakelijk is in deze regio.

2. Welke bijdrage streeft u na vanuit de regio? Aan welke partijen wordt gedacht? Welke mate van concreetheid heeft het overleg gehad?

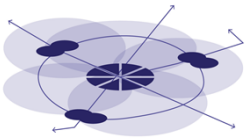
Tot 2035 moeten in Nederland één miljoen woningen gebouwd worden, waarvan een aanzienlijk deel in de metropoolregio's MRA, MRDH en MRU. Ook een groot deel van de toename van arbeidsplaatsen zal zich in deze regio's concentreren. Randvoorwaardelijk voor het realiseren van zulke omvangrijke woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkeling is ontsluiting op basis van hoogwaardig openbaar vervoer; dergelijke intensieve verstedelijking kan niet ontsloten worden met enkel het wegennet. Een OV-schaalsprong is daarom nodig; en daarmee forse investeringen. De ordegrootte van de investeringen in MRA, MRDH en MRU is dusdanig dat dit de financiële draagkracht van decentrale overheden overstijgt.

Voor de investeringsopgave in de MRU zou gedacht kunnen worden aan een bijdrage door de regio van omstreeks 20%. Deze zou gedragen moeten worden door Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en overige baathebbende partijen. Ook zal (verder) door Rijk en regio onderzocht moeten worden of alternatieve bekostiging van deze bijdrage mogelijk is, bv. door bijdragen van baathebbende private partijen, parkeerinkomsten of betalen naar gebruik.

3. Wie neemt de kosten voor materieel (incl. beheer- en onderhoud) voor zijn rekening en zijn er al concrete afspraken gemaakt over de bedragen die daarmee zijn gemoeid?

De afdeling Openbaar Vervoer van de Provincie Utrecht beheert en ontwikkelt namens de provincie het totale tramsysteem: van remise tot rails en van trams tot en met de ICT en stroomvoorziening. De materieelkosten (incl. beheer en onderhoud) zijn voor de Provincie Utrecht. Deze financiële inzet komt bovenop de in vraag 2 benoemde regionale medebekostiging van deze investering. Een eerste raming van aanschaf materieel is ca 150 mln euro. Gelet op de fase van ontwikkeling van het project zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt.

4. Welk onderdeel van de schaalsprong heeft prioriteit en waarom? Wij zouden graag de in het gesprek genoemde studies ontvangen wanneer deze beschikbaar zijn.



Het station Utrecht Centraal en met name de OV terminal hebben een enorme verbouwing ondergaan (> EUR 750mln). Bij toenemende woningbouw en arbeidsplaatsen zal de druk op station en terminal verder toenemen, terwijl de Utrechtse binnenstad verdere uitbreiding van mobiliteit niet kan dragen. Het is daarom noodzakelijk om het metropolitane interactiemilieu van de binnenstad uit te breiden en de monocentrische stad te ontwikkelen naar een polycentrische metropoolregio. Goede onderlinge verbindingen zijn essentieel voor een samenhangend netwerk tussen knopen en concentraties van functies. Alleen zo kan de Metropoolregio Utrecht a) de woningbouw en arbeidsplaatsen realiseren die benodigd zijn, b) het innovatiepotentieel op het Utrecht Science Park de ruimte geven om te groeien, en c) de vervoersdruk op Utrecht Centraal en de Ring Utrecht verminderen. Ook in andere grote steden is een vergelijkbare ontwikkeling naar een polycentrische metropoolregio zichtbaar. De Merwede- en Waterlinielijn zijn logische stappen in deze ontwikkeling, en met deze ingrepen worden investeringen vermeden in opnieuw moeten aanpassen van station Utrecht Centraal en de OV-terminal.

De Merwedelijn maakt in de Merwedekanaalzone woningbouwontwikkeling mogelijk die een factor drie à vier hoger ligt dan als daar geen hoogwaardig OV zou zijn (12.000 versus 31.000 à 44.000 woningen). Hoe minder groot de schaalsprong, hoe minder toekomstbestendig de oplossing: de druk op de woningmarkt vermindert niet. Het laagwaardiger ontwikkelen van dit gebied zal doorwerken in duurdere oplossingen later in de tijd (als de nu gedane kleinere investering alsnog moet worden aangevuld).

De Waterlinielijn draagt significant bij aan de ontlasting van NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, en samen met de Merwedelijn aan vermindering van de vervoersdruk op de Ring Utrecht – nu al één van de minst robuuste onderdelen van het hoofdwegennet, en zeer belangrijk voor vervoerend en ondernemend

Nederland (de draaischijf). Uit de NMCA2017: de groei van aantal verplaatsingen is het grootst in Noord-, Zuid-Holland en Utrecht; en de voertuigverliesuren zijn het hoogst in deze drie provincies. De grootste robuustheid-knelpunten (incidenten met zwaarste netwerkontwrichtingen) zijn met name de netwerken rond Amsterdam en Utrecht; door lage robuustheid van het netwerk ook buiten de spits veel congestie door incidenten.

Momenteel werken Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht aan een nadere uitwerking van de Merwedelijn en de Waterlinielijn, waarin ook de faseringsvraag aan de orde komt. Deze resultaten zijn binnen enkele maanden beschikbaar.

Aanvullend op bovenstaande antwoorden willen we over de volgende onderwerpen aanvullende informatie geven.

5. Wat doen IenW en regiopartijen al in de Metropoolregio Utrecht?

MIRT Onderzoek
Rijk en regio hebben eind 2020 het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij' vastgesteld. Dit is het ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050 op de gebieden van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Mede omdat er op dit moment nog onvoldoende zicht op financiering is kunnen er in vervolg op dit MIRT Onderzoek geen nieuwe MIRT Verkenningen gestart worden.

Verdiepende gebiedsonderzoeken
Drie verdiepende gebiedsonderzoeken zijn in vervolg op het MIRT Onderzoek gestart in 2021 (aan de oost-, zuid- en westflank van Utrecht). Deze onderzoeken brengen gedetailleerder in beeld de varianten voor a) ruimtelijke ontwikkelrichting, b) mobiliteitsmaatregelen en c) fasering van/in de drie gebieden, en waarderen de drie gebieden naar ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitseffecten en kosten/baten (de meetlat).

Mobiliteitsstrategie
Eveneens voortbouwend op het MIRT Onderzoek wordt door Rijk en regio een mobiliteitsstrategie opgesteld waaruit een multimodaal voorkeursnetwerk voor de regio komt, passend bij de verstedelijking tot 2040 en de mobiliteitsgroei.

Bij voldoende zicht op financiering is het voor de hand liggend dat volgend op de verdiepende gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie een (of meer) MIRT Verkenning(en) gestart worden.

MIRT Verkenning 'OV en Wonen'
In de zomer van 2020 is de Startbeslissing genomen van de MIRT Verkenning 'OV en Wonen'. De opgaven zijn (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de Verkenning beogen Rijk en regio een stap te zetten in de realisatie van een OV-ring Utrecht. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn een versterkt station Lunetten-Koningsweg, een oost-west HOV-verbinding, en een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling van Nieuwegein en Utrecht Zuid-West. Het resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in en om Utrecht tot 2030 mogelijk maken, in diezelfde periode de

bereikbaarheid van het USP verbeteren en daarbij Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. De gewenste realisatietermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030.

Het Rijk, Provincie Utrecht, de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht hebben € 380 miljoen gereserveerd voor de MIRT Verkenning. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingenpakket van circa € 500 miljoen te komen. De verdeling is IenW € 150 miljoen, BZK € 60 miljoen en de regio reserveert € 170 miljoen.

'No regret'-pakket
Rijk en regio hebben besloten dat een pakket kleinere maatregelen als 'no regret' uitgevoerd kunnen worden. Dit betreffen fietsmaatregelen en –routes, overstappunten F&R en P&R, en OV-verbindingen, die rond 2025 bijdragen aan een betere bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP), aan ontlasting van Utrecht Centraal en aan het realiseren van woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone. Rijk en regio hebben voor realisatie van deze maatregelen EUR 45mln ter beschikking gesteld (gelijkelijk verdeeld over Rijk, Provincie en Gemeente).

Korte Termijn Aanpak
Voor het bijdragen aan een goede bereikbaarheid en aan een gezonde leef- en werkomgeving van de Utrechtse regio tot 2025 dragen Rijk en regio EUR 15mln bij aan programma's, projecten en activiteiten gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht. Dit betreft o.m. Covid gebiedsaanpakken; werkgeversbenadering; onderwijsaanpak; doelgroepenaanpak; Maas ('*Mobility as a service*' & deelmobiliteit / Hubs; en proeftuinen.

Aanpak 2030
Rijk en regio werken samen aan een pakket stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit dat bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio in de periode tot 2030, de mobiliteitstransitie verder op gang helpt én de beoogde verstedelijking mogelijk maakt. Hierin zijn geen investeringen in infrastructuur.

Knooppuntenprogramma
Rijk en regio werken samen om aan kansen en voorwaarden om tot 2030 op bestaande regioknopen en corridors verstedelijking te kunnen realiseren. Dit betreft de integrale beoogde woonopgave, arbeidsplaatsen en toegang tot groen en landschappen in samenhang met mobiliteit. Hierin zijn geen (grote) investeringen in infrastructuur.

6. Wat is de additionaliteit van de propositie bezien vanuit nationaal perspectief?

Bezien vanuit nationaal perspectief is de kracht van deze propositie het effect op (ontlasting van) nationale mobiliteitssystemen, op de nationale woningmarkt en het netwerk van toplocaties voor kennis en innovatie. De schaalsprong in het mobiliteitssysteem van de Metropoolregio Utrecht betekent voor het nationaal perspectief een significante ontlasting van NMCA-knelpunten Utrecht Centraal en de Ring Utrecht (zie ook onder punt 4). Voor de oververhitte woningmarkt in de grootstedelijke Utrechtse regio betekent deze schaalsprong dat meer woningen

gerealiseerd kunnen worden dan onder regulier beleid; mede daarom is ook het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties één van de indienende partijen. En de schaalsprong biedt ruimte voor één van de pijlers van het nationale innovatiesysteem, het Utrecht Science Park.

- o -

Gemeenteraad

Dossiernummer	1592
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	9
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10
ID	1643
Behandelend ambtenaar	Peter Meijer
Telefoon	14030
E-mail	peter.meijer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub f: Raadsvoorstel inzake vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan.
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	1 april 2021
Gemeenteraad	**22 april 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Kenmerk	8183091
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.

2. geen exploitatieplan vast te stellen.

3. het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Er is een bestemmingsplan gemaakt voor de bouw van 215 appartementen aan de Eendrachtlaan 10 (Merwedekanaalzone deelgebied 6). Dit voorstel is gericht op vaststelling van dit bestemmingsplan. De 215 appartementen zijn verdeeld over 2 woonblokken van 7 respectievelijk 16 bouwlagen aan een gezamenlijke binnentuin: 40 sociale huurwoningen (secundaire voorraad), 45 midden huurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar.

Context

Aanleiding

De eigenaar van het kantoorpand Eendrachtlaan 10 is Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen (economische crisis, snelle veroudering van kantoorpanden) en de ambitie van de gemeente voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone (MWKZ) maken de plek een geschikte woningbouwlocatie.

Bij de gemeente is een aanvraag ingediend om het bestemmingsplan te herzien voor de bouw van een appartementencomplex. Dit project, genaamd Concorde, voorziet in de bouw van 215 appartementen op de plek van het voormalige kantoor.

Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde).

Voorgaande fasen

Met de vaststelling van het startdocument in januari 2017 informeerden we u al over het initiatief, om het verouderde kantoorpand te slopen om plaats te maken voor circa 200 appartementen voor Young Professionals. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) door uw raad in februari 2018 bood u het ruimtelijk kader voor de uitwerking van dit plan. Aan de hand van dit kader heeft de initiatiefnemer het plan verder uitgewerkt. Hierbij is ervoor gezorgd het plan zo optimaal mogelijk te laten aansluiten bij de uitgangspunten van gezonde verstedelijking en de uitwerkingen daarvan, zoals die voor deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn gedaan. Op 17 december 2019 hebben wij hiervoor een bouwenvelop vastgesteld, waarover u op 13 februari 2020 heeft gesproken in de commissie Stad & Ruimte. Het bestemmingsplan is hiervan de juridische vertaling.

Beoogd effect

Er is een woonprogramma toegevoegd van 40 sociale huurwoningen (secundaire voorraad), 45 midden huurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen aan een gezamenlijke binnentuin. Dit draagt bij aan het behalen van de stedelijke ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gemengd woon- werkgebied te transformeren.

Resultaten terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het ontwerp aanbieden aan de gemeenteraad. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in het vaststellingsrapport, dat deel uit maakt van dit besluit.

Coördinatie

Artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures tegelijk worden doorlopen. In dit geval zijn het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning samen gepubliceerd. Na vaststelling van het bestemmingsplan is er voor alle besluiten één beroepsgang bij de Raad van State.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

12 januari 2017 Raadsbrief en startdocument Eendrachtlaan
19 december 2019 Raadsbrief en bouwenvelop Eendrachtlaan

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.
Argumenten	
1.1	De ambtshalve wijzigingen zijn noodzakelijke actualisaties van onderzoeken
	Het onderzoek voor stikstofdepositie bijlage 10 met de daarbij behorende Aeriusberekeningen bijlagen 11 en 12 is geactualiseerd, omdat er een nieuwe aeriuscalculator is vastgesteld. De bijgewerkte rapporten vervangen de bijlagen 10, 11 en 12 die bij het ontwerp waren opgenomen.
1.2	Een flora- en fauna onderzoek voor vleermuizen toegevoegd.
	Omdat het bestaande gebouw gesloopt wordt en de omgevingsvergunning wordt gecoördineerd met het bestemmingsplan, moet definitief vastgesteld worden dat er geen beschermde diersoorten in het bestaande gebouw huizen. Het afdoend onderzoek bevestigt dit. Het flora en faunaonderzoek is voor de volledigheid toegevoegd als bijlage 22 bij het bestemmingsplan.
1.3	De zienswijzen geven geen aanleiding om wijzigingen in het bestemmingsplan aan te brengen.
	De zienswijzen hebben betrekking op vrees voor parkeerhinder en verkeersoverlast, vrees voor windhinder en minder bezonning. De zienswijzen hebben niet geleid tot nieuwe gezichtspunten die tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan zouden moeten leiden.
Beslispunt	
2	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Het verhaal van kosten is op een andere manier verzekerd.
	Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.
Beslispunt	
3	Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
3.1	Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de bouwenvelop en de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en draagt bij aan de ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gezond stedelijk, duurzaam gemengd woon-werkgebied te transformeren.

	Het plangebied vormt tezamen met de aan de overkant van de Beneluxlaan gelegen wooncomplexen City Campus Max en Lux et Pax en het naastgelegen Citypads een eerste woongebied in een nog verder te transformeren bedrijfsmatige en kantooromgeving. De nieuwe bebouwing past qua schaal en korrelgrootte bij de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone wordt voor de bebouwing aan de kant van het Merwedekanaal uitgegaan van een basishoogte van 4 bouwlagen en aan de kant van de hoofdwegen een basishoogte van 8 bouwlagen. De basishoogte in het middengebied zit daar tussenin met 6 bouwlagen. Op bijzondere plekken is een accent (dubbele basishoogte) toegestaan. Daarnaast is er in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone een oplopende bouwhoogte in zuid- noord richting de Beneluxlaan opgenomen. In het plan is dat vertaald naar een programma van 215 appartementen verdeeld over 2 woonblokken van respectievelijk 7 bouwlagen aan de Vliegend Hertlaan en 16 bouwlagen aan de Beneluxlaan met een gezamenlijke binnentuin. Daarmee past het plan in de Omgevingsvisie en verhoudt het zich goed tot haar omgeving. Aan de Beneluxlaan kan het woonblok met 16 bouwlagen (en een hoogte van ongeveer 52 meter) een maatvoering krijgen, die aansluit bij de toekomstige stadsboulevard en de aan de overzijde gelegen torens van City Campus MAX (circa 72 meter) en Lux et Pax (circa 32 meter). Aan de westzijde sluit het bouwblok aan op de het voormalig Berenschot-gebouw en de toren van Le Mirage. De invulling van de plinten draagt bij aan het karakter van de (semi-) openbare ruimte en maakt contact mogelijk met de straat. In het plan zijn de woningen op maaiveld georiënteerd op de Beneluxlaan, Eendrachtlaan, op naastgelegen perceel van de Vliegend Hertlaan en op het binnenterrein. Daarmee wordt de levendigheid van dit gebied vergroot.
3.2	<u>Het plan draagt bij aan de ambities uit de Utrechtse Woonvisie.</u>
	Het plan bevat verschillende woningcategorieën en is daarmee (financieel) toegankelijk voor verschillende doelgroepen en draagt bij aan een meer gemengde wijk. Alle woningen worden verhuurd, waarbij er rekening wordt gehouden met verschillende inkomensgroepen. Het plan bestaat uit in totaal 215 appartementen, verdeeld over 2 woonblokken aan een gezamenlijke binnentuin: er komen 40 sociale huur woningen (secundaire voorraad), 45 middenhuurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar. Er is een mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van ca. 50 m2 gebruiksoppervlakte (gbo) in de laagbouw tot ca. 75 m2 gbo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca.100m2 gbo op de 15e verdieping.

Financiën
De initiatiefnemer betaalt voor het maken van het bestemmingsplan leges. De andere gemeentelijke kosten worden verhaald via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

Vervolg
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscouranten op het internet op de websites https: https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan enwww.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit zes wekenlang ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Participatie
Bij de totstandkoming van de bouwenvelop heeft de ontwikkelaar met de eigenaren van omliggende percelen contact gehad over het plan en is er een bijeenkomst geweest voor geïnteresseerden uit de omgeving. Deze reacties zijn verwerkt in de bouwenvelop.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Vanwege het Coronavirus was er geen fysieke informatiebijeenkomst mogelijk, maar wel de mogelijkheid om per mail of telefonisch nadere informatie in te winnen over het ontwerp-bestemmingsplan.

Communicatie

Degenen die zienswijzen hebben ingediend worden via een brief geïnformeerd over het raadsbesluit. Daarnaast wordt het raadsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant, het stadsblad en op de gemeentelijke website. In de publicatie worden belanghebbenden gewezen op de beroepsmogelijkheden tegen uw besluit bij de Raad van State.

Niet-Referendabel

Over dit raadsbesluit kan geen referendumverzoek worden ingediend, want het betreft een raadsbesluit tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Het volledige, digitale bestemmingsplan (zie bijlage met link maar RO publiceer)
- Vaststellingsrapport bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met bijlagen.

Bijlagen informatief

- Bestemmingsplan bestaande uit een toelichting, regels en een verbeelding.

RoPubliceer

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat voor u ligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01 vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6 Eendrachtlaan 10

7 januari 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 6, EENDRACHTLAAN 10 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 5

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 6

ZIENSWIJZE 1 6
ZIENSWIJZE 2 9

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Het plangebied bestaat uit een voormalig kantoorpand met bijbehorend terrein aan de Eendrachtlaan 10. De locatie is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde). Het bestaande kantoorgebouw wordt gesloopt en vervangen door een appartementencomplex met 215 appartementen (Concorde).

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 14 augustus 2020 tot en met donderdag 24 september 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 2 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor bedoelde termijn ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende

zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel door gestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van originele zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en zullen dus in behandeling worden genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Indiener 1 vreest achteruitgang van de woonkwaliteit, door toename van geluids- en parkeeroverlast, en achteruitgang van luchtkwaliteit, bezonning en uitzicht.. De indieners onder 2 vrezen verlies van bezonning en uitzicht. De zienswijzen worden uitgebreid besproken en van commentaar voorzien in hoofdstuk 3 van dit rapport.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

De zienswijzen geven geen redenen om wijzigingen aan te brengen in de regels, de toelichting of de verbeelding.

2.3.1 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.1.1 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 10,11 en 12

Het onderzoek voor stikstofdepositie bijlage 10 met de daarbij behorende Aeriusberekeningen bijlagen 11 en 12 is geactualiseerd, omdat er gedurende het proces een nieuwe versie van de aeriuscalculator is uitgekomen. De bijgewerkte rapporten vervangen de bijlagen 10, 11 en 12 die bij het ontwerp waren opgenomen.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen is een afdoend flora- en fauna onderzoek voor vleermuizen toegevoegd. Dit is tevens als bijlage 22 van het bestemmingsplan opgenomen.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Hogere geluidswaarden door wind en weerkaatsing verkeersgeluid
De indiener stelt dat de bouw van de PAX en LUX gebouwen al heeft gezorgd voor meer geluid van onder andere verkeer en tramovergangen, tegen de gevel aan de Europalaan van de flat aan de Aziëlaan. Bij de onderzoeken van geluid en windoverlast voor de Eendrachtlaan 10 heeft indiener niet terug kunnen vinden dat er is meegenomen wat voor effect de weerkaatsing/wind van het nieuwbouwplan de Concorde heeft op deze gevel qua geluid. Indieners verwachting is dat de geluidswaarden hier nog meer gaan stijgen met een hoger gebouw. Voor een gezonde leefomgeving is het beter als de geluidwaarden niet stijgen. Als het Concordegebouw niet hoger wordt dan de lage kantoorgebouwen eromheen kan het geluid en de wind beter weg.

Reactie
Het geplande woongebouw Concorde staat op een afstand van circa 230 meter van het woongebouw van indiener. Tussen de geplande nieuwbouw en het woongebouw van indiener staat nog een kantoorgebouw van gedeeltelijk 7 lagen hoog en gedeeltelijk 24 lagen hoog. Voor wat betreft de weerkaatsing van geluid op de woning van indiener is dit de belangrijkste bron en niet de geplande nieuwbouw die daar 100 meter achter staat. Ook voor wat betreft windoverlast is het bestaande gebouw bepalend en niet het nieuw te bouwen complex. Kortom de nieuwbouw heeft voor zowel geluidweerkaatsing als voor windhinder geen invloed op de bestaande situatie rond het woongebouw van indiener.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Verminderde luchtkwaliteit
Volgens het plan neemt de mobiliteit door de nieuwbouw niet in betekenende mate toe, de luchtkwaliteit is door de drukte op de Europalaan al regelmatig minder, zeker met warm weer en de A12 heeft natuurlijk ook zijn invloed. Meer bewoners betekent meer auto's, bij het Europaplein en de Europalaan staan in de spitsuren vooral buiten Corona tijd, maar zelfs nu, af en toe rijen auto's en staat het ook regelmatig vast vanuit de Vliegend Hertlaan. De uitgang vanaf de Vliegend Hertlaan naar de Europalaan zal drukker worden met het nieuwe Concorde gebouw. Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat de luchtkwaliteit niet verder achteruit gaat.

Reactie
Het beleid in de Merwedekanaalzone is erop gericht het autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Voor deelgebied 6 betekent de omzetting van kantoren naar woningen juist dat er minder verkeer in de spits vaststaat omdat het woonverkeer een andere richting kiest (het gebied uit) dan het werkverkeer (het gebied in). Doorstromend verkeer veroorzaakt minder luchtvervuiling dan stokkend verkeer. De toename in verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde woningbouw is vastgesteld op 661 mvt per etmaal. De NIBM-tool 2018 berekent voor deze bewegingen als maximale bijdrage 0,48 µg/m3 NO2 en 0,10 µg/m3 PM10. Voor beide componenten is dit lager dan 1,2 ìµg/m3 ofwel 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Dit is binnen de wettelijk normen. De bijdrage van de toename in verkeersbewegingen aan de heersende achtergrondconcentratie is daarmee Niet In Betekenende Mate. Het project voldoet hiermee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Op basis van de Monitoringstool 2020 (zie www.nsl-monitoring.nl) kan bovendien worden geconcludeerd dat in de omgeving van het plan ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, hetgeen in de onderstaande figuur wordt geïllustreerd..



Rekenpunten Verberg

Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
614713	27.3	20.5	8.2	12.6	2020
615944	27.3	20.0	7.6	12.2	2020
15537830	31.2	19.9	7.6	12.0	2020
15538047	27.8	20.7	8.3	12.6	2020
15538315	27.4	19.9	7.6	12.2	2020
15538317	27.9	20.1	7.8	12.2	2020
15538344	27.1	19.9	7.6	12.1	2020
15635080	32.2	20.9	8.6	12.6	2020
15635097	31.3	20.0	7.7	12.1	2020
15928841	29.8	19.6	7.3	11.9	2020

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Parkeerproblemen
Bij de flat aan de Aziëlaan het dichtst bij het Europaplein, is de parkeerplaats vaak overvol. Mensen van de kantoren aan de overkant van de Europalaan, van de MAX en van de scholen aan de Aziëlaan parkeren hier allemaal waardoor het voor bewoners soms lastig wordt om een parkeerplek te vinden. Bij het Concorde gebouw zijn parkeerplaatsen gepland maar niet voldoende voor alle appartementen. Ook hier gaat de gemeente er van uit dat mensen zich meer met het openbaar vervoer, fiets of lopend gaan verplaatsen en geen auto hebben. In de praktijk is dit nog helemaal niet zo vanzelfsprekend, wat blijkt uit de parkeerproblemen die al bestaan.

Reactie
Het aantal parkeerplaatsen dat voor de nieuwbouw beschikbaar is, voldoet aan de normen uit het parkeerbeleid. Het beleid voor Merwedekanaalzone is erop gericht het autogebruik zoveel mogelijk te minimaliseren en het lopen, het fietsen en het gebruik van openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren. Het aantal parkeerplaatsen dat mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan, het aantal parkeerplaatsen dat door de ontwikkelaar bij de buren (City Pads Utrecht B.V) wordt gehuurd, en de beschikbare deelauto's is naar onze mening voldoende en zal niet leiden tot overlast in de buurt. Daarnaast wordt gekoppeld aan de ontwikkelingen in Merwedekanaalzone stapsgewijs betaald parkeren ingevoerd in het gebied en de directe omgeving. Bovendien wordt de verkeersontwikkeling rondom de Merwedekanaalzone (en breder in Zuidwest) van begin af aan gemonitord, zodat er tijdig duidelijk wordt als er bijgestuurd moet worden en eventueel aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Minder zonlicht
Het aantal uren dat er daglicht in huis is neemt in de flat aan de Aziëlaan af door de nieuwbouwplannen. Aan de noord- en oostkant is al minder zonlicht, zodat elke afname daarvan onwenselijk is.

Reactie
Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren de TNO-norm. Gemeente Utrecht hanteert de zogenaamde lichte TNO norm om te bepalen of er voldoende bezonning is. Bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning van de gevels en (extra) schaduw op de omgeving. Voor het woongebouw aan de Aziëlaan is een bezonningsstudie uitgevoerd, die onderstaande resultaten laat zien (de volledige studie is opgenomen in bijlage 18 van de toelichting van het bestemmingsplan).

De door de gemeente Utrecht gehanteerde TNO-norm houdt in: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw Concorde op de bestaande woontoren Aziëlaan zeer beperkt zijn en dat de bezonningsnorm ruimschoots wordt gehaald. Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee aanvaardbaar en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie daarmee als acceptabel beschouwd.

Op basis van de 3d simulatie waarbij de bestaande situatie is vergeleken met de geplande situatie is het volgende vastgesteld:

- Tussen 28 maart en 12 mei (en tussen ca. 31 juli en 16 september, zie afbeelding 3) valt er schaduw te verwachten ten gevolge van het nieuwbouwplan de Concorde.
- Dit betreft ca. 3 maanden in het jaar.

- Op 28 maart (en 16 september) valt er gedurende ca. 5 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (Noordgevel) te verwachten.
- Vanaf 28 maart neemt de schaduwvorming geleidelijk toe tot ca. 21 april.

- Op 21 april (en 22 augustus) valt gedurende ca. 71 minuten vanaf zonsopkomst op delen van de woontoren (Noordgevel en Oostgevel) schaduwvorming te verwachten.
- Rondom deze peildatum is de schaduwvorming relatief het grootst.

- Vanaf ongeveer 21 april neemt de schaduwvorming geleidelijk af.
- Op 12 mei (en 31 juli) valt er gedurende ca. 6 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (Oostgevel) te verwachten.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de schaduweffecten op de woontoren aan de Aziëlaan ten gevolge van het nieuwbouwplan Concorde erg beperkt blijven.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5. Waarde en woongenot
De waarde van hooggelegen woningen zit in het uitzicht. De langere lifttijd en het geluid van een drukke weg worden gecompenseerd door het uitzicht dat ook bepalend is voor het woongenot.

Het uitzicht op een hoog gebouw vermindert de waarde van de woning van indiener maar ook het woongenot. De ervaring om uit te kijken op een stenen kolos of de Utrechtse Heuvelrug en het Merwedekanaal geeft een heel andere ervaring. Het Concorde gebouw komt tegenover en tussen diverse hoge woongebouwen te staan. Het zou minder storend zijn als zo'n hoog gebouw meer tussen de kantoren en bedrijven zou staan waar het uitzicht wat minder belangrijk is.
Op basis van de bovenstaande argumenten heeft indiener bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan en bijbehorende ontwerpbesluiten. Indiener verzoekt de gemeente het hoge deel van het Concordegebouw niet hoger te laten zijn dan de lage kantoorpanden er omheen.

Reactie
In Utrecht is er een grote vraag naar woningen. De Merwedekanaalzone, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, is bij de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2016 aangewezen als een belangrijke locatie om een bijdrage te leveren aan deze woonbehoefte. Door de nieuwbouw wordt voorzien in 215 woningen, dit betekent huisvesting voor een paar honderd mensen. Een groeiende stad als Utrecht is bovendien continue in beweging en bij nieuwe planontwikkelingen wordt dan ook altijd gekeken naar wat dit betekent voor de omgeving. Enerzijds veranderen er zaken die mensen liever ongewijzigd zien (bijv. het uitzicht), anderzijds bieden nieuwe ontwikkelingen ook kansen, bijv. door een groter aanbod van voorzieningen in de buurt of de toevoeging van extra groen en openbare ruimte. Voor de Merwedekanaalzone is een Omgevingsvisie vastgesteld (februari 2018) waarin dit soort afwegingen voor het grotere gebied zijn vastgelegd. De woontoren van het plan Concorde past in deze visie en sluit aan op de bestaande hoogbouw in de omgeving; het gebouw van 16 bouwlagen zit qua hoogteopbouw precies tussen de gebouwen van Citycampus Max en Lux et Pax aan de overkant van de Beneluxlaan in. Bekeken vanuit de Aziëlaan valt de nieuwbouw bovendien deels weg achter kantoorgebouw Le Mirage aan het Europaplein.
Als indiener van mening is dat zij door deze ruimtelijke ingreep van de gemeente onevenredig benadeeld wordt in haar uitzicht, kan daarvoor een verzoek tot tegemoetkoming in planschade worden gedaan. Dat verzoek zal dan te zijner tijd op zijn eigen merites worden beoordeeld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2

De zienswijze is ingediend namens een negental bewoners van de flat aan de Aziëlaan. Men vreest verlies van zonlicht als er op de Eendrachtlaan een appartementengebouw van 21 verdiepingen wordt gebouwd. Zij pleiten ervoor om een gebouw van maximaal 15 verdiepingen toe te staan.

Reactie
Het gebouw aan de Eendrachtlaan wordt maximaal 52 meter hoog en telt 16 verdiepingen op een halfverdiepte parkeergarage. De vrees van indieners dat er ter plaatse een gebouw van 21 verdiepingen wordt gebouwd, berust op een misverstand. Uit het bezonningsonderzoek bij het plan blijkt dat de Aziëlaan wel enig effect qua bezonning van de nieuwbouw te verwachten heeft maar dat de bouw niet leidt tot een onevenredige afname van bezonning van het woongebouw aan de Aziëlaan. Wij verwijzen verder naar het antwoord bij zienswijze 1 onder punt 4.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De eigenaar van het kantoorpand Eendrachtlaan 10 is de Oké Vastgoedgroep B.V. Een teruglopende belangstelling voor dit soort kantoorgebouwen (economische crisis, snelle veroudering van kantoorpanden) en de ambitie van de gemeente voor een stapsgewijze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone (MWKZ) maken de plek een geschikte woningbouwlocatie.

Bij de gemeente is een aanvraag ingediend om het bestemmingsplan te herzien voor de bouw van een appartementencomplex. Dit project, genaamd Concorde, voorziet in de bouw van 215 appartementen op de plek van het voormalige kantoor.

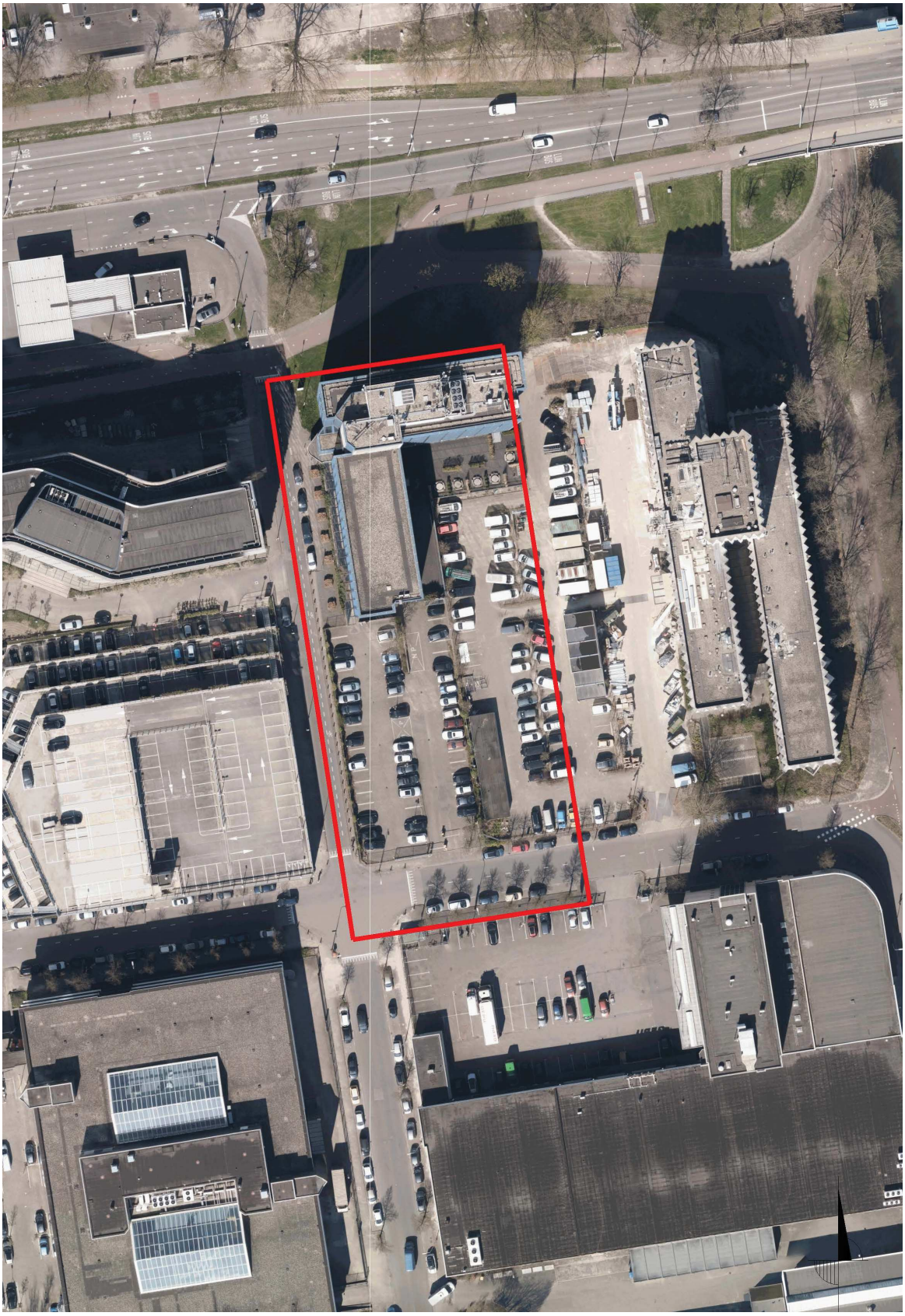
Merwedekanaalzone

De prognose is dat de stad Utrecht groeit van 340.000 in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040 (https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/). De druk op de woningmarkt is hoog. Utrecht wil deze groei faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht. De Merwedekanaalzone is een van de gebieden waardoor intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een groot deel van de binnenstedelijke groei moet worden opgevangen. Eendrachtlaan 10 is onderdeel van een grotere transformatie van de Merwedekanaalzone, waarvoor een Omgevingsvisie is gemaakt (zie paragraaf 1.4). Met de herontwikkeling van Eendrachtlaan 10 kan een bijdrage worden gegeven aan verdichting van dit deel van de stad. Om deze reden heeft de gemeente een Bouwenvelop vastgesteld (december 2019).

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone en is begrensd door de Beneluxlaan (noordzijde), het perceel van de Vliegend Hertlaan 1-11 (oostzijde), de Vliegend Hertlaan (zuidzijde) en de Eendrachtlaan (westzijde).

Het voormalige kantoorpand aan Vliegend Hertlaan 1-11 is in 2017 getransformeerd tot woongebouw. Op het perceel Vliegend Hertlaan 4 A t/m D en 8 is een horecagroothandel gevestigd (GEPU) en hier zijn bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 toegestaan. Aan de westzijde van de Eendrachtlaan bevindt zich een gestapelde (4 lagen) parkeervoorziening en (de zijkant van) een kantoorpand van de Arbo Unie. Bij de entree van de Eendrachtlaan (eenrichtingsverkeer het gebied in) is een tankstation aanwezig, dat ontsloten is op de Beneluxlaan.



Afbeelding 1: Begrenzing

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied verordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	20 juni 2013	
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk, partiële herziening	19 maart 2015	

Voor het gebied geldt de Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (onherroepelijk in 2013). Transformatie naar woningbouw past niet in de beheersverordening die, zowel qua bebouwingsmogelijkheden als gebruiksmogelijkheden, uitgaat van handhaven van de bestaande situatie (max. 4.000 m² kantoor). Er zal een nieuw bestemmingsplan gemaakt moeten worden om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Daarnaast geldt op deze locatie het voorbereidingsbesluit Merwede Kanaalzone 2019 (21 november 2019), waarmee ongewenste functies en ontwikkelingen geweerd kunnen worden in het licht van de beoogde transformatie van het gebied. Het initiatief past binnen de beoogde transformatie van het gebied en is daarmee een gewenste ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken voor bijvoorbeeld milieu aspecten komen in Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkelingen binnen het plangebied. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden in dit hoofdstuk weergegeven.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de Structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de nieuwe AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is in december 2011 in werking getreden.

Conclusie

Het SVIR bevat geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011)

bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.
Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

In het Rarro zijn nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen.

Conclusie
In het Barro is aangegeven dat het plangebied gelegen is ter plaatse van de Romeinse Limes. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening. Verder zijn in het Barro geen specifieke regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied.

Het plangebied ligt in een radarverstoringsgebied van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. In dit gebied gelden beperkingen voor bestemmingsplannen voor een goede werking van de radar op het radarstation. Het gaat hier om hoogtebeperkingen voor bouwen, bouwwerken en windturbines. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne. De hoogte van de radarantenne van Soesterberg is 63 m +NAP. De ontwikkeling in het plangebied heeft een maximale bouwhoogte van 52 meter. Deze hoogte ligt onder het radarverstoringsgebied. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van over programmering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder het bestemmingsplan.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Woningbouwbehoefte

Utrecht behoort op dit moment tot één van de sterk groeiende provincies van Nederland. In de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de

periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerd op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar 'nultreden'-woningen en woningen met zorg. Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten, zoals de Merwedekanaalzone, de 2e Daalsedijk, de Cartesiusdriehoek. Buiten de rode contour zijn in de polder Rijnenburg vanaf 2030 7.000 woningen gepland, waarvan naar verwachting 5.000 woningen in de PRS-periode zullen worden gerealiseerd. Tot 2040 wordt er in Utrecht geen krimp voorzien.

Uit de actualisering van de Woonvisie blijkt dat in Utrecht nog altijd een woningtekort bestaat. De beoogde herontwikkeling van de locatie voorziet in 215 huurappartementen, verdeeld over verschillende categorieën (sociale huur, middenhuur en vrije sector huur). Er is een goede mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van circa 50m2 bvo in de laagbouw tot ca. 75m2 bvo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca. 100m2 bvo op de 15e verdieping. Met de combinatie van sociale huur (tot de huurtoeslaggrens), middenhuur (conform het Utrechtse Actieplan Middenhuur) en de vrije sector categorie wordt aangesloten op een deel van de kwalitatieve vraag in Utrecht en wordt voorzien in een aangetoonde behoefte.

Conclusie
De ontwikkeling is in overeenstemming met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013 (en herijking 2016)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld en op 12 december 2016 herijkt. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

De provincie moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleidsvizier is daar op gericht. Het ruimtelijke beleid is gebaseerd op vier pijlers die bijdragen aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provincie:

- een duurzame leefomgeving
- beschermen kwaliteiten
- vitale dorpen en steden
- dynamisch landelijk gebied

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

- Accent op de binnenstedelijke opgave. Waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd wordt. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere worden opvangen door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de

buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

Op 12 december 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht (GS) de Herijking van de PRS en PRV vastgesteld. De Herijking voorziet de provincie van een actueel ruimtelijk beleidsinstrumentarium, dat ruimte biedt en uitnodigt tot ontwikkelingen die bijdragen aan meer ruimtelijke kwaliteit en aan bescherming van deze kwaliteit, maar ook sturingsmogelijkheden biedt om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

De Herijking 2016 bevat een langetermijnvisie voor de provincie: Utrecht 2040, Van Strategie naar Uitvoering. De kern van de langetermijnvisie betreft een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. De visie streeft naar een uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio, waarbij binnen stedelijk gebied ruimte is voor goed wonen en werken en een goede bereikbaarheid.

Conclusie
De ontwikkeling van de Eendrachtlaan voorziet in een binnenstedelijk project en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en de ruimtelijke kwaliteit en is daarom in overeenstemming met de provinciale structuurvisie en verordening.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofd ambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomst bestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Conclusie

Het plan is gelegen in het binnenstedelijke transformatie gebied van de Merwedekanaalzone. Hier wordt een voormalig industriegebied getransformeerd naar een gemengd stedelijke woon- en werkgebied, waar gezond stedelijk leven centraal staat.

De ontwikkeling van de Eendrachtlaan is in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Mobiliteitsplan 2015-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppunt positie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en

goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeften als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken
- het verbinden van netwerken
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten

Conclusie

In de Merwedekanaalzone wordt ingezet op een vernieuwende mobiliteitstrategie gericht op het beperken van automobiliteit en het versterken van deelmobiliteit en bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Het plangebied past daarmee in het mobiliteitsplan 2015-2028.

2.2.4 Provinciale milieuverordening 2013

De Provinciale milieuverordening 2013 is door Provinciale Staten op 4 februari 2013 vastgesteld en op 1 mei 2013 in werking getreden. Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) is de provincie verplicht een verordening ter bescherming van het milieu vast te stellen. De provincie geeft aan deze verplichting invulling via de Provinciale Milieuverordening Utrecht 2013 (PMV).

In de Provinciale milieuverordening zijn grondwaterbeschermingszones en stiltegebieden aangewezen. In de verordening zijn regels opgenomen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit met het oog op de drinkwatervoorziening. Daarnaast zijn regels opgenomen voor het behoud en de bescherming van stiltegebieden.

Conclusie

Het plangebied wordt niet als een stiltegebied aangemerkt en het plangebied maakt geen deel uit van een grondwater beschermingszone. De ontwikkeling van de Eendrachtlaan is hiermee in overeenstemming met de Provinciale milieuverordening.

2.2.5 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basis kwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, water kwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basis kwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkel opgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basis kwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimum kwaliteit bepaald is. Waar de basis kwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen van het BMW-plan. Een nadere onderbouwing hiervan is te vinden in hoofdstuk 5.

2.2.6 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewater systeem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021. De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

Conclusie

In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op het aspect water. Er wordt voldaan aan het beleid van het Hoogheemraadschap.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen
  Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.
- Gezonde groei voor iedereen
  Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.
- De kracht van iedereen
  Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woning categorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaat adaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen (hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaat neutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren circulaire bouw;
- (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

Conclusie

Het plan voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling en heeft een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid en gezonde verstedelijking en sluit daarom aan bij het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de Omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De Omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het

stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De Omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkel opgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Ook willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.
De RSU bevat ook een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

Conclusie

Het plan levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans
In de Woonvisie, Utrecht beter in balans, op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad, zijn de punten van het college akkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentage voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen

voorzien.
- Duurzaamheid en toekomst bestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Conclusie

De ontwikkeling voorziet in een gemengd woningbouwprogramma met een aandeel middeldure huur (45 woningen) en sociale huur (40 woningen) en past daarmee binnen de kaders van de Woonvisie.

Huisvestingsbeleid,woningvormingen omzetting

Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2019 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de beleidsregels Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten). Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, heeft de gemeenteraad met de nieuwe Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan 'Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik' in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de Huisvestingsverordening 2019 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad.

De beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten)' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Conclusie

Het huisvestingsbeleid is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

Vitale Stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)

In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan geeft ruimte voor niet-woonfuncties om functiemenging te bevorderen en past daarmee binnen dit beleidskader.

2.3.2.2.2 Natuur

GroenstructuurplanUtrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'

De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan 'Utrecht Stad en land verbonden' is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

De groengebieden die we extra beschermen zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente concreet of deze in de groenstructuur ligt.

Conclusie

Het plan betreft de herontwikkeling van een bestaand gebouw en ligt niet in de gemeentelijke hoofdgroenstrucutuur.

Bomenbeleid Utrecht (2009)

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen. Indien bomen moeten verdwijnen voor een ruimtelijk plan geldt er een herplantplicht.

Conclusie

De bestaande bomen in het plangebied zijn in beeld gebracht. een aantal bomen wordt verplant en een aantal bomen van matige kwaliteit worden vervangen door bomen van hoge kwaliteit. In Hoofdstuk 5 is een bomenparagraaf opgenomen, waarin een en ander nader wordt toegelicht.

Nota Utrechtse soortenlijst (2018)

Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken.

Conclusie

Er is onderzoek gedaan naar aanwezige dier- en plantsoorten in Hoofdstuk 5 wordt daar verder op ingegaan.

2.3.2.2.3 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Conclusie

Voor het plangebied is in het Wensbeeld 2030 een maximale hoogte van 15 tot 30 meter opgenomen. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. Het noordelijke deel van de bebouwing vormt een hoogte accent in de omgeving en past daarmee in de hoogbouwvisie.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", die in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd wordt. Dit gaat vanzelfsprekend over de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

De nota kent drie niveaus; 'open' of 'respect' of 'behoud'.

A. Open

Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als

architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

B. Respect

Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristieken worden gerespecteerd. Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop;
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm;
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

C. Behoud

Behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard. Dit betekent:

- primaire oriëntatie op monumentale en beeldbepalende kwaliteiten en eigenschappen van de gebouwen;
- authenticiteit staat voorop, zowel voor nieuwe als voor bestaande gebouwen;
- geen nabouwen van maar voortbouwen op de historische context, waarbij "voortbouwen op" zowel op een traditionele als vooruitstrevende manier mag plaatsvinden;
- nieuwe interpretaties zijn mogelijk.

Conclusie

Het plangebied wordt in de welstandsnota aangeduid als ontwikkelingsgebied met het beleidsniveau 'open'. Dit betekent:

Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

De Merwedekanaalzone zal de komende jaren een belangrijke transformatie ondergaan van overwegend werk gebied naar een gemengd woon en werkgebied. Het plan past in de toekomstige stedenbouwkundige structuur voor het gebied.

2.3.2.2.4 Erfgoed en cultuurhistorie

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden voor monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Archeologie

De Noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk (De Limes) loopt ondergronds door het gebied.

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de

verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Conclusies

In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de archeologische waarden in het plangebied.

2.3.2.2.5 Verkeer en mobiliteit

Nota stallen en parkeren (2013) en Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Op 28 maart 2019 heeft de gemeenteraad het addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Het addendum bevat een aantal algemene wijzigingen en wijzigingen voor bepaalde gebieden, de maatwerklocaties. De algemene wijzigingen hebben betrekking op de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen en juridische en technische wijzigingen.

Het addendum geeft alle locaties aan waar maatwerk voor geldt en geeft een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Bij verschillende ontwikkelingen is het noodzakelijk om uit te gaan van een kleiner aantal parkeerplaatsen in het gebied dan op grond van de bijlage Nota Parkeernormen fiets en auto van de Nota Stallen en Parkeren mogelijk is. Op de lange termijn zal de Nota Parkeernormen hierop aangepast worden. Voor de korte termijn is het addendum op de Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. De locaties voor maatwerk zijn het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied) en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en de Uithof. Daarnaast zijn er acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocatie: belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Veemarkt, Merwedekanaalzone en Werkspoorkwartier.

Conclusie
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren gevolgd (inclusief addendum). In de planregels is een regeling opgenomen over parkeren. Aangetoond moet worden dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen. In paragraaf 4.2.2 over parkeren is dit nader uitgewerkt.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en

knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser
Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukte.

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden
Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

Auto's langs de juiste routes
In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de ring. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

Conclusie

Het plangebied wordt ingericht overeenkomstig het mobilititeitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'.

2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2022

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds.

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders

mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Conclusie

Bij de transformatie van de Merwedekanaalzone wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht. Het gebied zal zich kenmerken door een hoogwaardige openbare ruimte en langs de oevers van de kanalen (Merwedekanaal en ARK kanaal wordt een groene recreatieve parkstrook aangelegd (ronde stadseiland) waar mensen kunnen wandelen , sporten en verblijven. Het nieuwe Volksgezondheidsbeleid vormt daarom geen belemmering voor deze ontwikkeling.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

Nota externe veiligheid (2007)

De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzen hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota speelt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Conclusie
Voor de situatie met betrekking tot externe veiligheid verwijzen we naar hoofdstuk 5.

Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

Op 3 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 vastgesteld. Schone lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Dat zijn de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Het ALU bevat een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen, bewoners, werkenden en bezoekers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en de fiets te reizen en knelpunten in het autoverkeer op te lossen.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de situatie in het plangebied.

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019

De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaat neutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaat neutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 20% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Met het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' (2018) zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaat neutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Conclusie

Het wettelijk uitgangspunt voor nieuwbouw zijn momenteel de geldende EPC eisen. Behalve aardgasloos wordt Merwede ook all electric. Daartoe wordt groene stroom zoveel mogelijk in het gebied zelf opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij moeten we rekening houden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt een groot aantal daken (50 procent) een groene inrichting en spelen ze een rol in de wateropvang. Alles bij elkaar komt circa 3 hectare zonnepanelen op daken te liggen. Daarmee kan voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien.

Vanaf 2021 zullen nieuwe – strengere – eisen gesteld gaan worden, de BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). Voor de gehele Merwedekanaalzone is energieneutraal het uitgangspunt. De Merwedekanaalzone wil verder een hogere ambitie voor duurzame energie dan de wettelijke normen.

In het bouwplan worden alle woningen gasloos. Daarnaast wordt voor aansluiting op een collectief WKO systeem gekozen.

Visie op de warmtevoorziening (2017)

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO_2-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment

relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaat neutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Met het nieuwe coalitieakkoord is de doelstelling opgenomen om zo snel mogelijk klimaat neutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energie infrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

Naar verwachting wordt in 2019 een nieuwe regierol voor de gemeente op het gebied van energietransitie vastgelegd (Klimaatakkoord). Dit betekent dat gemeenten in 2021 een transitievisie Warmte en een Regionale Energiestrategie moeten opstellen.

Conclusie

Alle woningen worden gasloos. Voor het plangebied is gekozen voor aansluiting op een WKO systeem.

2.3.2.2.7 Bodem, ondergrond en water

Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017)

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven is de vraag naar bouwgrond in Utrecht groot. Deze bouwgrond wordt momenteel van elders (vaak over lange afstand) aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:
een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;

- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:
strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;

- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar

een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebiedsspecifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Conclusie

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de situatie in het plangebied.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019

Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Hemelwater en oppervlaktewater

De openbare ruimte kent een hoog percentage groen, waardoor water goed kan infiltreren in de bodem. Het groen creëert een microklimaat dat bijdraagt aan het temperen van de klimaateffecten.

Omwille van wateroverlast en droogte wordt regenwater bij extreme regenbuien vooral vastgehouden in plaats van zo snel mogelijk afgevoerd naar riool en/of oppervlaktewater. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook in binnentuinen en op daken. Vijftig procent van de daken worden groen, waarvan de helft als retentie- of polderdak. Dat is een combinatie van een waterbergend dak met een daktuin, met een royale aanplant.

Dat laatste is een belangrijk instrument tegen hittestress. De rijke beplanting biedt niet alleen schaduw maar zorgt ook voor verdampingskoeling. Daarnaast heeft zo'n beplanting een belangrijk psychologisch effect. Bewoners en bezoekers beleven het thermisch comfort als aangenamer en vinden de hitte draaglijker.

Conclusie

De gekozen maatregelen in het plangebied voor water sluiten goed aan op de gemeentelijke watertaken. In Hoofdstuk 5 Waterparagraaf wordt verder op de waterhuishouding in het gebied ingegaan.

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

Ruimtelijke strategie Utrecht

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone aangewezen als een belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad. Dit is het gebied tussen de Mandelabrug en de A12. Daarmee wordt het groene landschap in het buitengebied ontzien. Door het beter benutten van in de stad beschikbare ruimte voor ontwikkeling geeft Utrecht meer mensen de kans om in de stad te wonen. Op 8 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Utrecht de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (Ruimtelijke Agenda) vastgesteld.

Het Coalitieakkoord Utrecht (Ruimte voor iedereen), opgesteld na de gemeenteraadsverkiezingen van mei 2018, is uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid in de raadsperiode 2018-2022. Dit coalitieakkoord biedt ruimte voor "het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone, waarbij de realisatie daarvan is verbonden met planvorming en investeringen in mobiliteit". In het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB) kiest Utrecht voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Vervoerswijzen die weinig plaats innemen én

duurzaam zijn. De auto doet in Utrecht een stapje terug. Op basis van deze uitgangspunten is de Omgevingsvisie nader uitgewerkt naar de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, uitwerking van de ruimtelijke agenda.

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1

De Merwedekanaalzone is een van de belangrijkste gebieden waar Utrecht de groei van de economie en de groei van het aantal inwoners op een gezonde en duurzame manier mogelijk wil maken. De gemeente werkt hierbij nauw samen met ontwikkelaars, eigenaren, gebruikers en anderen in het gebied, zodat er tot 2030 tussen de 6.000 en 10.000 woningen gebouwd kunnen worden. Dit zijn vooral koop- en huurappartementen maar ook eengezinswoningen.

Voor de Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) is een MER en een Omgevingsvisie opgesteld. In de Omgevingsvisie zijn de gemeentelijke ambities van gezonde verstedelijking opgenomen en is een robuust ruimtelijk raamwerk uitgewerkt dat ruimtelijke en sociale verbindingen legt tussen het gebied, de omliggende wijken en de stad.

Het raamwerk bestaat uit de volgende delen: historische kwaliteiten, Merwedepark, Europalaan, stedelijke langzaam verkeersverbindingen en voorzieningen.

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone. Het beleid voor deze zone is er al sinds 2005 op gericht om een stedelijke transformatie tot stand te brengen, omdat het terrein zijn betekenis als watergebonden industrie grotendeels verloren is en door de ontwikkeling van Leidsche Rijn midden in de stad is komen te liggen. De gemeenteraad heeft op 8 februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, ruimtelijke agenda en de milieueffectrapportage (MER) vastgesteld. De ambities en uitgangspunten zijn meegewogen in de ontwikkeling van dit bouwplan.

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ambitie van gezond stedelijk leven in de Merwedekanaalzone is uitgewerkt in vier kernwaarden:

1. Kwaliteit van leven
   Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. Langzaam verkeer (lopen en fietsen) krijgt een prominente plek in het gebied.

2. Bedrijvige mix;
   Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en functies.

3. Duurzaam en slim
   Een duurzame energievoorziening en klimaat adaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.

4. Robuust en flexibel
   De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperioden aantrekkelijk, bruikbaar en klimaat vast is.

Momenteel worden de ambities uit de Omgevingsvisie voor de Merwedekanaalzone nader uitgewerkt in een deel 2.

Milieueffectrapportage Merwedekanaalzone (MER)

In de milieueffectrapportage is onderzocht welke randvoorwaarden er vanuit milieuoogpunt zijn om in de Merwedekanaalzone tot een verantwoorde stedelijke ontwikkeling te komen. Onderwerpen zijn onder meer: bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, geluidbelasting, luchtkwaliteit, waterberging, (sociale) veiligheid en integratie in de bestaande ruimtelijk structuur. De MER is op 8

februari 2018 gelijktijdig met de Omgevingsvisie vastgesteld door de raad. Voorliggend plan voor de Eendrachtlaan dient een eigen MER-beoordeling te laten uitvoeren, waarin de relatie wordt gelegd met de MER Merwedekanaalzone. Deze MER-beoordeling is onderdeel van het bestemmingsplan en wordt verder beschreven in Hoofdstuk 5 paragraaf 5.2.

Parallel aan de uitwerking van het 2e deel van de Omgevingsvisie wordt er een aanvulling gemaakt op de Milieueffectrapportage.

Conclusie

De sloop - nieuwbouw van een voormalig kantoor naar circa 215 woningen past binnen de verdichtingsopgave die voor de Mewedekanaalzone geformuleerd is. Het plan sluit aan bij de ambities die voor de Merwedekanaalzone worden na gestreefd.

2.4 Conclusie

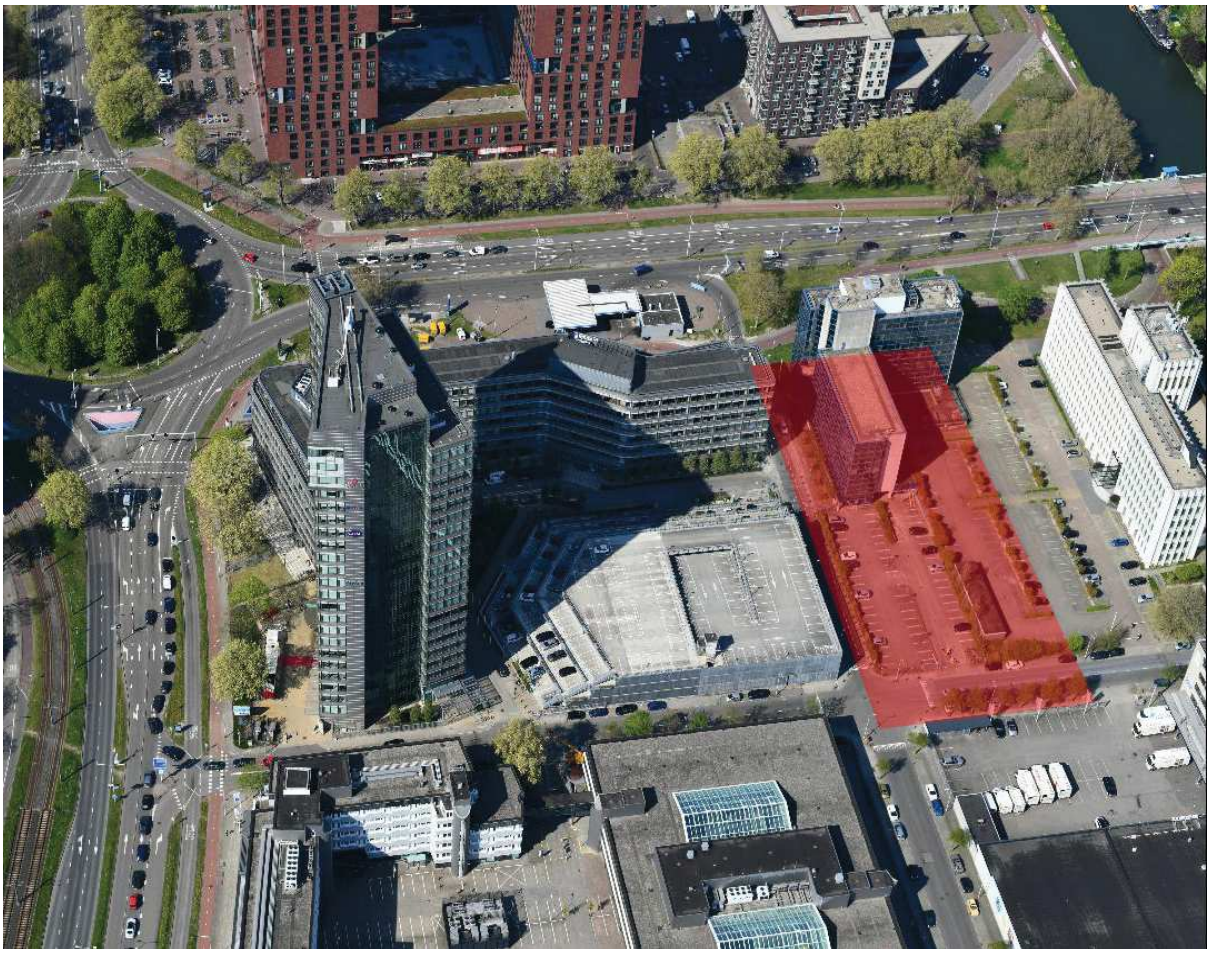
De conclusie is dat de ontwikkeling past binnen de beschreven beleidskaders.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het plangebied ligt in de Merwedekanaalzone dat komende periode stapsgewijs transformeert in een nieuwe stadswijk, waar mensen wonen, werken en recreëren. De bestaande omgeving van Eendrachtlaan 10 wordt gekenmerkt door een inrichting met functies als grootschalige kantoren, instellingen, bedrijven en grootschalige detailhandel (o.a. de meubelboulevard), naast de eerste wooncomplexen van het gebied (Citycampus Max en Lux en Pax).

Hoogbouw is met name te vinden aan de randen langs de doorgaande wegen, zoals de Europalaan en de Beneluxlaan. Verder in het gebied is er veel bebouwing in twee tot vier lagen. Zowel aan de noord- als zuidzijde van de A12 is er diverse bedrijvigheid en een hotel te vinden. Aan de zuidzijde, in Westraven, is ook een transferium aanwezig. Aan de westkant loopt de Europalaan, die een belangrijke functie vervult als stedelijke invalsweg en aansluit op de A12. Aan de oostzijde het Merwedekanaal, dat ter hoogte van het plangebied oversteekbaar is middels de Socratesbrug



Figuur 2. bestaande situatie met in rood raster het plangebied.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone, een langgerekt industrie-/bedrijfsgebied dat zijn ontstaan te danken heeft aan het Merwedekanaal. De Middeleeuwse ontginning is in delen van de Merwedekanaalzone nog zichtbaar in diverse lijnen en kavels. De negentiende-eeuwse industrialisering wordt vertegenwoordigd door het Merwedekanaal, de Kanaaldijk en de nog aanwezige oudere bedrijven (zoals Mobach en Jongerius), vaak in combinatie met de oude verkaveling structuren. De naoorlogse periode wordt vertegenwoordigd door karakteristieke bedrijven (zoals OPG), maar ook in de karakteristieke ruimtelijke opzet van de infrastructuur van Kanaleneiland. Ook uit de meer recente periode van kantorenbouw zijn enkele karakteristieke voorbeelden aanwezig (zoals Kanaalweg 30).

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het plangebied ligt tussen het karakteristieke voormalige kantoorpand aan Vliegend Hertlaan 1-11, dat onlangs is getransformeerd tot woongebouw, en het moderne kantoorgebouw Le Mirage. Er bevinden zich geen monumenten in het plangebied zelf of de onmiddellijke omgeving daarvan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Structuurbepalende elementen in de directe omgeving van het plangebied zijn het Merwedekanaal, de A12,de Europalaan en (het oostelijk deel van) de Beneluxlaan. In de nabijheid van het plangebied zijn ook nog sporen terug te vinden van de Limes.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

3.3.1 Openbare ruimte

Het plangebied ligt aan de rand van een bedrijventerrein. De Eendrachtlaan en de Vliegend Hertlaan hebben vooral een verkeersfunctie ten behoeve van bedrijvigheid en zijn met dat doel ook ingericht. De openbare ruimte heeft geen verblijfskwaliteit. Ook de onbebouwde ruimte op eigen terrein is functioneel en verhard, voor parkeerplaatsen voor de huidige functie. Een deel van het parkeerterrein ligt half verdiept met een terras bovenop als buitenruimte voor de kantoorfunctie.

Ten noorden van de locatie ligt een grasstrook tussen het tweezijdig fietspad en de Beneluxlaan, die onderdeel is van de typisch ruimtelijke opzet van de infrastructuur van Kanaleneiland. Op het (semi openbare) parkeerterrein aan de zuidzijde van de bestaande bebouwing staan 26 Noorse Bolesdoorns in twee rijen tussen de parkeervakken. Langs de Vliegend Hertlaan staan Hollandse Lindes.

3.3.2 Bestaande bebouwing

Het huidige hoofdgebouw is L-vormig en heeft een hoogte van circa 26 meter. Het gebouw staat met de zuidgevel direct naast een parkeerplaats (op eigen terrein). Dit terrein is omringd door een hekwerk en af te sluiten door een slagboom. Op de hoek van de noord/westzijde bevindt zich de entree van het gebouw met een groene inrichting . Aan de noordzijde grenst het gebouw met zijn voet aan openbaar groen. Ten oosten van het gebouw bevindt zich een opgetild terras met daaronder parkeerruimte (half verdiept).

3.3.3 Bereikbaarheid en parkeren

De locatie is met de auto zowel vanaf de rijksweg A12 als vanuit de stad te bereiken via de route Europalaan – Europaplein - Beneluxlaan - Eendrachtlaan. Vanaf de A12 is de locatie ook te bereiken door vlak voor het Europaplein rechtsaf de Vliegend Hertlaan in te rijden of nog eerder af te slaan en via de Winthontlaan en vervolgens Eendrachtlaan of Zeehaenkade naar de Vliegend Hertlaan te rijden.

Uitgaand verkeer naar de snelweg A12 rijdt via de Zeehaenkade (langs het Merwedekanaal) of kiest voor de 'halve' aansluiting van de Vliegend Hertlaan op de Europalaan om vervolgens via het Europaplein naar de snelweg te rijden. Uitgaand verkeer richting de stad rijdt eveneens via de Vliegend Hertlaan en het Europaplein, aangezien het stuk Eendrachtlaan tussen de Vliegend Hertlaan en Beneluxlaan 1-richtingsverkeer is (alleen het gebied in).

Per fiets is de locatie te bereiken via een vrij liggend tweerichtings-fietspad langs het Merwedekanaal, net als langs de Beneluxlaan en Socratesbrug en langs de Europalaan. Ook via de Eendrachtlaan (een interne ontsluitingsweg voor deelgebied 6) is de locatie per fiets te bereiken.

Te voet is het plangebied ontsloten door middel van een doorlopend voetpad ten westen (langs de Eendrachtlaan) en ten zuiden van het perceel (Vliegend Hertlaan) en ten noorden van het perceel (Beneluxlaan). De dichtstbijzijnde openbaar vervoersvoorzieningen liggen aan de Europalaan en de Beneluxlaan. Hier stoppen meerdere buslijnen van en naar de stad Utrecht en is tevens een halte van de sneltram tussen Utrecht en Nieuwegein / IJsselstein.

Het autoparkeren vindt plaats op eigen terrein, op de parkeerplaats aan de achterkant van het gebouw en de halfverdiepte bak onder het gebouw. De inrit bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan. Op het perceel van het bestaande kantoor is ruimte voor 86 parkeerplaatsen. Daarnaast is een deel van het buurperceel overgenomen, met ruimte voor circa 50 parkeerplaatsen. Tevens zijn er in de openbare ruimte nabij de hoofdentree langs de Eendrachtlaan nog vier openbare parkeerplaatsen en langs de Vliegend Hertlaan nog vier openbare parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Programma

De initiatiefnemer wil het kantoorpand aan de Eendrachtlaan 10 slopen en vervangen door nieuwbouw van 215 appartementen (in totaal zo'n 20.666 m² bvo, exclusief parkeren). Het bouwblok bestaat uit twee delen, verbonden door een verhoogd dek met daaronder half verdiept een parkeergarage. De doelgroep is onder andere Young Professionals, waaronder wordt verstaan huidige bewoners van de stad Utrecht die in hun eerste werkende fase in Utrecht willen blijven wonen. Het plan bevat verschillende woning categorieën en is daarmee (financieel) toegankelijk voor verschillende doelgroepen en draagt bij aan een gemengde wijk. Alle woningen worden verhuurd, waarbij er rekening wordt gehouden met verschillende inkomensgroepen.

Het plan betreft het volgende functioneel programma:

- Noordelijk blok (toren): Wonen in de vorm van 122 huurappartementen. Het totale oppervlak van de appartementen is 14.002 m² bvo.
- Zuidelijk blok (carré): Wonen in de vorm van 93 huurappartementen. Het totale oppervlak van de appartementen is 6.663 m² bvo.
- Begane grond: Entrees, binnentuin en fietsparkeervoorziening voor het noordelijk blok.
- Verdiepte kelderbak: Parkeergarage voor fiets- en autoparkeren en een aantal bergingen (ten behoeve van een aantal woningen in het zuidelijke blok). Het oppervlak van het autoparkeren is circa 2.196 m² bvo.



Figuur 3. Artist impression van het plan

Het plan bestaat uit in totaal 215 appartementen, verdeeld over 2 woonblokken van 7 respectievelijk 16 bouwlagen aan een gezamenlijke binnentuin: 40 sociale huur woningen (secundaire voorraad), 45 middenhuurwoningen (Actieplan Middenhuur) en 130 vrije sector huurwoningen. De minimale exploitatietermijn is 20 jaar.
Er is een goede mix aan woningtypes en oppervlaktes. De appartementen hebben een oppervlakte die oploopt van ca. 50 m^2 gebruiksoppervlakte (gbo) in de laagbouw tot ca. 75 m^2 gbo in de hoogbouw en zes grotere varianten van ca. 100m^2 gbo op de 15e verdieping.

De combinatie van sociale huur (tot de huurtoeslaggrens), middeldure huur (conform het Utrechtse Actieplan Middenhuur) voor het merendeel van de appartementen in de laagbouw en categorie daarboven voor de appartementen in de hoogbouw sluit aan bij de Utrechtse woningmarkt behoefte.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Functies

De transformatie van de Merwedekanaalzone gaat uit van een organische ontwikkeling. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar een verbindende en toekomst bestendige stadswijk, waar prettig gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De locatie biedt kansen voor het toevoegen van woningen. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone gaat uit van een functionele mix aan woningen, werkgelegenheid en voorzieningen en is gericht op mensen, die bewust kiezen voor een vernieuwende stedelijk manier van leven. De kwaliteit van het leven staat voorop en er is ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Dit vraagt een grote verscheidenheid aan woningtypen en bijbehorende prijs categorieën. Conform de raadsmotie van 8 februari 2018 wordt voor de Merwedekanaalzone uitgegaan van 30% sociale huurwoningen (excl. MAX en Twogether), minimaal 25% middeldure woningen en minimaal 45% koopwoningen. Bij de middeldure huurwoningen gelden de afspraken uit het Actieplan Middenhuur, zoals dat 7 december 2017 door de Utrechtse gemeenteraad is vastgesteld.

Het plan gaat uit van 2 woonblokken met een mix van sociale, middeldure en vrije sector huurwoningen, die de huidige bewoners van bijvoorbeeld het tegenovergelegen City Campus Max en Lux et Pax (of elders in de stad) de mogelijkheid bieden om door te stromen binnen de Utrechtse woningmarkt.

Woonfunctie

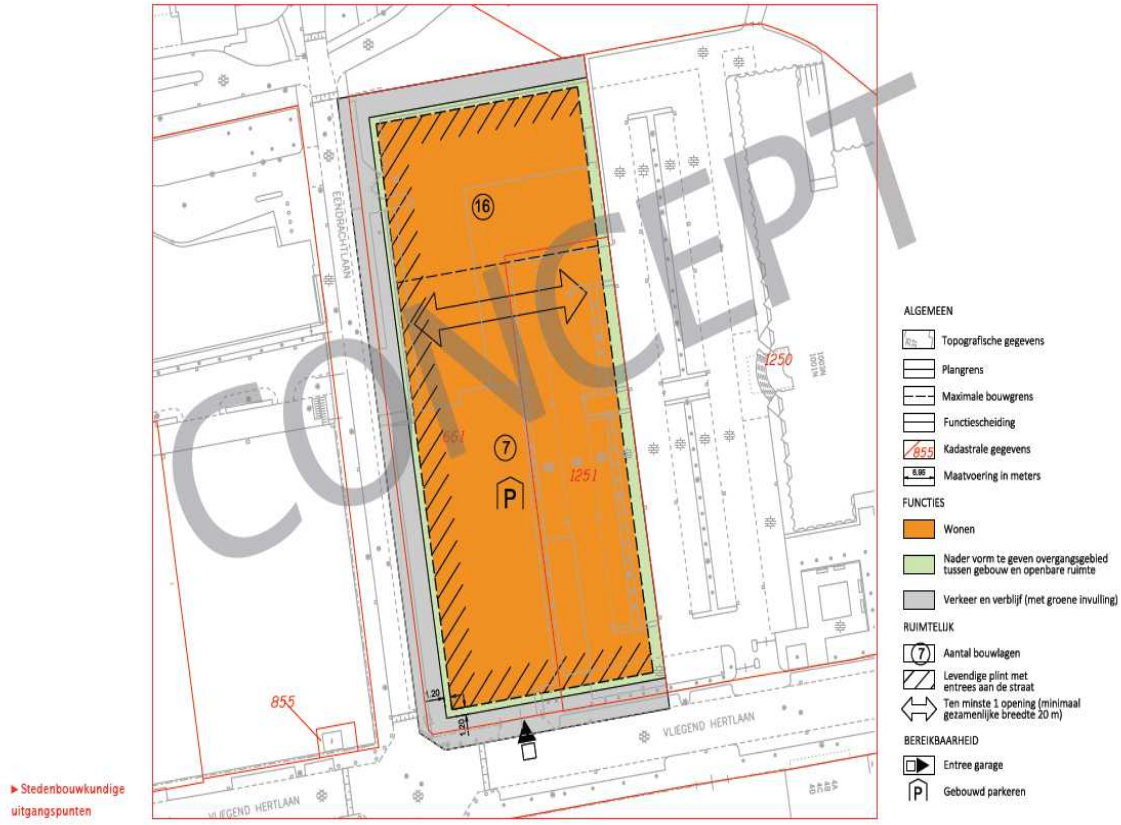
Het plan voor Eendrachtlaan 10 draagt bij aan het behalen van de stedelijke ambitie om het woonaanbod in de stad te vergroten en de keuze om de Merwedekanaalzone tot een gemengd woon-werkgebied te transformeren. Het initiatief sluit aan op de woonfuncties aan de overkant van de Beneluxlaan, waar de afgelopen periode de appartementencomplexen City Campus Max en Lux et Pax zijn gerealiseerd en in het naastgelegen “Flying Deer”, dat sinds zomer 2017 gemeubileerde appartementen aanbiedt aan internationale studenten en expats. Kijkend naar de omgeving en de gevraagde differentiatie van woningaanbod wordt in dit plan een gevarieerd aanbod van huurwoningen gerealiseerd, mede gericht op mensen die willen doorstromen op de Utrechtse woningmarkt.

Ruimtelijk

Het plangebied vormt tezamen met de aan de overkant van de Beneluxlaan gelegen wooncomplexen City Campus Max en Lux et Pax en het naastgelegen Citypads een eerste woongebied in een nog verder te transformeren bedrijfsmatige en kantooromgeving

De nieuwe bebouwing past qua schaal en korrelgrootte bij de Merwedekanaalzone. In de Omgevingsvisie wordt voor de bebouwing aan de kant van het Merwedekanaal uitgegaan van een basishoogte van 4 bouwlagen en aan de kant van de hoofdwegen een basishoogte van 8 bouwlagen. De basishoogte in het middengebied zit daar tussenin met 6 bouwlagen. Op bijzondere plekken is een accent (dubbele basishoogte) toegestaan. In het plan is sprake van een maximale bouwhoogte van 24 meter en een accent aan de Beneluxlaan van circa 52 meter. Daarmee verhoudt het plan zich goed tot haar omgeving. Aan de noordzijde ligt het bouwblok aan de Beneluxlaan, hierdoor kan het gebouw ook een maatvoering krijgen die aansluit bij de toekomstige stadsboulevard en de aan de overzijde gelegen torens van City Campus MAX en Lux et Pax. Aan de westzijde sluit het bouwblok aan op de bebouwing van Berenschot.

De invulling van de plinten draagt bij aan het karakter van de (semi-) openbare ruimte en maakt contact mogelijk met de straat. In het plan zijn de woningen op maaiveld georiënteerd op de Beneluxlaan, Eendrachtlaan, op naastgelegen perceel van de Vliegend Hertlaan en op het binnenterrein. Daarmee wordt de levendigheid van dit gebied vergroot.



Bouwblok

Het zuidelijk blok heeft maximaal 7 bouwlagen (exclusief parkeergarage half verdiept) en een bouwhoogte van circa 24 meter. Het noordelijk blok aan de Beneluxlaan vormt een hoogteaccent in het gebied en heeft maximaal 16 bouwlagen (exclusief parkeergarage halfverdiept) en een bouwhoogte van circa 52 meter.

Het gebouw vormt randen naar de omgeving en heeft in verband met de situering op een bedrijventerrein een luwe binnenzijde die wordt ingericht als gemeenschappelijke tuin.

Vanwege het krappe straatprofiel van de Eendrachtlaan heeft het bouwblok aan de westzijde niet een volledig gesloten straatwand, maar ten minste één opening met een minimale gezamenlijke breedtemaat van 20 meter.

Het bouwblok heeft vanwege een eventuele verbinding (in de toekomst) met het naastgelegen perceel van Vliegend Hertlaan 1-11 aan de oostzijde ten minste één opening met een minimale gezamenlijke breedtemaat van 20 meter. Dit zorgt er voor dat de interne bereikbaarheid en de doorwaadbaarheid van het gebied wordt vergroot.

Elke woning in het noordelijk blok heeft een individuele buitenruimte, met uitzondering van de twee woningen op de begane grond aan de Beneluxlaan.

De woningen in het zuidelijk blok hebben een collectieve buitenruimte. De hoekwoningen en de woningen op de begane grond en de bovenste verdieping hebben ook een individuele buitenruimte. De beeldkwaliteit van het initiatief wordt nader afgestemd met de Gemeente (en wordt bekeken in de context van de Merwedekanaalzone als totaal).

Het bouwblok bevat minstens 4 uitsparingen (over 2 bouwlagen) die zorgen voor lichttoetreding richting het binnenterrein.

Rooilijn

Het gebouw ligt evenwijdig aan het kanaal en de Eendrachtlaan.

De noordzijde van het gebouw ligt nagenoeg in het verlengde van de naastgelegen panden aan de Beneluxlaan en schuift daarmee een paar meter naar achter ten opzichte van het huidige kantoorpand, zodat rondom een trottoir en fietspad aangelegd kan worden.

De zuidzijde van het gebouw ligt ca. 1,5 meter terug ten opzichte van de eigendomsgrens; De westzijde van het gebouw ligt in het verlengde van het naastgelegen pand (GEPU) aan de Eendrachtlaan.

Aan de Beneluxlaan mogen de bouwlagen boven de begane grond de rooilijn overschrijden ten behoeve van balkons, zoals ook bij het tegenovergelegen gebouw van Lux et Pax et Lux. Dit is ook gewenst bij de Vliegend Hertlaan.

Plint en entrees

Het gebouw is alzijdig en heeft geen blinde gevels.

De plinten worden met Wonen ingevuld, waarbij er aandacht is voor de relatie tussen het gebouw en de openbare ruimte. De begane grond woningen hebben een deur aan de straatzijde met uitzondering van de woningen met een dove gevel.

Het noordelijke en zuidelijk bouwblok hebben elk een centrale entree aan de Eendrachtlaan. De centrale entrees vormen een verbijzondering in het gevelbeeld.

De entree van de centrale fietsenstallingen bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan. De entree van de extra fietsenstalling is gepositioneerd op maaiveldniveau aan de Beneluxlaan. Vanuit de fietsenstallingen kan men inpandig door naar de centrale entrees van de twee appartementenblokken.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

De verkeersaantrekkende werking van de bouwontwikkeling is naar verwachting iets lager dan voor de huidige (kantoor)functie. Dit kan als volgt worden onderbouwd: Op dit moment zijn er 150 autoparkeerplaatsen op de bouwplot voor kantoorgebruik. De totale autoparkeereis voor de bouwontwikkeling ligt op 132 plekken, uitgaande van voorliggende bouwopgave (zie de berekening hieronder). Hiervan worden er naar schatting 85 op de bouwplot zelf gerealiseerd. De dagelijkse verkeersproductie vanuit de bouwplot wordt hierdoor kleiner. Voor het overige deel (47 plekken) wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving, die hierdoor minder of niet meer beschikbaar zijn voor de oorspronkelijke functie. De totale verkeersproductie hiervan zal waarschijnlijk niet veel wijzigen, omdat deze plekken naar verwachting vooral voor bewonersbezoek en voor (11) deelauto's worden gebruikt. De verkeersintensiteit van bewonersbezoek is relatief laag, de verkeersproductie van deelauto's relatief hoog, maar niet in de spitsuren. In de bestemmingsplanfase wordt de verkeersaantrekkende werking nader onderzocht als onderdeel van de Mer-beoordeling (zie § 5.12).

Op termijn zal de totale verkeersproductie als gevolg van de Eendrachtlaan 10 naar verwachting verder omlaag gaan vanwege de geplande Mobiliteitshubs en de verdere verbeteringen van de fiets- en OV-voorzieningen voor de Merwedekanaalzone. Potentiële mogelijkheden voor dubbel gebruik van de parkeervoorzieningen en inzet van andere (smart) mobilitydiensten worden nog onderzocht en worden onderdeel van de afspraken in de anterieure overeenkomst.

Door de krimp van het parkeer areaal op de bouwplot worden de omliggende kantoren en bedrijven naar verwachting niet gehinderd in hun bereikbaarheid. Bij de positionering van de ingang van de parkeergarage is rekening gehouden met aan- en afvoerroutes van bedrijven in het gebied (hier: met name GEPU).

De toekomstige ontsluiting van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is een van de onderzoeksopgaven voor de komende periode. Dit vraagt om een bredere studie en meer inzicht in zaken als de doorontwikkeling van het OV, kansen van nieuwe vervoersconcepten (smart mobility) en de gemeentebrede afwikkeling van verkeer. De bestaande langzaam verkeer route langs het Merwedekanaal geeft een goede fietsverbinding naar de binnenstad en naar de stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn.

4.2.2 Parkeren

Autoparkeren

Op basis van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 en de Nota Stallen en Parkeren geldt hier de norm B1, waarbij de minimale norm tevens de maximale norm is. Ook wordt ingezet op een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen om het aantal autoparkeerplaatsen te beperken. Deelauto's en fietsparkeren moeten meegewogen worden, waardoor de parkeereis 15% lager wordt. De huidige capaciteitseis autoparkeren voor Eendrachtlaan 10 ligt op 132 plekken (waarvan 11 deelautoplekken). Dit is gebaseerd op de naastgenoemde uitgangspunten.

AUTOPARKEREN	woning aantal	parkeer-plekken nodig	*norm B1 totaal*	
woning 55 tot 80 m2 bvo woning	87	82	*0,94*	
woning 80 tot 130 m2 bvo woning	128	131	*1,02*	
Subtotaal	215	212	*pp's*	
Reductie door salderen kantoor (7200 m2)		-79		
Verlaging reductie door weghalen pp's		136		
Reductie totaal door salderen		**0**	***pp***	
Maximale reducties pp's:				
- door dubbelgebruik		-27	*-10% en -20%*	
- door meer fietsen		-21	*-10%*	
- door meer deelauto's		-42	*-20%*	
- pp's voor deelauto's		11	*5%*	
Totale capaciteitseis met reducties		**132**	***pp***	
Aanvullende eis in ruil voor reductie				
- Aantal te organiseren deelauto's		11	*5%*	
- Aantal extra te realiseren fietsplekken		32	*15%*	

Figuur 4. parkeerbalans auto's

In de verdiepte parkeergarage onder het gebouw worden maximaal 85 parkeerplaatsen gerealiseerd. Naast de plekken op eigen terrein maakt de exploitant gebruik van de maatwerk oplossing "huren bij de buren" (een maatwerk mogelijkheid uit bijlage I van de nota stallen en parkeren waar parkeerplaatsen buiten het eigen terrein worden benut voor het voldoen aan de parkeereis). Dit wordt door de exploitant ingevuld door 47 auto-parkeerplekken op te lossen in de nabije omgeving; binnen een loopafstand van 250 meter voor bewoners en 500 meter voor bezoekers, waar parkeerruimte beschikbaar is. Deze parkeerplaatsen dienen in principe structureel en duurzaam beschikbaar te zijn voor de ontwikkeling. Door de exploitant is aangetoond dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is voor de ontwikkeling op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. De exploitant dient de verplichting om de 47 parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar te houden op te nemen in de contractuele afspraken met de door de exploitant geselecteerde belegger (met kettingbeding en boetebepaling voor de belegger).
Bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid voor de gehele Merwedekanaalzone zal o.b.v. van de dan geldende parkeernorm bepaald worden hoeveel plaatsen conform de maatwerk oplossing aangeboden dienen te worden.

Het gemeentelijk beleid is er op gericht om het parkeren in het gebied zo laag mogelijk te houden,

om de verkeersaantrekkende werking van het gebied zo veel mogelijk te beperken.

In de overeenkomst met de ontwikkelaar is tevens vastgelegd dat bij de woningen behorende te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein en de te huren parkeerplaatsen in aangrenzend gebied uitsluitend mogen worden verhuurd aan bewoners van woningen in het appartementencomplex Eendrachtlaan 10.

Fietsparkeren

In de berekening voor de minimum capaciteit voor het fietsparkeren worden de eisen uit de bijlage fietsparkeren woningbouw bij het addendum Nota Parkeernormen gehanteerd. Deze zijn in geest met de eerder vermelde en gehanteerde fietsparkeernormen zoals opgenomen in de bouwenvelop.

Op basis van de Utrecht parkeernota c.q. om te voldoen aan het bouwbesluit krijgen alle grotere woningen (vanaf 50m2 gbo) een eigen berging van ten minste 5m2. Het gaat om 128 woningen.

De minimale fietsparkeereis voor:

- 128 grotere woningen (vanaf 50m2 gbo): conform bouwbesluit, eigen stalling minimaal 5m2
- Fietsparkeerplaatsen 87 woningen tot 50m2 gbo (norm 3 fpp/woning) = 261 fietsparkeerplaatsen;
- Extra fietsparkeerplaatsen in ruil voor de reductie op de autoparkeereis: 30 fietsparkeerplaatsen.

Minimaal totaal aantal fietsparkeerplaatsen te realiseren is 261 + 30 = 291 fietsparkeerplaatsen.

Voor de 87 woningen en aanvullend op de eigen bergingen van de 128 grotere woningen wordt voorzien in een collectieve fietsenstalling van in totaal 355 fietsparkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de minimale eisen ten aanzien van de fietsparkeerplaatsen.

Tot slot is er een extra fietsberging van 37 m2 voor bijzondere tweewielers, zoals (deel)bakfietsen die niet in de fietsrekken passen. Dit voldoet aan de wens om hiervoor tenminste 5% ruimte te creëren.

Eisen aan ontwerp, gebruik en beheer van de collectieve parkeervoorzieningen

Het plan voorziet in een verdiepte parkeergarage voor zowel fiets als auto, bereikbaar via een hellingbaan aan de kant van de Vliegend Hertlaan. De twee fietsparkeerbergingen zijn gesitueerd bij de centrale entrees van beide appartementenblokken en van elkaar gescheiden door het autogedeelte. Met het oog op de uitwerkingsvraagstukken op het gebied van mobiliteit en mogelijke toekomstige innovatieve (parkeer)oplossingen is de garage zodanig ontworpen dat hier in de toekomst flexibiliteit mogelijk blijft, bijvoorbeeld om een deel van de autoparkeerruimte om te zetten naar fietsparkeren. De extra fietsberging voor de bijzondere tweewielers is gesitueerd op de begane grond aan de kant van de Beneluxlaan en is dus zonder hellingbaan bereikbaar.

Het plan voldoet qua aantallen en ontwerp aan de parkeereisen uit de Nota Stallen en Parkeren 2013 en het daaraan gekoppelde Addendum 2019.

In de uitwerking van deze ontwikkeling is een vereiste dat er tijdig en helder met (toekomstige) bewoners wordt gecommuniceerd welke rechten en plichten de huurder heeft ten aanzien van het gebruik van de gebouwde parkeervoorzieningen. Afspraak is dat de parkeerplaatsen in de parkeergarage onder het gebouw enkel en alleen bedoeld zijn voor de bewoners van het appartementencomplex Eendrachtlaan 10. Verhuur aan derden is niet toegestaan. Ook moet de ontwikkelaar bij de plantoetsing helder maken hoe het beheer en de handhaving hiervan wordt georganiseerd. De afspraken hierover worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

Om hier een aantrekkelijk woonmilieu te realiseren is het belangrijk dat er ook prettige openbare ruimte wordt gerealiseerd waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. De ideeën voor het openbaar gebied uit de Omgevingsvisie -zoals een autoluwe omgeving met een primaat voor voetgangers en fietsers en het inrichtingsprincipe van 'groen, tenzij'- worden niet onmogelijk gemaakt door deze ontwikkeling. In het kader van een bredere gebiedsstudie zal onderzocht moeten worden hoe de toekomstige verkeersafwikkeling van dit deelgebied gaat lopen en of de Eendrachtlaan omgevormd kan worden naar een langzaam verkeersverbinding. Ook zal onderzocht moeten worden hoe de openbare ruimte van de Eendrachtlaan en Vliegend Hertlaan kwalitatief heringericht kan worden. Uitgangspunt is maximaal vergroenen van de openbare ruimte ('groen, tenzij'), waarbij ecologische waarden een plek moeten krijgen. Het planten van 26 bomen van de 2e orde in de Eendrachtlaan, Vliegend Hertlaan en Beneluxlaan zijn uitgangspunt. Echter, dit is afhankelijk van de plaatsingsmogelijkheid en de afstand tot de gevel. Het inrichtingsplan van de openbare ruimte wordt in overleg met de afdeling stedenbouw uitgewerkt zodat deze aansluit bij de laatste inzichten van de openbare ruimte van de Merwedekanaalzone. Er zijn voor de inrichting van de openbare ruimte algemene kaders. Deze staan beschreven in de Kadernota kwaliteit openbare ruimte (vastgesteld door de raad op 22 december 2016) en het handboek openbare ruimte (dit is te vinden op de website van de Gemeente bij Beheer Inrichting Gebruik). Bij de inrichting wordt bekeken in hoeverre aangesloten kan worden op het gekozen bestratingsmateriaal en straatmeubilair bij MAX (verderop in de Merwedekanaalzone).

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieu aspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter op grond van een uitspraak van het Europese Hof (van 17/10/2009(C-255/08) dienen ook initiatieven die niet voldoen aan de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. kritisch bekeken te worden of deze milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Situatie plangebied

Dit bestemmingsplan zelf voorziet niet in een ontwikkeling die de geldende drempelwaarden opgenomen in de C- of D-lijst uit het Besluit m.e.r. overschrijden. Het plangebied valt echter binnen de vastgestelde kaders van de MER 'Merwedekanaalzone'.

Op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit m.e.r. moet het bevoegd gezag, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. Daarnaast dient voor het project uitgesloten te worden of sprake is van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de door ons ontvangen aanmeldnotitie en de daarbij behorende stikstofdepositieberekening. De aanmeldnotitie is beoordeeld en hieruit blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarnaast heeft het project geen effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000) waardoor er geen passende beoordeling noodzakelijk is vanuit de Wet natuurbescherming.

Het bureau Basevalue heeft in voorliggend geval een m.e.r. -beoordelingsnotitie opgesteld. Hierna is de samenvatting van de notitie opgenomen. Voor de volledige notitie wordt verwezen naar Bijlage 1 m.e.r. - beoordelingsnotitie bij deze toelichting.

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn de plaats, de kenmerken en de potentiële effecten van de ontwikkeling van Concorde aan de Eendrachtlaan 10 in de Utrechtse Merwedekanaalzone, bestaande uit de sloop van bestaande bebouwing, de realisatie van een wooncomplex met bijbehorende voorzieningen, beschreven. Onderstaand zijn per milieuaspect de conclusies van de milieugevolgen in beeld gebracht.

Verkeer en vervoer

De ontwikkeling van Concorde trekt meer verkeer dan de huidige functie op de locatie. De omgeving van het projectgebied wordt in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone heringericht waardoor goede structuur voor fiets- en wandelverkeer ontstaat. Mede hierdoor en door de gunstige ligging ten opzichte van andere stedelijke functies en de

nabijheid van openbaar vervoer is te verwachten dat bewoners en bezoekers van het projectgebied veel gebruik zullen maken van andere manieren van transport dan de auto. Deze voorgenomen ontwikkeling vormt dan ook vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmering voor de Eendrachtlaan en de omliggende wegenstructuur.

Woon- en leefmilieu

De ontwikkeling van Concorde heeft op het aspect geluid nadelige effecten op het woon- en leefmilieu. Er kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid, mits er maatregelen worden toegepast. Vanwege het wegverkeerslawaai van omliggende wegen moet tevens een hogere waardenbesluit te worden genomen. Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Er zijn beperkte gevolgen voor de milieugezondheidskwaliteit als gevolg van dit project. Die effecten worden veroorzaakt door de hinder die ontstaat tijdens de sloop van het huidige gebouw en de realisatiefase. Met betrekking tot het doen afnemen van hittestress heeft het project een gunstige bijdrage.

Bodem en water

De ontwikkeling van Concorde veroorzaakt geen nieuwe bodemverontreiniging. Er is geen sprake van toename van verhardingsoppervlak. Door de ontwikkeling van Concorde infiltratie van het regenwater mogelijk gemaakt. Tevens wordt regenwater opgeslagen op het groene dak. Het regenwater dat niet op de eigen kavel kan worden opgeslagen kan via het hemelwater riool worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Door de gescheiden afvoer van het regenwater is er sprake van minder afvoer naar de gemeentelijke riolering.

Duurzaamheid

De herontwikkeling van de Merwedekanaalzone biedt kansen voor hergebruik van vastgoed en materiaal voor het bouwen en toekomst bestendige gebouwen (flexibel, demontabele gebouwen). Deze methoden worden toegepast bij Concorde.

Het object wordt uitgerust met een WKO installatie.

Natuur

De ontwikkeling leidt niet tot effecten op beschermde gebieden en de groenstructuur Utrecht. Mits de werkzaamheden buiten het voortplantingsseizoen van vogels worden uitgevoerd, heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor deze of andere beschermde soorten. Het plan sluit hiermee aan op de effect beoordeling van het planMER.

Ruimtelijke kwaliteit

De ontwikkeling past binnen het ruimtelijk beeld en de ruimtelijke structuur van de Merwedekanaalzone.

Archeologie en cultuurhistorie

Uit archeologisch bureau- en veldonderzoek blijkt dat de archeologische hoge verwachting van het plangebied kan worden bijgesteld naar een lage archeologische verwachting. Er zijn met het oog op archeologie en cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten.

Veiligheid

Zoals uit tabel 3.1 blijkt loopt voor twee milieu belastende activiteiten de maximale richtafstand over de begrenzing van het woongebouw. Het betreft het LPG tankstation en de Groothandel in horeca. Voor beide locaties geldt dat de maximale richtafstand bepaald wordt door het aspect gevaar. Voor de aspecten geur, stof en geluid loopt de richtafstand niet over het plangebied. Voor deze onderdelen is geen aanvullend milieuonderzoek noodzakelijk.

Voor het tankstation geldt dat er LPG aflevering plaatsvindt. Voor het LPG station geldt echter dat de locatie van de vulpunten de maatgevende risicobronnen zijn. Het LPG vulpunt ligt op circa 320 meter afstand van het projectgebied. Hierdoor is het aanvaardbaar om het project te realiseren.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van

koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie van GEPU komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Uit de verleende milieuvergunning blijkt dat er geen koelinstallatie aanwezig is die gevaarlijke stoffen bevat.

5.2.3 Conclusie

Bij besluit van 28 mei 2020 Bijlage 2 m.e.r. beoordelingsbesluit heeft het bevoegd gezag beoordeeld dat het project Concorde geen significante nadelige effecten op het milieu heeft. Er is geen passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk en daarmee is het opstellen van een planMER dus ook niet aan de orde.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die voor de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object - hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Als er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels', kan hierop een uitzondering worden gemaakt. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachte geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke Geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2014 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

1. Iedere woning beschikt over een geluidsluwe gevel;
2. De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
3. Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Met betrekking tot de geluidsbelasting is door het Buro Bouwfysika het rapport Akoestisch onderzoek verkeerslawaai en GEPU van 23 januari 2020 opgesteld. Door bureau Peutz zijn geluidmetingen gedaan om de nachtelijke geluidsbelasting van de Horeca Groothandel GEPU op de gevels van de nieuwbouw te berekenen (Bijlage 5 Geluid ten gevolge van horecagroothandel).

Het project “Concorde” bestaat uit de nieuwbouw van een Carré-blok en een toren. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het concept bouwplan opgesteld door Klunder Architecten, d.d. 11 maart 2019 en 17 mei 2019, waarop de rooilijnen van het bestemmingsplan zijn afgestemd en actuele verkeersgegevens prognoses 2030 uit het verkeersmodel VRU3.4, het vastgestelde verkeersmodel voor de gemeente Utrecht.

De inhoud van het onderzoek richt zich op de volgende aspecten:

- Het bepalen van de geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai en beoordeling in relatie tot de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.
- Het bepalen van de geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten van GEPU en beoordeling aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit in hoeverre GEPU als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in haar activiteiten wordt belemmerd.
- Het in kaart brengen van maatregelen waarmee de verkaveling voldoet aan zowel de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid m.b.t. wegverkeerslawaai alsmede aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit om te beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Verkeerslawaai

De woningen in de toren (gebouw Noord) ondervinden door het verkeer op de route Beneluxlaan (max. 56 dB), Eendrachtlaan (max. 54 dB) en Ventweg noordzijde Beneluxlaan (max. 49 dB) een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De woningen in het carré-blok ondervinden door het verkeer op de route Eendrachtlaan (max. 55 dB) en Vliegend Hertlaan (max. 55 dB) een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden zodat het toepassen van dove gevels of gelijkwaardige (geluidafschermende)constructies niet noodzakelijk is.

Geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht sorteren niet voldoende effect of ontmoeten bezwaren van civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard. Omdat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden is het noodzakelijk een hogere grenswaarde vast te stellen voor de woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en zijn vanuit de gemeente aanvullende voorwaarden van toepassing die betrekking hebben op de aanwezigheid van een geluidluwe gevel, de woningindeling en de buitenruimte.

Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard (niet doelmatig). De gemeente heeft in haar beleid (Geluidnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is.

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het Bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 als volgt vast te stellen:

- maximaal 56 dB vanwege de Beneluxlaan

- maximaal 55 dB vanwege de Eendrachtlaan

- maximaal 55 dB vanwege de Vliegend Hertlaan

- maximaal 49 dB vanwege de Ventweg ten noorden van de Beneluxlaan

De woningen beschikken dankzij diverse gebouw gebonden maatregelen, zoals balkonschermen, overeenkomstig de Geluidnota Utrecht 2014-2018 over een geluidsluwe gevel. Deze gebouw gebonden maatregelen maken via artikel 4.4, lid 1 onderdeel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag HZ_20-08135 welke gecoördineerd wordt met dit bestemmingsplan.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Industrielawaai

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat ter plaatse van gebouw zuid aan de oost-, west- en zuidgevel niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. De grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde wordt echter niet overschreden. Gelet op de geluidwering die vanuit het Bouwbesluit vereist is en voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus noodzakelijk is zal binnen in de woningen voldaan kunnen worden aan 35 dB(A) etmaalwaarde en is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het maximaal optredende piekniveau van 71 dB(A) in de nachtperiode op de zuidgevel van de toren (bouwdeel noord) is te verantwoorden in het licht van een goed woon en leefklimaat gezien de minimaal voorgeschreven geluidwering van 20 dB(A) van de gevels en het gegeven dat de buitenruimte in de nachtperiode niet in gebruik is. Om de activiteiten van GEPU te borgen dient hiervoor een maatwerk voorschrift te worden opgesteld. Zie ook paragraaf 5.4 Bedrijven en Milieuzonering

De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder leidt niet tot een strengere eisen aan de geluidwering van de gevel dan op grond van piekniveaus. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt verder dat het maximale geluidsniveau ten gevolge van passerende vrachtwagens (van GEPU of van derden) over de openbare weg ten hoogste 76 dB (A) bedraagt.

Voor de situering van de waarneem punten wordt verwezen naar het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en GEPU, project Concorde te Utrecht", d.d. 23 januari 2020 met referentie 17177.31 van Buro Bouwfysica en het rapport in Bijlage 5.

5.3.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen niet voldaan wordt aan de aanvullende voorwaarden conform het gemeentelijk beleid voor wegverkeerslawaai en grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en dat evenmin voldaan wordt aan de toetswaarden die gehanteerd worden om te beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het treffen van maatregelen bij de bron of in de overdracht wordt niet als effectief, dan wel passend beoordeeld. Maatregelen aan de woningen worden binnen het ontwerp inpasbaar geacht.

Met betrekking tot de het waarborgen van een goed akoestisch woon en leefmilieu zijn in artikel 4.4 lid 1 en 2 van dit bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen waarbij voor het wegverkeerslawaai voldaan moet worden aan de maatregelen zoals beschreven in het hogere waardenbesluit en voor het industrielawaai is bepaald dat voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vast staan dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt is niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht. Milieuzonering is het middel om nu en in de toekomst:

- te voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de gevoelige functies in de omgeving, en tegelijk
- te vermijden dat de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen en andere gevoelige functies in de nabijheid.

Van belang zijn de invloed van geluid, geur, stof en gevaar van bedrijfsactiviteiten op de gevoelige bestemmingen in de omgeving. Bij de beoordeling zijn primaire factoren: het type gevoelige gebied (rustige woonwijk of gemengd gebied) en de situering van bedrijven (bedrijventerrein of functiemenging).

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden is de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 en de Geluidnota Utrecht gebruikt.

5.4.2 Plansituatie

Voor de ruimtelijke ontwikkeling een omgevingsonderzoek milieuzonering Bijlage 4 Onderzoek bedrijven en milieuzonering uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Eendrachtlaan 10.

Milieuzonering en afstanden

Bij de beoordeling aan de richt afstanden zal aangegeven worden of afwijking van de richt afstanden mogelijk is op basis van de specifieke plaatselijke omstandigheden dan wel de daadwerkelijke omvang van de milieu belastende activiteit. Het plangebied vormt samen met het naastgelegen woonpand aan het Vliegend Hertlaan, een nieuwe woongebied dat aan de noordzijde grenst aan een drukke doorgaande weg. Het zuidelijke deel van het plangebied grenst aan relatief rustige

wegen maar kan niettemin worden aangemerkt als een gebied met een verhoogd achtergrond niveau, als gevolg van de invloed van de snelweg A12. Daarom wordt voor de richtwaarden en richt afstanden voor gemengd gebied uitgegaan. De richtafstand is dan één afstandstap kleiner.

Gevaar

Zoals uit tabel 3.1 blijkt loopt voor twee milieu belastende activiteiten de maximale richtafstand over de begrenzing van het woongebouw. Het betreft het LPG tankstation en de Groothandel in horeca. Voor beide locaties geldt dat de maximale richtafstand bepaald wordt door het aspect gevaar. Voor de aspecten geur, stof en geluid loopt de richtafstand niet over het plangebied. Voor deze onderdelen is geen aanvullend milieuonderzoek noodzakelijk.

Voor het LPG tankstation wordt de richtafstand van 50 meter bepaald door het aspect gevaar; de aflevering van LPG. De maatgevende risicobronnen van een LPG station zijn het vulpunt van het LPG reservoir en het LPG reservoir zelf. Deze risicobronnen zijn echter niet gelegen in de directe omgeving van het LPG tankstation maar ten noorden van het LPG tankstation, aan de Europalaan. De afstand van deze risicobronnen tot het plangebied bedraagt circa 320 meter. Het invloedsgebied van een LPG-tankstation is 150 meter rond het vulpunt en het reservoir. Het bouwplan wordt ruim buiten deze afstand gesitueerd, waardoor het geen oplevert zie ook paragraaf 5.5.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Uit de milieuvergunning voor het bedrijf blijkt dat en geen koelinstallatie aanwezig is welke gevaarlijke stoffen bevat.

De afstand van het hoofdgebouw van de groothandel tot het woongebouw bedraagt circa 55 meter. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen beperking geeft aan de bedrijfsvoering van de groothandel.

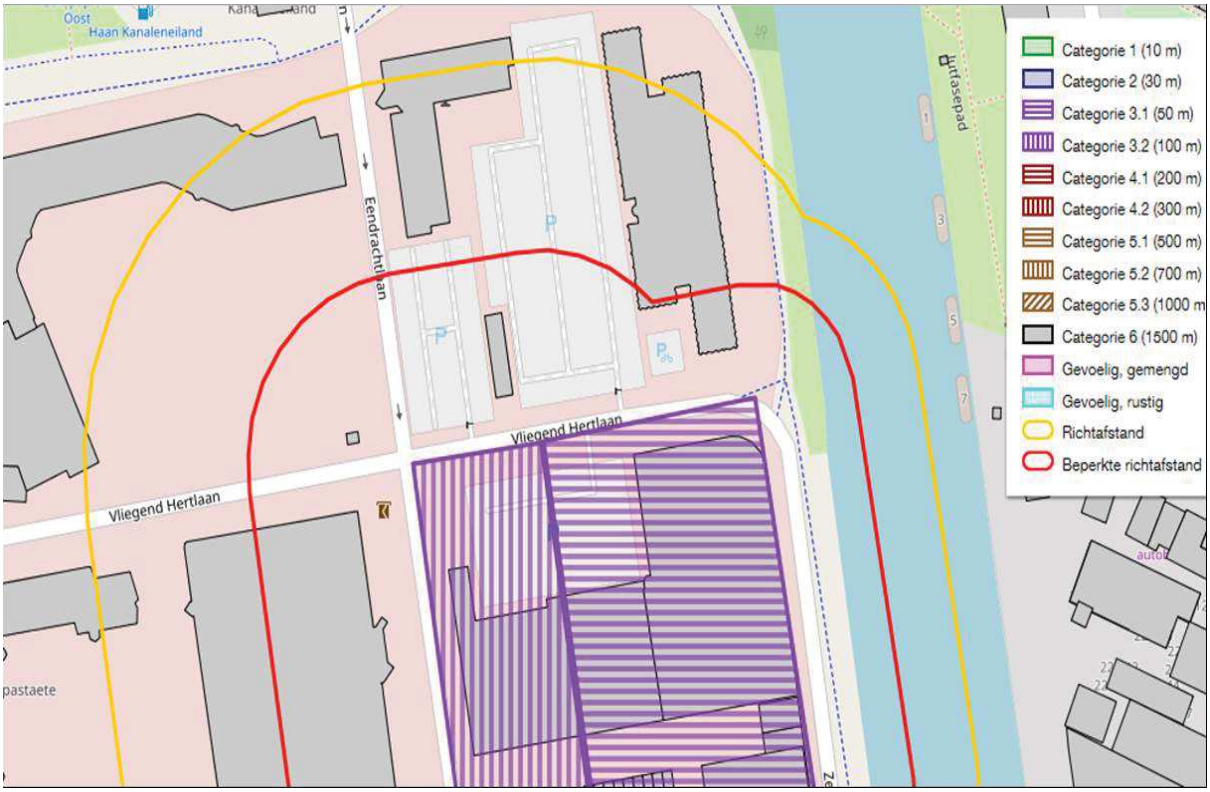
Geur

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geur uitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horeca vestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk. Dit wordt geregeld in de bestemmingsplan regels. De hiervoor beschreven situaties doen zich in de directe nabijheid van het plangebied niet voor.

Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

Geluid (GEPU)

Voor het plangebied en de locatie van GEPU zijn op het westelijke deel bedrijven behorende tot de milieucategorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan en op het oostelijke deel de bedrijven behorende tot de milieucategorie tot en met 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Voor categorie 3.1 is de aan te houden richtafstand voor een gemengd gebied 30 m en voor 3.2 is dat 50 m. Dat resulteert in de milieuzones, gemeten vanaf de bestemmingsgrens, zoals weergegeven in navolgende figuur.



Figuur Milieucontouren GEPU

Voor GEPU is de rode lijn voor gemengd gebied van toepassing: 30 en 50 m. Het bedrijf zelf, GEPU, is categorie 3.1, dus 30 m. Die afstand geldt voor gevaar, voor geluid is die 10 m. Dit betekent dat er een overlap is van deze milieuzone met het bouwplan (de rode lijn). De werkelijke afstand van het bouwplan tot de bestemmingsgrens bedraagt circa 10 m. Dit is de richtafstand van een categorie 2 bedrijf in een gemengd gebied. Aan de westzijde van het plangebied is bestemming maatschappelijke voorzieningen, kantoren en sportvoorzieningen (gebied G) . Hier is een open parkeergarage in 3 lagen aanwezig met een richtafstand van 10 m in gemengd gebied. Aan de oostzijde staat een voormalig kantoorpand dat nu de functie van woongebouw heeft waarvoor geen afstand hoeft te worden aangehouden.

Omdat GEPU een bedrijfsbestemming met milieucategorie 3.1 een milieuzone heeft die overlapt met het bouwplan, de milieu-invloed van GEPU op het woon- en leefklimaat van de nieuwe woonfunctie onderzocht. Gezien de functie van GEPU, is het aspect geluid maatgevend aangezien het bedrijf geen ammoniak in koelinstallaties gebruikt. Momenteel wordt voor het omliggende gebied waarin o.a. GEPU is gelegen een conserverende bestemmingsplan voorbereid waarin de milieucategoriën in het gebied naar beneden (categorie 2) gebracht zullen worden dan wel waarin maatwerkvoorschriften voor bedrijven met een hogere milieubelasting worden opgenomen.

De richtafstand voor het aspect geluid is voor een gemengd gebied 10 m en heeft daarom geen overlap met het plangebied. Naar aanleiding van geluid gegevens van het bedrijf GEPU is niettemin onderzoek ingesteld naar de geluidsinvloed van dit bedrijf. Zie ook paragraaf 5.4 Bedrijven en Milieuzonering

De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder leidt niet tot een strengere eisen aan de geluidwering van de gevel dan op grond van piekniveaus. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt verder dat het maximale geluidsniveau ten gevolge van passerende vrachtwagens (van GEPU of van derden) over de openbare weg ten hoogste 76 dB (A) bedraagt.

Voor de situering van de waarneem punten wordt verwezen naar Bijlage 3 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai en GEPU.

5.4.3 Conclusie

Gevaar

Uit de beoordeling van de richt afstanden, uitgaande van het omgevingstype 'gemengd gebied', blijkt

dat bij twee milieu belastende activiteiten niet voldaan wordt aan de maximale richtafstand geldend voor gevaar. Voor deze bedrijfslocaties is aangetoond waarom afwijking van de richtafstand aanvaardbaar is. Op basis van de situering van de risicobronnen van het LPG tankstation, de afstand van het hoofdgebouw van de Horeca Groothandel tot het woongebouw en de getroffen akoestische maatregelen aan de woningen om wederzijdse overlast of belemmeringen te voorkomen vormen nabijgelegen bedrijven en daarbij behorende milieuzoneringen geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

Geluid

Het treffen van maatregelen bij de bron of in de overdracht wordt niet als effectief, dan wel passend beoordeeld. Maatregelen aan de woningen worden binnen het ontwerp inpasbaar geacht. Vanwege de korte afstand van circa 10 meter van het bouwplan tot het bestaande bedrijf GEPU, een groothandel in (deels bederfelijke) levensmiddelen en dranken, is een geluidsonderzoek uitgevoerd naar de invloed van geluid door activiteiten van GEPU. Dit onderzoek is gevoegd bij het bestemmingsplan zie bijlage4 en 5.

Op grond hiervan zijn aan het bestemmingsplan regels verbonden waaraan de bouwaanvraag moet worden getoetst. Met betrekking tot het waarborgen van een goed akoestisch leefmilieu in het kader van bedrijven en milieuzonering is in artikel 4.4 lid 2 van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Ten aanzien van de activiteiten van GEPU worden in dit bestemmingsplan eisen gesteld aan het langtijd gemiddelde geluidsniveau aan de gevels waaraan moet worden voldaan. Hierdoor is een goed woon en leefklimaat gewaarborgd.

5.5 Externe veiligheid

Voor het onderhavige project is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door Agel adviseurs. Het projectgebied dient aangemerkt te worden als een milieugevoelige functie. Voor de realisatie van deze woonfunctie is een goed woon- en leefklimaat gewenst. Als beoordelingskader is uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied. Dit omgevingstype is van toepassing op een ruimtelijke ontwikkeling waar sprake is van een menging van gebruiksfuncties. De keuze voor het omgevingstype gemengd gebied is gebaseerd op grond van het bestaande bedrijfsmatig gebruik van de omliggende percelen alsmede de invloed van het wegverkeer van de gebiedsontsluitingswegen op het heersende akoestisch klimaat.

Er zijn twee activiteiten waarbij de maximale afstand ten opzichte van het projectgebied wordt overschreden. Dat zijn het tankstation aan de Beneluxlaan en de horecagroothandel GEPU. Voor het tankstation geldt dat er LPG aflevering plaatsvindt.

Voor het LPG tankstation wordt de richtafstand van 50 meter bepaald door het aspect gevaar; de aflevering van LPG. De richtafstand van de overige aspecten is maximaal 10 meter. Een LPG tankstation betreft een inrichting die valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Op basis van dat besluit dient getoetst te worden aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Daarnaast dient een verantwoording plaats te vinden van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Voor het LPG tankstation zijn de maatgevende risicobronnen het vulpunt van het LPG reservoir en het LPG reservoir zelf. Deze risicobronnen zijn niet gelegen in de directe omgeving van het LPG tankstation maar ten noorden van het LPG tankstation, aan de Europalaan. De afstand van deze risicobronnen tot het plangebied bedraagt circa 320 meter. Uit de risicokaart blijkt dat de PR 10-6 contouren van het LPG-tankstation niet over de locatie zijn gelegen, waardoor het PR geen belemmering oplevert voor het bouwplan. Voor de berekeningen voor het groepsrisico is het invloedsgebied van belang. Het invloedsgebied van een LPG-tankstation is 150 meter rond het vulpunt en het reservoir. Het bouwplan wordt ruim buiten deze afstand gesitueerd, waardoor het groepsrisico eveneens geen belemmering oplevert. Gelet op het voorgaande levert het aspect gevaar voor het LPG-tankstation geen belemmering op en zodoende aanvaardbaar wordt geacht om binnen de richtafstand het bouwplan te realiseren.

De richtafstand voor gevaar voor een groothandel wordt bepaald door het gebruik van koelinstallaties. Voor de betreffende bedrijfslocatie van GEPU komt geen vermelding voor op de landelijke risicokaart. Op basis hiervan is het aannemelijk dat er geen koelinstallatie aanwezig is welke gevaarlijke stoffen bevat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit middels een dossierbeoordeling vastgesteld. Verder zijn er geen risicobronnen die van belang zijn voor het plangebied. De A12 en het ARK liggen daarvoor op te grote afstand.

Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is er geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect veiligheid.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrond concentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Toets "Niet in betekenende mate"

Het zijn met name fijnstof en NO2 die in Nederland zorgen voor overschrijdingen van de grenswaarden. Uit epidemiologische studies blijkt dat het wonen nabij (snel)wegen nadelig is voor de gezondheid (1). Er bestaat een direct gezondheidseffect aan de longen als gevolg van blootstelling aan te hoge concentraties fijnstof en NO2.

Daarnaast gaat het ook om de gasvormige componenten benzeen (C6H6), koolmonoxide(CO), ozon (O3) en zwaveldioxide (SO2). Door verkeersbewegingen wordt fijnstof en NO2 geëmitteerd; deze stoffen zijn dus relevant voor dit luchtkwaliteitsonderzoek. Voor de overige stoffen geldt dat de achtergrondconcentraties in Nederland al lange tijd dermate laag zijn, of door de verkeersbewegingen niet worden geëmitteerd, dat zij in een luchtkwaliteitsonderzoek niet meegenomen behoeven te worden.

Het begrip "Niet in betekenende mate" (NIBM) is opgenomen in een AMvB (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling (Regeling NIBM). Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Dit begrip maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk in overschrijdingssituaties. Elk project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit kan uitgevoerd worden. Binnen gestelde omvang grenzen is geen toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit noodzakelijk. Voor PM10 en NO2 is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie gelijk aan 40 ìg/m3. Een bron draagt niet in betekenende mate bij als de bijdrage van deze bron aan de achtergrond concentratie voor PM10 of NO2 kleiner is of gelijk is aan 1,2 ìg/m3.

5.6.2 Plansituatie

In het kader van onderhavige ontwikkeling is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om aan te tonen of er kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het onderzoek is uitgevoerd door Buro Blauw Luchtonderzoek en advies zie Bijlage 6 Onderzoek luchtkwaliteit. Er is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Met de NIBM-tool kan worden berekend of de verkeerstoename door het project 'niet in betekenende mate' zijn.

5.6.2.1 Conclusie

Het beleid in de Merwedekanaalzone is erop gericht het autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Voor deelgebied 6 betekent de omzetting van kantoren naar woningen juist dat er minder verkeer in de spits vaststaat omdat het woonverkeer een andere richting kiest (het gebied uit) dan het werkverkeer (het gebied in). Doorstromend verkeer veroorzaakt minder luchtvervuiling dan stokkend verkeer. De toename in verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde woningbouw is vastgesteld op 661 mvt per etmaal. De NIBM-tool 2018 berekent voor deze bewegingen als maximale bijdrage 0,48 µg/m3 NO2 en 0,10 µg/m3 PM10. Voor beide componenten is dit lager dan 1,2 ìµg/m3 ofwel 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Dit is binnen de wettelijk normen. De bijdrage van de toename in verkeersbewegingen aan de heersende achtergrondconcentratie is daarmee Niet In Betekenende Mate. Het project voldoet hiermee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

5.7 Bodem

5.7.1 Bodemkwaliteit

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.
- Bodemsanering
  Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.
- Bodembeheer
  Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning, een functiewijziging of aan- dan wel verkoop dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

De resultaten van het onderzoek dienen bij de in te dienen bouwaanvraag te worden overlegd voor deze in behandeling wordt genomen. Hierbij dient te worden aangetoond dat de grond ter plaatse geschikt is voor de uitoefening van de functie. In het gemeentelijk bodem informatiesysteem AV Besure is onderzocht of in het gebied ernstige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn.

- Relevante informatie uit bodem informatiesysteem over historisch bodemgebruik.
- Zijn er in het plangebied verontreinigde locaties aanwezig
- Aangeven wat bekend is van bodemkwaliteit, wat is gesaneerd, wat eventueel potentieel risico is vanwege huidig gebruik.

5.7.2 Plansituatie

Uit Bijlage 7 Verkennend bodemonderzoek aan de Eendrachtlaan te Utrecht (Milieutechniek ZVS Eemnes BV, 9 mei 2017, BO17131 blijkt het volgende:

- Er zijn boringen verricht rondom een kantoorpand en een parkeerplaats;
- Bij een eerder onderzoek uit 2006 zijn plaatselijk lichte tot matige verontreinigingen aangetoond in puinhoudende grond.
- Bij dit onderzoek zijn geen verontreinigingen aangetroffen, met uitzondering van een licht verhoogd gehalte aan barium in het grondwater.
- Bij één boring (nummer 2) is koolas aangetroffen en deze boring is gestaakt.

Op dit moment zijn er geen belemmeringen te verwachten. Voor de herontwikkeling naar wooneenheden wordt het volgende opgemerkt:

- Er is niet inpandig geboord. Na sloop van het gebouw is er (bv o.a. voor de omgevingsvergunning) aanvullend bodemonderzoek nodig conform de NEN5740. Er wordt een parkeerkelder aangelegd met daaronder een wko-installatie. Bij afvoer van grond is meer inzicht in de bodemkwaliteit nodig (mogelijk ook naar eventuele aanwezigheid van asbest, i.v.m. puinhoudende bovengrond uit eerder bodemonderzoek).
- Er zijn gedempte sloten aanwezig op het terrein. Bij graafwerkzaamheden moet men alert zijn op onvoorziene verontreiniging van het dempingsmateriaal. In de directe omgeving zijn een

garagebedrijf en tankstation aanwezig, maar er zijn geen aanwijzingen dat er verontreiniging is, ten gevolge van deze activiteiten.
- Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit woonkwaliteit.
- Het terrein bevindt zich in de dynamische zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Dit betekent dat er diepere grondwater verontreinigingen met vluchtige stoffen aanwezig zijn en dat er een diepte beperking voor bodemenergie of boringen geldt tot circa 50 m-mv. Bij een grondwateronttrekking of bemaling moet men rekening houden met saneringsmaatregelen, of er kan aansluiting worden gezocht bij de aanpak van het Gebiedsplan.
- Op basis van de bodemopbouw is het terrein minder gevoelig voor zettingen.
- Er is sprake van archeologische verwachting volgens de archeologische waardenkaart. Afhankelijk van de mate van verstoring kan er een onderzoek/vergunning noodzakelijk zijn.
- Het is verstandig om ook het toekomstig ondergronds ruimtegebruik (b.v. voor archeologie, bodemenergie, waterberging, boomwortels, kabels en leidingen, riolering, parkeerkelders, infrastructuur) inzichtelijk te maken, om vooraf te kunnen sturen op eventuele knelpunten met (ander) ondergronds en bovengronds gebruik.

5.7.3 Conclusie

De conclusie is dat, met inachtneming van de hierboven genoemde aandachtspunten, er geen milieutechnische belemmering is voor de voorgenomen herontwikkeling.

5.8 Natuurbescherming

5.8.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

4. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
5. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
6. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Op basis van het gemeentelijk beleid dient ook aangetoond te worden dat er natuurinclusief gebouwd wordt, bij voorkeur door – naast verblijfplaatsen voor huismus, gierzwaluw en vleermuizen – ook zoveel mogelijk met inheemse beplanting te werken in binnentuinen en op groene daken.

Beschermde gebieden
Natura 2000-gebieden
Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten).

Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Als er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-merplicht (art. 7.2a Wm).

Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden

gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen ervan).

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikelen 4.11 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Daarnaast moet er worden voldaan aan de Verordening Natuur en Landschap Provincie Utrecht 2017 (m.n. landschapselementen, art. 5.1.4 VNL).

Stikstof depositie
Voor het bestemmingsplan zal aangetoond moeten worden dat er als gevolg van de ontwikkeling geen negatieve effecten zullen zijn op de omliggende Natura2000-gebieden. Een van de aspecten waarop getoetst dient te worden is stikstof depositie. Het wettelijk kader rondom stikstof depositie werd gevormd door het PAS (Programma Aanpak Stikstof depositie), waarin ontwikkelingsruimte voor bouwprojecten beschikbaar werd gemaakt. Echter heeft de Raad van State 29 mei 2019 geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt.

Na het wegvallen van het PAS moet middels een berekening aangetoond moeten worden dat de stikstofdepositiebijdrage van het plan 0,00 mol/ha/jr of lager (afname van depositie) is. Hiertoe is met behulp van de nieuwe Aeriuscalculator een berekening gedaan zie Bijlage 10 Aeriusberekening stikstof , Bijlage 11 Aanlegfase en BijlageBijlage 12 Gebruiksfase.

5.8.2 Plansituatie

Beschermde soorten

Binnen de planlocatie staat een kantoorpand. Het voornemen is om het kantoorpand te slopen, zodat er ruimte kan worden gemaakt voor nieuwbouw van appartementen. Voor de ruimtelijke plannen wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. Onderdeel van de procedure is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en het maken van een analyse van de mogelijke effecten op die soorten, als gevolg van de werkzaamheden. Hiervoor is door bureau Els & Linde op 17 september 2017 een Quick scan ecologie uitgevoerd. Het rapport dat is opgenomen in Bijlage 8 geeft een beschrijving van het oriënterend onderzoek naar de effecten op natuurwaarden.

Tijdens de inventarisaties in 2018 zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een broedpaar van de slechtvalk. Het nest – dat tijdens het eerdere hierboven genoemde onderzoek was aangetroffen – is niet opnieuw gevonden. Waarschijnlijk is het nest tijdens de winter gevallen. Dat wijst op een niet bewoond nest. Het nader onderzoek is op genomen in de Bijlage 9 Afdoend onderzoek slechtvalk.

Om een goed oordeel te geven over de potentieel aanwezige beschermde planten en dieren, is het onderzoek op 21 april 2020 geactualiseerd door een ecoloog van bureau Els & Linde. Terplekke is beoordeeld of er beschermde soorten of Utrechtse soorten aanwezig kunnen zijn, die schade kunnen ondervinden van de geplande ontwikkelingen. Daarbij is gezocht naar sporen van dieren en is op basis van de begroeiing en de opbouw van het landschap, geschat of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn. De effecten worden beoordeeld als gevolg van de veranderde omgeving en het veranderde gebruik. Verder wordt geanalyseerd of de werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de veranderingen te bereiken, een effect veroorzaken.

De planlocatie ligt op ruim 2 kilometer afstand van de gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op grotere afstand – ruim 8 kilometer – van de planlocatie, ligt het beschermde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Uit de resultaten van de het nader onderzoek en de tweede quick scan ecologie is gebleken dat de slechtvalk niet meer is aangetroffen in het gebied.

Beschermde gebieden

Uit berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase blijkt dat er geen sprake is van stikstofdeposities op Natura 2000 die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jr. Derhalve is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. De AERIUS-berekeningen zijn als bijlagen 10, 11 en 12 opgenomen in het bestemmingsplan. De uitkomsten van de AERIUS-berekeningen dienen 5 jaar te worden bewaard, zodat bij controle kan worden aangetoond dat dit aspect is onderzocht.

Utrechtse soorten

Binnen de projectlocatie zijn geen soorten gevonden die vermeld zijn op de Utrechtse soortenlijst. In de nabije omgeving is de paddenstoel franjeameniet, en de bruine kikker en de gewone pad gevonden. De aanplant van eiken en/of beuken rondom het gebouw zouden de populatie franjeameniet kunnen versterken mits de juiste bodemomstandigheden voor deze bomen aanwezig zijn. In de verdere planuitwerking zal dit worden onderzocht. Op de projectlocatie komt geen water wat geschikt is voor amfibieën.

Het pand wordt voorzien van een binnentuin. Deze zal voor een deel beplant worden met inheemse vaste planten waar Utrechtse soorten als de grote klokjesbij en de lathyrusbij hun voedsel op verzamelen. Vlinders en andere insecten liften hier op mee. Deze insecten dienen weer als voedselbron voor broedvogels die nu ook een plek hebben in de struiken op het terrein. De aanplant van verschillende soorten inheemse struiken en bomen zal zorgen voor het behoud van hun leefgebied en een levendige binnentuin. Verlichting wordt alleen functioneel toegepast, het gebouw wordt niet aangestraald.

Diervriendelijk bouwen

In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat er natuurinclusief gebouwd zal worden, dat wil zeggen met mogelijkheden voor permanente verblijfplaatsen (ingebouwde kasten) voor bijvoorbeeld vleermuizen, huismus en gierzwaluw. Ook wordt in de uitwerking gekeken naar de mogelijkheid voor een slechtvalkkast.

5.8.3 Conclusie

Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Er is geen compensatie of mitigatie nodig. De depositiebijdrage is < 0,00 mol/ha/jr. De ontwikkeling is meldings-/vergunningsvrij in het kader van de Wnb.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Bomen voor de leefbaarheid in de stad voor mens en dier. Bomen helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen (verkoeling bij hitte en waterberging bij veel wateroverlast). Bomen zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit, geven een plek identiteit en dragen bij aan de herkenbaarheid van de stad. De gemeente geeft extra aandacht aan monumentale bomen op privéterrein. Het doel is meer volwassen bomen in 2030 dan in 2009. Ten slotte wil de gemeente een heldere afweging kunnen maken rondom bomen in projecten.

Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die informatie biedt om een zorgvuldige afweging te maken door het bestuur.

Als bomen moeten wijken en verplanten niet mogelijk is, wordt per project bepaalt hoe de waarde van de bomen wordt teruggebracht: herplant of compensatie.

5.9.2 Plansituatie

In opdracht van Oké vastgoedgroep B.V. is door Copijn Boomspecialisten B.V. een boominventarisatie uitgevoerd bij veertig bomen rond het kantoorgebouw aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht. De rapportage is opgenomen in Bijlage 13 Bomeninventarisatie. Aanleiding van het onderzoek betreft de voorgenomen nieuwbouw op het terrein. Op het terrein bevinden zich meerdere bomen. Deze bomen vormen door hun standplaats mogelijk een knelpunt in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden.

De veertig onderzochte bomen staan op en rond een parkeerplaats aan de Eendrachtlaan 10 te Utrecht met de entree aan de Vliegend Hertlaan. Het parkeerterrein heeft een klinkerverharding. De bomen staan in rijen in smalle stroken die veelal zijn gevuld met een laag kiezels of enige beplanting. Eén boom staat in gras. Elf bomen staan dicht tegen een betonnen rand.

Geen van de bomen heeft een monumentale status bij de gemeente. Geen van de bomen heeft een beeldbepalend effect op zijn omgeving. De aanwezige bomen hebben op de linden na, een beperkte

esthetische waarde. De zeven lindes hebben bij gelijkblijvende groei omstandigheden een hoge toekomstverwachting. De overige bomen zijn niet behoudenswaardig.

De boswilg had een forse stam, maar is recent afgezaagd op maaiveldhoogte. Wilgen zijn sterk regeneratief en de stobbe is weer uitgelopen. Zonder vervolg snoei zal hier op den duur een meerstammige boom ontstaan. Een alternatief is het uitfrezen van de stobbe.

Geen van de bomen is vergunningplichtig voor kap. Bij de gemeente Utrecht zijn bomen vergunningplichtig als de stammen een diameter hebben van meer dan 15 cm gemeten op 130 cm hoogte en de bomen ouder zijn dan 50 jaar.

De linde is een boomsoort die over het algemeen gunstig reageert op verplanting. Deze lindes zijn gesnoeid als vormboom wat de verplantbaarheid bevordert. Zij kunnen waarschijnlijk goed worden verplant met de verplantschep. Bij verplanten waarbij aan de stam wordt gehesen moet worden gecontroleerd of de kluit voldoende compact is en niet uiteenvalt.

De bolesdoorns verkeren deels in een verminderde condities. Dit maakt ze esthetisch minder interessant en minder waardevol. Verplanten wordt niet geadviseerd, omdat bij aanplant van een jonge bolesdoorn na een paar jaar hetzelfde, of zelfs een beter beeld wordt verkregen dan deze bolesdoorns nu bieden. Het is daarom aan te raden om te investeren in nieuwe bomen met een goede groeiplaats.

De jonge eiken en populieren zijn spontaan opgegroeid en hebben deels vergroeiingen met het hek. Verplanten worden niet geadviseerd.

De bomeninventarisatie van juli 2018 telt in totaal 40 bomen in het plangebied, waarvan 14 van matige of slechte kwaliteit zijn. Van de 26 bestaande bomen met voldoende kwaliteit zijn er 11 te verplanten waaronder 4 Lindes.

5.9.3 Conclusie

Bomen die niet verplaatst kunnen worden zullen worden gecompenseerd met bomen van voldoende grootte zodat uiteindelijk weer 26 bomen in het gebied terug komen. Dit is onderdeel van het inrichtingsplan buitenruimte, dat in overleg met de gemeente wordt opgesteld. Hierin wordt ook voorzien in een aantal nieuwe bomen.

5.10 Water

5.10.1 Kader

Met de watertoets (zie Bijlage 19 Waterparagraaf) wordt beoogd de waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken waardoor het water een evenwichtige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. Een evenwichtige plaats houdt in dat in elk plan de negatieve effecten voor de waterhuishouding ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen -waar mogelijk- moeten worden voorkomen. De resultaten van de watertoets worden weergegeven in deze paragraaf. Deze paragraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

5.10.2 Plansituatie

Het plangebied Concorde is gelegen binnen de bebouwde kom. In het oosten van het plangebied bevindt zich het Merwedekanaal

De herontwikkeling ziet toe op de percelen kadastraal bekend gemeente Utrecht, sectie R, perceelnummers 661 en 1251. De gronden hebben een gezamenlijk oppervlakte van 4.660 m² (bron: Kadaster). In de bestaande situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard en bebouwd. Het bebouwde en verharde oppervlak neemt in de toekomstige situatie met onderhavig plan niet (substantieel) toe. Voor aansluiting op de riolering geldt dat een gescheiden stelsel wordt gehanteerd.

Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratie voorzieningen is uitgegaan van een bui van 45 mm per m2 afgekoppeld verhard oppervlak. Dit komt neer op het realiseren van een minimale waterbergingscapaciteit van circa 113 m. (0,045 x2.514). o Voor het hele plangebied is de doelstelling om een bui van 80 mm / uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat.

In de nieuwe situatie worden de volgende oppervlakten gehanteerd:

Onderdeel	Oppervlakte (m²)

Oppervlakte terrein rondom binnen de erfgrens (bron: architect)	4.657
Terrein	1.058
Footprint Concorde	3.599
Oppervlakte daktuin (incl. oppervlakte onder de onderdoorgang)	1.688
Dak Carre	689
Buitenruimte setback Carre	241
Dak Toren	782

Er wordt een binnentuin en een daktuin gerealiseerd.

- De binnentuin wordt voorzien van een hydratie/drainage laag. Dit wil zeggen dat regenwater wordt opgevangen en benut wordt voor hydratie van de groene bovenlaag. Verder heeft dit systeem een grote waterbuffer, waardoor regenwater vertraagd afgegeven wordt op het riool.;
- De daktuin omvat 1.700m² en vormt een aanzienlijke waterbuffer voor opvang van regenwater (ca. 70 liter per m²);
- Een aansluiting op het riool blijft nodig.

Relevant beleid

Bij de planvorming zijn er verschillende partijen betrokken met betrekking tot water.

- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (belangrijkste beleidsnota's: Waterbeheerplan 'waterkoers 2016-2021' en Waterstructuurvisie, Keur en Legger)
- Provincie Utrecht (Provinciaal waterplan, Grondwaterplan, provinciale milieuverordening)
- Gemeente (Waterplan, GRP, Milieuplan)

Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft de taak de volksgezondheid en het milieu te beschermen en om wateroverlast te voorkomen. Zo heeft zij de plicht om te zorgen voor het afvalwater, hemelwater en grondwater. Met het waterbeleid wil de gemeente rekening houden met alle manieren waarop mensen van water gebruik maken, zorgen voor een goede afvoer en voor een goed natuurbeheer.

- Het afvalwater van alle bebouwing wil de gemeente Utrecht op een veilige wijze, zonder risico’s voor de volksgezondheid en het milieu verwerken.
- Het hemelwater dat andere eigenaren niet op hun terrein kunnen verwerken moet de gemeente verwerken zonder dat er wateroverlast ontstaat.
- Grondwateroverlast in openbaar gebied wil de gemeente voorkomen en daar waar het nu nog voorkomt structureel verminderen.

De gemeente werkt met andere overheden aan het klimaatbestendiger maken van de regio. Samen met de waterschappen wil de gemeente ook zorgen voor veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater, waarlangs je goed kunt wonen, werken en recreëren.

Basisprincipes omgaan met water:

- Klimaatbestendige leefomgeving (ruimtelijke adaptatie)
- Vasthouden - bergen - afvoeren (water kwantiteit)
- Schoon houden - scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)

Beleid hemel- en afvalwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt, omdat dit het meest duurzaam is. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf

dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. Bij het infiltreren van schoon hemelwater in de bodem (afkoppelen) kan het afvalwater worden afgevoerd naar het vuilwaterriool/DWA.

Water in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben weinig tot geen gevolgen voor het huidige watersysteem. In het kort gaat het om:

- Het verhard oppervlak neemt gering toe (Zie de Keur bepalingen voor de grenswaarden). Deze geringe toename van verhard oppervlak heeft weinig gevolgen voor het watersysteem. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui al het hemelwater vanaf dit oppervlak verwerken en bergen
- Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast.
- Water wordt niet buiten het plangebied geborgen.
- Er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater.
- Het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang.
- Het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) of rioolpersleiding.

Afvoer hemelwater

Hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem. In het waterbeleid is afvoer van overtollig hemelwater door middel van infiltratie in de bodem het uitgangspunt. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Afvalwater kan worden afgevoerd naar vuilwaterriool/DWA-riool.

Hemelwater wordt via een gemengd stelsel afgevoerd. Voor nieuwbouw is dit ongewenst vanuit het gemeentelijk en waterschapsbeleid.

Afvalwater

Afvalwater wordt als volgt afgevoerd: Afvalwater wordt verwerkt middels het reeds aanwezige gemengde rioolstelsel.

Ondergrondse bouwwerken

Het plan is om ondergrondse bouwwerken aan te leggen. Deze bouwwerken dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Permanente onttrekking van grondwater is niet toegestaan. Daarnaast mogen geen deklagen doorsneden worden, waardoor grondwater stromen worden verstoord.

5.10.3 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

Het watertoetsproces voor het project Concorde Utrecht is op 13 april 2018 digitaal doorlopen via www.dewatertoets.nl. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze weg door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van de plannen.

Op 13-4-2018 heeft het waterschap aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van voorliggende waterparagraaf Bijlage 20 Wateradvies . Op basis van uw ingevoerde gegevens blijkt dat de ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan onze belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. De ontwikkelingen die door het plan mogelijk worden gemaakt, hebben een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen.

5.10.4 Conclusie

Uit de digitale analyse blijkt dat er geen grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert positief over het ruimtelijk plan.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische Rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch Rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m^2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middel hoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische

verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middel hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologie vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m^2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

In opdracht van de Oké Vastgoedgroep B.V. heeft RAAP in mei 2018 een Archeologisch onderzoek uitgevoerd in Plangebied Concorde in Utrecht, gemeente Utrecht. Het onderzoek, dat is opgenomen in Bijlage 14 is nodig in het kader van een bestemmingsplanwijziging, aangezien naar verwachting eventueel aanwezige archeologische resten bij toekomstige graafwerkzaamheden in het gebied zullen worden verstoord. Een archeologische onderbouwing met betrekking tot de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden is derhalve verplicht conform het vigerende gemeentelijk beleid. Zoals op basis van het bureau onderzoek reeds verwacht werd, bestaat de opbouw van het plangebied uit oever- op geul- en/of bedding afzettingen. Op deze afzettingen is een 1,4 à 1,8 m dikke ophoging is aangebracht. Voor deze afzettingen gold een middel hoge archeologische verwachting voor de Bronstijd en de Ijzertijd en een hoge verwachting voor de Romeinse tijd. Tijdens het verkennend booronderzoek is de bodemopbouw en de mate van recente verstoringen van de bodem van het plangebied in kaart gebracht. Uit het onderzoek blijkt dat de afzettingen van de Houtense stroomgordel in het plangebied in het recente verleden tot een diepte van enkele decimeters tot ruim 1,5 m is verstoord. Bij de bepaling van de verstoringsdiepte is de top van oeverafzettingen in boring 3 (0,66 m +NAP) als referentieniveau gebruikt. In boring 3 en 5 is de top van de oeverafzettingen (het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging) intact aangetroffen.

In deze afzettingen werden op grond van het bureau onderzoek archeologische resten verwacht. Gezien het feit dat in slechts een klein deel van het plangebied een intacte top van de oeverafzettingen is aangetroffen en vanwege het ontbreken van archeologische indicatoren in deze boringen wordt de kans dat er intacte archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn klein geacht. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geen vervolgstap in het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

Selectiebesluit gemeente Utrecht (bevoegd gezag)

De hoge en middel hoge verwachting van het plangebied is gebaseerd op de landschappelijke kenmerken en de bekende en verwachte archeologische waarden in de (directe) omgeving van het plangebied. Het plangebied ligt ten zuiden van de aangetoond romeinse Limesweg. Het booronderzoek heeft aangetoond dat in 7 van de 9 boringen de top van de oeverafzettingen niet intact bewaard is. In het zuidwesten van het plangebied is in boringen 3 en 5 een intact bodemprofiel aangetroffen waarin ook bodems aanwezig zijn in de top van de oeverafzettingen.

Hoewel er in de top van de oeverafzetting en dieper geen duidelijke laklaag en archeologische indicator is aangetroffen, is het aantal boringen dermate beperkt dat niet kan worden uitgesloten dat er in de zuidwesthoek van het terrein archeologische waarden kunnen worden aangetroffen. Het beperkte aantal boringen met een intacte bodemopbouw (2 boringen) geeft geen duidelijk uitsluitsel over de afwezigheid van eventuele archeologische waarden in de ondergrond: de afwezigheid van een laklaag en indicatoren in een dergelijk kleine steekproef is immers mogelijk niet representatief. Onder het bestaande gebouw kan tussen de bestaande heipalen wellicht eveneens archeologische waarden worden verwacht, maar die zijn wel aangetast door de heipalen en zijn niet in kaart gebracht.

Ondanks bovengenoemde beperkingen van het onderzoek wordt het advies overgenomen om geen aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren op deze locatie. De zone waar de bodem intact is en mogelijk nog eventueel archeologische waarden bevat is beperkt van omvang en/of de verwachting is dat deze zijn aangetast door de bestaande bebouwing (heipalen). Zonder duidelijke archeologische indicatoren is archeologisch vervolgonderzoek daarom een te sterke maatregel. Het plangebied is daarmee vrijgegeven voor de ontwikkeling.

Dit betekent echter niet dat het uitgesloten is dat er nog archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn in de zuidwesthoek van het plangebied en onder het bestaande gebouw of op dieper niveau. Wij blijven graag op de hoogte van de voortgang van het project en willen u vragen om ons voorafgaand aan de graafwerkzaamheden in de zuidwest zone en bij de sloop van het bestaande gebouw op de hoogte te brengen. Dit heeft geen consequenties voor het hierboven genomen besluit of voor de uitvoer of voortgang van het project.

5.11.3 Conclusie

Gezien het feit dat in slechts een klein deel van het plangebied een intacte top van de oeverafzettingen is aangetroffen en vanwege het ontbreken van archeologische indicatoren in deze boringen wordt de kans klein geacht dat in het plangebied archeologische resten aanwezig zijn. Op basis daarvan wordt in het plangebied geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd. Indien bij de uitvoering archeologische resten worden aangetroffen, dan geldt conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet een meldingsplicht.

Wel geldt de wettelijke meldingsplicht bij het doen van archeologische vondsten. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan dient conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2860000/archeologie@utrecht.nl te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

Het betreft een volledig particulier initiatief. Het eventueel aanpassen/verleggen van aanwezige kabels en leidingen ten behoeve van deze ontwikkeling is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Gezien de benodigde graafwerkzaamheden zal in het kader van de bouwaanvraag een klic-melding worden gedaan. Voor zover bekend bevinden zich geen planologisch relevante kabels- en leidingen in het projectgebied.

5.13 Kwaliteit van de leefomgeving

Naast geluid, lucht, veiligheid en groen wordt de kwaliteit van de leef- en woonomgeving nog door een aantal andere ruimtelijke aspecten bepaald zoals wind en zon.

Hoogbouw
Wind en zon zijn elementen die ook bij hoogbouw (vanaf ongeveer 25 meter) van belang zijn. Woningen en openbare ruimten als pleinen en terrassen moeten voldoende licht- en zoninval krijgen willen ze een prettige verblijfskwaliteit hebben.

Wind

Kader

Rond hoogbouw dient vooral voor langzaam verkeer te worden voorkomen dat de wind er hinder veroorzaakt.

- zie hoogbouwnota in bijlage 1.

Plansituatie

De nieuwbouw is gelegen aan de zuidzijde van Utrecht op de kruising tussen de Beneluxlaan en de Eendrachtlaan. De omgeving van de nieuwbouw kenmerkt zich door een zone met kantoren en bedrijfspanden aan de Europalaan welke zich in noordelijke en zuidelijke richting uitstrekt en veelal woningbouw grenzend aan deze zone. Hierbij zijn er aan de Beneluxlaan en de kruisende Europalaan enkele relatief hoge gebouwen gelegen.

De nieuwbouw bestaat uit twee gebouwdelen die op een verhoogd dek zijn geplaatst. Onder dit dek bevindt zich ondermeer de parkeergarage. Het noordelijke gebouwdeel bestaat uit een toren van circa 52 meter hoog. Het zuidelijke gebouwdeel heeft een carrévorm met een hoogte van circa 24 meter hoog. Dit laatste volume omsluit een binnenplaats. Daarnaast kent dit gebouwdeel diverse doorsteken.

Middels een windstudie kan het risico op een oncomfortabele, hinderlijk of zelfs gevaarlijk windklimaat inzichtelijk worden gemaakt. Actiflow is gevraagd om voor de genoemde nieuwbouw het

windklimaat inzichtelijk te maken met behulp van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics (CFD). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de normstelling in NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Het uitgevoerde onderzoek is opgenomen in Bijlage 15 Windhinder onderzoek

Conclusie

Het windklimaat nabij de nieuwbouw Concorde te Utrecht is onderworpen aan CFD-simulaties. Deze analyse geeft inzicht in windhinder en windgevaar voor voetgangers. Windhinder en windgevaar is door Actiflow inzichtelijk gemaakt conform de Nederlandse norm NEN8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Hierbij zijn simulaties uitgevoerd voor 12 windrichtingen, waarna de resultaten zijn verwerkt met de lokale windstatistiek.

De resultaten laten zien dat er nabij de nieuwbouw geen risico op windgevaar aanwezig is. Daarnaast laat het niveau van windhinder klassen A t/m D zien in de straten rondom de nieuwbouw. Dit biedt een goed tot matig niveau voor een verkeersroute. Daarentegen kunnen entreezones mogelijk hinder ondervinden indien zij niet in windhinderklasse A of B geplaatst zijn. Hier kunnen lokaal maatregelen voorzien worden.

Het verhoogde dek kent windhinderklasse A tot en met C. Indien deze zone geschikt moet zijn voor langdurig comfortabel gebruik dan dient maximaal klasse B nagestreefd te worden. De binnenplaats van de carré kent daarentegen uitsluitend windhinderklasse A en is hiermee geschikt voor alle activiteiten.

Opgemerkt dient te worden dat de resultaten een opvallende zone op de kruising van de Europalaan en Beneluxlaan laat zien. Hier is een grote zone met windhinderklasse E en windgevaar aanwezig. Onderhavige studie is echter specifiek bedoeld voor de zone nabij de nieuwbouw Concorde, waardoor de resultaten op grotere afstand minder betrouwbaar zijn. Echter mag verwacht worden dat het windklimaat op de genoemde kruising niet optimaal zal zijn. Dit is echter een gevolg van de bestaande situatie en niet van de nieuwbouw.

Bezonning

Er is voor het plan een bezonningsstudie Bijlage 16 en Bijlage 17 gedaan. Daarnaast is er naar aanleiding van een specifieke vraag over de effecten van de bezonning op de woontoren aan de Aziëlaan als gevolg van de nieuwbouw een extra bezonningsstudie Bijlage 18 gedaan. Gesteld wordt dat de nieuwbouw leidt tot nadelige effecten voor de bezonning van de woningen in het woongebouw aan de Aziëlaan bij zonsopkomst.

Situatie

De nieuwbouw is gepland in de Merwedekanaalzone. Een gebied dat getransformeerd wordt naar een woon-werkgebied. De geplande nieuwbouw is gelegen naast een woongebouw (Citypads, Oostzijde), horecagroothandel (GEPU, Zuidzijde) en een kantoorpand met parkeervoorziening (Arbo Unie, Westzijde). Aan de Noordzijde grenst het bouwplan aan de Beneluxlaan waar de woongebouwen MAX en Lux et Pax aan gelegen zijn.

Aanpak

Om inzicht te geven in de gevolgen voor de bezonning ten gevolge van het bouwplan aan de Eendrachtlaan 10 is een bezonningsstudie gemaakt voor de maatgevende dagen 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Gedurende de dag is op elk uur tussen 8.00 uur en 20.00 uur de mogelijke bezonning in beeld gebracht.

Voor beantwoording van de specifieke vraag voor het woongebouw aan de Aziëlaan is gekeken op welke momenten (aantal dagen) het gebouw aan de Aziëlaan schaduw krijgt van de geplande nieuwbouw. Hierbij is rekening gehouden met de tijd van zonsopkomst. Ook is er nagegaan voor welke bouwlagen dit geldt.

Resultaat bezonning (algemeen)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er momenten zijn waarop extra schaduwwerking is te verwachten bij omliggende percelen op de gebouwen:

- Op 21 maart tussen circa 08.00 uur en 10.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie en het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is vanaf circa 16.00 uur tot 20.00 uur extra schaduw te verwachten op het woongebouw Citypads. In de bestaande situatie heeft het gebouw van Eendrachtlaan 10 vanaf circa 17.00 uur ook al effect op de bezonning van Citypads.
- Op 21 juni tussen circa 09.00 uur en 11.00 uur is op het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is er tussen circa 17.00 uur en 20.00 uur op het woongebouw Citypads extra schaduw te verwachten. In de bestaande situatie heeft het gebouw van Eendrachtlaan 10 vanaf 18.00 uur ook al effect op de bezonning van Citypads.
- Op 21 september tussen circa 08.00 uur en 11.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie en het parkeergebouw extra schaduw te verwachten. Daarnaast is rond 17.00 uur schaduw te verwachten op het woongebouw Citypads.
- Op 21 december tussen circa 08.00 uur en 11.00 uur in de ochtend is op het kantoorgebouw van de Arbo Unie schaduw te verwachten. Daarnaast is vanaf circa 10.00 uur tot 13.00 uur op een gering gedeelte van MAX en Lux et Pax (extra) schaduw te verwachten. Op het woongebouw Citypads is tussen circa 14.00 uur en 20.00 uur schaduw te verwachten.

Resultaat bezonning (specifiek voor woongebouw aan Aziëlaan)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat er over het geheel genomen ruime mogelijkheden blijven voor de bezonning. Er zijn momenten waarop schaduwwerking is te verwachten op het woongebouw aan de Aziëlaan ten gevolge van het bouwplan:

- Tussen 28 maart en 12 mei (en tussen ca. 31 juli en 16 september, zie afbeelding 3) valt er schaduw te verwachten ten gevolge van het nieuwbouwplan de Concorde.
- Dit betreft ca. 3 maanden in het jaar.
- Op 28 maart (en 16 september) valt er gedurende ca. 5 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op beperkte delen van de woontoren (voor circa 6 bouwlagen van de Noordgevel) te verwachten.
- Vanaf 28 maart neemt de schaduwvorming geleidelijk toe tot ca. 21 april.
- Op 21 april (en 22 augustus) valt gedurende ca. 71 minuten vanaf zonsopkomst op delen van de woontoren (voor maximaal 6 bouwlagen van de Noordgevel en Oostgevel) schaduwvorming te verwachten.
- Rondom deze peildatum is de schaduwvorming relatief het grootst.
- Vanaf ongeveer 21 april neemt de schaduwvorming geleidelijk af.
- Op 12 mei (en 31 juli) valt er gedurende ca. 6 minuten schaduwvorming vanaf zonsopkomst op zeer beperkte delen van de woontoren (voor circa 1 bouwlaag van de Oostgevel) te verwachten.

Conclusie (algemeen)

Voor de omliggende percelen kan het volgende worden geconcludeerd:

- Woongebouw Citypads (Oostzijde): Vanaf het eind van de middag (in december vanaf begin van de middag) is er gedurende het hele jaar op de westgevel van Citypads extra schaduw te verwachten.
- Horecagroothandel GEPU (Zuidzijde): Ten gevolge van het bouwplan is geen of nauwelijks schaduwwerking te verwachten.
- Kantoorgebouw Arbo Unie en parkeergebouw (Westzijde): Gedurende het hele jaar is vanaf ongeveer 08.00 uur voor circa 2 á 3 uur extra schaduw te verwachten. De bezonningssituatie wordt, gezien de functie, als acceptabel beschouwd.
- Woongebouw MAX en Lux et Pax (Noordzijde): Op 21 december is er in de ochtend op een gering gedeelte van de gevel extra schaduw te verwachten. Opgemerkt wordt dat de zon dan het minst krachtig schijnt.

Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee minimaal en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie als acceptabel beschouwd.

Conclusie (specifiek)

Uit de bezonningsstudie blijkt dat gedurende 3 maanden in een zeer beperkte tijdspanne (maximaal

71 minuten) op enkele bouwlagen van het gebouw aan de Aziëlaan extra schaduw te verwachten is.

De 'lichte' TNO-norm van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. wordt gehaald.

Het effect van de geplande nieuwbouw is daarmee aanvaardbaar en er is geen sprake van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In stedenbouwkundig opzicht wordt de bezonningssituatie als acceptabel beschouwd.

5.14 Gezondheid

5.14.1 Kader

Gezonde verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de bescherming en bevordering van de gezondheid van bewoners en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat een belangrijke rol spelen.

5.14.2 Plansituatie

De bouwkavel aan de Eendrachtlaan ligt langs de Beneluxlaan. De Beneluxlaan is op dit moment een drukke binnenstedelijke weg, maar staat geprogrammeerd om heringericht te worden als stadsboulevard, waardoor de verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en geluidsbelasting minder worden. Daarnaast is ook te verwachten dat de afstand van de gevel tot de weg groter wordt. Op dit moment is de geluidsbelasting op verschillende plekken hoog, een slimme indeling kan voor toekomstige bewoners al een positief effect hebben. Het positioneren van de slaapvertrekken aan de geluidsluwe zijde is daarom gewenst.

De Eendrachtlaan ligt op een bedrijven-/kantorenterrein, dat de komende jaren meer en meer zal transformeren naar wonen en recreatieve functies. Op dit moment hebben verschillende naastgelegen bedrijven echter nog een hindercirkel (met name geluid), waar passende maatregelen in het bouwplan voor genomen dienen te worden (zie paragraaf 5.3 Geluidhinder) .

Op verschillende manieren kan worden gewerkt aan gezondheidsbevordering. De 'nesten (gevelopeneningen in het gebouw)' zorgen voor looproutes door het gebouw en voor ontmoeting tussen bewoners wat het contact tussen bewoners kan bevorderen. Daarnaast is er ruimte in de nesten voor groen en er is het mogelijk om via de nesten omhoog of omlaag te lopen. Hierdoor wordt het aantrekkelijk gemaakt om eerder de trap te nemen in plaats van de lift. De binnentuin wordt groen aangekleed, wat ook een positief effect op de gezondheid heeft en bovendien het contact tussen bewoners kan bevorderen. De binnentuin heeft een grondlaag waardoor echte bomen en groen een mogelijkheid zijn. De tuin is in principe voor bewoners, maar kan overdag mogelijk breder toegankelijk zijn.

De fietsverbinding naar het centrum langs het Merwedekanaal is een aantrekkelijke fietsverbinding die het mogelijk maakt om gebruik te maken van gezonde mobiliteit. De fietsparkeerplaatsen worden gepositioneerd op de kop aan de Beneluxlaan en de Vliegend Hertlaan. Hierdoor is het voor bewoners gemakkelijk om de fiets te pakken en wordt zo het fietsgebruik gestimuleerd. Een gebruiksvriendelijke inrichting van de groenstrook aan de noordkant van het blok, waarbij fietser en wandelaar goed worden gefaciliteerd en gemakkelijk het fietspad langs het Merwedekanaal kunnen gebruiken is gewenst. Hierdoor wordt het toekomstige Merwedepark gemakkelijk bereikt. Het is onderdeel van "Rondje Stadseiland" en verbindt aanliggende wijken, waarbij wordt ingezet op het verder ontwikkelen van recreatieve en natuurlijk gebruik.

5.14.3 Conclusie

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Merwedekanaalzone. Voor het gebied heeft de gemeente hoge ambities voor wat betreft stedelijke verdichting en gezond stedelijk leven. Om in de Merwedekanaalzone te komen tot een gezonde en levendige stadswijk wordt bij alle ontwikkelingen in het gebied aandacht gevraagd voor de verschillende aspecten van gezonde verstedelijking. Op de hierboven beschreven wijze draagt dit plan bij aan een gezonde verstedelijking.

5.15 Duurzaamheid

De initiatiefnemer heeft in een "visie duurzaam huisvesten" aangegeven wat zijn bijdrage is aan de doelstellingen van de gemeente Utrecht (klimaat, energie, duurzaam en circulair bouwen). Hierbij is zo veel mogelijk uitgegaan van de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.

Energie

- Het huidige te slopen kantoorpand is aangesloten op het warmtenet; deze aansluiting komt te vervallen.
- De nieuw te bouwen appartementen maken voor verwarming en warmwaterbereiding gebruik van een WKO systeem waarbij niet dieper dan 55 meter wordt geboord teneinde de waterkerende laag tussen de 1e en 2e watervoerende pakketten niet te doorboren;
- Om langjarig goede werking van het warmteleveringssysteem te garanderen worden er maatregelen toegepast om voldoende regeneratie van de bodemtemperatuur te handhaven. Gedacht wordt aan regeneratie via een drycooler. In de anterieure overeenkomst worden de definitieve keuzes voor de benodigde regeneratie vastgelegd.
- Via zonnepanelen op het dak wordt zoveel mogelijk elektriciteit lokaal opgewekt;
- De EPC voor de hoogbouw is 0,29. De EPC voor de laagbouw 0,17. De ontwikkelaar heeft met berekeningen aangetoond dat een verdere verlaging van de EPC op dit bouwplan niet mogelijk is;
- De BENG 1 waarde (energiebehoefte) voor de hoogbouw is 44.50 kWh/ m².a. De BENG 1 waarde (energiebehoefte) voor de laagbouw is 48,40 kWh/m².a. De ontwikkelaar heeft onderbouwd waarom een lager BENG 1 op dit moment niet mogelijk is.

Duurzaamheid

- De GPR score voor de hoogbouw is 7,4;
- De GPR score voor de laagbouw is 7,3;
- De GPR scores worden nog geactualiseerd aan de huidige EPC berekeningen. Tezamen met enkele andere optimalisaties kan de GPR mogelijk stijgen naar 7,5 voor beide blokken;
- Er worden nestelkasten voor huismussen en gierzwaluwen toegepast.
- Er wordt geen aardgas toegepast.

Circulair bouwen

- De ontwikkelaar zet circulair bouwen in door het huidige kantoor op een duurzame wijze te slopen en waar mogelijk materialen her te (laten) gebruiken;
- Vrijkomend beton kan mogelijk als betongranulaat hergebruikt worden;
- Streven is dat het plan via een materialen paspoort aan het Madaster wordt toegevoegd.

Water

- De binnentuin wordt voorzien van een hydratie/drainage laag. Dit wil zeggen dat regenwater wordt opgevangen en benut wordt voor hydratie van de groene bovenlaag. Verder heeft dit systeem een grote waterbuffer, waardoor regenwater vertraagd afgegeven wordt op het riool.;
- De daktuin omvat 1.700m² en vormt een aanzienlijke waterbuffer voor opvang van regenwater (ca. 70 liter per m²);
- Een aansluiting op het riool blijft nodig.

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

Voor gemeentelijk aandeel is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) de norm. Dit betekent dat er, naast de prijs van de producten, diensten of werken er ook gelet wordt op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. De gemeente appelleert aan de ontwikkelaars om hier in te volgen.

5.15.1 Conclusie

De maatregelen die genomen worden om in het kader van duurzaamheid sluiten aan bij de ambities die de gemeente op dat gebied heeft voor de Merwedekanaalzone.

5.16 Conclusies

Op basis van de hierboven beschreven paragrafen zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het woningbouwplan. De onderzoeken die bij deze paragrafen horen zijn opgenomen in bijlagen bij deze plantoelichting.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plangebied is eigendom van De Oké Vastgoedgroep B.V., en deels in erfpacht uitgegeven door de gemeente. Het erfpachtdeel, zijnde de parkeerstrook (zie hoofdstuk 2.1) zal de gemeente omzetten naar een eeuwig durend erfpachtrecht (conversie), en aansluitend het bloot eigendom verkopen. De afspraken over het conversiebedrag, de economische meerwaarde afdracht en de koopsom zijn onderdeel van de anterieure overeenkomst.

De kosten voor het project worden geheel gedragen door de initiatiefnemer. Met de initiatiefnemer is in december 2016 een intentieovereenkomst gesloten, waarin een voorschot op de plankosten overeen is gekomen. In de daarop aansluitende anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over het verder verhalen van de gemeentelijke plankosten. Deze anterieure overeenkomst is inmiddels door de eigenaar/initiatiefnemer ondertekend. Hiermee is het kostenverhaal volgens art. 6.24 Wro anderszins verzekerd. Daarom is het vaststellen van een exploitatieplan voor deze ontwikkeling niet nodig.

De kosten voor de begeleiding en toetsing van het te wijzigen bestemmingsplan evenals de kosten voor de vergunningaanvraag worden door middel van de verschillende leges gedekt.

De financiële en economische haalbaarheid is aannemelijk door het ondertekenen van de anterieure overeenkomst. De eigenaar/initiatiefnemer realiseert het plan voor eigen rekening en risico. De gemeentelijke kosten zijn gedekt via de afspraken over het kostenverhaal.

De initiatiefnemer heeft een planschaderisico-analyse laten opstellen. In de anterieure overeenkomst is afgesproken dat de kosten van eventuele planschadeclaims voor rekening zijn van de eigenaar/initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Inspraak & participatie

Eind maart 2018 is een inloopavond georganiseerd over de woningbouwplannen aan de Eendrachtlaan 10. Naast de brede uitnodiging van de omgeving via een wijkbericht en de digitale nieuwsbrief van het wijkbureau, is er via social media gericht contact gezocht met de bewoners van de omringende appartementencomplexen (City Campus, Pax et Lux, Citypads en Stadspoort Zuid), omdat zij zowel als huidige gebruikers van het gebied als met de ogen van potentieel toekomstige bewoners op de plannen kunnen reageren. Circa 25 geïnteresseerden hebben de inloopavond bezocht, waarvan het merendeel uit de omringende wooncomplexen. Zij hebben actief gebruik gemaakt van de post-its om hun ideeën achter te laten over:

- De indeling van het gebouw en duurzaam wonen, zoals: mogelijkheid van een klusruimte voor banden plakken en fiets schoonmaken in de garage, gebruik van LEDlampen met sensoren in gezamenlijke ruimtes, aandacht voor geluiddichtheid en graag groene energie, maar wel met keuzevrijheid in energieleverancier zodat niet 1 partij de prijzen hoog kan houden).
- Het gebruik van deelauto's en de fietsenberging: wisselend van 'handig als er deelauto's beschikbaar zijn' tot 'ik hoop op een baan met leaseauto, dus behoefte aan eigen parkeerplaats' en van 'fietsenstalling binnen graag!' tot 'liefst buiten, zodat je lekker snel weg kunt'.
- De inrichting van de openbare ruimte om het gebouw: zo veel mogelijk bomen en fietsenrekken. Interessante vraag is of er iets te bedenken valt waarmee huidige bewoners van het gebied voorrang krijgen bij nieuwe woningen (met name voor mensen met een campuscontract die na hun studie in zelfde gebied willen blijven.)
- Ook waren er enkele ondernemers uit het gebied, die aandacht vroegen voor de combinatie van wonen en bedrijvigheid en een paar bewoners van de flats aan de Aziëlaan, die met name aandacht vroegen voor de verandering van hun uitzicht.

6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

De provincie en de VRU hebben aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

HDSR heeft ons gevraagd om in par. 5.10 van de toelichting de belangrijkste uitgangspunten uit de waterparagraaf (bijlage 19) over te nemen, te weten:

- Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratie voorzieningen is uitgegaan van een bui van 45 mm per m2 afgekoppeld verhard oppervlak. Dit komt neer op het realiseren van een minimale waterbergingscapaciteit van circa 113 m. (0,045 x2.514). o
- Voor het hele plangebied is de doelstelling om een bui van 80 mm / uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat.

Verder zijn geen reacties ontvangen.

Deze uitgangspunten zijn overgenomen in de toelichting bij 5.10

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

De basis van dit bestemmingsplan is de door het college vastgestelde bouwenvelop Eendrachtlaan10. De hierbij horende uitgangspuntenkaart is vertaald in de regels en de verbeelding.

Het bestemmingsplan legt de omvang van het plan vast in woningaantallen en in omvang. Het biedt hierbij nog voldoende flexibiliteit voor een verdere uitwerking van het plan.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- waar nodig: een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;

- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een enkele begripsomschrijving vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

7.5 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf

Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

7.6 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel wordt toegelicht wat onder een begrip uit een bestemmingsplan wordt verstaan.

Artikel 2 Wijze van meten

Om te voorkomen dat misverstanden bestaan over hoe en wat gemeten moet worden bij het bepalen van de in de regels genoemde maten, is in dit artikel uiteengezet hoe dat moet gebeuren.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' heeft betrekking op het verblijfsgebied tussen en rondom de gebouwen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals voet- en fietspaden en speelvoorzieningen. Ook groenvoorzieningen zijn opgenomen in deze bestemming.

Artikel 4 Wonen

Met dit artikel worden de doeleinden en bebouwingsmogelijkheden voor het perceel met de bestemming 'Wonen' vastgelegd. De woningen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. In de specifieke bouwregels wordt een aantal kwaliteitseisen gesteld waaraan de bebouwing moet voldoen. Behoudens de vergunningvrije bouw- en gebruiksactiviteiten zoals genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, worden geen bouwwerken toegelaten. Zie paragraaf 7.3.

Binnen deze bestemming zijn ook voorzieningen ten behoeve van het wonen toegestaan, zoals onder andere parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, tuinen, ontsluitingen etc.

4.3 Specifieke bouwregels

In dit artikel zijn een aantal specifieke regels opgenomen om de kwaliteit van het plan te waarborgen.

lid 4.4 Voorwaardelijke verplichting in verband met het waarborgen van een akoestisch goed woon- en leefmilieu

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Omdat er wegens wegverkeerslawaai en industrielawaai niet zonder meer aan de regels voor een goed akoestisch woon- en leefklimaat is te voldoen zijn er in artikel 4.4 twee voorwaardelijke verplichtingen opgenomen waaraan voldaan moet worden. Door toepassing van lid 1 worden de maatregelen zoals beschreven in het Hogere waardenbesluit gekoppeld aan de vergunningverlening, terwijl lid 2 de maatregelen noemt die noodzakelijk zijn ter beperking van enerzijds een te hoge geluidsbelasting voor de woningen vanwege industrielawaai van het naastgelegen bedrijf GEPU, anderzijds de ongehinderde bedrijfsvoering van GEPU waarborgen.

De woningen beschikken dankzij diverse gebouw gebonden maatregelen, zoals balkonschermen, overeenkomstig de Geluidnota Utrecht 2014-2018 over een geluidsluwe gevel. Deze gebouw gebonden maatregelen maken via artikel 4.4, lid 1 onderdeel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag HZ_20-08135 welke gecoördineerd wordt met dit bestemmingsplan.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Voor het industrielawaai is bepaald dat voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming moet vast staan dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt is niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze gebieden worden in bestemmingsplannen met een aanduiding op de kaart aangegeven. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Overschrijding bouwgrenzen
Dit artikel regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Deze bepaling bevordert een flexibele toepassing van bouwgrenzen, omdat die grenzen in een aantal gevallen als te knellend ervaren kunnen worden. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen zal de gemeente in het geval van een overschrijding van een bouwgrens aan de hand van dit artikel beoordelen of die overschrijding vergunningverlening in de weg staat.

In het geval van vergunningvrij bouwen is ook de overschrijding van de bouwgrens vergunningvrij,

zolang aan de regels van dit lid voldaan worden. Degene die de vergunningvrije bouwactiviteit uitvoert, moet dat zelf beoordelen. Als niet aan dit lid voldaan wordt, moet alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De gemeente kan ook bij vergunningvrije bouwactiviteiten handhavend optreden als in strijd met dit lid wordt gebouwd.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Woningvorming en omzetting
Het beleid voor het omzetten, vormen en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd met de vaststelling van de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarbij ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd, ingevoerd. Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden daarom regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.

De beleidsregels uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Strijdig gebruik
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een

gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassing
Dit artikel regelt dat gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is niet mag leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Ten behoeve van kleine wijzigingen zoals het wijzigen van een bestemmingsgrens zijn toegestaan mits dit voor de technische uitvoerbaarheid van bestemmingen en bouwwerken noodzakelijk is.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard

mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 12 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.7 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en

hinder) gehandhaafd worden.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	3
Artikel 1	**Begrippen**	**3**
Artikel 2	**Wijze van meten**	**6**
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	8
Artikel 3	**Verkeer - Verblijfsgebied**	**8**
Artikel 4	**Wonen**	**8**
Artikel 5	**Waarde - Archeologie**	**10**
Hoofdstuk 3	Algemene regels	11
Artikel 6	**Anti-dubbeltelregel**	**11**
Artikel 7	**Algemene bouwregels**	**11**
Artikel 8	**Algemene gebruiksregels**	**11**
Artikel 9	**Algemene afwijkingsregels**	**12**
Artikel 10	**Algemene wijzigingsregels**	**12**
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	13
Artikel 11	**Overgangsrecht**	**13**
Artikel 12	**Slotregel**	**13**

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 Afhaalzaak

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.7 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.9 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.10 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.12 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning.

1.14 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.15 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan c.q de beheersverordening, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.16 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.17 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.18 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.19 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.20 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.21 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.22 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.23 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.24 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is .

In het derde hoofdstuk van bijlage twee van de Wabo wordt het vergunningsvrij bouwen geregeld. Vrij van vergunning is een, op de grond staand, bouwwerk ten behoeve van recreatief nachtverblijf, mits wordt voldaan aan de volgende eisen: a: niet hoger dan 5 meter, en b: de oppervlakte niet meer dan 70 m^2. Een recreatief nachtverblijf is b.v. een caravan, een chalet, een kleine bungalow, etc.

1.25 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.26 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.27 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.28 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.29 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.30 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.31 Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

1.32 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.33 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.34 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.35 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.36 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.37 Verblijfsmiddelen

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.38 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.39 Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.40 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

1.41 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

1.42 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
2. water, waterbeheer en waterberging;
3. groenvoorzieningen;
4. parkeervoorzieningen;
5. speelvoorzieningen;
6. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 3.2.1 onder 1 en artikel 3.2.1 onder 2 voor:

1. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
2. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 4 Wonen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

1. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
2. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting', ook voor de ontsluiting van een gebouwde parkeervoorziening;
3. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' een verdiepte gebouwde parkeergarage;
4. water, waterberging;
5. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, bergingen, groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Hoofdgebouwen

1. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte van het hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding: 'maximum bouwhoogte (m)' mag niet worden overschreden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

4.3 Specifieke bouwregels

1. Maximaal 215 woningen mogen worden gerealiseerd;
2. Het bouwblok bevat minstens 4 uitsparingen (over 2 bouwlagen) die zorgen voor lichttoetreding richting het binnenterrein.
3. De fietsparkeerplekken voor bewoners dienen inpandig, op eigen terrein gerealiseerd te worden; Collectieve fietsvoorzieningen worden logisch en aantrekkelijk gesitueerd ten opzichte van de omliggende fietsroutes en ten opzichte van de woning en zijn vanaf de straat eenvoudig toegankelijk;
4. De maximale hoogte van het (groene) dak van de parkeergarage is 1,50 m (groene invulling, zoals een grondlaag, inbegrepen) vanwege zichtlijnen vanaf het omliggende maaiveld, incidentele hoogte afwijkingen ter plaatse van bomen uitgezonderd;
5. De plinten worden met woningen ingevuld georiënteerd op de openbare ruimte;
6. De begane grond woningen op maaiveldniveau hebben ook een deur aan de straatzijde met uitzondering van de woningen met een dove gevel;
7. De entree van de centrale fietsvoorzieningen bevindt zich aan de Vliegend Hertlaan.
8. Met het oog op de uitwerkingsvraagstukken op het gebied van mobiliteit en mogelijke toekomstige innovatieve (parkeer)oplossingen is de garage zodanig ontworpen dat hier in de toekomst flexibiliteit mogelijk blijft, bijvoorbeeld om een deel van de autoparkeerruimte om te zetten naar fietsparkeren.
9. De extra fietsberging voor de bijzondere tweewielers is gesitueerd op de begane grond aan de kant van de Beneluxlaan en is zonder hellingbaan bereikbaar.

4.4 Voorwaardelijke verplichting in verband met het waarborgen van een akoestisch goed woon- en leefmilieu

1. Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.
2. Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming staat vast dat het langtijd gemiddelde geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur, en het maximale geluidsniveau dat op de woninggevels valt niet hoger is dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur.

4.5 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:

1. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld, onder andere ten aanzien van de hoogte opbouw;
2. de verkeersveiligheid;
3. de milieusituatie;
4. de sociale veiligheid;
5. voor zieningen ter voorkoming van windhinder;
6. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

4.6 Specifieke gebruiksregels

4.6.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m^2;
2. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m^2;
3. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

4.6.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

4.7 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 4.6.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieu aspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

5.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

7.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrens is toegestaan

1. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bestemming en bij omgevingsvergunning toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over bestemmingen, maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde omgevingsvergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met de aard van de bestemming of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft.

7.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, als mede het daar bij behorende Addendum Nota parkeernormen fiets en auto 2019, wordt gerealiseerd.
2. Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

7.4 Woningvorming en omzetting

1. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Strijdig gebruik

Met uitzondering van de gevallen waarin de bestemmingsregeling dat gebruik expliciet toestaat, is strijdig met de bestemming het gebruik van of het laten gebruiken van:

1. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
2. onbebouwde gronden of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
3. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
4. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
5. vrijstaande bijbehorende bouwwerken als woonruimte;
6. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
7. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

8.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

1. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is, mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
2. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

1. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
2. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
3. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
4. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
5. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
6. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
7. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
8. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd:

1. de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10.

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven functiemenging

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieu belastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieu aspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven functiemenging

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven functiemenging (LvB functiemenging) is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB functiemenging wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB functiemenging) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB functiemenging toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB functiemenging worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven functiemenging

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven functiemenging. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven functiemenging zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven functiemenging is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven functiemenging hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven functiemenging blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven functiemenging is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven functiemenging is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven functiemenging niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf

naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven functiemenging:

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar		
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	

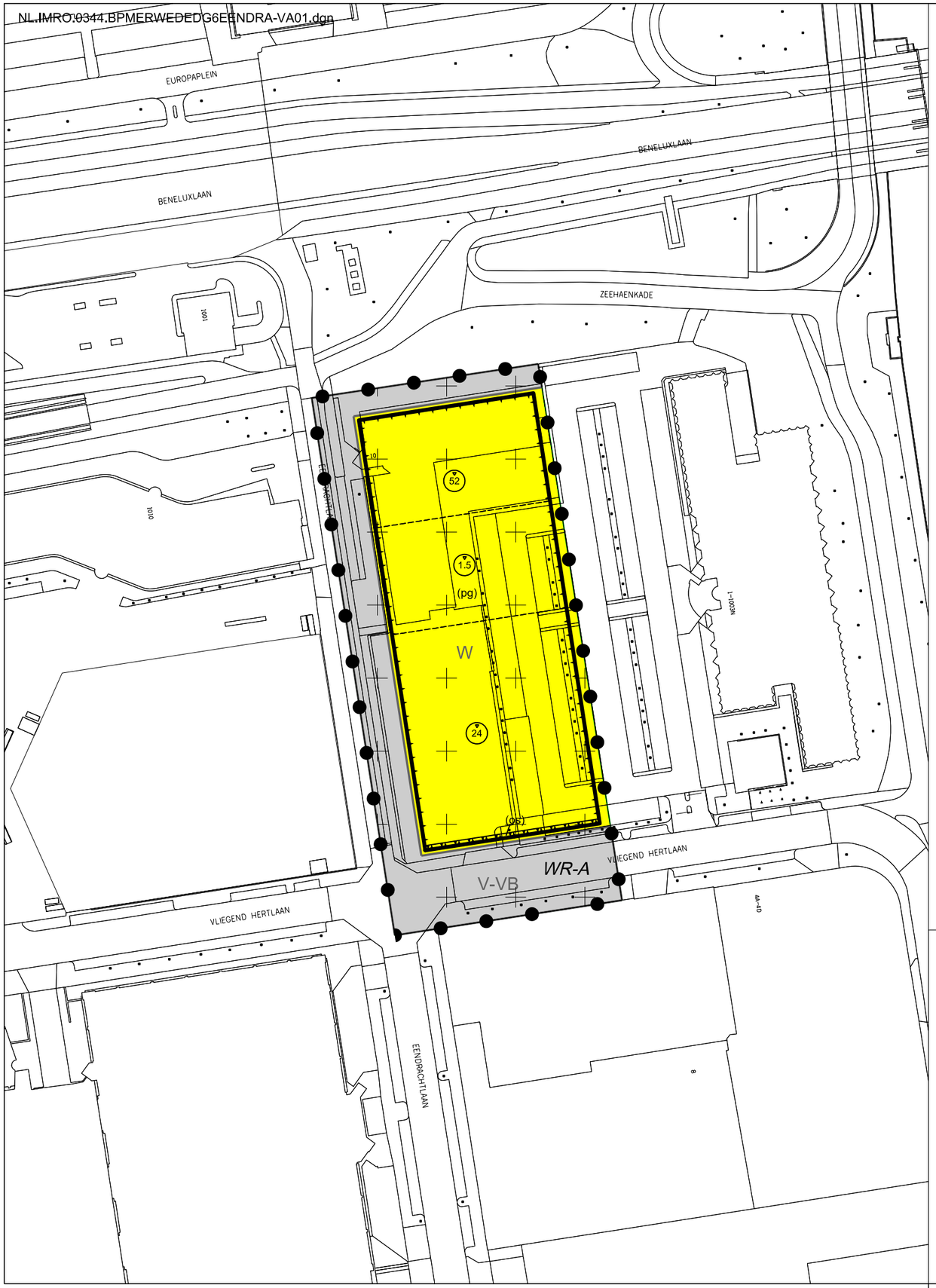
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	

40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**

72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

W — Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-A — Waarde - Archeologie

Functieaanduidingen

(os) — ontsluiting

(pg) — parkeergarage

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

25 — maximum bouwhoogte (m)

Bestemmingsplan

Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtslaan

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	14-08-2020	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.republiceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	08_Zuidwest
projektnaam(dir)	Merwede. dgb 6, Eend.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan

Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Peter Meijer
Zaaknummer	8183091
Jaargang en nummer	2021, nr. 38
Vergaderdatum Raad	22 april 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.
2. geen exploitatieplan vast te stellen.
3. het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG6EENDRA-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 april 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1811
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	9.1
Omschrijving	Raadsbrief Beantwoording vragen bestemmingsplan Eendrachtlaan 10
ID	1865
Behandelend ambtenaar	J. Zuidgeest
Telefoon	030 - 28 64383
E-mail	j.zuidgeest@utrecht.nl
Datum collegebesluit	13 april 2021
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Merwedekanaalzone
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	22 april 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Zuidgeest	**Datum**	14 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64383	**Kenmerk**	8742706/202104071001-BR
E-mail	j.zuidgeest@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording vragen bestemmingsplan Eendrachtlaan 10
Bijlage(n)	Inrichtingsplan buitenruimte	**Beleidsveld**	Merwedekanaalzone

Geachte leden van de raad,

Tijdens de behandeling van het Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 in de commissie Stad & Ruimte op 1 april j.l. week zijn over een aantal onderwerpen vragen gesteld. Ter voorbereiding op de raadsbehandeling van het bestemmingsplan geven we daar in deze brief graag een (nadere) toelichting op. Separaat ontvangt u een aangepast raadsvoorstel.

Parkeren

U heeft aandacht gevraagd voor de beschrijving over het parkeren in het bestemmingsplan. Gevraagd werd of enkele teksten juridisch juist geformuleerd zijn. Om te voorkomen dat de gemeente hier in een later stadium door de Raad van State op gecorrigeerd wordt, is hier nogmaals naar gekeken:

In toelichting van het bestemmingsplan stond in paragraaf 4.2.2, Parkeren: "*Bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid voor de gehele Merwedekanaalzone zal o.b.v. van de dan geldende parkeernorm bepaald worden hoeveel plaatsen conform de maatwerk oplossing aangeboden dienen te worden. Voor het Project kan de parkeernorm alleen worden verlaagd*."

Om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over deze laatste zin, is de zin vervangen. Hiermee luidt de tekst in paragraaf 4.2.2 van de toelichting op het bestemmingsplan nu als volgt: *Bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid voor de gehele Merwedekanaalzone zal o.b.v. van de dan geldende parkeernorm bepaald worden hoeveel plaatsen conform de maatwerk oplossing aangeboden dienen te worden. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om het parkeren in het gebied zo laag mogelijk te houden, om de verkeersaantrekkende werking van het gebied zo veel mogelijk te beperken*.

De 'juridische vertaling' van dit beleid is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. In artikel 7.3 van de regels van het bestemmingsplan staat de volgende Voorwaardelijke verplichting over parkeren:

1. *Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, als mede het daar bij behorende Addendum Nota parkeernormen fiets en auto 2019, wordt gerealiseerd.*
2. *Als de onder regel 1 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.*

Deze planregel volgt 1 op 1 uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.". De mogelijkheid om dynamisch te verwijzen naar beleidsregels is vastgelegd in het Bro (artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a) en is bevestigd in de hierboven genoemde uitspraak. Het gaat om beleidsregels waarin uitleg wordt gegeven aan de regels, zoals die in het bestemmingsplan zijn opgenomen (i.c. wat is voldoende parkeergelegenheid). Beleidsregels als bedoeld in dat artikel moeten altijd zijn gekoppeld aan een bestuursbevoegdheid. In dit geval gaat het om de bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen. Door deze regel en met name door het gestelde in lid 2 toetsen we een aanvraag dus altijd op basis van de meest actuele parkeernormen. Een dergelijk dynamische verwijzing geeft de mogelijkheid om globalere plannen te maken. Ook nu de planhorizon van 10 jaar in feite weg is door het verdwijnen van de actualiseringsplicht is een dynamische verwijzing goed, want dit voorkomt dat elke keer het bestemmingsplan (en straks het omgevingsplan) gewijzigd moet worden als er nieuw beleid is.

De hiervoor aangehaalde paragraaf 4.2.2 (uit de toelichting van het bestemmingsplan) geeft dus al een doorkijkje naar de toekomst, waarin we de automobiliteit in de Merwedekanaalzone verder willen terugdringen. Als de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone werkt zoals bedoeld, dan is de verwachting dat de automobiliteit in het gebied verder zal afnemen en dat in de toekomst met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan. Als het parkeerbeleid dan wijzigt kan op basis van lid 2 van de voorwaardelijke verplichting (zie artikel 7.3 van de regels van het bestemmingsplan) rekening gehouden worden met die wijziging. Omdat dit beleid nog niet is vastgesteld en we het met de raad eens zijn dat onduidelijkheid moet worden voorkomen, is de tweede zin van de passage in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.

<u>Hoe werkt dit nu voor de Eendrachtlaan 10?</u>
De voorwaardelijke verplichting uit het bestemmingsplan, zoals opgenomen in artikel 7.3, geeft de juridische garantie dat er te allen tijde op het moment van toetsen van een omgevingsvergunning voldaan wordt aan het meest actuele parkeerbeleid van Utrecht en voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen op basis van dat beleid.

In het geval van de Eendrachtlaan 10 is de omgevingsvergunning met het bestemmingsplan gecoördineerd. Dat betekent dat voor deze vergunning is getoetst aan de huidige parkeernota met het daarin geboden maatwerk, zie de berekening die in paragraaf 4.2.2 van de toelichting is opgenomen. Mocht er in de toekomst een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning worden gedaan, dan toetsen we aan het dan geldende parkeerbeleid. Mocht daaruit blijken dat er dan minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan kunnen de parkeerplaatsen die bij de buren worden gehuurd (deels) worden vrijgegeven. Deze parkeerplaatsen zijn dan niet ineens verdwenen, maar komen beschikbaar voor andere ontwikkelingen in het gebied.

Naar aanleiding van de recente commotie rondom de parkeerplaatsen bij het Rachmaninoffplantsoen 1-61 willen we u er tevens op wijzen dat de afspraken rondom de parkeeroplossing bij Eendrachtlaan 10 onderdeel zijn van de anterieure overeenkomst van dit project. Afgesproken is ook dat de belegger/verhuurder de toekomstige bewoners proactief informeert over het beschikbare aantal parkeerplaatsen (132 voor 215 woningen), de manier om in aanmerking te komen voor een plek en het gegeven dat bewoners van Eendrachtlaan 10 geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning in de omgeving.

<u>Woonconcepten</u>
Enkele raadsleden vroegen om naast de eerdere toevoeging van woningen in de sociale en middenhuur ook rekening te houden met zogeheten ‘friends-woningen’ en de mogelijkheid om bij de woningtoewijzing voorrang te verlenen aan mensen met een beperking.
Zoals in de commissievergadering ook is benoemd, zijn de percentages sociaal (19%) en middenhuur (21%) in dit plan niet de percentages waar we voor de gehele wijk op uit willen komen. We houden voor de Merwedekanaalzone als geheel onverminderd vast aan de gemaakte afspraken van 30% sociaal en 25% middenhuur. Dat de verhoudingen in dit plan anders zijn, betekent dat dit elders in het gebied gecompenseerd moet worden. Voor het plan Eendrachtlaan 10 is ingestemd met de huidige percentages omdat het plan al uit 2015 stamt en het startdocument destijds nog helemaal niet uitging van betaalbare huur en daarmee de 40% gereguleerd die er nu komt een stap in de goede richting is,

terwijl een verdere ophoging van de percentages het plan financieel onhaalbaarheid maakte. Het percentage dat er nu inzit, voldoet aan de afspraken uit de Woonvisie (secundaire sociale voorraad) en het Actieplan Middenhuur, zoals de aanvangshuurprijzen, de jaarlijkse indexatie (CPI+1%), het aanbieden via Woningnet (i.c.m. eigen kanalen, een minimale exploitatietermijn van 20 jaar etc.).

Op de vraag of hierbinnen ook ruimte is voor ‘friends-woningen’ en voorrang voor mensen met een beperking hebben de ontwikkelaar en belegger aangegeven hier zeker voor open te staan. Gezien de coördinatie van bestemmingsplan en omgevingsvergunning kunnen er in dit stadium echter geen bouwkundige aanpassingen meer worden doorgevoerd, terwijl de belegger weet, dat bij voorkeur in het ontwerp van een woning al rekening gehouden wordt met friends-wonen om deze optimaal bewoonbaar te laten zijn door twee vrienden (bijvoorbeeld door 2 grote slaapkamers i.p.v. een grote ‘masterbedroom’ en een kleinere). Bij de huidige appartementen in Eendrachtlaan 10 is dit niet gebeurd. Wel voldoen alle woningen vanzelfsprekend aan de laatste normen op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid uit het Bouwbesluit en is ook de gezamenlijke binnentuin goed bereikbaar, via zowel de liften in de twee entreehallen als via een hefplateau voor mindervaliden aan de buitenzijde. Voor beide vragen zijn de ontwikkelaar en belegger bereid te kijken naar de mogelijkheden, maar de vraag is wat in het huidige bouwplan nog realiseerbaar is zonder bouwkundige of financiële consequenties. In een nieuw project, waar een dergelijk initiatief voor bijvoorbeeld ‘friends-woningen’ van meet af aan kan worden meegenomen in het ontwerp, staat de belegger hier zeker voor open.

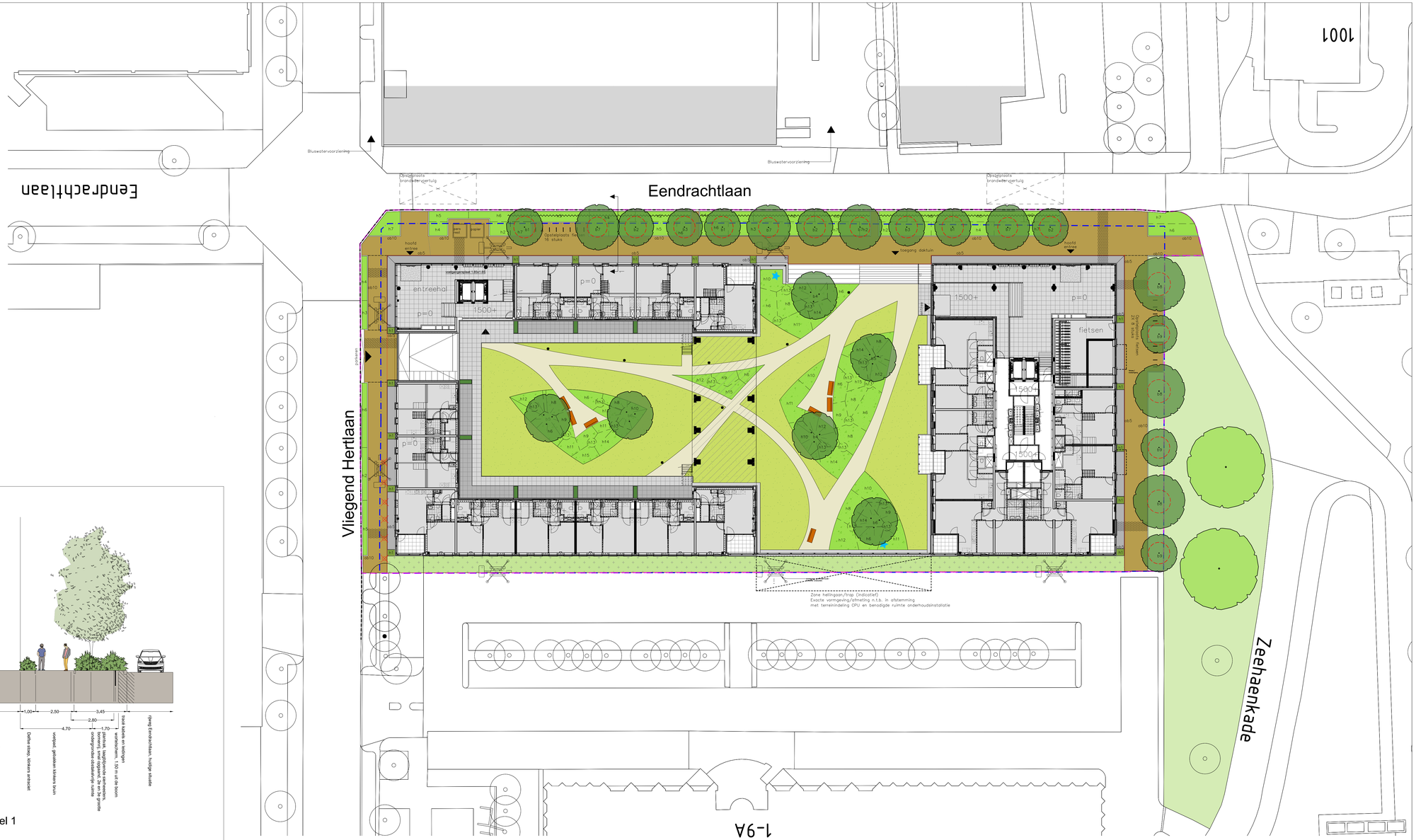
Buitenruimte

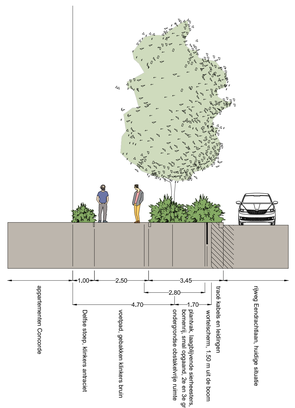
Met betrekking tot enkele zorgen over het woonklimaat vindt u bijgevoegd het inrichtingsplan voor de buitenruimte van Eendrachtlaan 10. Er is nadrukkelijk gekeken hoe in het plan zelf een aantrekkelijk milieu te realiseren met ruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. Zowel om de bouwblokken heen als in de gezamenlijke binnentuin is gewerkt vanuit de 'groen, tenzij' gedachte en zo komen er in de Eendrachtlaan en de Beneluxlaan onder meer 18 bomen bij. De geluidluwe binnentuin is met luie trappen bereikbaar vanaf straatniveau en wordt eveneens groen ingericht, met onder meer 6 bomen. Daarnaast komen in het carréblok een viertal ‘nesten’ (uitsparingen over 2 bouwlagen), die zorgen voor extra lichttoetreding en ruimte om te verblijven en elkaar te ontmoeten. De woningen op de begane grond van het carréblok zijn split-level gemaakt, waarmee de achterdeuren uitkomen op het binnenterrein en de voordeuren op straatniveau. Hier komt men uit op een zogeheten ‘Delftse stoep’, die nog bij de woning hoort en waar men buiten kan zitten langs het verbrede trottoir aan de Eendrachtlaan. Op deze manier draagt het plan – tezamen met het naastgelegen appartementengebouw Flying Deer van Citypads – bij aan het creëren van een eerste woongebied aan de rand van dit stapsgewijs te transformeren bedrijven- en kantorenterrein in een meer gemengd woon/werkgebied. Bij de verdere herontwikkeling van het deelgebied in de toekomst kan ook de omliggende openbare ruimte worden aangepakt.

Ter afsluiting willen we u informeren dat op basis van de commissiebehandeling en bovenstaande toelichting enkele (tekstuele) aanpassingen zijn gedaan in (de bijlagen bij) het Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 6, Eendrachtlaan 10 dat u separaat ontvangt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,





Profiel 1

Legenda

VERHARDINGEN (OMGEVING)

- Gebakken klinkers, halfsteensverband, waalformaat, kleur antraciet (Delftse stoep)
  Verwerking haaks op de gevel (Klunder Architecten)
- Gebakken klinkers, halfsteensverband, haaks op de gevel, diktformaat, dikte 90mm, kleur Terra Marrone, fabrikant Bylandt
  Imit parkeergarage in elleboogverband toepassen
- Grasbetontegel, 40x60
- Opsluitband, 10x20x100cm, kleur grijs
- Opsluitband, 5x20x100cm, kleur grijs (Delftse stoepen)
- Inritband, 80cm, kleur grijs (aansluiten op de huidige banden)

VERHARDINGEN (DAKTUIN)

- Betontegel, 60x60cm, zonder vellingkant, kleur antraciet (terrassen)
- Betontegel, 60x60cm, zonder vellingkant, kleur grijs (voetpaden)
- Betontegel, 40x60cm, zonder vellingkant, kleur grijs (vegetatievrije zone langs gevels)
- Schelpenpad, kleur schelpen bruin/geel
- Opsluitband, 6x100x20cm, kleur antraciet (plantvakken terrassen), kleur grijs (voetpaden)

BEPLANTING (OMGEVING)

Bomen, 2e en 3e grootte, opgaaind, ondergrondse obstakelvrije ruimte R=1.4m of R=1.3m (boommonitor)

b1	Acer rubrum 'Scanlon'	18-20	3x verplant	b7	Amelanchier arborea 'Robin Hill'	18-20	3x verplant
b2	Liriodendron tulipifera 'Fastigiatum'	18-20	3x verplant	b8	Liquidambar styraciflua 'Worplesdon'	18-20	3x verplant
b3	Ulmus 'Columella'	18-20	3x verplant	b9	Acer x freemanii 'Armstrong'	18-20	3x verplant

- Wortelschermen, plaatsing in overleg met de gemeente
- Bomen te verplanten, 6 stuks Tilia x europaea, lievorm
  (Binnen de exploitatiegrens is geen geschikte locatie beschikbaar. Alternatieve plantlocaties zijn welkom.)
- Hagen
  h1 Fagus sylvatica 80-100 5 st/m1
- Laagblijvende sierheesters (vakindeling nader te bepalen)

h2	Buddleja Free Petite Blue Heaven	30-40	4 st/m2	h5	Deutzia gracilis	30-40	5 st/m2
h3	Buddleja Free Petite Snowwhite	30-40	4 st/m2	h6	Hedera helix 'Arborescens'	30-40	3 st/m2
h4	Corylopsis glandonensis	40-50	5 st/m2	h7	Hydrangea paniculata 'Limelight'	40-50	1 st/m2

- Gras

BEPLANTING (DAKTUIN)

- Meerstammige bomen, 3 tot 5 stammen, hoogte 400-450cm
  b4 Amelanchier lamarckii
  b5 Gleditsia triacanthos 'Green Glory'
  b6 Gymnocladus dioica
- Bomen in nesten, Acer 'Pacific', meerstamming , 3 stammen, hoogte 175-200 cm (niet vermeld op tekening)
  Onderbeplanting: Carex morrowii, p11, 6 st/m2
- Grondlichaam ten behoeve van situering bomen, substraatdikte tot 600mm
- Hagen, h1 Fagus sylvatica
  h1 Fagus sylvatica 80-100 5 st/m1
- Laagblijvende heesters en vaste planten

h6	Hedera helix 'Arborescens'	30-40	3 st/m2	h11	Liriope muscari 'Big Blue'	p11	6 st/m2
				h12	Lucilia sylvatica	p11	6 st/m2
h8	Kolkwitzia hybrida 'Honorine Jobert'	p11	7 st/m2	h13	Molinia caerulea 'Karl Foerster'	p11	grasspot van 5
h9	Bergenia 'Silberlicht'	p11	6 st/m2	h14	Pennisetum alopecuroides 'Hameln'	p11	7 st/m2
h10	Carex morrowii 'Variegata'	p11	6 st/m2	h15	Vinca major	p11	7 st/m2

- Bloemrijk gras, substraatdikte 210mm, inheems kruidenmengel, ter bevordering van het leefgebied van o.a. wilde bijen
  Kruidenmengsel MS, Bloemrijk graslandmengsel 'Nectar onder het maaimes', leverancier Cruydt Hoeck

VERLICHTING

- Bolderarmatuur, type ALVA, hoogte 700mm, kleur grafietgrijs RAL7024, leverancier ESYLUX (indicatief gesitueerd)

MEUBILAIR (DAKTUIN)

- Parkbank, enkelzijdige zitbank, type FalcoRelax met arm- en rugleuningen, staanders in grafietgrijs RAL7024, leverancier Falco

MEUBILAIR (OMGEVING)

- Fietsleurrek, gegalvaniseerd, 55cm, h.o.h. 90cm (HIOR gemeente Utrecht)
- Anti-parkeerpaal - vast, Utrechtenaartje, kleur RAL 7016, h.o.h. 150 cm, leverancier VCP Streetcare (HIOR gemeente Utrecht)
  (Mogelijke plaatsing: in overleg met de gemeente)
- Afvalbak, Capitole, kleur RAL 7016, staander gegalvaniseerd, leverancier Bammens (HIOR gemeente Utrecht)
  (Mogelijke plaatsing: in overleg met de gemeente)
- Locatie ondergrondse containers (HIOR gemeente Utrecht)
  Algesteld: één restafval perscontainer, één container voor papier

WATERTECHNIEK (DAKTUIN)

- IJzegoot, 120mm breed
- Noodoverstort, locatie nader te bepalen

ALGEMEEN

- Exploitatiegrens
- Kadastrale eigendomgrens
- Beheergrens Concorde
- Bebouwing
- Overkluizing bebouwing
- Ontsluiting (trap) ten behoeve van de overkluizing
- Hoofdentrees
- Locatie dwarsprofielen
- Glasbewassingsvoertuig, uitgaande van type :LEO 23GT, www.leupen.com

Utrecht

Eendrachtlaan Concorde

Definitief Inrichtingsplan

Opdrachtgever:	Duger
Tekeningnummer:	DO004
Formaat:	A2+ (594*1189)
Schaal:	1 : 200
Bestandsnaam:	201109_DO004_Concorde.dwg
Datum:	09-11-2020
Getekend:	K. Stolk

Peter Verkade
LANDSCHAPSARCHITECT
Galerij 9
2771 XJ Boskoop
T : 0172 - 23 18 01
M : 06 - 28 88 56 88
I : www.pvla.nl
E : info@pvla.nl

Gemeenteraad

Dossiernummer	1426
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	10
Omschrijving	Raadsvoorstel Visie Vervoer voor iedereen
ID	1474
Behandelend ambtenaar	Arjan Koerts
Telefoon	06-13553525
E-mail	arjan.koerts@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Sociaal domein
Portefeuillehouder	Wethouder Van Ooijen
Beleidsveld	Maatschappelijke Ondersteuning
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Jochim Schueler/Welzijn, Maatschappelijke ondersteuning, Asiel en integratie/06-42238564

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	16 februari 2021
Commissie Mens en Samenleving	1 april 2021
Gemeenteraad	**22 april 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Vervoer voor Iedereen

Beleidsveld	Maatschappelijke ondersteuning
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Arjan Koerts
Kenmerk	8045622
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:
    a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.
    b. We bieden passend vervoer.
    c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.
    d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.
    e. Het systeem is eenvoudig.
    f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

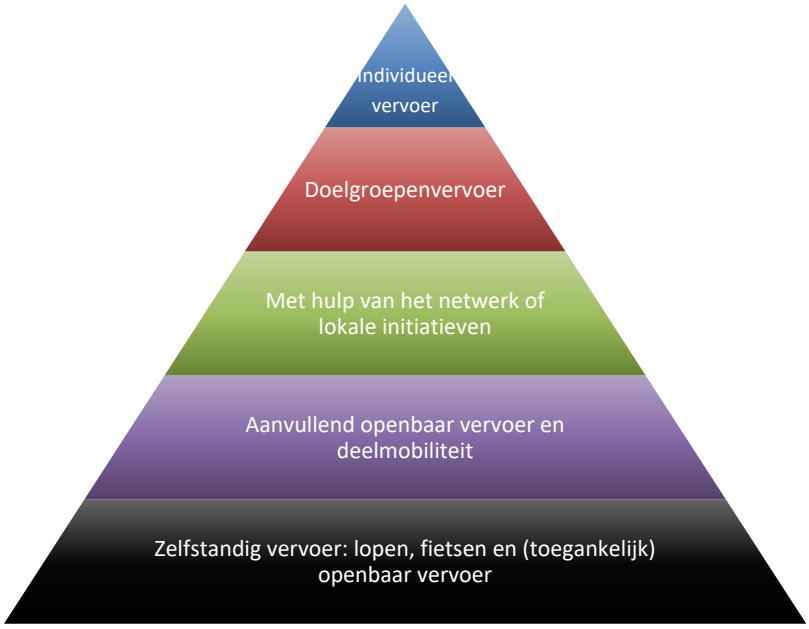
Samenvatting

Gemeente Utrecht staat voor een grote vervoersopgave. Enerzijds op het gebied van het bieden van passend vervoer voor iedereen, anderzijds op het gebied van bereikbaarheid. Vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer is nodig om vervoer voor iedereen te realiseren. Hiervoor is een aantal uitgangspunten geformuleerd die het kader geven voor het doelgroepenvervoer van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid. Het opnieuw aanbesteden van het sociaal recreatief vervoer per december 2023 is hierbij de eerste concrete uitdaging.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen is de volgende passage opgenomen: “Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen”. Ook op het gebied van vervoer zijn er drempels die weggenomen moeten worden. Om mee te doen aan de maatschappij moeten mensen zich immers kunnen verplaatsen. Dit kan op verschillende niveaus:



Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt, het budget daalt en de kosten stijgen. Bovendien willen we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer geven en willen we streven naar zero-emissie per 2025 in het doelgroepenvervoer door de inzet van zero-emissie voertuigen te stimuleren. Deze ontwikkelingen zorgen voor een kostenstijging waardoor een financieel knelpunt ontstaat op het gebied van doelgroepenvervoer.
Naar de toekomst toe zijn nog meer ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten, zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuiswonen.

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van sociaal recreatief vervoer, de huidige regiotaxi (één van de vormen van doelgroepenvervoer). We moeten dan, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten uit de regio, een nieuwe aanbesteding vormgeven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer. Dit is een kans om de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer waar we als gemeente verantwoordelijk voor zijn meer in samenhang te organiseren, maar ook om een goede samenhang tussen doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer te realiseren. Met deze visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer. Het stellen van kaders is een taak van de

gemeenteraad. Daarom ligt de visie Vervoer voor Iedereen ter vaststelling voor. Na vaststelling kan gestart worden met de voorbereiding op de nieuwe aanbesteding.

Beoogd effect
Een samenhangend vervoersysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt en waarbij zoveel mogelijk inwoners zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet.

- Collegebesluit 18 december 2018
- Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer

In december 2019 is de raad geïnformeerd over een nieuwe aanbesteding van de regiotaxi, het nieuwe tarief hiervan en is een doorkijkje gegeven naar de ontwikkelingen op het gebied van de opgave doelgroepenververvoer.

- Raadsbrief Ontwikkelingen Regiotaxi

In mei 2020 is de raad door middel van een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de opgave doelgroepenvervoer: de visie Vervoer voor Iedereen, de definitieve gunning van de aanbesteding Regiotaxi Utrecht en over de ontwikkelingen rondom kleinschalige vormen van buurtvervoer.

- Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer

In juli 2020 is de raad geïnformeerd over diverse ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de samenhang tussen deze ontwikkelingen.

- Raadsbrief Samenhang ontwikkelingen OV

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten: a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is. b. We bieden passend vervoer. c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd. e. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar. f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.
Argumenten	
1.1	De uitgangspunten vormen de basis voor de beoordeling van en sturing op ontwikkelingen op het thema Vervoer de komende periode. Een eerste concrete ontwikkeling is de aanbesteding van het social recreatief vervoer per december 2023. Met deze uitgangspunten kunnen daarin eerste stappen worden gezet richting een transformatie op het gebied van vervoer.
	Concreet betekenen de geformuleerde uitgangspunten dat het volgende meegenomen wordt in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer: a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.

Door het wegnemen van mentale en fysieke drempels kunnen zoveel mogelijk inwoners gebruik maken van vervoer zo laag mogelijk in de piramide. Op deze manier stimuleren en versterken we de beweging naar voren. Hiervoor is toegankelijkheid van het openbaar vervoer en beschikbaarheid van aanvullend openbaar vervoer een voorwaarde. Daarnaast is het belangrijk om te zorgen voor goede informatievoorziening. Doordat inwoners de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide gebruiken als voor hen mogelijk is, wordt de druk op het doelgroepenvervoer verlaagd.

b. <u>We bieden passend vervoer</u>
Om passend vervoer te kunnen bieden is het allereerst van belang de vervoersbehoefte goed in beeld te brengen van inwoners die zich melden bij de gemeente omdat zij op het gebied van vervoer belemmeringen ervaren in zelfredzaamheid en participatie. Dit betekent een uitgebreidere uitvraag op basis waarvan maatwerk geleverd kan worden (opstellen reizigersprofiel). Daarnaast moet het leveren van maatwerk ook mogelijk gemaakt worden door minder eenvormige oplossingen en meer differentiatie in het vervoersaanbod voor sociaal recreatief vervoer te bieden.

c. <u>We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer</u>
Het (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Dit betekent dat hoe inclusiever het (aanvullend) openbaar vervoer georganiseerd is, hoe meer mensen gebruik kunnen maken van reguliere vormen van vervoer zodat de druk op het doelgroepenvervoer wordt verminderd. In de praktijk zien we dat veel inwoners op sommige momenten wel gebruik kunnen maken van het (aanvullend) openbaar vervoer, maar op andere momenten niet. Daarom is het belangrijk dat de verschillende vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Op deze manier vallen geen mensen tussen wal en schip. Daarnaast is het belangrijk om eenduidigheid te brengen in gebruik, reservering en betaling. In de aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal hier dan ook aandacht voor zijn.

d. <u>De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd</u>
Het doelgroepenvervoeraanbod is op dit moment zeer gefragmenteerd door de verschillende regelingen die ten grondslag liggen aan de verschillende vormen. Deze onderverdeling is niet altijd logisch en daardoor niet efficiënt. Zo kan één inwoner afhankelijk zijn van meerdere vormen van doelgroepenvervoer. Hij/zij heeft hiervoor verschillende indicaties nodig en elke vorm is apart ingekocht waardoor hij/zij gebruik moet maken van verschillende vervoerders met verschillende spelregels. In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer willen we een start maken met meer eenduidigheid in de spelregels, maar ook met het bundelen van inkoop van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Dit heeft ook positieve effecten voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van de vervoerscapaciteit en voor de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs (er kunnen grotere contracten worden geboden). Het volledig bundelen van alle vormen van doelgroepenvervoer zal in stappen worden uitgevoerd, aangezien de verschillende contracten doelgroepenvervoer een verschillende looptijd hebben.

e. <u>Het systeem is eenvoudig en betaalbaar</u>
Om zoveel mogelijk inwoners zo passend mogelijk vervoer te bieden, is het van belang om een eenvoudig en betaalbaar vervoersysteem te organiseren, In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal in de wijze van ritaanvraag en betaling eenduidigheid worden gezocht. Hierbij wordt aangesloten bij het (aanvullend) openbaar vervoer, maar eventueel ook bij andere vormen van doelgroepenvervoer. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente. Voor de gebruiker van het sociaal recreatief vervoer blijft de prijs voor het reguliere openbaar vervoer het uitgangspunt. Maar ook voor de gemeente is

	betaalbaarheid een aandachtspunt. Het doelgroepenvervoer moet betaalbaar blijven. Door verschillende ontwikkelingen ontstaat er steeds meer druk op het budget van het sociaal recreatief vervoer en zullen de huidige budgetten niet meer toereikend zijn. Om het systeem betaalbaar te houden, is een efficiënte organisatie van belang. Daarnaast zal ook kritisch naar de toegang gekeken moeten worden. Is doelgroepenvervoer de enige passende oplossing of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide? Het goed in kaart brengen van de vervoersbehoefte is hiervoor noodzakelijk. f. <u>We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu</u> Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Dit doen we enerzijds door de beweging naar voren te stimuleren: als men in staat wordt gesteld gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer, betekent dit minder individuele vervoersbewegingen. Daarnaast zal in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer duurzaamheid een belangrijk aandachtspunt zijn. Dit doen wij onder andere door het stimuleren van het inzetten van zero-emissievoertuigen Samengevat wordt met de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer gewerkt aan drie thema's: 1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer; 2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer; 3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Om een transformatie te bewerkstelligen is tijd nodig</u>
	Om een samenhangend Utrechts vervoersysteem te realiseren is een transformatie nodig. Dit kost tijd. De aanbesteding van (een deel van) het doelgroepenvervoer is hierin een eerste stap. De geformuleerde uitgangspunten vormen het kader voor deze en volgende stappen in de transformatie van het Utrechts vervoersysteem.
1.2	<u>Er bestaat op dit moment al financiële druk op het gebied van doelgroepenvervoer</u>
	We zien een toenemende vraag naar doelgroepenvervoer door onder andere vergrijzing, langer zelfstandig thuiswonen en concentratie van OV op hoofdassen. Een van de ambities met deze visie is daarom om door middel van meer efficiëntie de groeiende vraag enerzijds af te remmen en anderzijds op te vangen om binnen de bestaande financiële middelen te blijven.

Financiën

Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door onder andere hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Coronacrisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruik wordt voorlopig niet voorzien. Het is dus de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren.

Vervolg

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van het sociaal recreatief vervoer (Regiotaxi). Dit wordt opnieuw aanbesteed. Op basis van de geformuleerde

uitgangspunten wordt deze aanbesteding voor (een deel van) het doelgroepenvervoer vormgegeven. Met deze nieuwe aanbesteding wordt gewerkt aan drie thema's:

1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer;
3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.

Het nieuwe contract zal in december 2023 ingaan.

Het opdrachtgeverschap is gericht op het continu samen leren en ontwikkelen. Dit biedt regelmatig mogelijkheden om te evalueren en zo nodig bij te sturen. Bijvoorbeeld bij kwartaalgesprekken en naar aanleiding van uitkomsten uit onderzoeken met betrekking tot cliëntervaring.

Participatie

Bij de totstandkoming van de uitgangspunten is de Cliëntenraad Wmo betrokken geweest en besproken. De Cliëntenraad WMO staat positief in de ontwikkeling en vraagt aandacht voor het beter op elkaar aansluiten van verschillende vormen van vervoer. Dit is één van de kernpunten van deze visie. Ook bij de nieuwe aanbesteding worden cliënten(vertegenwoordigers) betrokken. Ook overige stakeholders worden betrokken in dit proces waar dit passend is.

Communicatie

De documenten voor de aanbesteding worden te zijner tijd gepubliceerd op TenderNed (openbaar). Ook op de website van de gemeente Utrecht wordt hierover informatie opgenomen.
Ter voorbereiding op de aanbesteding wordt een aantal pilots uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden gedeeld met de raad en met stakeholders in de stad. Hierover zal ook informatie worden gedeeld via de pers.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Visie Vervoer voor iedereen

Bijlagen informatief

- Vervoerspact en Plan van Aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023

Vervoer voor iedereen

Gemeente Utrecht



22 april 2021
Kenmerk 8045622

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

Voorwoord		**4**
1	**Introductie**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ambitie en veranderopgave	6
1.3	Samenwerking in de regio	8
1.4	Leeswijzer	9
2	**Vervoer voor iedereen**	**10**
2.1	Utrechts vervoersysteem	10
2.2	Zelfstandig vervoer	12
2.2.1	Lopen en Fietsen	12
2.2.2	(Toegankelijk) openbaar vervoer	13
2.3	Aanvullend openbaar vervoer	15
2.4	Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven	17
2.5	Doelgroepenvervoer en individueel vervoer	17
3	**Uitgangspunten Vervoer voor iedereen**	**19**
3.1	Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is	19
3.2	Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer	20
3.3	Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer	20
3.4	Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd	21
3.5	Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau	21
3.6	Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu	22
4	**Realiseren van uitgangspunten**	**23**

4.1	Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer	23
4.2	Pilots doelgroepenvervoer	24
4.3	Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer	25
4.4	Risico's	25
4.5	Van uitgangspunt naar praktijk	26
4.6	Tijdlijn	26
4.7	Vervolg	29

Bijlage **30**

Voorwoord

“Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen.” Deze passage is opgenomen in het Coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen. Utrecht is een stad voor iedereen. Dat betekent ook vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen voor wie dat vanwege een beperking minder vanzelfsprekend is. Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden – moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het (aanvullend) openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, gezamenlijk noemen we dit het doelgroepenvervoer[1].
Het geheel van vervoersvoorzieningen in de gemeente Utrecht moet dan ook in samenhang worden bekeken. Alle vormen van vervoer hangen met elkaar samen; hoe toegankelijker het openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en hoe minder druk op het doelgroepenvervoer er ontstaat. Met deze visie Vervoer voor Iedereen geven we uitvoering aan de ambitie om vervoer voor iedereen te realiseren.



Maarten van Ooijen
Wethouder maatschappelijke ondersteuning



Lot van Hooijdonk
Wethouder mobiliteit

[1] Doelgroepenvervoer: Het vervoer van mensen die vanwege een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

1 Introductie

1.1 Aanleiding

De komende jaren zijn er op het gebied van vervoer verschillende ontwikkelingen te verwachten. Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt. Als we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer willen geven, dan is belangrijk om de verschillende vervoersvragen in samenhang te benaderen. Deze visie dient dan ook als inhoudelijk kader voor de beoordeling van en sturing op voornoemde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en doelgroepenvervoer en biedt het kader voor ontwikkelingen op deze terreinen. De eerste grote uitdaging hierop is de overgang van de verantwoordelijkheid voor de inkoop en het contractbeheer van sociaal-recreatief vervoer (de huidige regiotaxi) per december 2023. Dit hangt nauw samen met ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit. Daarom is een brede visie over vervoer nodig. Deze visie is dan ook als volgt gepositioneerd:



Op dit moment is het geheel aan vervoersvoorzieningen in Utrecht niet samenhangend en sluit het niet altijd even goed aan op de vraag van de gebruiker. Naar de toekomst toe zijn ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten:

- Maatschappelijke ontwikkelingen zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis blijven wonen zullen de vraag naar op de doelgroep aangepast vervoer doen toenemen;
- De financiële bijdrage van de provincie Utrecht voor regiotaxi wordt afgebouwd van bijna € 2 miljoen per jaar in 2019 naar € 0 in 2024;
- Steeds meer voorzieningen, zoals bankvestigingen en winkels, verdwijnen uit de wijk waardoor afstanden groter worden en andere vervoersvoorzieningen nodig zijn om mee te kunnen blijven doen in de samenleving;
- De complexiteit van de markt voor de taxibranche. Door (te) sterke prijsconcurrentie lijden veel taxibedrijven verlies wat leidt tot faillissementen en onvoldoende focus op het verbeteren van kwaliteit in het doelgroepenvervoer;
- Het door de vervoerssector gesteunde Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025;
- Voor de grootste groep reizigers is frequenter openbaar vervoer langs de wijk in plaats van minder vaak door de wijk een goede keuze. Maar voor sommige mensen is het juist van belang dat de afstanden naar de bushaltes niet te lang worden.
- Een aantal van bovenstaande ontwikkelingen kunnen leiden tot mobiliteitsarmoede[2]. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op doelgroepenvervoer.

In deze visie wordt het geheel aan vervoersvoorzieningen geschetst en wordt aangegeven op welke thema's de komende periode wordt ingezet om een samenhangend vervoersysteem te creëren in de gemeente Utrecht. Dit betekent dat het huidige vervoersysteem de komende jaren zal veranderen. Hiervoor zijn uitgangspunten geformuleerd die ook de basis vormen voor onze samenwerking met de provincie. Dit geeft het kader voor het doelgroepenvervoerbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht.

1.2 Ambitie en veranderopgave

Gemeente Utrecht wil een vervoersysteem dat beter uitvoerbaar, duurzamer en beter passend is; vervoer voor iedereen. Zodat het aanbod, meer dan nu, aansluit bij de behoeften van inwoners en we er aan bijdragen dat zij kunnen meedoen naar vermogen. Hierbij sluiten we aan bij de leidende principes van het Utrechts model van zorg en ondersteuning:

- Leefwereld centraal, de behoeften van de gebruiker van de voorziening wordt als uitgangspunt genomen;
- Uitgaan van mogelijkheden, in plaats van beperkingen. Hierbij is eigen regie vanzelfsprekend;
- Zo nabij mogelijk;
- Doen wat nodig is, waarbij ruimte is voor professionals en voor professionele afwegingen;
- Eenvoud, het systeem moet eenvoudig en begrijpelijk zijn voor iedereen.

[2] *Mobiliteitsarmoede (definitie KIM, uit: Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem): Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed."*

Het model werk met drie sporen:
Spoor 1 – een sterke samenleving: de sociale basis en gewoon opgroeien
Spoor 2 – Steun waar nodig: basiszorg voor jeugd, gezin en volwassenen
Spoor 3 – Specialistisch maatwerk waar nodig: aanvullende zorg



Doelstelling binnen het model is zoveel mogelijk 'de beweging naar voren' te faciliteren, waarbij we uitgaan van mogelijkheden.

Dit wordt ook ondersteund door de ratificering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap[3] in 2016. Het uitgangspunt van het VN-verdrag is dat mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk moeten kunnen deelnemen aan de maatschappij. Gemeente Utrecht heeft hiervoor de Agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' opgesteld. Om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Het is daarom gewenst om te zorgen dat inwoners zich zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen kunnen verplaatsen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is (fysiek en mentaal). Daarnaast is het belangrijk om de sociale functie van het openbaar vervoer goed in te vullen.
Openbaar vervoer levert naast de bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave (op een ruimte efficiënte en milieuvriendelijke manier) juist ook een uitkomst voor mensen die geen alternatieve vervoersmogelijkheid (kunnen) gebruiken. Met de sociale functie van openbaar vervoer bedoelen we OV-ritten die met een sociaal-recreatief motief worden gemaakt, bijvoorbeeld om te winkelen, het bezoek van vrienden/familie/kennissen en uitgaan, ook door mensen met een beperking.

Vernieuwing en samenhang in het doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer is nodig. Om dit te bewerkstelligen werken we aan drie thema's[4]:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren;
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren;

---

[3] *"Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden."* VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, 2007.

[4] Deze thema's komen terug in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W.

3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten (inclusief een goede invulling van het AOV)

1.3 Samenwerking in de regio

Vervoer overstijgt vaak de lokale context. Het is dan ook een domein waarbij veel samenwerking in de regio plaatsvindt; met de provincie, maar ook met de gemeenten in de regio.

Het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer ligt bij de zogenoemde OV-autoriteiten. In de regio Utrecht zijn dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het spoorvervoer en de provincie Utrecht voor het meeste lijngebonden bus- en tramvervoer en voor de Regiotaxi. Deze zogeheten OV-autoriteiten organiseren het openbaar vervoer door concessies uit te geven. Voor het provinciale bus- en tramvervoer heeft de provincie Utrecht twee concessies uitgegeven. Voor het sociaal-recreatief vervoer beheert de provincie contracten voor de regiotaxi. Dit is voor 95% Wmo-vervoer in opdracht van de gemeenten in de regio van deur tot deur voor mensen met een Wmo-indicatie. Het gaat hier om het niet planbare vraagafhankelijke vervoer zoals visites, bijwonen plechtigheden en deelnamen aan verenigingsleven. In het provinciale Uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 kunt u lezen op welke manier de provincie deze jaren werkt aan de ontwikkeling van het OV in onze regio. Hierbij wordt veel samengewerkt met onze gemeente.

De gemeente Utrecht heeft in het openbaar vervoer de volgende rollen:
- Beheerder van het openbaar gebied, waarbij zorg wordt gedragen voor de prioritering bij verkeerslichten, de verkeersveiligheid en de inpassing en inrichting van wegen, bushaltes en de openbare ruimte. Al deze aspecten beïnvloeden het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als het gaat om de doorstroming en comfort van busroutes, de fietsstallingen, de kwaliteit en toegankelijkheid van stations/haltes en de aanlooproutes etc.
- Uitvoering van de Wmo, waarbinnen de gemeente verantwoordelijk is voor het sociaal-recreatief vervoer (regiotaxi). Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van dit contract.
- Vertegenwoordiger van OV-reizigers in/van/naar de stad Utrecht, waarbij de gemeente deze belangen zo krachtig mogelijk inbrengt in processen en projecten. Daarbij gaat het zowel om bestaande als potentieel nieuwe reizigers die de gemeente een goed alternatief biedt voor de auto in de stad.
- Realiseren van een gezonde verstedelijking in de stad en regio, waarvoor ook bijdragen van rijk en provincie nodig zijn voor het realiseren van een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Niet alleen op het gebied van openbaar vervoer en regiotaxi vindt regionale samenwerking plaats. In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet. Het doel van het programma is om samenwerking te zoeken en zo een inclusief vervoersaanbod (vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) te realiseren. De invulling van het gemeentelijk doelgroepenvervoer wordt per Wmo-regio vormgegeven en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer wordt door de provincie vormgegeven. Op dit moment wordt door de provincie een projectplan

geschreven over aanvullend openbaar vervoer en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gemeente Utrecht is hierbij goed aangesloten.

Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend openbaar vervoer is aandacht voor drie pijlers:

1. Overgang sociaal recreatief vervoer naar gemeenten, december 2023;
2. Pilots doelgroepenvervoer (vooral (sociaal recreatief) Wmo-vervoer);
3. Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 wordt een uitwerking van deze pijlers gegeven.

1.4 Leeswijzer

In deze Visie wordt in hoofdstuk 2 uiteengezet hoe het Utrechtse vervoersysteem eruit ziet en worden de verschillende niveaus van het Utrechtse vervoersysteem verder uitgewerkt. In hoofdstuk 3 wordt geschetst waarom vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer nodig is en worden de uitgangspunten met betrekking tot Vervoer voor Iedereen geschetst. Tenslotte geven we een doorkijk naar het vervolg en hoe dit wordt uitgewerkt. Met deze Visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. Om de uitgangspunten te realiseren zijn maatregelen nodig. Deze krijgen hun beslag in de inkoop op het gebied van vervoer.

2 Vervoer voor iedereen

2.1 Utrechts vervoersysteem

Gemeente Utrecht staat voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, uitvoerbaar, passend en betrouwbaar vervoersysteem te ontwikkelen. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, duurzaamheid en milieu: vervoer voor iedereen. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien. Gemeente Utrecht staat dus voor de opgave het ook in de toekomst mogelijk te maken mensen met een mobiliteitsbeperking mee te laten doen aan de maatschappij. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen. In onderstaande figuur is de hiërarchie in verschillende vervoersvoorzieningen weergegeven. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is het belangrijk om te kijken of er passende alternatieven mogelijk zijn met aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit (zie kader Casus Schaakbuurt). De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Voorbeelden:

- Scootmobiel, aanpassingen aan auto, individueel vervoer Regiotaxi
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, familie, buren)
- Buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling, Regiotaxi (OV-deel)
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, privéauto

Figuur 1: Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

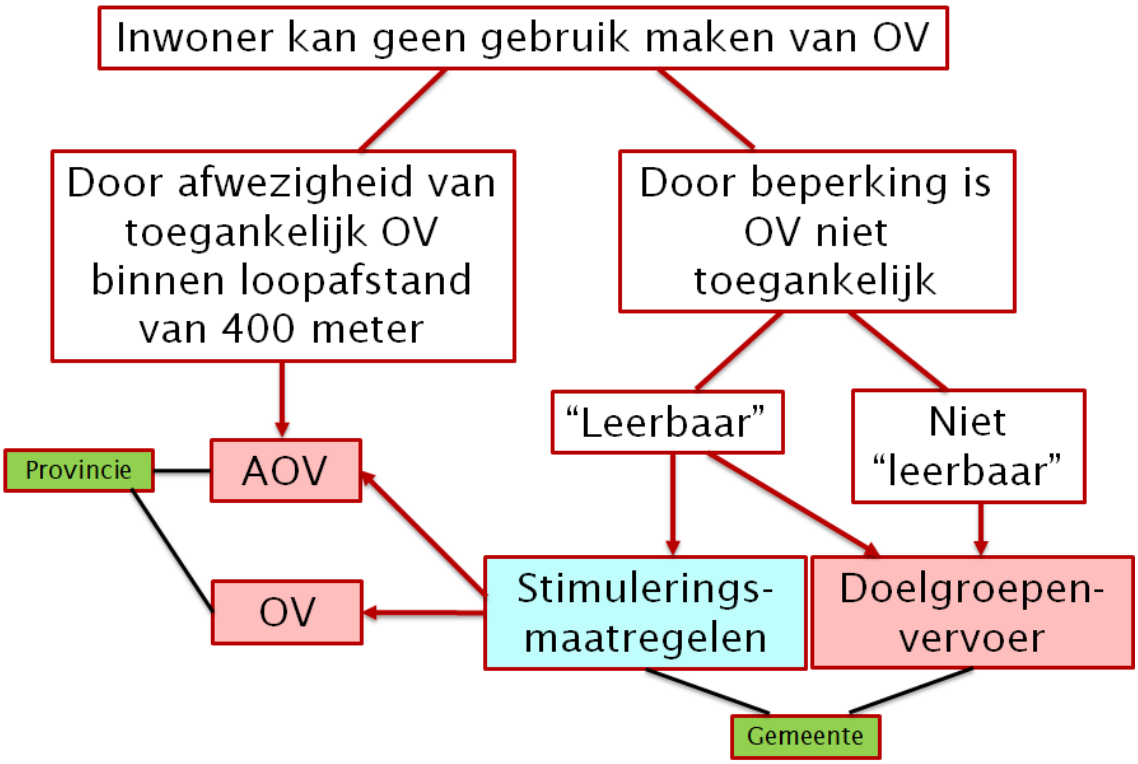
De werkelijke situatie heeft echter niet deze piramidevorm. Doordat het openbaar vervoer (nog) niet voor iedereen fysiek en/of mentaal toegankelijk is en niet overal aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zijn veel inwoners met een mobiliteitsbeperking aangewezen op het gebruik van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer heeft daardoor nu een onevenredig grote rol. De verschillende onderdelen van het vervoersaanbod moeten zodanig ontworpen worden dat er een samenhangend, inclusief systeem

ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Men maakt gebruik van de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Casus Schaakbuurt
In het U-OV Vervoerplan 2020 is opgenomen dat lijn 4 niet meer door de Schaakbuurt rijdt, maar langs de wijk. Hiermee wordt de kwaliteit van de lijn verhoogd voor de grootste groep gebruikers. Dit heeft echter wel consequenties voor mensen die in principe wel kunnen reizen met het OV, maar voor wie een bushalte op 700 meter loopafstand (verste punt) te ver is. Op dit moment wordt een proef uitgevoerd om dit met aanvullend openbaar vervoer op te lossen: U-flex in de Schaakbuurt. U-flex is een flexibele openbaarvervoerservice waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig.

Communicerende vaten

(Aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Hoe toegankelijker (fysiek en mentaal) het (aanvullend) openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. Dat vergroot de sociale functie van het OV.
Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer voor de uitdaging om bij te dragen aan de forse bereikbaarheidsopgave van onze regio. Om verbetering van het OV-systeem voor zoveel mogelijk reizigers mogelijk te maken kiezen OV-partijen voor een concentratie van openbaar vervoer op hoofdassen. De bus komt dan wel vaker langs de wijk (frequenter), maar haltes liggen niet voor alle inwoners dichtbij de voordeur (minder fijnmazig). Voor het gros van de OV-reizigers biedt dit voordelen waaronder een vlotte, comfortabele en betrouwbare reis. Maar voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer juist onder druk te staan. Dit kan ervoor zorgen dat de drempel voor gebruik van het openbaar vervoer hoger wordt. Dit kan leiden tot mobiliteitsarmoede. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden.
Wanneer iemand geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer doordat er geen opstapplaats is binnen een loopafstand van 400 gaan we samen met de provincie de mogelijkheden van een alternatief verkennen, bijvoorbeeld middels aanvullend openbaar vervoer. Wanneer iemands beperking ervoor zorgt dat hij/zij geheel of gedeeltelijk geen gebruik kan maken van het (aanvullend) openbaar vervoer dan zijn gemeenten aan zet met doelgroepenvervoer. Hierbij is nog een onderscheid te maken tussen mensen die dit wel kunnen leren en mensen die altijd afhankelijk zullen blijven van het doelgroepenvervoer.



Figuur 2: Verantwoordelijkheid voor vervoer

2.2 Zelfstandig vervoer

2.2.1 Lopen en Fietsen

Utrecht heeft in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen bepaald dat voetgangers en fietsers meer ruimte moeten krijgen. Zo is het de bedoeling om in het centrum, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn centrum de voetganger en fietser meer ruimte en vaker voorrang te geven. In deze gebieden krijgt de openbare ruimte een hoge kwaliteit als het gaat om toegankelijkheid. Dat zal ook gaan gelden voor kernwinkelgebieden, winkelassen en buurtwinkelcentra. Dit is ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.

Daarnaast stimuleert de gemeente Utrecht lopen en het gebruik van de fiets. Dit gebeurt onder andere door het geven van fietslessen door "De Fietsmeesters". De Fietsmeesters is een initiatief van Goedopweg. In Goedopweg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat samen aan een aantrekkelijke en goed bereikbare regio Utrecht. Er worden fietslessen gegeven aan volwassen, maar ook aan leerlingen die door middel van het leerlingenvervoer naar school gaan. Door hen in een vroeg stadium te leren fietsen, hebben zij hier lange tijd plezier van. Bovendien zijn hierdoor steeds meer inwoners in staat om zich zelfstandig te verplaatsen (basis van de vervoerspiramide). Hiermee wordt de druk op de bovenliggende tredes in de piramide verlaagd.

2.2.2 (Toegankelijk) openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan eraan bijdragen dat iedereen mee kan blijven doen en gelijke kansen krijgt. We willen daarom graag dat kwetsbare groepen ook goed het openbaar vervoer kunnen gebruiken. We zetten daarom samen met de provincie en vervoerders in op het verbeteren van de toegankelijkheid, betaalbaarheid, nabijheid en directheid en begrijpelijkheid van het openbaar vervoer.

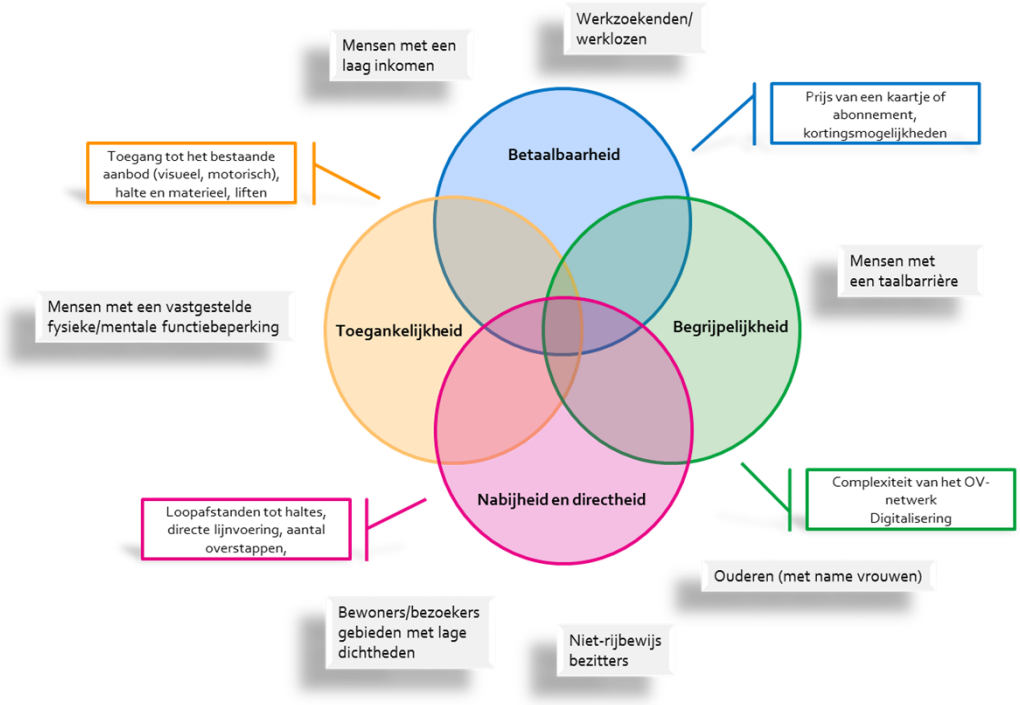
Oog voor kwetsbare groepen

Er zijn groepen in de samenleving die op de één of andere manier in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek/mentaal) wordt het reguliere OV steeds beter toegankelijk gemaakt. Als mensen hier geen gebruik van kunnen maken kunnen zij beschikken over doelgroepenvervoer.

Wie niet tot deze groep behoort, kan toch een mindere toegang tot mobiliteit ervaren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen met verhoogde kans hierop: mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters of bewoners/bezoekers van gebieden met lage dichtheden[5]. Veelal is een combinatie van deze kenmerken versterkend voor de ervaren problemen. Zij zijn voor hun mobiliteit sterker dan anderen afhankelijk van openbaar vervoer, maar zeker niet de grootste gebruikersgroep. Dit doordat ze vaak minder reizen dan gemiddeld, en evengoed voor het grootste deel van hun vervoersbehoefte de auto of de fiets gebruiken of lopen.

Bij het reizen met het openbaar vervoer kunnen verschillende problemen worden ervaren. Bijvoorbeeld bij het lopen van- en naar de halte, het lezen/begrijpen van het openbaar vervoersysteem, het betalen van de rit, het ontbreken van aanbod of de fysieke en/of mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om hier goed op in te kunnen spelen is meer inzicht en monitoring nodig.

[5] *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? KiM, 2018.*



Figuur 3: Mogelijk ervaren mobiliteitsproblemen

Toegankelijkheid

Samen met provincie en vervoerder werken we aan het verder toegankelijk maken van het reguliere OV-systeem. De fysieke toegankelijkheid verbeteren we met toegankelijke reisinformatie, toegankelijke haltes en knooppunten en toegankelijk materieel.

Betaalbaarheid

Vervoer kost geld. Dit moet echter wel evenredig zijn aan de plaats van de vervoersvoorziening in de piramide. De tariefopbouw moet logisch zijn. Er worden verschillende maatregelen getroffen die bijdragen aan de betaalbaarheid van openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Zo start de provincie een pilot met betrekking tot gratis reizen voor inwoners van de provincie die voldoen aan de criteria “65+” en “inkomen onder het sociaal minimum”. Voor mensen met een laag inkomen is er de U-pas. Naast verschillende activiteiten kan het U-pas tegoed ook gebruikt worden om op de eigen OV-chipkaart te zetten. Zo proberen we ervoor te zorgen dat openbaar vervoer betaalbaar is voor mensen met een laag inkomen.

Nabijheid en directheid

Voor de grootste gebruikersgroepen is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk wanneer het snel, frequent, nabij en direct is. De wens voor snelheid en hoge frequenties vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, met grotere halteafstanden en korter halteren als gevolg. De nabijheid en directheid van het openbaar vervoer kan daarmee afnemen. We vinden het daarom belangrijk dat de basis op orde is. Er is goed ontsluitend openbaar vervoer waardoor wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven. Bij de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Utrecht vragen we bij de provincie aandacht voor het behouden en vergroten van nabijheid en directheid van het OV-lijnennet.

Nabijheid van OV in Utrecht
De gemeente heeft een analyse gemaakt van de nabijheid van het OV-systeem. Hierbij zijn per type openbaar vervoer loopafstanden ingesteld: voor stations 1200 meter, voor HOV tram en bushaltes 600 meter en basis bushaltes 400 meter. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie 94% van de huishoudens een treinstation, tram of bushalte heeft binnen die genoemde afstanden.

Begrijpelijkheid

Digitalisering verandert onze dagelijkse mobiliteit, via chipkaarten, digitale reisinformatie, apps en nieuwe Mobility as a Service-concepten (MaaS). Dit biedt veel voordelen, maar helaas blijkt niet iedereen in staat de digitale transformaties in de mobiliteitsdiensten bij te houden.
Het is van belang om ervoor te zorgen dat het gebruik van het openbaar vervoersysteem voor iedereen mogelijk blijft. Met vervoerders en provincie willen we de begrijpelijkheid als uitgangspunt voor de lijnvoering benadrukken. We vragen vervoerders hierbij om eenduidige en heldere reizigersinformatie te verstrekken.
Hierbij is de inzet van het zo begrijpelijk mogelijk maken van digitale toepassingen én voldoende behoud van diensten die als vangnet functioneren van belang. Naast MaaS-concepten zetten we daarom ook juist in samenwerking met de provincie in op sociale en lokale initiatieven voor kleinschalig openbaar vervoer.

2.3 Aanvullend openbaar vervoer

“In sommige gebieden is de vraag te beperkt om lijngebonden busvervoer te exploiteren. Hier is maatwerk noodzakelijk om aan de reizigersvraag te voldoen. Daarom wil de provincie vanuit haar rol als concessieverlener voor het OV samen met de concessiehouders en met de gemeenten op zoek naar kostenefficiënte vormen van vervoer. Deze kunnen worden ingezet op de plekken waar regulier OV (denk aan een buslijn met vaste dienstregeling) enerzijds niet meer past bij de wensen van de reizigers (te star, te weinig kwaliteit door bijvoorbeeld een lage frequentie of een te lange reistijd) en anderzijds te duur is (rondrijden met ‘lege bussen’). Hier is maatwerk het uitgangspunt, omdat de vervoerbehoefte steeds individueler wordt. Dit geldt zeker in de “first en last mile”, oftewel de aansluiting op het vervoer van grote, gebundelde stromen door trein, tram en (dikke) buslijnen. Deze passage is opgenomen in de Nota ‘Aanvullend openbaar vervoer provincie Utrecht”. Aanvullend openbaar vervoer is het geheel aan maatwerk-mobiliteitsoplossingen:

- voor een groep reizigers die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer;
- voor wanneer regulier openbaar vervoer te star of te duur is (qua exploitatiebijdrage vanuit de overheid);
- om te zorgen dat het netwerk van openbaar vervoer optimaal aansluit bij de wensen van alle reizigers die zelfstandig kunnen reizen.

Bij het ontbreken van nabij openbaar vervoer is aanvullend openbaar vervoer dus van belang: fijnmazig wijkontsluitend vervoer. Dit betreft adequate vervoersmogelijkheden voor mensen die zelfstandig kunnen reizen maar in verband met het ontbreken van passend vervoersaanbod geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Hoe beter het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is geregeld, hoe lager de druk op het doelgroepenvervoer is. Bovendien kunnen op die wijze zoveel mogelijk mensen zo gelijkwaardig mogelijk meedoen in de samenleving. Om mensen mee te kunnen laten doen aan de samenleving is goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer essentieel. De provincie Utrecht geeft hier verder invulling aan in overleg met de gemeente. Het ontbreken van goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer mag geen

reden zijn om aangewezen te zijn op het doelgroepenvervoer. Het aanvullend openbaar vervoer moet mensen in staat stellen gebruik te kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Concreet betekent dit:

- Het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is voor iedereen beschikbaar;
- Het openbaar vervoer is fysiek toegankelijk;
- Het openbaar vervoer is mentaal toegankelijk (goede informatievoorziening is hierbij essentieel);
- Het aanvullend openbaar vervoer voorziet in de "first en last mile"[6].

Aanvullend openbaar vervoer is dus een hele belangrijke sleutel in het geheel van vervoersvoorzieningen in Utrecht. Als dit goed is vorm gegeven, kan het HOV zo functioneren dat het ook daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer is en wordt tegelijkertijd oneigenlijke druk op het doelgroepenvervoer voorkomen omdat ook mensen met een mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen.

Het vormgeven van het aanvullend openbaar vervoer is maatwerk. De meest geschikte oplossing kan per gebied verschillen. Ook op specifieke tijdstippen of in specifieke gebieden kan er sprake zijn van minder draagvlak voor OV-aanbod. In gebieden met (nog) beperkte vraag naar vervoer ligt er een ontwikkelopgave om met maatwerkvervoer te komen tot een passend integraal vervoersaanbod wat ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Deelmobiliteit

Naast aanvullend openbaar vervoer biedt deelmobiliteit een passend alternatief voor mensen die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer en niet in het bezit zijn van eigen vervoersmiddelen, zoals de privéauto. Deelmobiliteit draagt bij aan de doelstellingen van Gezond Stedelijk Leven: minder autobewegingen, minder uitstoot, meer gebruik van gezonde modaliteiten, en mogelijk ook aan minder mobiliteitsarmoede. De gemeente zet de komende jaren in op het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit en het stimuleren van het gebruik. Daarmee probeert Utrecht de transitie 'van bezit naar gebruik' te versnellen. Voorgesteld wordt om door het aanpassen van de APV en de introductie van een vergunningenstelsel in 2021 de gemeente meer regie over het plaatsen van deelmobiliteit op straat en het voorkomen van hinder en overlast te geven.

Als onderdeel van de Strategie Smart Mobility worden er diverse pilots uitgevoerd om te leren onder welke condities mensen bereid zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit. Tot einde dit jaar worden er in de vorm van een Living Lab deelfietsen aangeboden in de stad. Na de zomer start de MaaS pilot Leidsche Rijn, waarin wordt onderzocht wat de succesfactoren en (mobiliteits)effecten zijn van een Mobility as a Service app: een persoonlijke reisassistent waarmee je allerlei vormen van deelmobiliteit kunt plannen, boeken en betalen.

Buurthubs – waarbij deelmobiliteit passend bij het schaalniveau van een buurt zoveel mogelijk gebundeld wordt aangeboden aan omwonende bewoners en andere gebruikers – zijn een kansrijk alternatief voor het bezit en gebruik van de (eigen) auto. In de Grifthoekgarage is sinds begin dit jaar een hub met deelmobiliteit voor buurtbewoners gecreëerd. In voorbereiding is een studie waarin we willen onderzoeken hoe we het aantal buurthubs verder kunnen uitbreiden tot een stadsdekkend systeem, afgestemd op behoeften van uiteenlopende desbetreffende gebieden in de stad. Dat moet leiden tot 3 tot

[6] Het openbaar vervoer is ideaal om veel mensen van a naar b ('point-to-point') te brengen, maar het ov is natuurlijk lang niet altijd en overal geschikt om snel van deur tot deur te komen ('first en last mile'). Zeker niet voor mensen met een vervoersbeperking.

5 onderscheidende pilots vanaf 2021. Intentie is om het testen van vraag gestuurd openbaar vervoer en deelmobiliteit in naoorlogse wijken met achterstanden (bijv. Kanaleneiland of Overvecht), waar mogelijk sprake is van mobiliteitsarmoede, onderdeel te laten zijn van dit project.

2.4 Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven

In het Coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen hebben we opgenomen dat we ruimte willen geven aan de organisatiekracht van inwoners en dat we inzetten op het stimuleren van kleinschalige vormen van buurtvervoer. Initiatieven op dat vlak van Utrechtse inwoners kunnen vanaf 2021 een aanvraag indienen voor een subsidie op basis van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Allerlei verschillende soorten initiatieven kunnen inschrijven op deze nadere regel. Het kan dan ook zo zijn dat er sprake is van overvraag. Wanneer dit aan de orde is, kunnen niet alle aanvragen worden toegekend. Er wordt een integrale afweging gemaakt over alle ingediende aanvragen. Op dit moment wordt geen regiotaxi-budget overgeheveld naar deze nadere regel voor initiatieven op het gebied van vervoer. Wanneer we signaleren dat deze initiatieven ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik maken van een vervoervorm lager in de piramide en het gebruik hoger in de piramide hierdoor afneemt, kunnen we onderzoeken of overheveling mogelijk is. Dat is op dit moment nog niet aan de orde. In experimenten en in nieuwe vervoerscontracten wordt dit als overweging meegenomen.

Mobiliteit is een veelgehoord thema in het kader van eenzaamheid. Wie minder mobiel is, gaat moeilijker naar ondersteuningsactiviteiten met als gevolg een grotere kans op vereenzamen. Rondom het thema mobiliteit is daarom een actiecoalitie[7] opgericht om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van eenzaamheid: Automaatje, een coalitie van ANWB en U Centraal, mede met financiering vanuit het landelijk actieprogramma Eén tegen eenzaamheid van het ministerie van VWS. Op buurtniveau ontstaan ook verschillende initiatieven op dit gebied, zoals het Buurtpact tegen eenzaamheid in Transwijk waar mobiliteit ook een plek heeft. Ook initiatieven als de DomstadPlusbus, Plusbus Erop Uit, Zuidbus, Buurt Mobiel en de WIL-vervoersdienst dragen, naast het vervoeren van inwoners, ook bij aan het tegengaan van eenzaamheid.

2.5 Doelgroepenvervoer en individueel vervoer

Binnen iedere gemeente zijn er mensen die niet volledig zelfstandig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Zij krijgen dan maatschappelijke ondersteuning, zitten op speciaal onderwijs, werken bij een sociale werkvoorziening of re-integratieplek of gaan naar dagbegeleiding of arbeidsmatige activering. Vaak via verschillende regelingen en instanties. Ditzelfde beeld is te zien bij vervoer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer:

- Vervoer in het kader van de Wmo:
    - Sociaal recreatief vervoer voor mensen met een beperking. Het doel van het Wmo-vervoer is het mogelijk maken van maatschappelijke participatie voor mensen die vanwege hun beperking niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen. In Utrecht kan men op dit moment ritten boeken bij Regiotaxi Utrecht.

[7] Zorg- en welzijnsinstellingen, bedrijfsleven, wetenschappers, ervaringsdeskundigen, ondernemers, bewoners en vrijwilligers bundelen hun krachten om eenzaamheid onder bewoners van Utrecht te verminderen.

    - Vervoer naar dagbegeleiding en arbeidsmatige activering. Routegebonden vervoer van en naar zorgaanbieders met een structureel karakter. Wanneer iemand niet zelfstandig kan reizen, wordt dit geregeld door de zorgaanbieders zelf die daarvoor een vast bedrag per persoon per dag ontvangen van de gemeente als er een indicatie vervoer is.
- Leerlingenvervoer: Vervoer van leerlingen van en naar (vooral speciaal) onderwijs. Het leerlingenvervoer bestaat uit vergoedingen voor fietsen, reizen met openbaar vervoer, reizen met eigen vervoer en taxivervoer. Taxivervoer is routegebonden vervoer met een structureel karakter en gaat voornamelijk per (rolstoel-)taxibus.
- Vervoer in het kader van de Jeugdwet: Vervoer van jeugdigen van en naar zorgaanbieders, meestal betaald en geregeld door de zorgaanbieder, soms door de gemeente.
- Vervoer in het kader van de Participatiewet: Vervoer van en naar (en geregeld door) UW-bedrijf.
- School-zwemvervoer: De gemeente Utrecht organiseert schoolzwemmen en waar nodig het vervoer hier naartoe voor kinderen vanaf groep 4. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden als de meeste leerlingen in groep 4 nog geen zwemdiploma hebben.

Ook andere organisaties zijn verantwoordelijk voor vormen van doelgroepenvervoer:

- Valys (bovenregionaal sociaal recreatief vervoer) – ministerie VWS;
- Vervoer in het kader van de Wlz (Wet langdurige zorg) – ministerie VWS;
- Zittend ziekenvervoer – zorgverzekeraars;

Vervoer naar opleiding of werk – UWV.

3 Uitgangspunten Vervoer voor iedereen

Het huidige reguliere vervoersaanbod is op dit moment onvoldoende inclusief. Voor mensen met een beperking is het niet vanzelfsprekend om gebruik te kunnen maken van reguliere vervoersvormen. Zij ervaren hierbij fysieke en mentale drempels. Om een inclusief vervoersysteem te realiseren moeten deze drempels worden verlaagd of zelfs weggenomen. Daarnaast wordt gemeenschapskracht gestimuleerd (inclusief lokale vervoersinitiatieven die inspelen op de mobiliteitsbehoeften van mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) door middel van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Indien dit nodig is, zijn maatwerk-vervoersvoorzieningen beschikbaar die aansluiten bij de vervoersbehoefte. Om dit te bereiken zijn zes uitgangspunten opgesteld die als richtsnoer gelden waar wij de komende jaren naartoe werken:

1. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is;
2. We bieden passend vervoer;
3. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
4. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd;
5. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau;
6. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om tot een inclusief vervoersysteem te komen waarmee we zorgen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij.

Wat deze uitgangspunten concreet betekenen voor de praktijk wordt beschreven in Hoofdstuk 4. Hier wordt een doorvertaling van de uitgangspunten naar de Utrechtse praktijk en het vervolgproces gemaakt.

3.1 Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is

Versterken van de zelfredzaamheid van de inwoner staat centraal, ook voor het zich lokaal verplaatsen. Net als in het Utrechtse model leggen we de ‘regie’ over de ondersteuning in handen van de inwoner zelf. ‘In de eerste plaats zijn mensen zelf verantwoordelijk. Daarom doen we een beroep op wat iemand zelf kan, met hulp van familie, vrienden of buren. Maar niet iedereen kan zijn of haar problemen op eigen kracht de baas. En niet iedereen beschikt over een netwerk waarop hij een beroep kan doen. In dat geval nemen we als gemeente onze verantwoordelijkheid. Waarbij we de ‘regie’ zoveel mogelijk in handen laten van de inwoner’. We zetten ons ervoor in de omstandigheden te creëren dat mensen zo zelfredzaam mogelijk kunnen zijn. We zetten in op het verminderen van de afhankelijkheid van maatwerkvoorzieningen. Iedereen die met het openbaar vervoer kan reizen, reist met het openbaar vervoer of met alternatieve vervoersvormen. Het doelgroepenvervoer wordt georganiseerd als vangnet. Op deze manier zorgen we ervoor dat alle inwoners mee kunnen doen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt door veel zaken bepaald, waaronder beschikbaar budget, de staat van de infrastructuur, de dichtheid en menging van de omgeving etc. Openbaar vervoer werkt goed bij het vervoeren van grotere aantallen mensen. Dat brengt een schaalsprong in het openbaar vervoer ook dichterbij, iets wat nodig is om de bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht duurzaam en ruimte efficiënt in te vullen. Aan de andere kant is er behoefte aan een fijnmazig en vraaggericht OV-systeem. Het openbaar vervoer moet ook zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hierbij gaat het om fysieke en mentale toegankelijkheid. Doelgroepenvervoer is een aanvulling op wat reguliere voorzieningen, voorzieningen in de sociale basis en bewoners voor elkaar kunnen betekenen. Dit sluit aan bij de visie Versterken sociale basis Wmo waarin de ambitie wordt beschreven om de beweging naar voren te maken.

3.2 Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer

Mensen verschillen en hebben op verschillende momenten verschillende vervoersbehoeften. In het kader van de Wmo is de gemeente verantwoordelijk om bij te dragen aan de zelfredzaamheid en participatie van inwoners. Het vervoersysteem is op dit moment onvoldoende ingericht om hieraan bij te dragen. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen zoals Regiotaxi of leerlingenvervoer en wordt slechts geïndiceerd op wel/geen vervoersvoorziening. Bovendien is er onvoldoende aandacht voor het zo inrichten van vervoer dat mensen zelfstandig kunnen reizen. Het is van belang om het zelfstandig (leren) reizen duurzaam in te bedden in het aanbod van de gemeente. Dat kan een duurzame bijdrage leveren aan een verkleining in de vraag naar doelgroepenvervoer en deelname aan de samenleving bevorderen. Dit moet wel worden afgewogen tegen het principe “eenvoud” (uitgangspunt 5). Voorkomen moet worden dat dit veel administratieve lasten oplevert.

Daarnaast onderzoeken we of niet slechts geïndiceerd kan worden op wel/geen vervoersvoorziening, maar of per aanvrager de individuele mogelijkheden en beperkingen en de vervoersbehoefte in beeld gebracht en verwerkt kunnen worden in een reizigersprofiel. In plaats van een uniforme oplossing zoals de Regiotaxi kan iemand dan bijvoorbeeld - voor ritten waar dat kan - het advies krijgen van openbaar of lokaal, kleinschalig vervoer in de wijk gebruik te maken. We laten het vervoersaanbod beter aansluiten bij de vraag en gaan toe naar meer differentiatie in vervoersaanbod. Dit kan door binnen het gecontracteerde vervoer meer ruimte voor maatwerk te bieden. Voorbeelden hiervan zijn deur - halte vervoer voor wie dat aankan, extra zorg & service voor de mensen met ernstige mobiliteitsbeperking of begeleiding op specifieke leerlingenvervoerritten.

3.3 Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Omdat (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn, is het van belang dat het (aanvullend) openbaar vervoer zo inclusief mogelijk wordt georganiseerd. Op deze manier wordt de druk op het doelgroepenvervoer beperkt en kan dit gebruikt worden door mensen die geen andere vervoersmogelijkheden hebben. Tegelijkertijd is het zo dat sommige mensen op het ene moment wel gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen en het andere moment niet. Het is dan van belang dat de verschillende vormen van vervoer goed op elkaar aansluiten. Op deze manier

voorkomen we dat mensen tussen wal en schip belanden en er altijd een passende vervoersvorm beschikbaar is.

3.4 Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd

Zoveel als mogelijk brengen we samenhang aan in het doelgroepenvervoeraanbod.
We werken aan het doorbreken van de huidige fragmentatie en inefficiëntie in het vervoer door in de inkoop voor het doelgroepenvervoer per eind 2023 in dialoog te gaan met vervoerders en andere stakeholders over het bundelen van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Vervoerscapaciteit kan op die manier zo efficiënt mogelijk worden benut.
Voor de gebruiker zou het ook kunnen betekenen dat, hoewel hij/zij gebruik maakt van verschillende vervoersregelingen, maar één keer een vervoersindicatie wordt gesteld waarmee gebruik gemaakt kan worden van verschillende vormen van vervoer.

3.5 Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau

Het gebruik van vervoer is eenvoudig en het systeem is herkenbaar. Er wordt eenduidigheid gebracht in bijvoorbeeld wijze van ritaanvraag en betaling.

Voor de gebruiker zal het ook betaalbaar moeten blijven. De hoogte van de bijdrage is te vergelijken met de kosten die zouden worden gemaakt bij gebruik van openbaar vervoer. Omdat het één samenhangend vervoersysteem betreft, is het belangrijk dat ook de prijsverhouding binnen het vervoersysteem gelijk is. Voorheen was de regiotaxi goedkoper dan de bus. De prijs van de regiotaxi is nu gelijk getrokken met de prijs van het reguliere OV. Hierdoor is de financiële prikkel verdwenen om gebruik te maken van een vervoersoplossing hoger in de piramide. Op deze manier maakt men gebruik van een voorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Er wordt ook inzet gepleegd om het vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo wordt vanuit de U-pas ingezet op het vergroten van de toegankelijkheid van het OV, maar dan met name op de financiële toegankelijkheid ervan. Met de U-pas heeft men een vervoersbudget waarmee met het OV gereisd kan worden.

Niet alleen voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente moet het systeem betaalbaar blijven. De komende jaren zal een sterke teruggang in bijdrage van de provincie aan regiotaxi, stijging van vervoerskosten en autonome groei van de vraag door o.a. dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis wonen er toe leiden dat de beschikbare budgetten voor doelgroepenvervoer niet meer toereikend zijn. Betere kwaliteit tegen minder kosten kan alleen worden bereikt als we structurele verbeteringen in de organisatie van het vervoer doorvoeren. Hierbij zal er ook goed gekeken moeten worden naar het toekennen van doelgroepenvervoer. Is doelgroepenvervoer de enige oplossing, of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide waardoor een maatwerkvoorziening niet nodig is (zie uitgangspunt 1).

3.6 Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu

Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Wanneer we geen vernieuwing doorvoeren, neemt het aantal vervoersbewegingen toe en zal de uitstoot en de geluidsoverlast vergroten. Dit is een grote belasting voor de stad. We willen ons waar mogelijk als gemeente inzetten om de uitstoot terug te brengen tot nul, ook in het doelgroepenvervoer, door te stimuleren zero-emissievoertuigen in te zetten. Dit in lijn met het door de vervoerssector breed gedragen Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer. Hierbij moeten we ons wel realiseren dat het vooralsnog duurder is om uitstootvrije voertuigen in te zetten. Ontwikkelingen op dit gebied gaan echter snel.

4 Realiseren van uitgangspunten

Om de uitgangspunten te realiseren is het van groot belang dat alle niveaus van het vervoersysteem zo zijn ingericht dat zoveel mogelijk mensen er ook daadwerkelijk gebruik van kunnen maken. Het openbaar vervoer is toegankelijk en het aanvullend openbaar vervoer is zodanig ingericht dat het goed aansluit op het openbaar vervoer en op het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is zo ingericht dat het passend is bij de vraag. Bovendien zijn de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer op elkaar afgestemd.

4.1 Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer

Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van aanvullend openbaar vervoer. Zij heeft daarom een procesaanpak opgesteld om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Het is van groot belang dat er een goede aansluiting is tussen (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Het ontlast immers het HOV, maar ook het doelgroepenvervoer. Daarom denken gemeenten binnen de provincie mee in de wijze waarop het aanvullend openbaar vervoer vorm krijgt zodat dit ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hiervoor is de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet. De gemeente zet hier capaciteit op in, maar geen gemeentelijke middelen.
Met de afbouw van de provinciale bijdrage aan gemeenten voor de regiotaxi komen hier middelen voor beschikbaar. Eén van de uitgangspunten van de provincie is toekomstvast flexibel vervoer. De provincie heeft het volgende financiële kader vastgesteld hiervoor:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten *(in piramide: individueel vervoer en doelgroepenvervoer)*	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots doelgroepenvervoer *(in piramide: doelgroepenvervoer)*	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV *(in piramide: zelfstandig OV)*	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023 *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	**€ 4.050.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Voor 2020 is € 250.000 beschikbaar voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer, oplopend tot € 1.400.000 in 2023. Wanneer dit onvoldoende blijkt, zal de provincie dit opplussen met maximaal € 550.000 per jaar. Dit is een budget dat nu is weggevallen uit het bovenstaande staatje. Vanaf 2024 wordt de invulling van het aanvullend openbaar vervoer meegenomen in de OV-concessie.

In de werkgroep aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid, bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie (regiotaxi en openbaar vervoer) en gemeenten (Sociaal Domein en Mobiliteit), worden bouwstenen vervaardigd voor de OV-concessie 2023 en wordt onderzoek gedaan naar aanvullend openbaar vervoer en de aansluiting op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Daarnaast werkt de werkgroep een aanpak uit op het gebied van verbetering van de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het openbaar vervoer en worden concrete voorstellen uitgewerkt voor de inzet van de gebudgetteerde middelen voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de nieuwe aanbesteding voor de aanbieder van openbaar vervoer in de gemeente brengen wij toegankelijkheid concreet en krachtig in.

Toegankelijke bushaltes
We werken aan het toegankelijk maken van bushaltes: we verhogen haltes en voorzien ze van gidslijnen (lijnen die bruikbaar zijn als oriëntatiepunt of geleiding bij het lopen). 72% van alle bushaltes in Utrecht is toegankelijk (465 stuks). We richten ons hierbij op haltes met relatief veel instappers of haltes die juist belangrijk zijn voor bewoners en bezoekers met een beperking. De ambitie is om het percentage toegankelijke haltes stapsgewijs te verhogen. Bij groot onderhoud aan wegen of herinrichtingen maken we de aanwezige ontoegankelijke bushaltes zoveel mogelijk toegankelijk.

Op dit moment zijn er in Utrecht maar weinig aanvullend openbaar vervoersvoorzieningen. Het gaat hierbij concreet om het OV-deel van de regiotaxi en om U-flex in Utrecht-Noordwest. Samen met de provincie Utrecht en met regiogemeenten hebben we de ambitie om maatwerk te bieden. In de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer werken we de mogelijkheden hiervoor uit.

4.2 Pilots doelgroepenvervoer

Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoersysteem van het doelgroepenvervoer in de toekomst niet financieel houdbaar is. Sturing op kostenbeheersing is dus nodig. Om hiermee te experimenteren wordt binnen het Programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer een aantal pilots uitgevoerd. Hierbij gaat het om het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer, om het benutten van kansrijke initiatieven en innovaties (om doelgroepen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en om alternatieven van het doelgroepenvervoer te stimuleren) en om het inrichten van de toegang tot het doelgroepenvervoer zodat passend vervoer geleverd kan worden, zo laag mogelijk in de piramide.

Op de thema's Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren en Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten zijn de

afgelopen periode drie pilots opgezet. Die worden hieronder kort beschreven. De komende periode worden, in samenspraak met regio-gemeenten en de provincie nog andere pilots op deze thema's opgezet (zie bijlage). Deze pilots worden door betrokken gemeente(n) en de provincie gezamenlijk gefinancierd.

Mentale toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een vrijwillige OV-coach en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer.

Vervoer van en naar veelbezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening. Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veelbezochte locatie?

Reis- en informatie app

In de vorige aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.

4.3 Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer

We staan met elkaar voor de opgave om een inclusief vervoersysteem te creëren, waarbij een belangrijke vraag is hoe je alle vervoersvormen voor iedereen ontsluit. Het is belangrijk om hier in nieuwe mobiliteitsplannen, vervoerplannen en de nieuwe concessies en inkoop aandacht voor te hebben. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor lokale verschillen. Door het opstellen van een pallet aan oplossingen kan een maatwerkaanpak worden gekozen voor een specifieke regio. Daarnaast moet je kunnen inspelen op ontwikkelingen en verschillende doelgroepen. De invulling van het aanvullend openbaar vervoer moet dus niet vastliggen voor de gehele duur van de concessie. Daarnaast moeten de verschillende vervoersvormen goed op elkaar aansluiten zodat geen inwoners tussen wal en schip belanden.

4.4 Risico's

In de regio staan we voor een forse bereikbaarheidsopgave. Om hier invulling aan te geven wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer zodat voor de grootste groep gebruikers van het openbaar vervoer de reis vlotter, comfortabeler en betrouwbaarder wordt. Echter, voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer daarmee juist onder druk te staan. Hierdoor ontstaat het risico op mobiliteitsarmoede. Bovendien is een groter deel van de inwoners

hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden en ontstaat het risico van druk op het doelgroepenvervoer.
Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door o.a. hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Corona crisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruikt wordt voorlopig niet voorzien, hoewel in 2020 als gevolg van corona er zich wel een flink dip in o.a. het regio- en leerlingenvervoer heeft voorgedaan. Het is echter de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren en dat het budget onder druk blijft staan.

4.5 Van uitgangspunt naar praktijk

In de aanbesteding leerlingenvervoer (contract 2019 – 2023, met twee verlengingsopties van 2 jaar) en in de aanbesteding Regiotaxi die samen met de regiogemeenten en de provincie Utrecht is uitgevoerd (contract 2020 – 2023) zijn de eerste stappen richting vernieuwing van het doelgroepenvervoer gezet door middel van het verwerken van zo veel mogelijk experimenteerruimte. In de nieuwe OV-concessies zullen stappen worden gezet op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer en op het gebied van de inzet van aanvullend openbaar vervoer. Het komen tot een inclusief vervoersysteem is niet gerealiseerd binnen één of enkele jaren. Stap voor stap zullen we toe werken naar de stip op de horizon. Al doende leren en creëren we.

Om de uitgangspunten te realiseren kan de gemeente aan een aantal knoppen draaien, zoals het meer op maat indiceren, het bieden van training, communicatie en begeleiding, het bieden van een passend aanbod, de financiering van het vervoer en inbreng over de invulling van het vervoer waarbij de verantwoordelijkheid bij de provincie ligt. De keuzes die we op deze ‘knoppen’ kunnen maken, krijgen hun beslag in de inkoop op het gebied van vervoer. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillende systeemkenmerken per vervoersvorm. Niet alle maatregelen zijn toepasbaar op elke vervoersvorm of hebben niet veel meerwaarde. Op het gebied van doelgroepenvervoer is er bijvoorbeeld sprake van een onderscheid tussen vraagafhankelijk vervoer (op elk moment naar een niet vaste locatie – flexibel) en routegebonden vervoer (op een vast moment naar een vaste locatie – planbaar). In een nieuwe inkoop is dan ook niet de doelgroep leidend, maar het type vervoer.

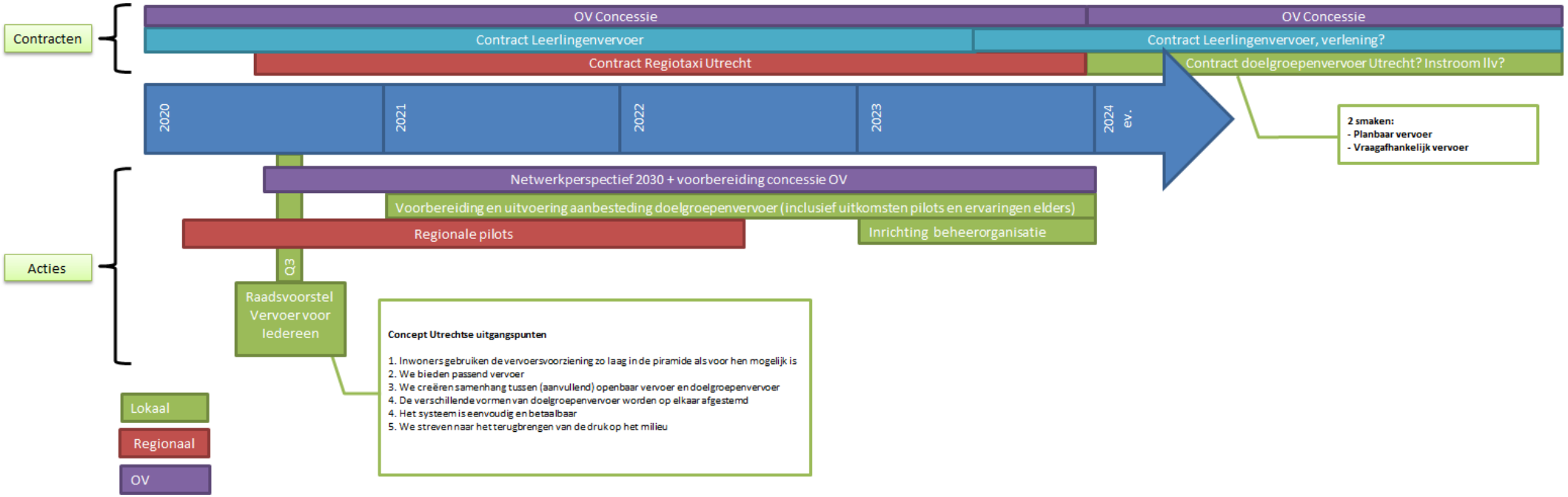
4.6 Tijdlijn

Het contract Regiotaxi loopt op 9 december 2023 af. Hiermee is aangesloten bij de contractduur van de huidige OV-concessies[8]. Inkoop moet dus voor die tijd zijn afgerond. Op dit moment beheert de

[8] In verband met Corona zijn veel aanbestedingen uitgesteld en is de aanbestedingskalender de komende periode overvol. Het is dan ook de vraag of de OV-concessies de oorspronkelijke planning kunnen aanhouden.

provincie Utrecht het contract Regiotaxi. Deze beheertaak wordt bij afloop van het contract overgedragen aan de gemeenten. Dit is ook een kans om het gemeentelijk doelgroepenvervoer meer in samenhang te benaderen. Op de volgende bladzijde is de opgave waar we voor staan op een tijdlijn weergegeven.

Tijdlijn Vervoer voor Iedereen



4.7 Vervolg

Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer wordt de komende tijd verder invulling gegeven aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer en het beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer. Het programma bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023. Dit is inmiddels afgerond.
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van aanvullend openbaar vervoer & sociaal-recreatief Wmo vervoer. Zie paragraaf 4.2.
3. Draaiboek met stappen voor een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023 met het oog op de overgang van het contractbeheer van regiotaxi. Gemeenten zullen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten, de nieuwe inkoop vorm moeten geven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer en zullen voorbereidingen moeten treffen om het contractbeheer hiervan in te richten.

De uitkomsten van de pilots die binnen het programma worden uitgevoerd, maar ook ervaringen elders, worden meegenomen in de voorbereiding van de inkoop van het doelgroepenvervoer in de gemeente Utrecht. Hiervoor wordt bovendien een beheerorganisatie opgezet.

Bij de provincie is een procesmanager Vernieuwing doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer aangesteld en er is een werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet waarin gemeente Utrecht participeert. Het doel van deze werkgroep is het komen tot een optimale invulling van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de werkgroep worden bouwstenen op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de nieuwe OV-concessie opgesteld. Ook worden verschillende onderzoeken uitgevoerd op het gebied van alternatieve vervoersvormen (inclusief aanvullend openbaar vervoer), aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer en fysieke en mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Op basis hiervan worden verbetervoorstellen gedaan. Daarnaast worden pilots uitgevoerd op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid. Deze worden gefinancierd door de provincie Utrecht.

In de brief Samenhang ontwikkelingen OV is de raad in juli 2020 geïnformeerd over hoe wij de verschillende ontwikkelingen die er op het gebied van vervoer zijn lokaal vorm geven.

Bijlage

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de pilots die op dit moment (april 2021) lopen.

Pilots in Utrecht Stad

Mentale Toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een OV-coach (vrijwilliger of stagiair van Handje Helpen) en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer. In de pilot wordt gestreefd naar het begeleiden van 24 mensen om hen zelfstandig te leren reizen zodat hun mobiliteit wordt vergroot door onder andere het wegnemen van mentale drempels. De pilot richt zich op drie groepen:

- Bestaande gebruikers van de regiotaxi
- Nieuwe instroom in het doelgroepenvervoer
- Toekomstige gebruikers van de regiotaxi (preventieve werking door inzet bij het leerlingenvervoer)

Beoogd resultaat van de pilot is een afname van het gebruik van het doelgroepenvervoer bij de deelnemers. Deelnemers ervaren een hogere mate van regie, zelfstandigheid en zelfvertrouwen aan het einde van de pilot. En de klanttevredenheid is verhoogd.

Stand van zaken:
In verband met de coronamaatregelen is de pilot voorlopig stil gelegd. Als overheid wil je namelijk niet enerzijds het gebruik van OV ontmoedigen door corona en anderzijds aanmoedigen in pilots.
We onderzoeken de mogelijkheid om de pilot te combineren met een nog te starten pilot van de provincie waarin zij gratis OV bieden aan ouderen (minima).

U-Flex in Schaakbuurt

U-flex en Syntus-flex zijn flexibele openbaarvervoerservices, waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is, en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig. Voor U-Flex moet de reiziger vooraf reserveren. Dat kan tot 30 minuten voor vertrek via de TURNN-app, de Syntus-flex-app of de telefoon. De reiziger betaalt in de app met ideal, of met OV-chipkaart of PIN in het voertuig. Abonnementen zijn ook geldig. Wanneer een reiziger wil overstappen op ander openbaar vervoer, dan kan in de app een doorgaande reis worden aangegeven.

U-Flex is in de schaakbuurt inmiddels ingevoerd. De aanleiding was het strekken van een reguliere busroute langs de Schaakbuurt. Uit de cijfers (pre-corona) blijkt dat de meeste OV-reizigers de bushaltes langs de centrale as (Prins Bernhardlaan e.o.) goed hebben weten te vinden. Er is onder aan de streep

zelfs sprake van een kleine groei van het aantal reizigers op deze verbinding, ondanks dat een aantal haltes in de wijk is vervallen. Voor sommige mensen is het wel nadelig dat de haltes in de Prinses Irenelaan/Pionstraat zijn vervallen want de loopafstanden naar de bushaltes zijn toegenomen. Daarom heeft U-OV in opdracht van de provincie Utrecht U-flex geïntroduceerd in de Schaakbuurt. De gemeente Utrecht heeft een viertal opstapplaatsen voor U-flex gerealiseerd om de loopafstanden van en naar de opstapplaatsen zo klein mogelijk te houden. In februari 2021 maakten ongeveer 30 reizigers gebruik van U-flex in de Schaakbuurt. Gegevens over de waardering van U-flex specifiek in dit gebied zijn niet beschikbaar.

Pilots in de regio

Door regiogemeenten en de provincie worden ook verschillende pilots uitgevoerd. Van de uitkomsten van deze pilots kunnen we als Utrecht ook leren.

Reis- en informatie app

In de vorige aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.
Noot: in deze pilot zijn we afhankelijk van de provincie en de vervoerder waardoor we zelf minder direct kunnen initiëren.

Stand van zaken:
De app wordt op dit moment in opdracht van de provincie vormgegeven door de vervoerder van Regiotaxi Utrecht (Willemsen-de Koning), als onderdeel van het lopende contract.

Vervoer van en naar veel bezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening (Amfors). Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veel bezochte locatie? Een op maat aanbod kan leiden tot meer passend vervoer voor de werknemers en (op termijn) kostenvoordeel voor de overheid.
Doelstelling van de pilot is leerervaringen op te doen met het invoeren van een alternatief voor regiotaxi bij vervoer van en naar dagbesteding en sociale werkvoorziening om bij de nieuwe inkoop van de regiotaxi een nieuwe categorie in te kunnen voeren: Regiotaxivervoer met vaste kenmerken. De resultaten van het onderzoek kunnen dus ook worden gebruikt voor andere veelbezochte locaties.

Stand van zaken:
Door juridische obstakels en beperkte medewerking vanuit Amfors is het tot dusver niet gelukt om het onderzoek uit te voeren. Op dit moment wordt een nieuwe invulling van de pilot uitgewerkt die juridisch mogelijk is en minder gevoelig voor het al dan niet meewerken vanuit Amfors.

Pilot Woordenboek reizigerskenmerken

In de regio Lekstroom is vorig jaar zomer gestart met de voorbereidingen voor de implementatie van het Woordenboek Reizigerskenmerken van Kennis-platform CROW (opgesteld in nauwe samenwerking met overheden, vervoerders, reizigersgroepen en andere inhoudelijke deskundigen in het land). Het woordenboek bevat codes met bijbehorende kenmerken en beschrijvingen.
Door te gaan werken met het Woordenboek Reizigerskenmerken spreken we als gemeenten en vervoerder dezelfde taal en kunnen we beter in kaart brengen wat de reisbehoeften van de Wmo-gebruikers van de regiotaxi zijn. Bijv. met welk *type* rolstoel reist de reiziger? Welke afstanden kan een reiziger nog lopen? Kan de reiziger een overstap maken? Dit stelt ons in staat processen te optimaliseren en 'hulp op maat' te ontwikkelen. Zo zorgt een universele taal voor minder spraakverwarring in contractmanagement en uitvoering en een betere aansluiting tussen verschillende vervoerstypen zoals het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

Pilot Herijking rol en positie lokale vervoersinitiatieven
In de gemeenten Houten, Woerden en Montfoort maken veel inwoners gebruik van lokale vrijwillige vervoersinitiatieven. Dit is heel waardevol, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar doordat ze grotendeels draaien op vrijwilligers. Het is voor deze initiatieven vaak onduidelijk welke positie ze hebben in het vervoersysteem. Het is belangrijk om het potentieel van alle samenwerkingspartners op het gebied van vervoer goed te benutten. In de pilot wordt daarom in kaart gebracht welke rol en positie de initiatieven hebben in het vervoersysteem, of het wenselijk is deze rol uit te breiden/anders in te vullen en wat de initiatieven nodig hebben om hun rol in het vervoersysteem te vervullen. Met deze pilot willen de gemeenten ervoor zorgen dat de mobiliteitsvraag van een inwoner op de juiste plek terecht komt (de vervoersvorm die aansluit bij de behoefte en mogelijkheden van de inwoner, betaalbaar is en goed uitvoerbaar is voor de betreffende vervoerder).
Nadat de huidige situatie in kaart is gebracht en de mogelijkheden voor de rol en positie van lokale vervoersinitiatieven is verkend worden deze uitkomsten in de praktijk uitgeprobeerd (voorzien in de eerste helft van 2021).

U-Flex en Syntus-Flex
In de provincie Utrecht zijn op diverse plaatsen pilots met Flex-vervoer:
U-flex Noordwest/Maarssen
U-flex Houten/Schalkwijk
U-flex Vijfheerenlanden
Syntus-flex Woerden
Syntus-flex Mijdrecht

In de gemeente Houten is de waardering van het U-flex systeem wel onderzocht. Een kleine bus met een lage bezetting die wel in een reguliere dienstregeling reed is hier vervangen door U-Flex. De eerste ervaringen met dit systeem zijn positief: reizigers waarderen U-flex in Schalkwijk bovengemiddeld positief ten opzichte van de voorgaande situatie waarbij de bus met een lage frequentie in een reguliere dienstregeling reed.

Vervoer voor iedereen

Gemeente Utrecht



21 oktober 2020
Kenmerk 8045622

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

Voorwoord		**4**
1	**Introductie**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ambitie en veranderopgave	6
1.3	Samenwerking in de regio	8
1.4	Leeswijzer	9
2	**Vervoer voor iedereen**	**10**
2.1	Utrechts vervoersysteem	10
2.2	Zelfstandig vervoer	12
2.2.1	Lopen en Fietsen	12
2.2.2	(Toegankelijk) openbaar vervoer	13
2.3	Aanvullend openbaar vervoer	15
2.4	Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven	17
2.5	Doelgroepenvervoer en individueel vervoer	17
3	**Uitgangspunten Vervoer voor iedereen**	**19**
3.1	Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is	19
3.2	Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer	20
3.3	Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer	20
3.4	Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd	21
3.5	Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar	21
3.6	Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu	22
4	**Realiseren van uitgangspunten**	**23**
4.1	Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer	23

4.2	Pilots doelgroepenvervoer	24
4.3	Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer	25
4.4	Risico's	25
4.5	Van uitgangspunt naar praktijk	26
4.6	Tijdlijn	26
4.7	Vervolg	29

Voorwoord

“Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen.” Deze passage is opgenomen in het Coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen. Utrecht is een stad voor iedereen. Dat betekent ook vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen voor wie dat vanwege een beperking minder vanzelfsprekend is. Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden – moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het (aanvullend) openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, gezamenlijk noemen we dit het doelgroepenvervoer[1].
Het geheel van vervoersvoorzieningen in de gemeente Utrecht moet dan ook in samenhang worden bekeken. Alle vormen van vervoer hangen met elkaar samen; hoe toegankelijker het openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en hoe minder druk op het doelgroepenvervoer er ontstaat. Met deze visie Vervoer voor Iedereen geven we uitvoering aan de ambitie om vervoer voor iedereen te realiseren.



Maarten van Ooijen
Wethouder maatschappelijke ondersteuning



Lot van Hooijdonk
Wethouder mobiliteit

[1] Doelgroepenvervoer: Het vervoer van mensen die vanwege een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

1 Introductie

1.1 Aanleiding

De komende jaren zijn er op het gebied van vervoer verschillende ontwikkelingen te verwachten. Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt. Als we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer willen geven, dan is belangrijk om de verschillende vervoersvragen in samenhang te benaderen. Deze visie dient dan ook als inhoudelijk kader voor de beoordeling van en sturing op voornoemde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en doelgroepenvervoer en biedt het kader voor ontwikkelingen op deze terreinen. De eerste grote uitdaging hierop is de overgang van de verantwoordelijkheid voor de inkoop en het contractbeheer van sociaal-recreatief vervoer (de huidige regiotaxi) per december 2023. Dit hangt nauw samen met ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit. Daarom is een brede visie over vervoer nodig. Deze visie is dan ook als volgt gepositioneerd:



Op dit moment is het geheel aan vervoersvoorzieningen in Utrecht niet samenhangend en sluit het niet altijd even goed aan op de vraag van de gebruiker. Naar de toekomst toe zijn ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten:

- Maatschappelijke ontwikkelingen zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis blijven wonen zullen de vraag naar op de doelgroep aangepast vervoer doen toenemen;
- De financiële bijdrage van de provincie Utrecht voor regiotaxi wordt afgebouwd van bijna € 2 miljoen per jaar in 2019 naar € 0 in 2024;
- Steeds meer voorzieningen, zoals bankvestigingen en winkels, verdwijnen uit de wijk waardoor afstanden groter worden en andere vervoersvoorzieningen nodig zijn om mee te kunnen blijven doen in de samenleving;
- De complexiteit van de markt voor de taxibranche. Door (te) sterke prijsconcurrentie lijden veel taxibedrijven verlies wat leidt tot faillissementen en onvoldoende focus op het verbeteren van kwaliteit in het doelgroepenvervoer;
- Het door de vervoerssector gesteunde Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025;
- Voor de grootste groep reizigers is frequenter openbaar vervoer langs de wijk in plaats van minder vaak door de wijk een goede keuze. Maar voor sommige mensen is het juist van belang dat de afstanden naar de bushaltes niet te lang worden.
- Een aantal van bovenstaande ontwikkelingen kunnen leiden tot mobiliteitsarmoede[2]. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op doelgroepenvervoer.

In deze visie wordt het geheel aan vervoersvoorzieningen geschetst en wordt aangegeven op welke thema's de komende periode wordt ingezet om een samenhangend vervoersysteem te creëren in de gemeente Utrecht. Dit betekent dat het huidige vervoersysteem de komende jaren zal veranderen. Hiervoor zijn uitgangspunten geformuleerd die ook de basis vormen voor onze samenwerking met de provincie. Dit geeft het kader voor het doelgroepenvervoerbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht.

1.2 Ambitie en veranderopgave

Gemeente Utrecht wil een vervoersysteem dat beter uitvoerbaar, duurzamer en beter passend is; vervoer voor iedereen. Zodat het aanbod, meer dan nu, aansluit bij de behoeften van inwoners en we er aan bijdragen dat zij kunnen meedoen naar vermogen. Hierbij sluiten we aan bij de leidende principes van het Utrechts model van zorg en ondersteuning:

- Leefwereld centraal, de behoeften van de gebruiker van de voorziening wordt als uitgangspunt genomen;
- Uitgaan van mogelijkheden, in plaats van beperkingen. Hierbij is eigen regie vanzelfsprekend;
- Zo nabij mogelijk;
- Doen wat nodig is, waarbij ruimte is voor professionals en voor professionele afwegingen;
- Eenvoud, het systeem moet eenvoudig en begrijpelijk zijn voor iedereen.

[2] *Mobiliteitsarmoede (definitie KIM, uit: Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem): Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed."*

Het model werk met drie sporen:
Spoor 1 – een sterke samenleving: de sociale basis en gewoon opgroeien
Spoor 2 – Steun waar nodig: basiszorg voor jeugd, gezin en volwassenen
Spoor 3 – Specialistisch maatwerk waar nodig: aanvullende zorg



Doelstelling binnen het model is zoveel mogelijk 'de beweging naar voren' te faciliteren, waarbij we uitgaan van mogelijkheden.

Dit wordt ook ondersteund door de ratificering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap[3] in 2016. Het uitgangspunt van het VN-verdrag is dat mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk moeten kunnen deelnemen aan de maatschappij. Gemeente Utrecht heeft hiervoor de Agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' opgesteld. Om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Het is daarom gewenst om te zorgen dat inwoners zich zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen kunnen verplaatsen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is (fysiek en mentaal). Daarnaast is het belangrijk om de sociale functie van het openbaar vervoer goed in te vullen.
Openbaar vervoer levert naast de bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave (op een ruimte efficiënte en milieuvriendelijke manier) juist ook een uitkomst voor mensen die geen alternatieve vervoersmogelijkheid (kunnen) gebruiken. Met de sociale functie van openbaar vervoer bedoelen we OV-ritten die met een sociaal-recreatief motief worden gemaakt, bijvoorbeeld om te winkelen, het bezoek van vrienden/familie/kennissen en uitgaan, ook door mensen met een beperking.

Vernieuwing en samenhang in het doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer is nodig. Om dit te bewerkstelligen werken we aan drie thema's[4]:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren;
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren;

---

[3] *"Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden."* VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, 2007.

[4] Deze thema's komen terug in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W.

3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten (inclusief een goede invulling van het AOV)

1.3 Samenwerking in de regio

Vervoer overstijgt vaak de lokale context. Het is dan ook een domein waarbij veel samenwerking in de regio plaatsvindt; met de provincie, maar ook met de gemeenten in de regio.

Het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer ligt bij de zogenoemde OV-autoriteiten. In de regio Utrecht zijn dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het spoorvervoer en de provincie Utrecht voor het meeste lijngebonden bus- en tramvervoer en voor de Regiotaxi. Deze zogeheten OV-autoriteiten organiseren het openbaar vervoer door concessies uit te geven. Voor het provinciale bus- en tramvervoer heeft de provincie Utrecht twee concessies uitgegeven. Voor het sociaal-recreatief vervoer beheert de provincie contracten voor de regiotaxi. Dit is voor 95% Wmo-vervoer in opdracht van de gemeenten in de regio van deur tot deur voor mensen met een Wmo-indicatie. Het gaat hier om het niet planbare vraagafhankelijke vervoer zoals visites, bijwonen plechtigheden en deelnamen aan verenigingsleven. In het provinciale Uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 kunt u lezen op welke manier de provincie deze jaren werkt aan de ontwikkeling van het OV in onze regio. Hierbij wordt veel samengewerkt met onze gemeente.

De gemeente Utrecht heeft in het openbaar vervoer de volgende rollen:
- Beheerder van het openbaar gebied, waarbij zorg wordt gedragen voor de prioritering bij verkeerslichten, de verkeersveiligheid en de inpassing en inrichting van wegen, bushaltes en de openbare ruimte. Al deze aspecten beïnvloeden het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als het gaat om de doorstroming en comfort van busroutes, de fietsstallingen, de kwaliteit en toegankelijkheid van stations/haltes en de aanlooproutes etc.
- Uitvoering van de Wmo, waarbinnen de gemeente verantwoordelijk is voor het sociaal-recreatief vervoer (regiotaxi). Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van dit contract.
- Vertegenwoordiger van OV-reizigers in/van/naar de stad Utrecht, waarbij de gemeente deze belangen zo krachtig mogelijk inbrengt in processen en projecten. Daarbij gaat het zowel om bestaande als potentieel nieuwe reizigers die de gemeente een goed alternatief biedt voor de auto in de stad.
- Realiseren van een gezonde verstedelijking in de stad en regio, waarvoor ook bijdragen van rijk en provincie nodig zijn voor het realiseren van een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Niet alleen op het gebied van openbaar vervoer en regiotaxi vindt regionale samenwerking plaats. In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet. Het doel van het programma is om samenwerking te zoeken en zo een inclusief vervoersaanbod (vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) te realiseren. De invulling van het gemeentelijk doelgroepenvervoer wordt per Wmo-regio vormgegeven en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer wordt door de provincie vormgegeven. Op dit moment wordt door de provincie een projectplan

geschreven over aanvullend openbaar vervoer en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gemeente Utrecht is hierbij goed aangesloten.

Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend openbaar vervoer is aandacht voor drie pijlers:

1. Overgang sociaal recreatief vervoer naar gemeenten, december 2023;
2. Pilots doelgroepenvervoer (vooral (sociaal recreatief) Wmo-vervoer);
3. Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 wordt een uitwerking van deze pijlers gegeven.

1.4 Leeswijzer

In deze Visie wordt in hoofdstuk 2 uiteengezet hoe het Utrechtse vervoersysteem eruit ziet en worden de verschillende niveaus van het Utrechtse vervoersysteem verder uitgewerkt. In hoofdstuk 3 wordt geschetst waarom vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer nodig is en worden de uitgangspunten met betrekking tot Vervoer voor Iedereen geschetst. Tenslotte geven we een doorkijk naar het vervolg en hoe dit wordt uitgewerkt. Met deze Visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. Om de uitgangspunten te realiseren zijn maatregelen nodig. Deze krijgen hun beslag in aanbestedingen op het gebied van vervoer.

2 Vervoer voor iedereen

2.1 Utrechts vervoersysteem

Gemeente Utrecht staat voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, uitvoerbaar, passend en betrouwbaar vervoersysteem te ontwikkelen. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, duurzaamheid en milieu: vervoer voor iedereen. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien. Gemeente Utrecht staat dus voor de opgave het ook in de toekomst mogelijk te maken mensen met een mobiliteitsbeperking mee te laten doen aan de maatschappij. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen. In onderstaande figuur is de hiërarchie in verschillende vervoersvoorzieningen weergegeven. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is het belangrijk om te kijken of er passende alternatieven mogelijk zijn met aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit (zie kader Casus Schaakbuurt). De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Voorbeelden:

- Scootmobiel, aanpassingen aan auto, individueel vervoer Regiotaxi
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, familie, buren)
- Buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling, Regiotaxi (OV-deel)
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, privéauto

Figuur 1: Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

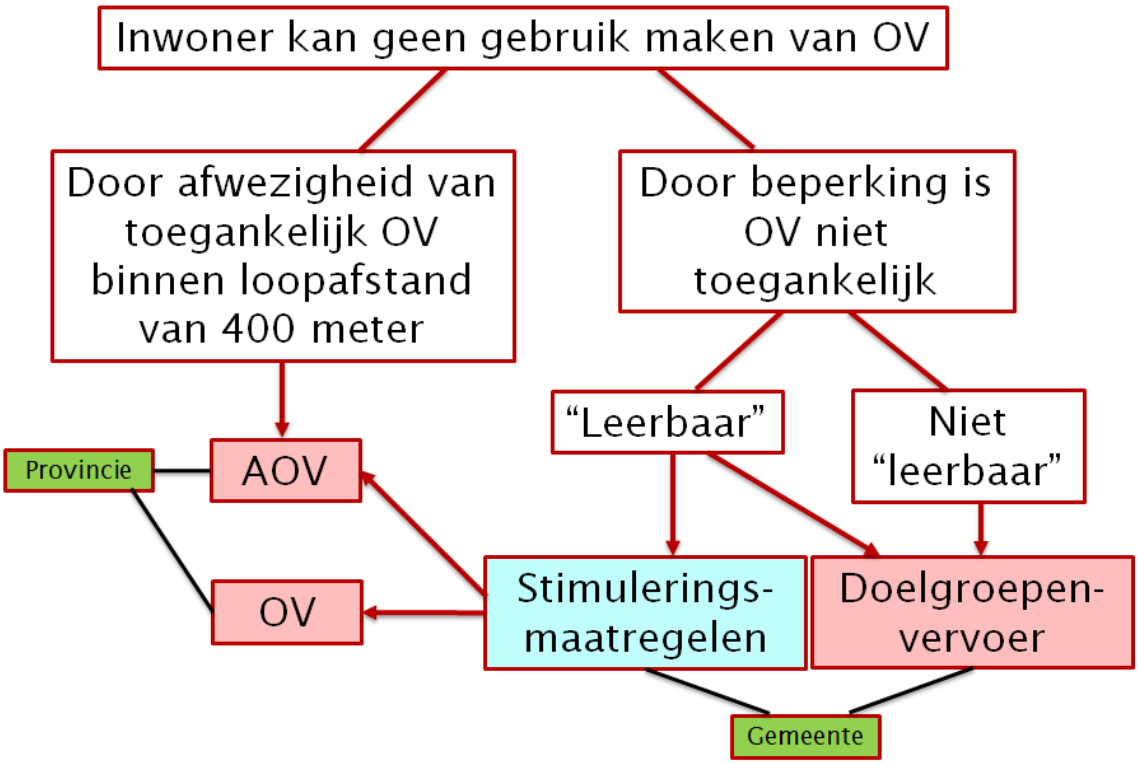
De werkelijke situatie heeft echter niet deze piramidevorm. Doordat het openbaar vervoer (nog) niet voor iedereen fysiek en/of mentaal toegankelijk is en niet overal aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zijn veel inwoners met een mobiliteitsbeperking aangewezen op het gebruik van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer heeft daardoor nu een onevenredig grote rol. De verschillende onderdelen van het vervoersaanbod moeten zodanig ontworpen worden dat er een samenhangend, inclusief systeem

ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Men maakt gebruik van de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Casus Schaakbuurt
In het U-OV Vervoerplan 2020 is opgenomen dat lijn 4 niet meer door de Schaakbuurt rijdt, maar langs de wijk. Hiermee wordt de kwaliteit van de lijn verhoogd voor de grootste groep gebruikers. Dit heeft echter wel consequenties voor mensen die in principe wel kunnen reizen met het OV, maar voor wie een bushalte op 700 meter loopafstand (verste punt) te ver is. Op dit moment wordt een proef uitgevoerd om dit met aanvullend openbaar vervoer op te lossen: U-flex in de Schaakbuurt. U-flex is een flexibele openbaarvervoerservice waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig.

Communicerende vaten

(Aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Hoe toegankelijker (fysiek en mentaal) het (aanvullend) openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. Dat vergroot de sociale functie van het OV.
Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer voor de uitdaging om bij te dragen aan de forse bereikbaarheidsopgave van onze regio. Om verbetering van het OV-systeem voor zoveel mogelijk reizigers mogelijk te maken kiezen OV-partijen voor een concentratie van openbaar vervoer op hoofdassen. De bus komt dan wel vaker langs de wijk (frequenter), maar haltes liggen niet voor alle inwoners dichtbij de voordeur (minder fijnmazig). Voor het gros van de OV-reizigers biedt dit voordelen waaronder een vlotte, comfortabele en betrouwbare reis. Maar voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer juist onder druk te staan. Dit kan ervoor zorgen dat de drempel voor gebruik van het openbaar vervoer hoger wordt. Dit kan leiden tot mobiliteitsarmoede. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden.
Wanneer iemand geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer doordat er geen opstapplaats is binnen een loopafstand van 400 gaan we samen met de provincie de mogelijkheden van een alternatief verkennen, bijvoorbeeld middels aanvullend openbaar vervoer. Wanneer iemands beperking ervoor zorgt dat hij/zij geheel of gedeeltelijk geen gebruik kan maken van het (aanvullend) openbaar vervoer dan zijn gemeenten aan zet met doelgroepenvervoer. Hierbij is nog een onderscheid te maken tussen mensen die dit wel kunnen leren en mensen die altijd afhankelijk zullen blijven van het doelgroepenvervoer.



Figuur 2: Verantwoordelijkheid voor vervoer

2.2 Zelfstandig vervoer

2.2.1 Lopen en Fietsen

Utrecht heeft in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen bepaald dat voetgangers en fietsers meer ruimte moeten krijgen. Zo is het de bedoeling om in het centrum, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn centrum de voetganger en fietser meer ruimte en vaker voorrang te geven. In deze gebieden krijgt de openbare ruimte een hoge kwaliteit als het gaat om toegankelijkheid. Dat zal ook gaan gelden voor kernwinkelgebieden, winkelassen en buurtwinkelcentra. Dit is ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.

Daarnaast stimuleert de gemeente Utrecht lopen en het gebruik van de fiets. Dit gebeurt onder andere door het geven van fietslessen door "De Fietsmeesters". De Fietsmeesters is een initiatief van Goedopweg. In Goedopweg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat samen aan een aantrekkelijke en goed bereikbare regio Utrecht. Er worden fietslessen gegeven aan volwassen, maar ook aan leerlingen die door middel van het leerlingenvervoer naar school gaan. Door hen in een vroeg stadium te leren fietsen, hebben zij hier lange tijd plezier van. Bovendien zijn hierdoor steeds meer inwoners in staat om zich zelfstandig te verplaatsen (basis van de vervoerspiramide). Hiermee wordt de druk op de bovenliggende tredes in de piramide verlaagd.

2.2.2 (Toegankelijk) openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan eraan bijdragen dat iedereen mee kan blijven doen en gelijke kansen krijgt. We willen daarom graag dat kwetsbare groepen ook goed het openbaar vervoer kunnen gebruiken. We zetten daarom samen met de provincie en vervoerders in op het verbeteren van de toegankelijkheid, betaalbaarheid, nabijheid en directheid en begrijpelijkheid van het openbaar vervoer.

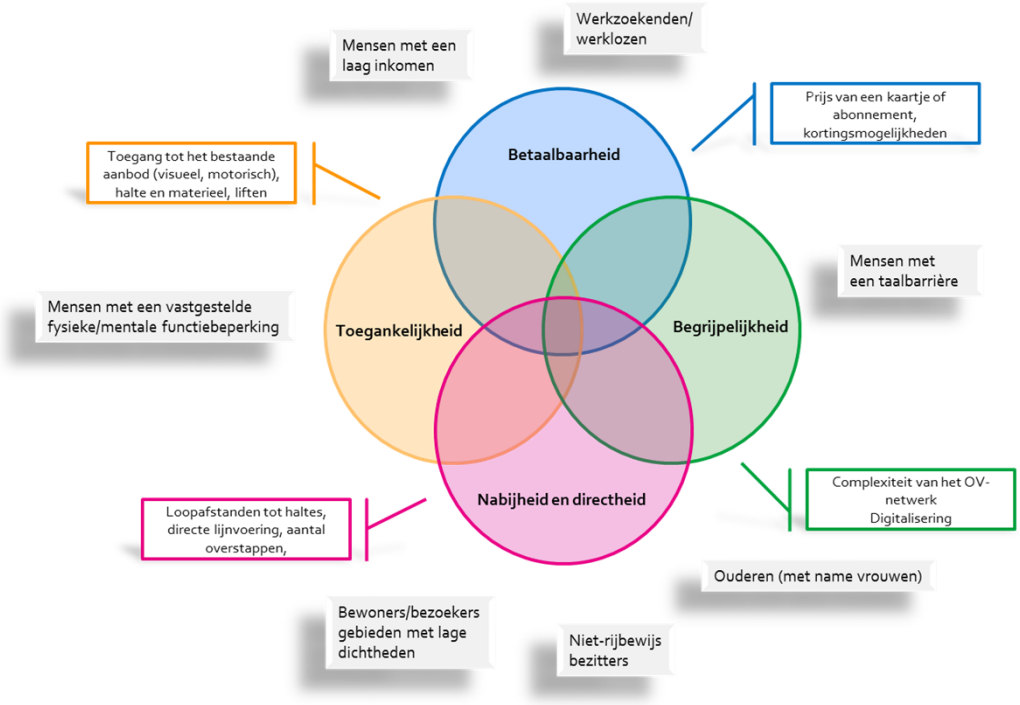
Oog voor kwetsbare groepen

Er zijn groepen in de samenleving die op de één of andere manier in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek/mentaal) wordt het reguliere OV steeds beter toegankelijk gemaakt. Als mensen hier geen gebruik van kunnen maken kunnen zij beschikken over doelgroepenvervoer.

Wie niet tot deze groep behoort, kan toch een mindere toegang tot mobiliteit ervaren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen met verhoogde kans hierop: mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters of bewoners/bezoekers van gebieden met lage dichtheden[5]. Veelal is een combinatie van deze kenmerken versterkend voor de ervaren problemen. Zij zijn voor hun mobiliteit sterker dan anderen afhankelijk van openbaar vervoer, maar zeker niet de grootste gebruikersgroep. Dit doordat ze vaak minder reizen dan gemiddeld, en evengoed voor het grootste deel van hun vervoersbehoefte de auto of de fiets gebruiken of lopen.

Bij het reizen met het openbaar vervoer kunnen verschillende problemen worden ervaren. Bijvoorbeeld bij het lopen van- en naar de halte, het lezen/begrijpen van het openbaar vervoersysteem, het betalen van de rit, het ontbreken van aanbod of de fysieke en/of mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om hier goed op in te kunnen spelen is meer inzicht en monitoring nodig.

[5] *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? KiM, 2018.*



Figuur 3: Mogelijk ervaren mobiliteitsproblemen

Toegankelijkheid

Samen met provincie en vervoerder werken we aan het verder toegankelijk maken van het reguliere OV-systeem. De fysieke toegankelijkheid verbeteren we met toegankelijke reisinformatie, toegankelijke haltes en knooppunten en toegankelijk materieel.

Betaalbaarheid

Vervoer kost geld. Dit moet echter wel evenredig zijn aan de plaats van de vervoersvoorziening in de piramide. De tariefopbouw moet logisch zijn. Er worden verschillende maatregelen getroffen die bijdragen aan de betaalbaarheid van openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Zo start de provincie een pilot met betrekking tot gratis reizen voor inwoners van de provincie die voldoen aan de criteria “65+” en “inkomen onder het sociaal minimum”. Voor mensen met een laag inkomen is er de U-pas. Naast verschillende activiteiten kan het U-pas tegoed ook gebruikt worden om op de eigen OV-chipkaart te zetten. Zo proberen we ervoor te zorgen dat openbaar vervoer betaalbaar is voor mensen met een laag inkomen.

Nabijheid en directheid

Voor de grootste gebruikersgroepen is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk wanneer het snel, frequent, nabij en direct is. De wens voor snelheid en hoge frequenties vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, met grotere halteafstanden en korter halteren als gevolg. De nabijheid en directheid van het openbaar vervoer kan daarmee afnemen. We vinden het daarom belangrijk dat de basis op orde is. Er is goed ontsluitend openbaar vervoer waardoor wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven. Bij de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Utrecht vragen we bij de provincie aandacht voor het behouden en vergroten van nabijheid en directheid van het OV-lijnennet.

Nabijheid van OV in Utrecht
De gemeente heeft een analyse gemaakt van de nabijheid van het OV-systeem. Hierbij zijn per type openbaar vervoer loopafstanden ingesteld: voor stations 1200 meter, voor HOV tram en bushaltes 600 meter en basis bushaltes 400 meter. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie 94% van de huishoudens een treinstation, tram of bushalte heeft binnen die genoemde afstanden.

Begrijpelijkheid

Digitalisering verandert onze dagelijkse mobiliteit, via chipkaarten, digitale reisinformatie, apps en nieuwe Mobility as a Service-concepten (MaaS). Dit biedt veel voordelen, maar helaas blijkt niet iedereen in staat de digitale transformaties in de mobiliteitsdiensten bij te houden.
Het is van belang om ervoor te zorgen dat het gebruik van het openbaar vervoersysteem voor iedereen mogelijk blijft. Met vervoerders en provincie willen we de begrijpelijkheid als uitgangspunt voor de lijnvoering benadrukken. We vragen vervoerders hierbij om eenduidige en heldere reizigersinformatie te verstrekken.
Hierbij is de inzet van het zo begrijpelijk mogelijk maken van digitale toepassingen én voldoende behoud van diensten die als vangnet functioneren van belang. Naast MaaS-concepten zetten we daarom ook juist in samenwerking met de provincie in op sociale en lokale initiatieven voor kleinschalig openbaar vervoer.

2.3 Aanvullend openbaar vervoer

“In sommige gebieden is de vraag te beperkt om lijngebonden busvervoer te exploiteren. Hier is maatwerk noodzakelijk om aan de reizigersvraag te voldoen. Daarom wil de provincie vanuit haar rol als concessieverlener voor het OV samen met de concessiehouders en met de gemeenten op zoek naar kostenefficiënte vormen van vervoer. Deze kunnen worden ingezet op de plekken waar regulier OV (denk aan een buslijn met vaste dienstregeling) enerzijds niet meer past bij de wensen van de reizigers (te star, te weinig kwaliteit door bijvoorbeeld een lage frequentie of een te lange reistijd) en anderzijds te duur is (rondrijden met ‘lege bussen’). Hier is maatwerk het uitgangspunt, omdat de vervoerbehoefte steeds individueler wordt. Dit geldt zeker in de “first en last mile”, oftewel de aansluiting op het vervoer van grote, gebundelde stromen door trein, tram en (dikke) buslijnen. Deze passage is opgenomen in de Nota ‘Aanvullend openbaar vervoer provincie Utrecht”. Aanvullend openbaar vervoer is het geheel aan maatwerk-mobiliteitsoplossingen:

- voor een groep reizigers die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer;
- voor wanneer regulier openbaar vervoer te star of te duur is (qua exploitatiebijdrage vanuit de overheid);
- om te zorgen dat het netwerk van openbaar vervoer optimaal aansluit bij de wensen van alle reizigers die zelfstandig kunnen reizen.

Bij het ontbreken van nabij openbaar vervoer is aanvullend openbaar vervoer dus van belang: fijnmazig wijkontsluitend vervoer. Dit betreft adequate vervoersmogelijkheden voor mensen die zelfstandig kunnen reizen maar in verband met het ontbreken van passend vervoersaanbod geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Hoe beter het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is geregeld, hoe lager de druk op het doelgroepenvervoer is. Bovendien kunnen op die wijze zoveel mogelijk mensen zo gelijkwaardig mogelijk meedoen in de samenleving. Om mensen mee te kunnen laten doen aan de samenleving is goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer essentieel. De provincie Utrecht geeft hier verder invulling aan in overleg met de gemeente. Het ontbreken van goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer mag geen

reden zijn om aangewezen te zijn op het doelgroepenvervoer. Het aanvullend openbaar vervoer moet mensen in staat stellen gebruik te kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Concreet betekent dit:

- Het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is voor iedereen beschikbaar;
- Het openbaar vervoer is fysiek toegankelijk;
- Het openbaar vervoer is mentaal toegankelijk (goede informatievoorziening is hierbij essentieel);
- Het aanvullend openbaar vervoer voorziet in de "first en last mile"[6].

Aanvullend openbaar vervoer is dus een hele belangrijke sleutel in het geheel van vervoersvoorzieningen in Utrecht. Als dit goed is vorm gegeven, kan het HOV zo functioneren dat het ook daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer is en wordt tegelijkertijd oneigenlijke druk op het doelgroepenvervoer voorkomen omdat ook mensen met een mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen.

Het vormgeven van het aanvullend openbaar vervoer is maatwerk. De meest geschikte oplossing kan per gebied verschillen. Ook op specifieke tijdstippen of in specifieke gebieden kan er sprake zijn van minder draagvlak voor OV-aanbod. In gebieden met (nog) beperkte vraag naar vervoer ligt er een ontwikkelopgave om met maatwerkvervoer te komen tot een passend integraal vervoersaanbod wat ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Deelmobiliteit

Naast aanvullend openbaar vervoer biedt deelmobiliteit een passend alternatief voor mensen die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer en niet in het bezit zijn van eigen vervoersmiddelen, zoals de privéauto. Deelmobiliteit draagt bij aan de doelstellingen van Gezond Stedelijk Leven: minder autobewegingen, minder uitstoot, meer gebruik van gezonde modaliteiten, en mogelijk ook aan minder mobiliteitsarmoede. De gemeente zet de komende jaren in op het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit en het stimuleren van het gebruik. Daarmee probeert Utrecht de transitie 'van bezit naar gebruik' te versnellen. Voorgesteld wordt om door het aanpassen van de APV en de introductie van een vergunningenstelsel in 2021 de gemeente meer regie over het plaatsen van deelmobiliteit op straat en het voorkomen van hinder en overlast te geven.

Als onderdeel van de Strategie Smart Mobility worden er diverse pilots uitgevoerd om te leren onder welke condities mensen bereid zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit. Tot einde dit jaar worden er in de vorm van een Living Lab deelfietsen aangeboden in de stad. Na de zomer start de MaaS pilot Leidsche Rijn, waarin wordt onderzocht wat de succesfactoren en (mobiliteits)effecten zijn van een Mobility as a Service app: een persoonlijke reisassistent waarmee je allerlei vormen van deelmobiliteit kunt plannen, boeken en betalen.

Buurthubs – waarbij deelmobiliteit passend bij het schaalniveau van een buurt zoveel mogelijk gebundeld wordt aangeboden aan omwonende bewoners en andere gebruikers – zijn een kansrijk alternatief voor het bezit en gebruik van de (eigen) auto. In de Grifthoekgarage is sinds begin dit jaar een hub met deelmobiliteit voor buurtbewoners gecreëerd. In voorbereiding is een studie waarin we willen onderzoeken hoe we het aantal buurthubs verder kunnen uitbreiden tot een stadsdekkend systeem, afgestemd op behoeften van uiteenlopende desbetreffende gebieden in de stad. Dat moet leiden tot 3 tot

[6] Het openbaar vervoer is ideaal om veel mensen van a naar b ('point-to-point') te brengen, maar het ov is natuurlijk lang niet altijd en overal geschikt om snel van deur tot deur te komen ('first en last mile'). Zeker niet voor mensen met een vervoersbeperking.

5 onderscheidende pilots vanaf 2021. Intentie is om het testen van vraag gestuurd openbaar vervoer en deelmobiliteit in naoorlogse wijken met achterstanden (bijv. Kanaleneiland of Overvecht), waar mogelijk sprake is van mobiliteitsarmoede, onderdeel te laten zijn van dit project.

2.4 Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven

In het Coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen hebben we opgenomen dat we ruimte willen geven aan de organisatiekracht van inwoners en dat we inzetten op het stimuleren van kleinschalige vormen van buurtvervoer. Initiatieven op dat vlak van Utrechtse inwoners kunnen vanaf 2021 een aanvraag indienen voor een subsidie op basis van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Allerlei verschillende soorten initiatieven kunnen inschrijven op deze nadere regel. Het kan dan ook zo zijn dat er sprake is van overvraag. Wanneer dit aan de orde is, kunnen niet alle aanvragen worden toegekend. Er wordt een integrale afweging gemaakt over alle ingediende aanvragen. Op dit moment wordt geen regiotaxi-budget overgeheveld naar deze nadere regel voor initiatieven op het gebied van vervoer. Wanneer we signaleren dat deze initiatieven ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik maken van een vervoervorm lager in de piramide en het gebruik hoger in de piramide hierdoor afneemt, kunnen we onderzoeken of overheveling mogelijk is. Dat is op dit moment nog niet aan de orde. In experimenten en in nieuwe vervoerscontracten wordt dit als overweging meegenomen.

Mobiliteit is een veelgehoord thema in het kader van eenzaamheid. Wie minder mobiel is, gaat moeilijker naar ondersteuningsactiviteiten met als gevolg een grotere kans op vereenzamen. Rondom het thema mobiliteit is daarom een actiecoalitie[7] opgericht om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van eenzaamheid: Automaatje, een coalitie van ANWB en U Centraal, mede met financiering vanuit het landelijk actieprogramma Eén tegen eenzaamheid van het ministerie van VWS. Op buurtniveau ontstaan ook verschillende initiatieven op dit gebied, zoals het Buurtpact tegen eenzaamheid in Transwijk waar mobiliteit ook een plek heeft. Ook initiatieven als de DomstadPlusbus, Plusbus Erop Uit, Zuidbus, Buurt Mobiel en de WIL-vervoersdienst dragen, naast het vervoeren van inwoners, ook bij aan het tegengaan van eenzaamheid.

2.5 Doelgroepenvervoer en individueel vervoer

Binnen iedere gemeente zijn er mensen die niet volledig zelfstandig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Zij krijgen dan maatschappelijke ondersteuning, zitten op speciaal onderwijs, werken bij een sociale werkvoorziening of re-integratieplek of gaan naar dagbegeleiding of arbeidsmatige activering. Vaak via verschillende regelingen en instanties. Ditzelfde beeld is te zien bij vervoer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer:

- Vervoer in het kader van de Wmo:
    - Sociaal recreatief vervoer voor mensen met een beperking. Het doel van het Wmo-vervoer is het mogelijk maken van maatschappelijke participatie voor mensen die vanwege hun beperking niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen. In Utrecht kan men op dit moment ritten boeken bij Regiotaxi Utrecht.

[7] Zorg- en welzijnsinstellingen, bedrijfsleven, wetenschappers, ervaringsdeskundigen, ondernemers, bewoners en vrijwilligers bundelen hun krachten om eenzaamheid onder bewoners van Utrecht te verminderen.

    - Vervoer naar dagbegeleiding en arbeidsmatige activering. Routegebonden vervoer van en naar zorgaanbieders met een structureel karakter. Wanneer iemand niet zelfstandig kan reizen, wordt dit geregeld door de zorgaanbieders zelf die daarvoor een vast bedrag per persoon per dag ontvangen van de gemeente als er een indicatie vervoer is.
- Leerlingenvervoer: Vervoer van leerlingen van en naar (vooral speciaal) onderwijs. Het leerlingenvervoer bestaat uit vergoedingen voor fietsen, reizen met openbaar vervoer, reizen met eigen vervoer en taxivervoer. Taxivervoer is routegebonden vervoer met een structureel karakter en gaat voornamelijk per (rolstoel-)taxibus.
- Vervoer in het kader van de Jeugdwet: Vervoer van jeugdigen van en naar zorgaanbieders, meestal betaald en geregeld door de zorgaanbieder, soms door de gemeente.
- Vervoer in het kader van de Participatiewet: Vervoer van en naar (en geregeld door) UW-bedrijf.
- School-zwemvervoer: De gemeente Utrecht organiseert schoolzwemmen en waar nodig het vervoer hier naartoe voor kinderen vanaf groep 4. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden als de meeste leerlingen in groep 4 nog geen zwemdiploma hebben.

Ook andere organisaties zijn verantwoordelijk voor vormen van doelgroepenvervoer:

- Valys (bovenregionaal sociaal recreatief vervoer) – ministerie VWS;
- Vervoer in het kader van de Wlz (Wet langdurige zorg) – ministerie VWS;
- Zittend ziekenvervoer – zorgverzekeraars;

Vervoer naar opleiding of werk – UWV.

3 Uitgangspunten Vervoer voor iedereen

Het huidige reguliere vervoersaanbod is op dit moment onvoldoende inclusief. Voor mensen met een beperking is het niet vanzelfsprekend om gebruik te kunnen maken van reguliere vervoersvormen. Zij ervaren hierbij fysieke en mentale drempels. Om een inclusief vervoersysteem te realiseren moeten deze drempels worden verlaagd of zelfs weggenomen. Daarnaast wordt gemeenschapskracht gestimuleerd (inclusief lokale vervoersinitiatieven die inspelen op de mobiliteitsbehoeften van mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) door middel van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Indien dit nodig is, zijn maatwerk-vervoersvoorzieningen beschikbaar die aansluiten bij de vervoersbehoefte. Om dit te bereiken zijn zes uitgangspunten opgesteld die als richtsnoer gelden waar wij de komende jaren naartoe werken:

1. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is;
2. We bieden passend vervoer;
3. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
4. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd;
5. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar;
6. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om tot een inclusief vervoersysteem te komen waarmee we zorgen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij.

Wat deze uitgangspunten concreet betekenen voor de praktijk wordt beschreven in Hoofdstuk 4. Hier wordt een doorvertaling van de uitgangspunten naar de Utrechtse praktijk en het vervolgproces gemaakt.

3.1 Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is

Versterken van de zelfredzaamheid van de inwoner staat centraal, ook voor het zich lokaal verplaatsen. Net als in het Utrechtse model leggen we de ‘regie’ over de ondersteuning in handen van de inwoner zelf. ‘In de eerste plaats zijn mensen zelf verantwoordelijk. Daarom doen we een beroep op wat iemand zelf kan, met hulp van familie, vrienden of buren. Maar niet iedereen kan zijn of haar problemen op eigen kracht de baas. En niet iedereen beschikt over een netwerk waarop hij een beroep kan doen. In dat geval nemen we als gemeente onze verantwoordelijkheid. Waarbij we de ‘regie’ zoveel mogelijk in handen laten van de inwoner’. We zetten ons ervoor in de omstandigheden te creëren dat mensen zo zelfredzaam mogelijk kunnen zijn. We zetten in op het verminderen van de afhankelijkheid van maatwerkvoorzieningen. Iedereen die met het openbaar vervoer kan reizen, reist met het openbaar vervoer of met alternatieve vervoersvormen. Het doelgroepenvervoer wordt georganiseerd als vangnet. Op deze manier zorgen we ervoor dat alle inwoners mee kunnen doen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt door veel zaken bepaald, waaronder beschikbaar budget, de staat van de infrastructuur, de dichtheid en menging van de omgeving etc. Openbaar vervoer werkt goed bij het vervoeren van grotere aantallen mensen. Dat brengt een schaalsprong in het openbaar vervoer ook dichterbij, iets wat nodig is om de bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht duurzaam en ruimte efficiënt in te vullen. Aan de andere kant is er behoefte aan een fijnmazig en vraaggericht OV-systeem. Het openbaar vervoer moet ook zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hierbij gaat het om fysieke en mentale toegankelijkheid. Doelgroepenvervoer is een aanvulling op wat reguliere voorzieningen, voorzieningen in de sociale basis en bewoners voor elkaar kunnen betekenen. Dit sluit aan bij de visie Versterken sociale basis Wmo waarin de ambitie wordt beschreven om de beweging naar voren te maken.

3.2 Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer

Mensen verschillen en hebben op verschillende momenten verschillende vervoersbehoeften. In het kader van de Wmo is de gemeente verantwoordelijk om bij te dragen aan de zelfredzaamheid en participatie van inwoners. Het vervoersysteem is op dit moment onvoldoende ingericht om hieraan bij te dragen. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen zoals Regiotaxi of leerlingenvervoer en wordt slechts geïndiceerd op wel/geen vervoersvoorziening. Bovendien is er onvoldoende aandacht voor het zo inrichten van vervoer dat mensen zelfstandig kunnen reizen. Het is van belang om het zelfstandig (leren) reizen duurzaam in te bedden in het aanbod van de gemeente. Dat kan een duurzame bijdrage leveren aan een verkleining in de vraag naar doelgroepenvervoer en deelname aan de samenleving bevorderen. Dit moet wel worden afgewogen tegen het principe “eenvoud” (uitgangspunt 5). Voorkomen moet worden dat dit veel administratieve lasten oplevert.

Daarnaast onderzoeken we of niet slechts geïndiceerd kan worden op wel/geen vervoersvoorziening, maar of per aanvrager de individuele mogelijkheden en beperkingen en de vervoersbehoefte in beeld gebracht en verwerkt kunnen worden in een reizigersprofiel. In plaats van een uniforme oplossing zoals de Regiotaxi kan iemand dan bijvoorbeeld - voor ritten waar dat kan - het advies krijgen van openbaar of lokaal, kleinschalig vervoer in de wijk gebruik te maken. We laten het vervoersaanbod beter aansluiten bij de vraag en gaan toe naar meer differentiatie in vervoersaanbod. Dit kan door binnen het aanbestede vervoer meer ruimte voor maatwerk te bieden. Voorbeelden hiervan zijn deur - halte vervoer voor wie dat aankan, extra zorg & service voor de mensen met ernstige mobiliteitsbeperking of begeleiding op specifieke leerlingenvervoerritten.

3.3 Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Omdat (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn, is het van belang dat het (aanvullend) openbaar vervoer zo inclusief mogelijk wordt georganiseerd. Op deze manier wordt de druk op het doelgroepenvervoer beperkt en kan dit gebruikt worden door mensen die geen andere vervoersmogelijkheden hebben. Tegelijkertijd is het zo dat sommige mensen op het ene moment wel gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen en het andere moment niet. Het is dan van belang dat de verschillende vormen van vervoer goed op elkaar aansluiten. Op deze manier

voorkomen we dat mensen tussen wal en schip belanden en er altijd een passende vervoersvorm beschikbaar is.

3.4 Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd

Zoveel als mogelijk brengen we samenhang aan in het doelgroepenvervoeraanbod.
We werken aan het doorbreken van de huidige fragmentatie en inefficiëntie in het vervoer door in de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer per eind 2023 in dialoog te gaan met vervoerders en andere stakeholders over het bundelen van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Vervoerscapaciteit kan op die manier zo efficiënt mogelijk worden benut.
Voor de gebruiker zou het ook kunnen betekenen dat, hoewel hij/zij gebruik maakt van verschillende vervoersregelingen, maar één keer een vervoersindicatie wordt gesteld waarmee gebruik gemaakt kan worden van verschillende vormen van vervoer.

3.5 Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar

Het gebruik van vervoer is eenvoudig en het systeem is herkenbaar. Er wordt eenduidigheid gebracht in bijvoorbeeld wijze van ritaanvraag en betaling.

Voor de gebruiker zal het ook betaalbaar moeten blijven. De hoogte van de bijdrage is te vergelijken met de kosten die zouden worden gemaakt bij gebruik van openbaar vervoer. Omdat het één samenhangend vervoersysteem betreft, is het belangrijk dat ook de prijsverhouding binnen het vervoersysteem gelijk is. Voorheen was de regiotaxi goedkoper dan de bus. De prijs van de regiotaxi is nu gelijk getrokken met de prijs van het reguliere OV. Hierdoor is de financiële prikkel verdwenen om gebruik te maken van een vervoersoplossing hoger in de piramide. Op deze manier maakt men gebruik van een voorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Er wordt ook inzet gepleegd om het vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo wordt vanuit de U-pas ingezet op het vergroten van de toegankelijkheid van het OV, maar dan met name op de financiële toegankelijkheid ervan. Met de U-pas heeft men een vervoersbudget waarmee met het OV gereisd kan worden.

Niet alleen voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente moet het systeem betaalbaar blijven. De komende jaren zal een sterke teruggang in bijdrage van de provincie aan regiotaxi, stijging van vervoerskosten en autonome groei van de vraag door o.a. dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis wonen er toe leiden dat de beschikbare budgetten voor doelgroepenvervoer niet meer toereikend zijn. Betere kwaliteit tegen minder kosten kan alleen worden bereikt als we structurele verbeteringen in de organisatie van het vervoer doorvoeren. Hierbij zal er ook goed gekeken moeten worden naar het toekennen van doelgroepenvervoer. Is doelgroepenvervoer de enige oplossing, of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide waardoor een maatwerkvoorziening niet nodig is (zie uitgangspunt 1).

3.6 Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu

Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Wanneer we geen vernieuwing doorvoeren, neemt het aantal vervoersbewegingen toe en zal de uitstoot en de geluidsoverlast vergroten. Dit is een grote belasting voor de stad. We willen ons waar mogelijk als gemeente inzetten om de uitstoot terug te brengen tot nul, ook in het doelgroepenvervoer, door te stimuleren zero-emissievoertuigen in te zetten. Dit in lijn met het door de vervoerssector breed gedragen Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer. Hierbij moeten we ons wel realiseren dat het vooralsnog duurder is om uitstootvrije voertuigen in te zetten. Ontwikkelingen op dit gebied gaan echter snel.

4 Realiseren van uitgangspunten

Om de uitgangspunten te realiseren is het van groot belang dat alle niveaus van het vervoersysteem zo zijn ingericht dat zoveel mogelijk mensen er ook daadwerkelijk gebruik van kunnen maken. Het openbaar vervoer is toegankelijk en het aanvullend openbaar vervoer is zodanig ingericht dat het goed aansluit op het openbaar vervoer en op het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is zo ingericht dat het passend is bij de vraag. Bovendien zijn de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer op elkaar afgestemd.

4.1 Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer

Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van aanvullend openbaar vervoer. Zij heeft daarom een procesaanpak opgesteld om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Het is van groot belang dat er een goede aansluiting is tussen (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Het ontlast immers het HOV, maar ook het doelgroepenvervoer. Daarom denken gemeenten binnen de provincie mee in de wijze waarop het aanvullend openbaar vervoer vorm krijgt zodat dit ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hiervoor is de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet. De gemeente zet hier capaciteit op in, maar geen gemeentelijke middelen.
Met de afbouw van de provinciale bijdrage aan gemeenten voor de regiotaxi komen hier middelen voor beschikbaar. Eén van de uitgangspunten van de provincie is toekomstvast flexibel vervoer. De provincie heeft het volgende financiële kader vastgesteld hiervoor:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten *(in piramide: individueel vervoer en doelgroepenvervoer)*	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots doelgroepenvervoer *(in piramide: doelgroepenvervoer)*	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV *(in piramide: zelfstandig OV)*	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023 *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	**€ 4.050.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Voor 2020 is € 250.000 beschikbaar voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer, oplopend tot € 1.400.000 in 2023. Wanneer dit onvoldoende blijkt, zal de provincie dit opplussen met maximaal € 550.000 per jaar. Dit is een budget dat nu is weggevallen uit het bovenstaande staatje. Vanaf 2024 wordt de invulling van het aanvullend openbaar vervoer meegenomen in de OV-concessie.

In de werkgroep aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid, bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie (regiotaxi en openbaar vervoer) en gemeenten (Sociaal Domein en Mobiliteit), worden bouwstenen vervaardigd voor de OV-concessie 2023 en wordt onderzoek gedaan naar aanvullend openbaar vervoer en de aansluiting op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Daarnaast werkt de werkgroep een aanpak uit op het gebied van verbetering van de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het openbaar vervoer en worden concrete voorstellen uitgewerkt voor de inzet van de gebudgetteerde middelen voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de nieuwe aanbesteding voor de aanbieder van openbaar vervoer in de gemeente brengen wij toegankelijkheid concreet en krachtig in.

Toegankelijke bushaltes
We werken aan het toegankelijk maken van bushaltes: we verhogen haltes en voorzien ze van gidslijnen (lijnen die bruikbaar zijn als oriëntatiepunt of geleiding bij het lopen). 72% van alle bushaltes in Utrecht is toegankelijk (465 stuks). We richten ons hierbij op haltes met relatief veel instappers of haltes die juist belangrijk zijn voor bewoners en bezoekers met een beperking. De ambitie is om het percentage toegankelijke haltes stapsgewijs te verhogen. Bij groot onderhoud aan wegen of herinrichtingen maken we de aanwezige ontoegankelijke bushaltes zoveel mogelijk toegankelijk.

Op dit moment zijn er in Utrecht maar weinig aanvullend openbaar vervoersvoorzieningen. Het gaat hierbij concreet om het OV-deel van de regiotaxi en om U-flex in Utrecht-Noordwest. Samen met de provincie Utrecht en met regiogemeenten hebben we de ambitie om maatwerk te bieden. In de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer werken we de mogelijkheden hiervoor uit.

4.2 Pilots doelgroepenvervoer

Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoersysteem van het doelgroepenvervoer in de toekomst niet financieel houdbaar is. Sturing op kostenbeheersing is dus nodig. Om hiermee te experimenteren wordt binnen het Programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer een aantal pilots uitgevoerd. Hierbij gaat het om het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer, om het benutten van kansrijke initiatieven en innovaties (om doelgroepen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en om alternatieven van het doelgroepenvervoer te stimuleren) en om het inrichten van de toegang tot het doelgroepenvervoer zodat passend vervoer geleverd kan worden, zo laag mogelijk in de piramide.

Op de thema's Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren en Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten zijn de

afgelopen periode drie pilots opgezet. Die worden hieronder kort beschreven. De komende periode worden, in samenspraak met regio-gemeenten en de provincie nog andere pilots op deze thema's opgezet (zie bijlage). Deze pilots worden door betrokken gemeente(n) en de provincie gezamenlijk gefinancierd.

Mentale toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een vrijwillige OV-coach en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer.

Vervoer van en naar veelbezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening. Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veelbezochte locatie?

Reis- en informatie app

In de aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.

4.3 Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer

We staan met elkaar voor de opgave om een inclusief vervoersysteem te creëren, waarbij een belangrijke vraag is hoe je alle vervoersvormen voor iedereen ontsluit. Het is belangrijk om hier in nieuwe mobiliteitsplannen, vervoerplannen en de nieuwe concessies en aanbestedingen aandacht voor te hebben. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor lokale verschillen. Door het opstellen van een pallet aan oplossingen kan een maatwerkaanpak worden gekozen voor een specifieke regio. Daarnaast moet je kunnen inspelen op ontwikkelingen en verschillende doelgroepen. De invulling van het aanvullend openbaar vervoer moet dus niet vastliggen voor de gehele duur van de concessie. Daarnaast moeten de verschillende vervoersvormen goed op elkaar aansluiten zodat geen inwoners tussen wal en schip belanden.

4.4 Risico's

In de regio staan we voor een forse bereikbaarheidsopgave. Om hier invulling aan te geven wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer zodat voor de grootste groep gebruikers van het openbaar vervoer de reis vlotter, comfortabeler en betrouwbaarder wordt. Echter, voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer daarmee juist onder druk te staan. Hierdoor ontstaat het risico op mobiliteitsarmoede. Bovendien is een groter deel van de inwoners

hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden en ontstaat het risico van druk op het doelgroepenvervoer.
Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door o.a. hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Corona crisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruikt wordt voorlopig niet voorzien, hoewel in 2020 als gevolg van corona er zich wel een flink dip in o.a. het regio- en leerlingenvervoer heeft voorgedaan. Het is echter de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren en dat het budget onder druk blijft staan.

4.5 Van uitgangspunt naar praktijk

In de aanbesteding leerlingenvervoer (contract 2019 – 2023, met twee verlengingsopties van 2 jaar) en in de aanbesteding Regiotaxi die samen met de regiogemeenten en de provincie Utrecht is uitgevoerd (contract 2020 – 2023) zijn de eerste stappen richting vernieuwing van het doelgroepenvervoer gezet door middel van het verwerken van zo veel mogelijk experimenteerruimte. In de nieuwe OV-concessies zullen stappen worden gezet op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer en op het gebied van de inzet van aanvullend openbaar vervoer. Het komen tot een inclusief vervoersysteem is niet gerealiseerd binnen één of enkele jaren. Stap voor stap zullen we toe werken naar de stip op de horizon. Al doende leren en creëren we.

Om de uitgangspunten te realiseren kan de gemeente aan een aantal knoppen draaien, zoals het meer op maat indiceren, het bieden van training, communicatie en begeleiding, het bieden van een passend aanbod, de financiering van het vervoer en inbreng over de invulling van het vervoer waarbij de verantwoordelijkheid bij de provincie ligt. De keuzes die we op deze ‘knoppen’ kunnen maken, krijgen hun beslag in aanbestedingen op het gebied van vervoer. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillende systeemkenmerken per vervoersvorm. Niet alle maatregelen zijn toepasbaar op elke vervoersvorm of hebben niet veel meerwaarde. Op het gebied van doelgroepenvervoer is er bijvoorbeeld sprake van een onderscheid tussen vraagafhankelijk vervoer (op elk moment naar een niet vaste locatie – flexibel) en routegebonden vervoer (op een vast moment naar een vaste locatie – planbaar). In een nieuwe aanbesteding is dan ook niet de doelgroep leidend, maar het type vervoer.

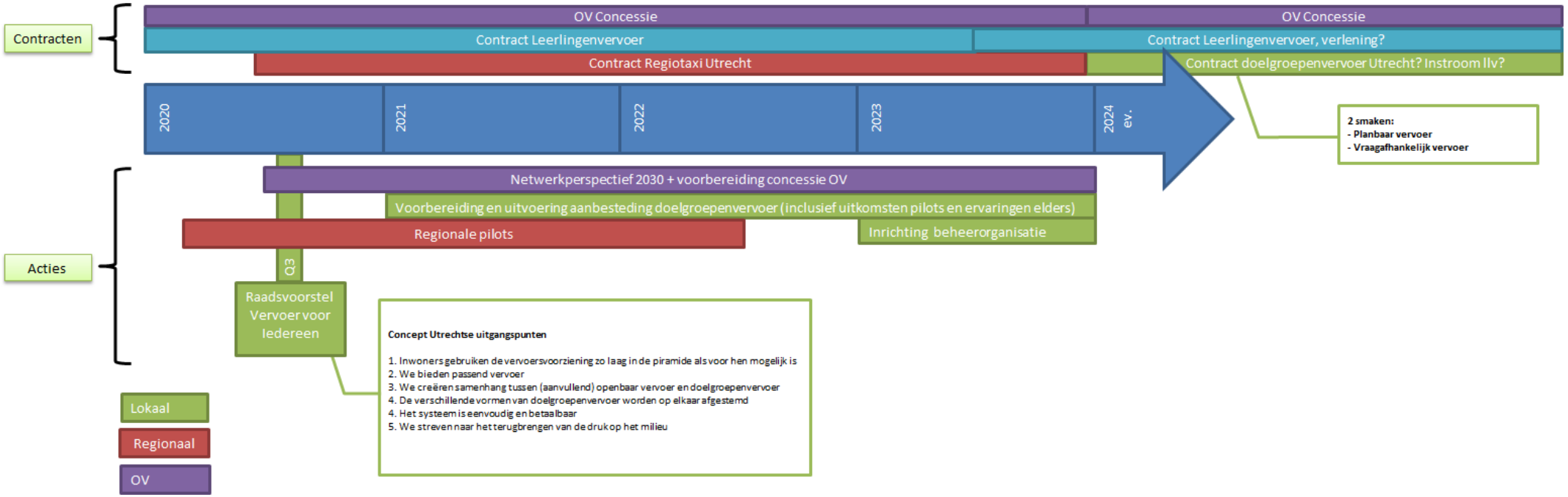
4.6 Tijdlijn

Het contract Regiotaxi loopt op 9 december 2023 af. Hiermee is aangesloten bij de contractduur van de huidige OV-concessies[8]. Aanbestedingen moeten dus voor die tijd zijn afgerond. Op dit moment beheert

[8] In verband met Corona zijn veel aanbestedingen uitgesteld en is de aanbestedingskalender de komende periode overvol. Het is dan ook de vraag of de OV-concessies de oorspronkelijke planning kunnen aanhouden.

de provincie Utrecht het contract Regiotaxi. Deze beheertaak wordt bij afloop van het contract overgedragen aan de gemeenten. Dit is ook een kans om het gemeentelijk doelgroepenvervoer meer in samenhang te benaderen. Op de volgende bladzijde is de opgave waar we voor staan op een tijdlijn weergegeven.

Tijdlijn Vervoer voor Iedereen



4.7 Vervolg

Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer wordt de komende tijd verder invulling gegeven aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer en het beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer. Het programma bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023. Dit is inmiddels afgerond.
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van aanvullend openbaar vervoer & sociaal-recreatief Wmo vervoer. Zie paragraaf 4.2.
3. Draaiboek met stappen voor een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023 met het oog op de overgang van het contractbeheer van regiotaxi. Gemeenten zullen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten, een nieuwe aanbesteding vorm moeten geven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer en zullen voorbereidingen moeten treffen om het contractbeheer hiervan in te richten.

De uitkomsten van de pilots die binnen het programma worden uitgevoerd, maar ook ervaringen elders, worden meegenomen in de voorbereiding van de aanbesteding van het doelgroepenvervoer in de gemeente Utrecht. Hiervoor wordt bovendien een beheerorganisatie opgezet.

Bij de provincie is een procesmanager Vernieuwing doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer aangesteld en er is een werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet waarin gemeente Utrecht participeert. Het doel van deze werkgroep is het komen tot een optimale invulling van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de werkgroep worden bouwstenen op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de nieuwe OV-concessie opgesteld. Ook worden verschillende onderzoeken uitgevoerd op het gebied van alternatieve vervoersvormen (inclusief aanvullend openbaar vervoer), aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer en fysieke en mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Op basis hiervan worden verbetervoorstellen gedaan. Daarnaast worden pilots uitgevoerd op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid. Deze worden gefinancierd door de provincie Utrecht.

In de brief Samenhang ontwikkelingen OV is de raad in juli 2020 geïnformeerd over hoe wij de verschillende ontwikkelingen die er op het gebied van vervoer zijn lokaal vorm geven.

Bijlage

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de pilots die op dit moment (april 2021) lopen.

Pilots in Utrecht Stad

Mentale Toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een OV-coach (vrijwilliger of stagiair van Handje Helpen) en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer. In de pilot wordt gestreefd naar het begeleiden van 24 mensen om hen zelfstandig te leren reizen zodat hun mobiliteit wordt vergroot door onder andere het wegnemen van mentale drempels. De pilot richt zich op drie groepen:

- Bestaande gebruikers van de regiotaxi
- Nieuwe instroom in het doelgroepenvervoer
- Toekomstige gebruikers van de regiotaxi (preventieve werking door inzet bij het leerlingenvervoer)

Beoogd resultaat van de pilot is een afname van het gebruik van het doelgroepenvervoer bij de deelnemers. Deelnemers ervaren een hogere mate van regie, zelfstandigheid en zelfvertrouwen aan het einde van de pilot. En de klanttevredenheid is verhoogd.

Stand van zaken:
In verband met de coronamaatregelen is de pilot voorlopig stil gelegd. Als overheid wil je namelijk niet enerzijds het gebruik van OV ontmoedigen door corona en anderzijds aanmoedigen in pilots.
We onderzoeken de mogelijkheid om de pilot te combineren met een nog te starten pilot van de provincie waarin zij gratis OV bieden aan ouderen (minima).

U-Flex in Schaakbuurt

U-flex en Syntus-flex zijn flexibele openbaarvervoerservices, waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is, en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig. Voor U-Flex moet de reiziger vooraf reserveren. Dat kan tot 30 minuten voor vertrek via de TURNN-app, de Syntus-flex-app of de telefoon. De reiziger betaalt in de app met ideal, of met OV-chipkaart of PIN in het voertuig. Abonnementen zijn ook geldig. Wanneer een reiziger wil overstappen op ander openbaar vervoer, dan kan in de app een doorgaande reis worden aangegeven.

U-Flex is in de schaakbuurt inmiddels ingevoerd. De aanleiding was het strekken van een reguliere busroute langs de Schaakbuurt. Uit de cijfers (pre-corona) blijkt dat de meeste OV-reizigers de bushaltes langs de centrale as (Prins Bernhardlaan e.o.) goed hebben weten te vinden. Er is onder aan de streep

zelfs sprake van een kleine groei van het aantal reizigers op deze verbinding, ondanks dat een aantal haltes in de wijk is vervallen. Voor sommige mensen is het wel nadelig dat de haltes in de Prinses Irenelaan/Pionstraat zijn vervallen want de loopafstanden naar de bushaltes zijn toegenomen. Daarom heeft U-OV in opdracht van de provincie Utrecht U-flex geïntroduceerd in de Schaakbuurt. De gemeente Utrecht heeft een viertal opstapplaatsen voor U-flex gerealiseerd om de loopafstanden van en naar de opstapplaatsen zo klein mogelijk te houden. In februari 2021 maakten ongeveer 30 reizigers gebruik van U-flex in de Schaakbuurt. Gegevens over de waardering van U-flex specifiek in dit gebied zijn niet beschikbaar.

Pilots in de regio

Door regiogemeenten en de provincie worden ook verschillende pilots uitgevoerd. Van de uitkomsten van deze pilots kunnen we als Utrecht ook leren.

Reis- en informatie app

In de aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.
Noot: in deze pilot zijn we afhankelijk van de provincie en de vervoerder waardoor we zelf minder direct kunnen initiëren.

Stand van zaken:
De app wordt op dit moment in opdracht van de provincie vormgegeven door de vervoerder van Regiotaxi Utrecht (Willemsen-de Koning), als onderdeel van het lopende contract.

Vervoer van en naar veel bezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening (Amfors). Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veel bezochte locatie? Een op maat aanbod kan leiden tot meer passend vervoer voor de werknemers en (op termijn) kostenvoordeel voor de overheid.
Doelstelling van de pilot is leerervaringen op te doen met het invoeren van een alternatief voor regiotaxi bij vervoer van en naar dagbesteding en sociale werkvoorziening om bij een nieuwe aanbesteding van de regiotaxi een nieuwe categorie in te kunnen voeren: Regiotaxivervoer met vaste kenmerken. De resultaten van het onderzoek kunnen dus ook worden gebruikt voor andere veelbezochte locaties.

Stand van zaken:
Door juridische obstakels en beperkte medewerking vanuit Amfors is het tot dusver niet gelukt om het onderzoek uit te voeren. Op dit moment wordt een nieuwe invulling van de pilot uitgewerkt die juridisch mogelijk is en minder gevoelig voor het al dan niet meewerken vanuit Amfors.

Pilot Woordenboek reizigerskenmerken

In de regio Lekstroom is vorig jaar zomer gestart met de voorbereidingen voor de implementatie van het Woordenboek Reizigerskenmerken van Kennis-platform CROW (opgesteld in nauwe samenwerking met overheden, vervoerders, reizigersgroepen en andere inhoudelijke deskundigen in het land). Het woordenboek bevat codes met bijbehorende kenmerken en beschrijvingen.
Door te gaan werken met het Woordenboek Reizigerskenmerken spreken we als gemeenten en vervoerder dezelfde taal en kunnen we beter in kaart brengen wat de reisbehoeften van de Wmo-gebruikers van de regiotaxi zijn. Bijv. met welk *type* rolstoel reist de reiziger? Welke afstanden kan een reiziger nog lopen? Kan de reiziger een overstap maken? Dit stelt ons in staat processen te optimaliseren en 'hulp op maat' te ontwikkelen. Zo zorgt een universele taal voor minder spraakverwarring in contractmanagement en uitvoering en een betere aansluiting tussen verschillende vervoerstypen zoals het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

Pilot Herijking rol en positie lokale vervoersinitiatieven
In de gemeenten Houten, Woerden en Montfoort maken veel inwoners gebruik van lokale vrijwillige vervoersinitiatieven. Dit is heel waardevol, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar doordat ze grotendeels draaien op vrijwilligers. Het is voor deze initiatieven vaak onduidelijk welke positie ze hebben in het vervoersysteem. Het is belangrijk om het potentieel van alle samenwerkingspartners op het gebied van vervoer goed te benutten. In de pilot wordt daarom in kaart gebracht welke rol en positie de initiatieven hebben in het vervoersysteem, of het wenselijk is deze rol uit te breiden/anders in te vullen en wat de initiatieven nodig hebben om hun rol in het vervoersysteem te vervullen. Met deze pilot willen de gemeenten ervoor zorgen dat de mobiliteitsvraag van een inwoner op de juiste plek terecht komt (de vervoersvorm die aansluit bij de behoefte en mogelijkheden van de inwoner, betaalbaar is en goed uitvoerbaar is voor de betreffende vervoerder).
Nadat de huidige situatie in kaart is gebracht en de mogelijkheden voor de rol en positie van lokale vervoersinitiatieven is verkend worden deze uitkomsten in de praktijk uitgeprobeerd (voorzien in de eerste helft van 2021).

U-Flex en Syntus-Flex
In de provincie Utrecht zijn op diverse plaatsen pilots met Flex-vervoer:
U-flex Noordwest/Maarssen
U-flex Houten/Schalkwijk
U-flex Vijfheerenlanden
Syntus-flex Woerden
Syntus-flex Mijdrecht

In de gemeente Houten is de waardering van het U-flex systeem wel onderzocht. Een kleine bus met een lage bezetting die wel in een reguliere dienstregeling reed is hier vervangen door U-Flex. De eerste ervaringen met dit systeem zijn positief: reizigers waarderen U-flex in Schalkwijk bovengemiddeld positief ten opzichte van de voorgaande situatie waarbij de bus met een lage frequentie in een reguliere dienstregeling reed.

Vervoerspact en Plan van Aanpak

Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019 – 2023

Provincie Utrecht en 23 Utrechtse gemeenten



4 november 2019

Vastgesteld op 25 november 2019

Inhoud

1.	**Uitdaging**	**2**
2.	**Aanleiding en achtergrond**	2
3.	**Doelstelling tot 9 december 2023**	5
4.	**Vervoerspact**	5
4.1	*Er is een gezamenlijk belang, samenwerking is nodig*	***5***
4.2	*Gemeenschappelijke uitgangspunten van de samenwerking*	***6***
5.	**Plan van aanpak**	6
5.1	*Beoogd projectresultaat*	***6***
5.2	*Afbakening*	***10***
5.3	*De organisatie*	***10***
5.4	*Effecten*	***11***
5.5	*De planning*	***12***
5.6	*Financiële aspecten*	***12***
5.7	*Gebruikers van het resultaat*	***13***
5.8	*Randvoorwaarden*	***13***
5.9	*Risico's en beheersmaatregelen*	***14***
5.10	*Communicatie*	***15***
5.11	*Relatie andere projecten*	***15***
6.	**Punten waarover nog geen overeenstemming is regionaal**	15
BIJLAGE I - Planning		17
BIJLAGE II - Pilots		18

1. Uitdaging

Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden – moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van het ontbreken van passend openbaar vervoer niet in staat zijn gebruik hiervan te maken is er aanvullend openbaar vervoer (AOV). Het aanbieden van (aanvullend) openbaar vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van (aanvullend) openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, samen vormen deze het doelgroepenvervoer[1]. Het aanbieden van het doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten.
Gezamenlijk staan provincie en gemeenten voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend en betrouwbaar vervoerssysteem te creëren. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid (voor zowel de overheden, als de reizigers), duurzaamheid en milieu. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien.
Het geheel aan vervoersvoorzieningen in de provincie is momenteel niet samenhangend georganiseerd en sluit niet altijd aan op de vraag van de verschillende groepen gebruikers. Bovendien zijn er naar de toekomst toe ontwikkelingen te verwachten die de balans tussen de vraag naar en het aanbod van het vervoer verder onder druk zetten (zoals vergrijzing, langer zelfstandig thuis wonen, concentratie van OV op hoofdassen, etc.). De kern van de uitdaging waar provincie en gemeenten voor staan kan daarom als volgt worden geformuleerd:

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om te komen tot een inclusief vervoerssysteem waarmee we zorgen dat iedereen kan blijven meedoen aan de maatschappij. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien.

Hierbij moet ook ingezet worden op het stimuleren van reguliere vervoersvoorzieningen door bijvoorbeeld oog te hebben voor fysieke en mentale toegankelijkheid. Samenwerking tussen gemeenten en provincie is hierbij essentieel.

2. Aanleiding en achtergrond

Per 9 december 2023 draagt de provincie haar rol als contractbeheerder van de regiotaxi contracten (naast Regiotaxi Utrecht en Regiotaxi Veenweide ook Regiotaxi Eemland-Heuvelrug) definitief over aan gemeenten. In de aanloop naar deze overdracht en daarnaast het gegeven dat er na 2023 geen bijdrage vanuit de provincie meer gegeven zal worden voor het Wmo gebruik van de regiotaxi, is in 2017 een project opgestart om gemeenten te helpen zich hierop voor te bereiden.

[1] Doelgroepenvervoer: het vervoer van mensen die vanwege hun beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

Eind 2018 stemden de gemeenten van de regio's Utrecht West, Utrecht Zuidoost, Utrecht Lekstroom, Utrecht Stad en de provincie daarom in met een gezamenlijk programma vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer. Ook de gemeenten uit de regio Eemland besloten aan te sluiten op dit traject[2].

Doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer (AOV) en regulier openbaar vervoer (OV) zijn communicerende vaten. Het is de gezamenlijke doelstelling van gemeenten en provincie om een goed aangesloten aanbod van vervoer te kunnen bieden, waarbij mensen die zelfstandig kunnen reizen van OV of AOV gebruik maken. Een aantal zaken maakt deze opgave urgent:

1. Het gedachtengoed van de Wmo 2015 (vraag- en resultaatgericht werken in het kader van participatie en zelfredzaamheid) is nog niet voldoende doorgevoerd. Er is inhoudelijk behoefte aan vernieuwing, met name in het AOV.
2. Dit jaar dient de aanbesteding regiotaxi voor de periode 15 augustus 2020 tot en met 9 december 2023 gerealiseerd te worden. Dit geldt niet voor de regio Eemland-Heuvelrug.
3. De nieuwe OV concessie start per 9 december 2023. Inzet is om ontwikkelingen binnen OV, AOV en doelgroepenvervoer inhoudelijk op elkaar af te stemmen en er voor te zorgen dat deze qua proces met elkaar in de pas te lopen.
4. Financieel gezien ontstaat er een knelpunt. De huidige subsidie van de provincie aan gemeenten wordt stapsgewijs afgebouwd in de periode 2020 tot en met 2023.

Het doelgroepenvervoer van gemeenten is onderverdeeld in meerdere regelingen. De Wmo-regio's staan voor de opgave om hier nieuw beleid op te maken. Het gaat er in hoofdlijnen om dat de huidige regiotaxi-contracten 'geharmoniseerd overgedragen' worden. Dat wil zeggen dat er in de periode tot december 2023 sprake moet zijn van een warme overdracht naar de nieuwe situatie. Hierbij past het opnemen van de mogelijkheid van een verlenging van de overeenkomst onder opdrachtgeverschap van de gemeenten in het nieuwe regiotaxicontract wanneer het vervoersaanbod gunstig uitpakt.

Naast de bovengenoemde urgentie is er een aantal inhoudelijke redenen dat dit programma wenselijk en deels noodzakelijk maakt:

- Beter tegemoet te komen aan de vraag van mensen met een mobiliteitsbeperking;
- Het doelgroepenvervoer beter te organiseren;
- De aanbestedingspraktijk in het doelgroepenvervoer te verbeteren, met als doel een gezonde taximarkt en ruimte voor kwaliteit;
- Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten;
- Het doelgroepenvervoer financieel houdbaar te houden.

Voor de regio Eemland-Heuvelrug gelden niet alle onderdelen. De participatie van deze regio in dit programma is vooral ingegeven door het zoeken naar verbinding met vernieuwende initiatieven die als pilots zullen worden uitgevoerd.
Zowel de provincie als de gemeenten hebben onderzoeken gedaan om helder te hebben wat de opgaven zijn en vanuit welke positie er samengewerkt kan worden. De notie hierachter was dat alleen vanuit een gedeeld en verkend verleden een succesvolle toekomst kan worden opgebouwd.

[2] Alle gemeenten van de provincie Utrecht minus Veenendaal, Rhenen en Renswoude. Deze drie gemeenten participeren in de regio Food-Valley (provincie Gelderland) nemen deel in het traject.

Nota provincie over aanvullend openbaar vervoer

In de provinciale analyse worden de rol en de toekomstige mogelijkheden van het aanvullend openbaar vervoer beschreven, uitgaande van de het belang van de reiziger (een betrouwbaar, compleet en transparant OV systeem). Op basis van deze analyse zou de toekomst van het aanvullend OV globaal aan de volgende eisen moeten voldoen:

1. Waar mogelijk het OV uitvoeren als lijndienst met vaste tijden en vaste haltes. Om dit te kunnen bereiken moet worden ingezet op de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het OV;
2. Indien dit uit kostentechnische of om andere redenen niet mogelijk of wenselijk is dan wordt in eerste instantie aan de OV-concessiehouder gevraagd om een alternatieve oplossing voor de vervoervraag te ontwikkelen;
3. Indien er binnen de concessievoorwaarden geen reële mogelijkheden zijn om de vervoervraag te faciliteren, dan onderzoekt de provincie of er buiten de concessie oplossingen gevonden kunnen worden, en geeft daar zo mogelijk opdracht voor;
4. Als er ook buiten de concessie geen structurele oplossing gevonden kan worden, dan zal gekeken worden of de regiotaxi, of een vergelijkbaar product, gebruikt kan worden om de openbaar vervoervraag te faciliteren.

Visiedocument U16[3] gemeenten

Er is door de gemeenten in de U16 een Visiedocument Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer opgesteld. Hierin is de visie van deze gemeenten beschreven op de toekomstige invulling van het doelgroepenvervoer en de samenhang tussen het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

De huidige Regiotaxi-regeling is niet beheersbaar. De regeling is duur en wordt door de groei van het gebruik en het wegvallen van de provinciale bijdrage nog duurder. Er zijn ook andere ontwikkelingen waardoor het vervoer steeds duurder wordt, zoals de voorgenomen afschaffing van de BPM-teruggave voor taxi's per 2020. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen en is er onvoldoende aandacht voor het inrichten van vervoer op zo'n manier dat mensen zoveel mogelijk zelfredzaam kunnen zijn.

Buiten de huidige invulling van het (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer liggen nog veel mogelijkheden om te komen tot een ander vervoersaanbod. De markt is in beweging en het vervoersaanbod zal veranderen, hoe is nog onbekend. Als overheid scheppen wij kaders en versnellen wij vernieuwing. Zowel gemeenten als provincie voelen zich verantwoordelijk voor het adequate vervoer van haar inwoners en willen beiden vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid werken aan een sluitend vervoerssysteem waarbij een naadloze overgang is tussen enerzijds het sociaal-recreatief Wmo vervoer en anderzijds het (aanvullend) openbaar vervoer.

[3] Bunnik, De Bilt, De Ronde venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

3. Doelstelling tot 9 december 2023

Gezamenlijk (gemeenten en provincie) staan we voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend, veilig en betrouwbaar vervoerssysteem te creëren. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid, duurzaamheid en milieu: een inclusief vervoerssysteem, dat duurzaam en betaalbaar is.
De diverse projectresultaten moeten passen binnen de volgende drie thema's (die ook terugkomen in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W met als doel het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer toegankelijker te maken). De verschillende vormen van vervoersaanbod worden zodanig ontworpen dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (inclusief een goede invulling van het AOV)
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren
3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten

De vormgeving van deze drie thema's moet ook bijdragen aan een soepele overgang van de regiotaxi-contracten van provincie naar gemeenten per 9 december 2023.
Hiervoor is het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023' opgezet. Het programma loopt van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2023. Doel van het programma is om de benodigde vernieuwing op dit onderwerp binnen de provincie Utrecht aan te jagen. De provincie en de Utrechtse gemeenten hebben hiervoor gezamenlijk een startbudget beschikbaar gesteld van € 100.000.

4. Vervoerspact

In de stuurgroep vernieuwing doelgroepenvervoer zijn bestuurders van de vijf Wmo-regio's en de provincie Utrecht vertegenwoordigd. Om richting te geven aan de gezamenlijke opgave vroeg de stuurgroep om een gemeenschappelijk kader. Waarom werken we samen, wat zijn onze doelen, wat zijn de onderwerpen en hoe doen we dit?

4.1 Er is een gezamenlijk belang, samenwerking is nodig

Gemeenten en provincie onderkennen dat er een gedeeld belang is, dat gezamenlijke doorontwikkeling noodzakelijk maakt.

- Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoerssysteem – het doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer – in de toekomst niet meer financieel houdbaar is en dat samenwerking op vernieuwing van dit systeem noodzakelijk is.
- Gemeenten en provincie onderkennen dat openbaar vervoer (OV), aanvullend openbaar vervoer (AOV) en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn. Kan een reiziger niet met het openbaar vervoer mee, dan maakt hij of zij gebruik van andere vervoersopties. De afstemming tussen doelgroepenvervoer met openbaar vervoer is noodzakelijk en kan het beste op provinciaal niveau plaatsvinden.

Bovenstaande punten vormen de kern van de opgave van de stuurgroep doelgroepenvervoer. Hieronder werken we de opgave verder uit aan de hand van gemeenschappelijke uitgangspunten.

4.2 Gemeenschappelijke uitgangspunten van de samenwerking

Op basis van het geconstateerde gezamenlijke belang en de geformuleerde doelstellingen worden de volgende gemeenschappelijke uitgangspunten gehanteerd:

1. We streven naar een voor de reiziger herkenbaar, klantvriendelijk en toegankelijk vervoerssysteem.
2. Hiervoor werken provincie en gemeenten nauw samen door het afstemmen van beleid en het benutten van schaalvoordelen.
3. We stimuleren zelfregie en keuzevrijheid van onze reizigers. We streven naar de beweging naar voren met betrekking tot het huidige aanbod.
4. We stimuleren een toename van het gebruik van het OV door de verschillende doelgroepen.
5. We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van alternatieve vervoersvormen. Zowel binnen het doelgroepenvervoer als binnen het (A)OV, maar ook in de verbinding tussen de beide huidige vormen. De gemeenten streven daarnaast naar meer samenhang binnen het doelgroepenvervoer.
6. We houden rekening met het faciliteren van een duurzaam gezonde taximarkt.

5. Plan van aanpak

5.1 Beoogd projectresultaat

Het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023;
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van AOV & sociaal-recreatief Wmo vervoer;
3. Draaiboek met stappen voor een geharmoniseerde en warme overdracht/goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023.

Hieronder wordt per deelproject het beoogde resultaat weergegeven.

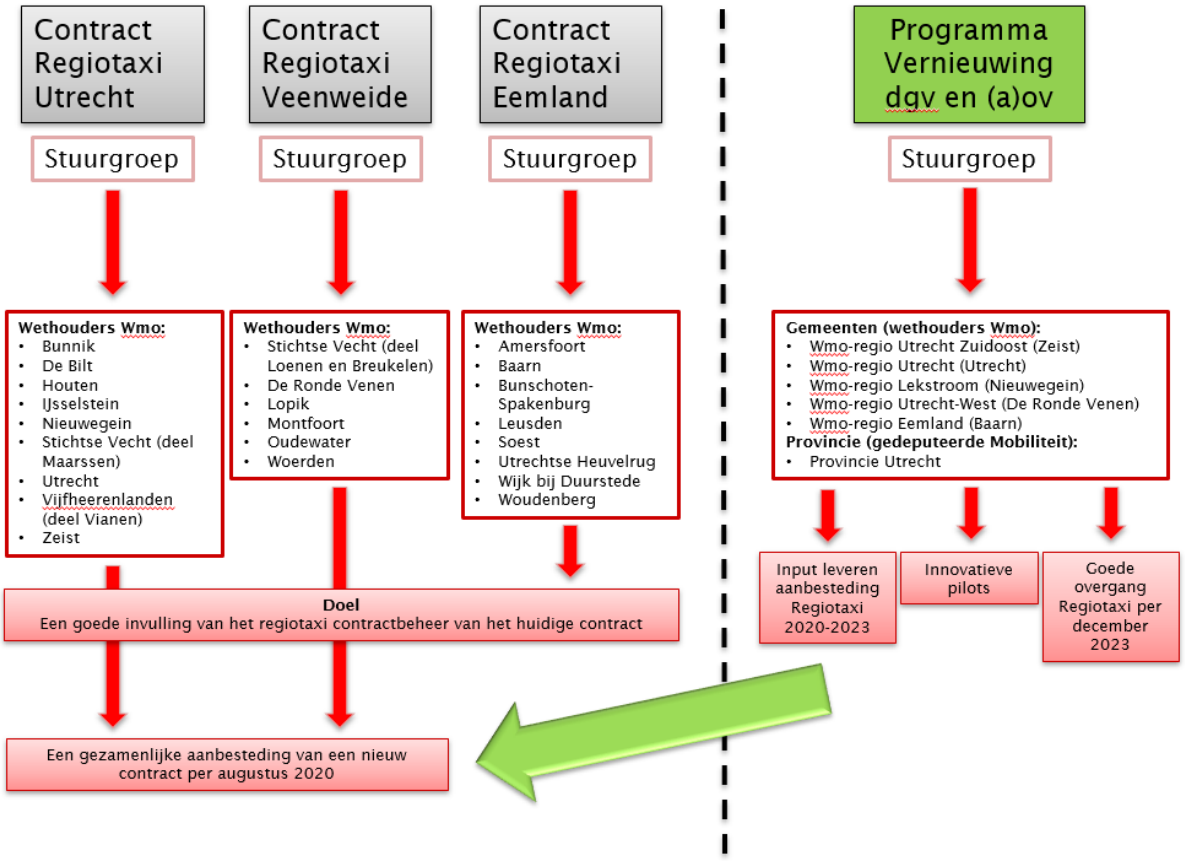
5.1.1 Input leveren voor het Programma van Eisen aanbesteding Regiotaxi 2020-2023

Door het aflopen van de Regiotaxi contracten Utrecht en Veenweide is er een noodzaak voor het opnieuw aanbesteden van deze contracten[4]. Overeengekomen is dat de provincie de aanbesteding namens de gemeenten zal uitvoeren. Het uitvoeren van deze aanbesteding valt buiten de scope van dit plan van aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023. Wel moeten de ervaringen uit de aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023 zoveel als mogelijk een plek krijgen in het contract Regiotaxi per augustus 2020 en vice versa.

De komende aanbesteding biedt een kans om vooruitlopend op 2023 vernieuwingen door te voeren. Het beoogd projectresultaat is dat er per 15 augustus 2020 een nieuw Regiotaxi contract voor de regio's Lekstroom, Utrecht, Utrecht Zuidoost en Utrecht West (huidige contracten Regiotaxi Utrecht en Veenweide) van kracht is waarin ervaringen uit de huidige contracten zijn meegenomen, maar waarin

[4] NB: het Regiotaxicontract Eemland-Heuvelrug loopt nog door en wordt daarom niet opnieuw aanbesteed. De gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Leusden, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Woudenberg nemen daarom geen deel aan dit deelproject.

ook ruimte is voor vernieuwing door middel van pilots (zie 5.1.2). Er moet in het nieuwe contract ruimte zijn voor het uitvoeren van de voorgenomen pilots. Tevens dient het contract een flexibele insteek te hebben zodat ook nieuwe pilots een plek kunnen krijgen binnen het contract.
Vanuit het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV' zullen we de hiervoor benodigde input leveren voor het Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023. Het PvE zal echter worden vastgesteld in de stuurgroepen Regiotaxi Utrecht en Regiotaxi Veenweide en niet in de stuurgroep Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV.



5.1.2 Innovatieve pilots AOV en sociaal-recreatief Wmo vervoer

Zoals geschetst hebben gemeenten en provincie drie thema's benoemd om richting te geven aan de gevraagde vernieuwing. Op het gebied van deze drie thema's zijn onderstaande onderwerpen bepaald die binnen pilots een plek zouden kunnen krijgen:

1. Stimuleren OV gebruik (inclusief zorgdragen voor een goede fysieke en mentale toegankelijkheid OV)
2. Een reisadviesbureau dat niet alleen informatie verschaft aan de reiziger maar deze ook ontzorgt en de financiële afhandeling verzorgt
3. In het verlengde van het bovenstaande een digitaal portal
4. Betalingsmogelijkheden (inclusief individueel reisbudget en universeel betaalmiddel)
5. Mogelijkheden voor duurzaamheid en zero-emissie
6. Een hernieuwde kijk naar de Wmo indicatiestelling voor het doelgroepenvervoer
7. Inpassing van lokale initiatieven

8. Combinaties van doelgroepenvervoer en differentiatie hierin

Deze onderwerpen zijn input geweest voor een regionale werksessie op 14 maart 2019 waar door middel van serious gaming gewerkt is aan mogelijke pilots.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de werksessie is een selectie gemaakt van pilots op deze thema's die nader zijn verkend op de uitvoerbaarheid binnen het programma. Op basis hiervan is een aantal pilots uitgewerkt. Deze uitwerking is in Bijlage I te vinden.

<u>Werkwijze</u>

Gemeenten en provincie hebben gezamenlijk een startbudget van € 100.000 beschikbaar gesteld voor het programma en voor het initiëren en ontwikkelen van pilots (zie paragraaf 5.6 "Financiële aspecten"). We streven ernaar om te starten met drie grote pilots, voor elk thema één. Daarnaast wordt geïnvesteerd in een aantal kleinschalige innovaties. We gaan als volgt om met de verdeling van het beschikbare budget.

1. Het volledige startbudget wordt ingezet in de jaren 2019 en 2020. De stuurgroep kan daarna besluiten opnieuw een budget in het leven te roepen. Hiervoor zal lokale besluitvorming nodig zijn.
2. Het startbudget wordt verdeeld over een aantal verschillende functionaliteiten, te weten;
    a. een bijdrage aan de opstart van pilots die bijdragen aan het realiseren van de opgave en vallen binnen de drie genoemde thema's. Allereerst wordt één pilot per thema opgezet.
    b. een bijdrage voor het kort en zinvol uitproberen van kleinschalige innovaties om te kijken of opschaling nuttig is.
    c. een bijdrage voor het faciliteren en organiseren van een gezamenlijk ontwikkelproces met alle gemeenten en de provincie.
3. We hanteren de volgende planning in 2019 en 2020:
    a. JULI 2019: Stuurgroep stelt werkwijze startbudget vast + pilots voor fase 1
    b. NOVEMBER 2019: Welke van de drie pilots willen de gemeenten uitvoeren? Zijn er andere initiatieven ingediend?
    c. JANUARI 2020: Opstarten pilots, fase 1
    d. FEBRUARI 2020: Stuurgroep stelt pilots fase 2 vast
    e. MAART 2020: Welke van de drie pilots willen de gemeenten uitvoeren in fase 2? Zijn er andere initiatieven ingediend?
    f. APRIL 2020: Opstarten pilots fase 2
    g. JULI 2020: 1e evaluatiemoment pilots
    h. NOVEMBER 2020: 2e evaluatiemoment pilots + besluit stuurgroep over startbudget 2021 tot en met 2023.

    De pilots zullen de komende jaren uitgevoerd worden. Afhankelijk van de diverse vormen van de pilots zullen sommige pilots een langere en andere een kortere tijd hebben. De output van de pilots wordt gebruikt om het doelgroepenvervoer en het OV anders te regelen.
4. De stuurgroep stelt de pilots vast die binnen het programma uitgevoerd worden. Het programmateam adviseert de stuurgroep hierin. Naast de programmadoelen en 3 benoemde thema's wordt naar de volgende voorwaarden gekeken:
    a. Afgebakend gebied/aantal deelnemers per pilot

   b. Periode pilot
   c. 0-meting bij de start
   d. Meetbare doelstellingen per pilot
   e. Meetbare resultaten voor start definiëren
   f. Heldere communicatie naar alle deelnemende partijen
   g. Voorwaarden stoppen pilot
   h. Financiering per pilot geregeld
   a. Aanbestedingstechnisch haalbaar
5. Het programmateam onderzoekt of er elders al is geëxperimenteerd met bepaalde werkwijzen. Dit wordt meegenomen in de afweging een pilot wel of niet uit te voeren. Op deze manier voorkomen we dat het wiel opnieuw wordt uitgevonden.
6. Het programmateam beslist over de inzet van 'zinvol uitproberen' innovaties en rapporteert hierover aan de stuurgroep. 'Zinvol uitproberen' is niet gebonden aan bovengenoemde indeling in fasen.
7. De uitvoering van een pilot wordt niet volledig uit het startbudget betaald. Per goedgekeurde pilot die € 100.000 of meer kost, zal € 10.000 aan opstartkosten uit het starbudget worden gefinancierd. Voor pilots die goedkoper zijn, wordt € 5.000 aan opstartkosten uit het startbudget gefinancierd. Het gaat om een eenmalige bijdrage. De overige kosten voor de pilot worden door deelnemende gemeenten en de provincie gezamenlijk bekostigd.
   Het participeren in een pilot betekent voor die gemeenten en provincie het inbrengen van eigen middelen, naast de bijdrage vanuit het startbudget.
8. De provincie neemt de rol van kassier van het startbudget op zich.

5.1.3 Geharmoniseerde overdracht van taken van de provincie naar de gemeenten

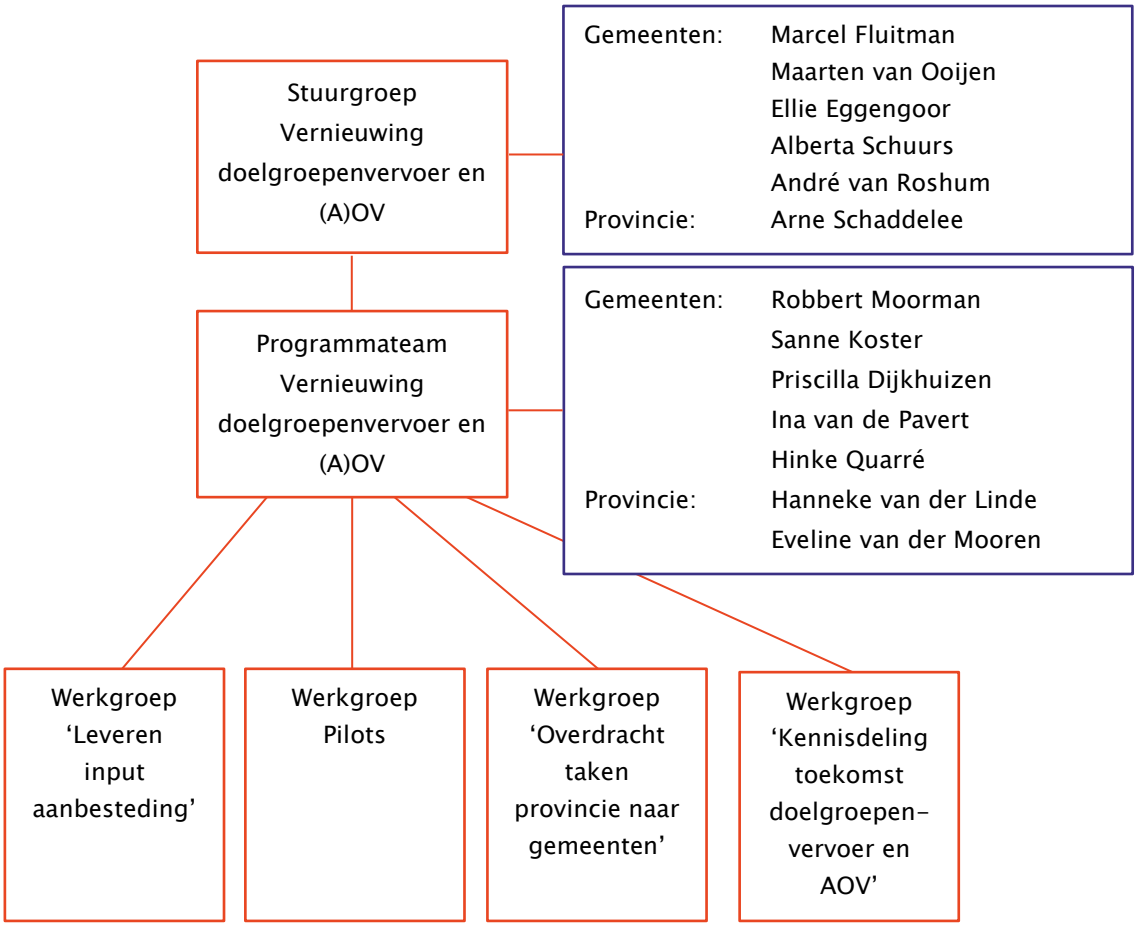
Er wordt een draaiboek opgesteld met stappen voor een geharmoniseerde ontvlechting en een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie met hierin oog voor rollen en verantwoordelijkheden. Het streven is dat de gebruiker zo min mogelijk hinder ondervindt van de overgang.

5.2 Afbakening

De afbakening van dit programma is daarin gelegen dat het zich expliciet bezighoudt met vervoer en reizigers binnen het kader van doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer waarvoor respectievelijk gemeenten en provincie verantwoordelijk zijn. Aanpalende gebieden vallen hier buiten tenzij de link met dit programma evident is. Het regionale programma focust zich op het aanjagen en tijdig realiseren van de noodzakelijke vernieuwingen in het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

In het aanbestedingstraject zullen in principe alleen die gemeenten participeren waarvoor de aanbesteding geldt. Wel zal – onder andere via het programmateam – actief afstemming gezocht worden met de andere werkgroepen om input op te halen voor het aanbestedingstraject.

5.3 De organisatie



Per 1 januari 2015 zijn de verkeer- en vervoertaken van Bestuur Regio Utrecht (BRU) over gegaan naar de provincie Utrecht, inclusief het contractbeheer en de beheerorganisatie van de regiotaxi. Omdat Regiotaxi hoofdzakelijk een Wmo taak is, valt het onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Eerdere aanbestedingen zijn voorbereid en uitgevoerd door de provincie Utrecht in opdracht van de

gemeenten. De provincie heeft namens de gemeenten opgetreden als opdrachtgever. Ook de aanbesteding van het contract regiotaxi tot 9 december 2023 wordt door de provincie, in samenwerking met de betrokken gemeenten, uitgevoerd. Vanuit het Programmateam Vernieuwing doelgroepenvervoer zal via de werkgroep 'Aanleveren input aanbesteding' inbreng worden geleverd aan het aanbestedingsteam. De feitelijke aanbesteding valt buiten de scope van dit programma. Deze aanbesteding valt onder de verantwoordelijkheid van twee andere stuurgroepen (stuurgroep Regiotaxi Utrecht en stuurgroep Regiotaxi Veenweide).

Na 9 december 2023 heeft de provincie geen rol meer in de regiotaxi. De verantwoordelijkheid ligt op dit moment al bij de gemeenten, maar ook het contractbeheer (aansturing vervoerder en regiecentrale, controle facturen en rapportages, overleg met gebruikers en vertegenwoordigers van gebruikers, controle op kwaliteit, communicatie naar gebruikers en de media, aanbesteding en voorbereidingen voor de aanbesteding en toezicht op de afhandeling van klachten en geschillen) zal dan overgaan naar de gemeenten. De werkgroep 'Overdracht taken van provincie naar gemeenten' zal input leveren aan het proces om te komen tot een geharmoniseerde overdracht zodat zorg wordt gedragen voor een soepele overgang naar de nieuwe situatie.

Met de besluitvorming in december 2018 hebben alle afzonderlijke gemeenten vastgesteld dat per Wmo-regio besluiten moeten worden genomen over de invulling van het doelgroepenvervoer in die regio. De provincie zal besluiten moeten nemen over de invulling van het aanvullend openbaar vervoer. Dit valt beiden buiten de scope van het programma. Om te zorgen dat de stuurgroep Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV de samenhang van de ontwikkelingen kan bewaken en proactief kan reageren, worden relevante stukken voorafgaand aan besluitvorming ter consultatie in de stuurgroep geagendeerd. Om vertraging te voorkomen kan dit ook door middel van een schriftelijke consultatieronde, voorzien van een advies van het programmateam, vanuit de werkgroep 'Kennisdeling toekomst doelgroepenvervoer en AOV'. De besluitvorming blijft uiteraard aan de individuele colleges en raden. Het programmateam werkt een detailplanning uit zodat de stuurgroep ook kan voorsorteren op belangrijke data in gerelateerde lokale trajecten.

Voor de goede orde zij vermeld dat de regio Eemland – Heuvelrug vooral aangehaakt wil blijven bij de initiëring en realisering van pilots. Voor deze regio geldt het aanbestedingstraject tot 9 december 2023 niet omdat die periode al contractueel is afgedekt.

De inzet van de programmateamleden varieert tussen de een en twee dagen per week.

5.4 Effecten

Bijdragen aan een inclusief vervoerssysteem, aan het creëren van een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend en betrouwbaar vervoerssysteem. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid, duurzaamheid en milieu: een inclusief vervoerssysteem.

5.5 De planning

Het programmateam is verantwoordelijk voor de voortgang van de werkgroepen. Op het moment dat er concrete pilots worden voorgesteld zullen deze ook vergezeld gaan van een planning, begroting en bemensing. De inhoudelijke planning zal te zijner tijd worden toegevoegd. De werkgroepen zullen hun eigen planning maken.

De werkgroep 'Overdracht taken provincie naar gemeenten' zal worden opgestart op het moment dat de aanbesteding is afgerond.
In het gehele proces worden gebruikers van het vervoer actief betrokken. Een eerste bijeenkomst met cliëntenraden en participatieraden uit alle verschillende regio's heeft in juni plaatsgevonden.

In bijlage I is een overall-planning opgenomen.

5.6 Financiële aspecten

De provincie is kassier/budgetbeheerder van het startbudget van € 100.000. Het budget wordt voor 50% gefinancierd door de gemeenten en voor 50% door de provincie. De gemeenten dragen op basis van inwonertal bij in de gemeentelijke bijdrage.
Voor de pilots worden eigen begrotingen opgesteld. Deze worden voorgelegd aan de betrokken gemeenten ter besluitvorming nadat de stuurgroep hierover een beslissing heeft genomen.
Voor het uitvoeren van de pilots is een hoger bedrag nodig dan beschikbaar is vanuit het startbudget. De provincie Utrecht financiert 50% van de pilots. De andere 50% wordt door de deelnemende gemeenten aan de betreffende pilot bijgedragen. Mochten er meerdere gemeenten meedoen met de pilot dan wordt deze bijdrage van 50% verdeeld op basis van het inwoneraantal per 1-1-2018.
Eventueel kan voor gemeenten die deelnemen in de contracten Regiotaxi Veenweide en Eemland-Heuvelrug een gedeelte van de pilots betaald worden uit de bonus-malus regeling van de regiotaxi (bij het contract Regiotaxi Utrecht is een dergelijk budget niet beschikbaar omdat dit direct verrekend wordt bij facturatie).
Op dit moment is er een indicatie van de kosten per pilot gemaakt (zie Bijlage I), indien er vanuit de diverse gemeenten of provincie belangstelling is voor een pilot zal deze verder uitgewerkt worden met een gespecificeerde begroting.
Van het startbudget zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, waaronder de kick-off. Hiervoor is voor 2019 en voor 2020 een bedrag beschikbaar van € 10.000 per jaar.
Voor elke pilot geldt dat er vanuit het startbudget een bijdrage van € 5.000 voor opstartkosten beschikbaar is. Voor pilots die € 100.000 of meer kosten is een startbijdrage van €10.000 beschikbaar.
Daarnaast reserveren we in het startbudget € 20.000 euro voor kleinschalige innovaties.

FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA VERNIEUWING DOELGROEPENVERVOER EN AOV					
Inkomsten:	2019	2020	2021	2022	2023
Startbijdrage prov.	50.000				
Startbijdrage gem.	50.000				
Bijdrage prov. aan pilots		100.000	100.000	100.000	100.000
Bijdrage gem. aan pilots		pm	pm	pm	pm
TOTAAL	100.000	pm	pm	pm	pm
Uitgaven:					
Creatie sessies e.a.	10.000	10.000			
Uitvoeren pilots		40.000	20.000		
Kleinschalige innovatie		20.000			
TOTAAL	10.000	70.000	20.000		

Daarnaast is er door de afbouw van de provinciale bijdrage voor Regiotaxi Utrecht budget beschikbaar voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer en voor de invulling van het aanvullend openbaar vervoer. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	**€ 4.050.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Vanuit de vernieuwingsagenda Iedereen onderweg wordt door de staatssecretaris van I&W een budget beschikbaar gesteld van € 1.500.000 ten behoeve van een impuls voor de opschaling van lokale en regionale initiatieven om mensen met een beperking te helpen van het OV gebruik te maken. Hierop proberen wij aan te sluiten zodat wij voor één of meerdere pilots financiering uit dit budget kunnen ontvangen.

5.7 Gebruikers van het resultaat

Gebruikers van het resultaat zijn gebruikers van het doelgroepenvervoer en van het aanvullend openbaar vervoer. En in mindere mate gebruikers van het OV, aangezien idealiter ook steeds meer mensen met een mobiliteitsbeperking met het OV reizen. De reizigerspopulatie verandert dus.
De gebruikers moeten goed betrokken worden bij de vormgeving van het programma en vooral bij de uitvoering ervan.

5.8 Randvoorwaarden

Er is een aantal randvoorwaarden waaraan voldaan moet zijn binnen het programma. Hierbij is een onderscheid te maken tussen randvoorwaarden die gelden voor de pilots en randvoorwaarden die gelden voor het programma in zijn geheel.

5.8.1 Randvoorwaarden pilots

Voor het programma is een startbudget ter beschikking gesteld. Dit budget zal niet voldoende zijn om naast de organisatorische zaken (waaronder creatiesessies) alle pilots mee te financieren. Gemeenten en de provincie zullen zelf voor additionele financiering moeten zorgen als zij willen participeren in pilots. Per pilot wordt een begroting opgesteld die zal worden voorgelegd aan de stuurgroep en op basis waarvan middelen worden gereserveerd.
Een tweede aspect is de governance. Hierbij zal per pilot gekeken worden hoe de governance er uit zal zien. Dit is mede afhankelijk van het aantal gemeenten dat daadwerkelijk participeert (financieel en inhoudelijk) in de pilots.
Een derde aspect is dat nu nog niet kan worden ingezoomd op de verdeling van de pilots over de regio. Een goede verdeling van pilots over de regio kan nastrevenswaardig zijn, maar is geen uitgangspunt op zich. De verwachting is dat vooral pilots zullen starten waarbij partijen bereid zijn hierin concreet te investeren. Hier wordt bij de inrichting van de governance rekening mee gehouden.
Tenslotte is het natuurlijk van belang dat een pilot bijdraagt aan de realisatie van de programmadoelen.

5.8.2 Randvoorwaarden programma

Bestuurlijke steun is essentieel. Dit wordt ingevuld door middel van een stuurgroep. Bovendien heeft iedere deelnemer, naast een lokale, ook een regionale verantwoordelijkheid. Regiogemeenten moeten dus goed worden meegenomen in het proces en in de keuzes die worden gemaakt.
Daarnaast moet er voldoende ambtelijke steun zijn. Er moet voldoende inzet beschikbaar zijn op ambtelijk niveau voor het uitvoeren van het programma (commitment van de programmateamleden).

5.9 Risico's en beheersmaatregelen

- Er is op dit moment voor kwetsbare inwoners geen alternatief.
- Gebruik groeit, budget daalt.
    - Tijdig aankaarten bij gemeenteraden zodat budgetten kunnen worden gereserveerd/opgehoogd.
- Korte looptijd van het contract
    - Opdrachtgeverschap bij gemeenten (provincie is gemandateerd opdrachtgever voor de periode tot december 2023) met verlengingsopties in het contract zodat dit onder opdrachtgeverschap van gemeenten kan doorlopen na december 2023.
- Capaciteit bij de verschillende gemeenten.
- Alle gemeenten op een juiste manier betrokken houden bij het programma
- Budget nodig voor pilots
    - Voor pilots die al uitgewerkt kunnen worden in het bestek kan budget worden gereserveerd bij vaststelling van het bestek. Hierbij de opmerking dat bij sommige gemeenten het budget valt onder het mandaat van een afdeling.
- De organisatie van het doelgroepenvervoer moet binnen de afzonderlijke Wmo-regio's worden vormgegeven.
- Freeriders bij uitvoeren van de pilots.
    - Prikkel inbrengen om pilots in eigen gemeente uit te voeren.
- Nog niet alle pilots kunnen worden uitgewerkt in het bestek.

- Ruimte in het bestek brengen zodat ook andere pilots kunnen worden uitgevoerd, zonder dat het een wezenlijke wijziging betreft of een grote kostenpost.

5.10 Communicatie

De verwachting is dat communicatie vooral zal worden ingezet bij de opzet en uitvoering van de pilots. Communicatie zal dan ook worden meegenomen in de pilotvoorstellen.
Het is van groot belang om alle betrokken gemeenten goed aangehaakt te houden en op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen. Om dit te bewerkstelligen wordt een nieuwsbrief opgesteld die geregeld wordt verstuurd naar alle betrokkenen.

5.11 Relatie andere projecten

Het programma heeft een relatie met opgaves die afzonderlijk worden uitgewerkt:

- Provincie: Nieuwe aanbesteding OV concessies
- Eemland-Heuvelrug: Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid
- Utrecht: Opgave Vernieuwing doelgroepenvervoer: vervoer voor iedereen
- Zuid-Oost: Project Vernieuwing doelgroepenvervoer
- Veenweide: Project Vernieuwing doelgroepenvervoer
- Aanbesteding Regiotaxi
- Programma SMART mobility
- Programma Goed op weg

6. Punten waarover nog geen overeenstemming is regionaal

Naast het commitment op de uitgangspunten die beschreven zijn in paragraaf 4.2 wordt gesignaleerd dat op een aantal onderwerpen de ambities van onze organisaties uiteen lopen of dat voorzien wordt dat er in toekomst knelpunten kunnen ontstaan. Hieronder staan de onderwerpen die voor de opgave van de stuurgroep relevant zijn.
Voor alle onderwerpen geldt dat bepaald moet worden of en zo ja op welke manier deze punten in deze samenwerking moeten worden opgepakt.

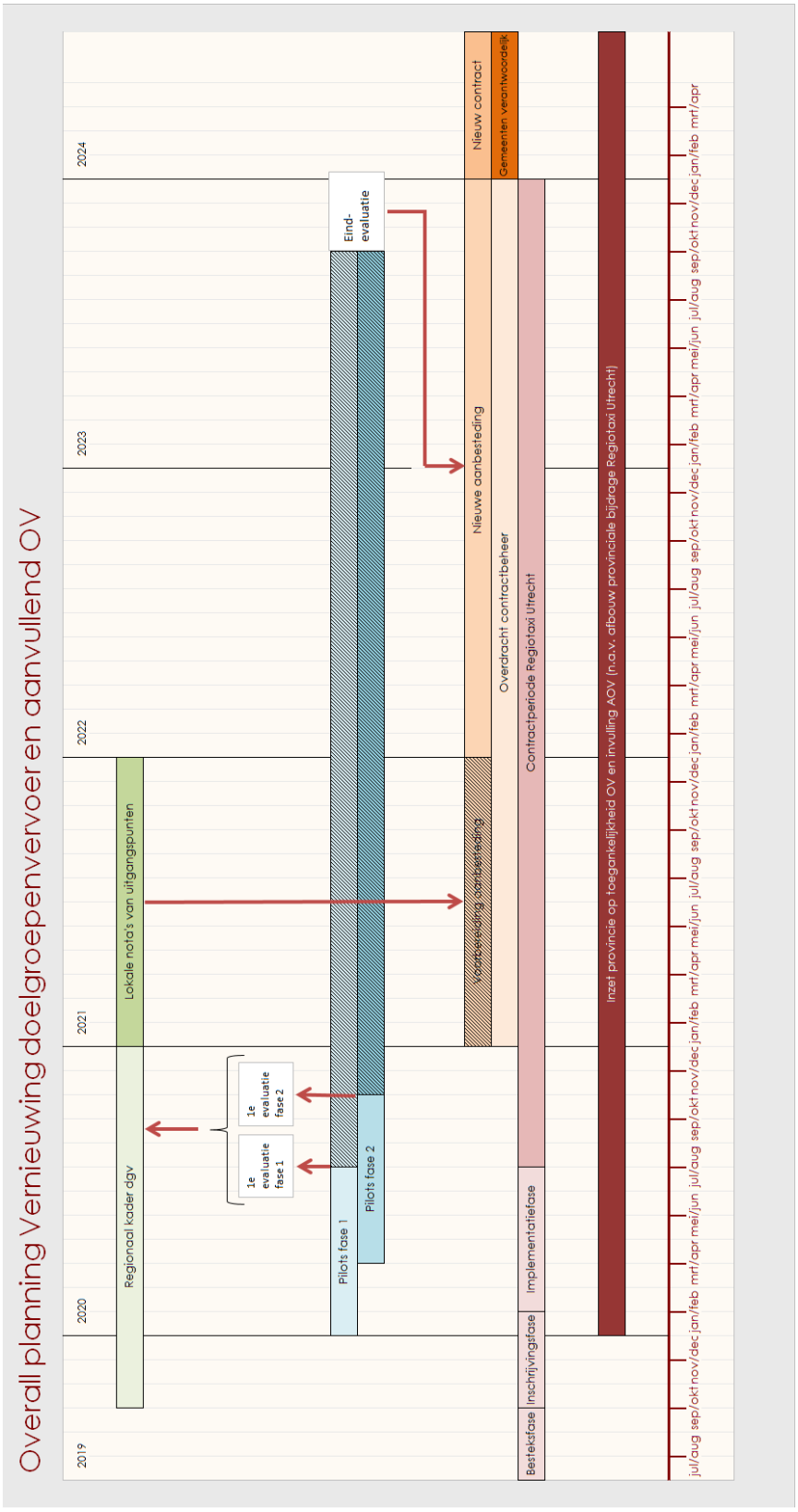
1. Duurzaamheid. Er zijn op dit moment grote verschillen in ambitieniveau op dit onderwerp.
2. Mate van het doorvoeren van de beweging naar voren (gebruik van andere voorzieningen die voorhanden zijn, zoals OV, sociaal netwerk, buurtinitiatieven, etc.). Wat is hierin precies de ambitie en hoe centraal staat eigen kracht van inwoners in de uitwerkingen?
3. Stad en regio. De vervoersbehoeften in stad en (landelijke) regio verschillen sterk van elkaar. Hoe dien je ieders belang hierin?
4. Tegengaan van eenzaamheid. Hoe dominant is deze invalshoek voor de ambities op deze vervoerstypen?
5. Het tegengaan van oneigenlijk gebruik van de regiotaxi versus het inzetten van de beste bestaande vervoersopties.
6. Wat is een goede duur van de af te spreken contracten?

7. Een individueel vervoersbudget. Hoe veel prioriteit moet dit krijgen?

Hoe doen we dit?

- We zoeken als gemeenten en provincie samen naar oplossingen voor gezamenlijke problemen, maar hebben oog voor de lokale verantwoordelijkheden. We zoeken samen, maar kiezen lokaal. De stuurgroep vernieuwing doelgroepenvervoer werkt met een eigen agenda en programma. De daadwerkelijke besluitvorming wordt door de stuurgroep voorbereid, maar het mandaat tot beslissen blijft bij de provincie en individuele gemeenten.
- De deelnemers spreken af om proactief de eigen beleidskaders ter consultatie voor te leggen aan de stuurgroep alvorens de lokale besluitvorming in te gaan. Dit om elkaar te inspireren maar ook om de eventuele consequenties voor de gezamenlijke uitvoerbaarheid te bespreken.
- Bij vernieuwing hoort inspiratie. Hiervoor worden gezamenlijke momenten georganiseerd.

BIJLAGE I - Planning



BIJLAGE II - Pilots

De uitwerking van de pilots is hieronder per thema weergegeven. Sommige pilots dragen bij aan de doelen van meerdere thema's. Deze pilots zijn weergegeven onder het thema dat het meest passend is.

Thema 1: Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren

Pilot 1	Zelfstandig van en naar een halte komen
Omschrijving pilot	Zelfstandig van en naar een halte komen zodat het gebruik van het OV gestimuleerd en gefaciliteerd wordt.
Doel	Regelen dat reizigers een halte van het reguliere OV kunnen bereiken, ook als de afstand te groot voor hen is om zelfstandig te overbruggen (de first en last mile).
Omschrijving aanpak	Diverse uitwerkingen mogelijk, bijvoorbeeld het witte scootmobielplan, een belbus, hop on-hop off bus door de wijk/wijkhopper, scootmobielstalling bij OV-hubs.
Omschrijving huidige situatie	Door het strekken van de OV lijnen zijn er minder haltes en moeten mensen grotere afstanden overbruggen om bij een OV-halte te komen. Er is nu alleen van deur tot deur vervoer. Of halte-halte vervoer met OV.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid, aantal reizen, klanttevredenheidsonderzoek, vermindering van het aantal ritten met regiotaxi.
Resultaten	OV haltes voor meer reizigers bereikbaar.
Consequenties voor gebruiker	Meer mogelijkheden voor vervoer, andere opzet van het vervoer. Meer mensen kunnen gebruik maken van het reguliere OV.
Prognose kosten	€ 20.000 - € 60.000
Draagvlak	Gedragsverandering is nodig. Zelfstandigheid stimuleren. Inclusieve maatschappij.
Lengte pilot	Onderzoek half jaar, pilot 1-2 jaar
Risico's	Bereiken doelgroepen
Organisatorische aspecten	Bereiken doelgroepen. Door veranderingen in het OV wel zorgen dat reizigers in de eigen vervoersbehoefte kunnen blijven voorzien.
Juridische aspecten	Wmo-wetgeving, verordeningen gemeenten.
Min/max deelname	Onbeperkt

Pilot 2	Mentale toegankelijkheid OV
Omschrijving pilot	Toegankelijkheid van vervoer en wegnemen mentale drempels
Doel	Het reduceren of wegnemen van mentale drempels bij gebruik van het OV.
Omschrijving aanpak	We zetten OV- ambassadeurs in. OV ambassadeurs zijn enthousiaste vrijwilligers die (toekomstige) klanten van het openbaar vervoer informeren over het OV. Want hoe werkt nu zo'n OV-chipkaart? Waar moet ik overstappen? Welk abonnement heb ik nodig? En kom ik ook in aanmerking voor korting. Allemaal vragen die mensen kunnen hebben en die misschien de stap naar de trein of bus in de weg staan. Samen met een OV-ambassadeur maken we die stap minder groot.
Omschrijving huidige situatie	Meer mensen met een beperking zouden wel met het OV willen reizen, maar kunnen of durven dit niet. Ze weten bijvoorbeeld niet zeker of het OV naar hun bestemming wel toegankelijk is. Daarnaast kan het zijn dat mensen nog te weinig vertrouwd zijn met het OV. Ze hechten aan de zekerheid van het doelgroepenvervoer.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Kwalitatief, reiziger heeft zelf de regie (inclusieve samenleving); klanttevredenheid Kwantitatief; deelnemers reizen meer met het OV, en minder met doelgroepenvervoer.
Resultaten	Dat reizigers met een (mobiliteits)beperking zich in de toekomst meer vertrouwd voelen in het OV en er minder hindernissen ervaren. Het gebruik van het doelgroepenvervoer neemt bij de deelnemende reizigers af.
Consequenties voor gebruiker	Andere wijze van vervoer.
Prognose kosten	pm
Draagvlak	Starten met een groep die zelf graag ondersteuning wil hebben bij het reizen met het OV, Mogelijk een positieve prikkel geven bijvoorbeeld in de vorm van een klein startbudget voor het OV. Op deze manier creëren we draagvlak. Er kan hierbij ook gezocht worden naar een prikkel om het OV toegankelijker te maken.
Lengte pilot	6 maanden - 1 jaar
Risico's	Gedragsveranderingen kosten tijd.
Organisatorische aspecten	Hoe krijgen we een selectie van de doelgroep?
Juridische aspecten	AVG
Min/max deelname	

Thema 2: Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren

Pilot 3	Individueel reisbudget voor Wmo-reizigers
Omschrijving pilot	Door reizigers een budget te geven, wordt de keuze vergroot en daarmee de vrijheid. Men is minder afhankelijk van het huidige collectieve aanbod waardoor passender vervoer kan worden ingezet.
Doel	Het stimuleren van gebruik van alle beschikbare en geschikte vervoersvoorzieningen door Wmo-reizigers. We gaan uit van de zelfredzaamheid van de inwoner. We stimuleren op deze manier een passende manier het gebruik van voorliggende voorzieningen.
Omschrijving aanpak	Reizigers krijgen een budget en kunnen dit zelf inzetten voor het vervoer. Reizigers kunnen zelf de keuze maken voor regiotaxi, OV of een vrijwilligersinitiatief, waarbij een prijsdifferentiatie wordt gemaakt tussen de verschillende typen vervoer. Op basis van de vervoersbehoefte en de mogelijkheden van iemand wordt het reizigersprofiel en het budget opgesteld. Hierdoor ontstaat een prikkel om bewuste keuzes te maken voor welk type vervoer op dat moment het meest passend is; hoe “goedkoper” de gekozen vervoersvorm, hoe meer ritten gemaakt kunnen worden met het budget. De aanpak wordt met deze pilot getest in kleine vorm (max 50 deelnemers per gemeente). In eerste instantie wordt dit alleen voor nieuwe aanvragen ingesteld. Deelnemers leggen verantwoording af over hun budget. Hierbij wordt gezocht naar een zo simpel en efficiënt mogelijke toets.
Omschrijving huidige situatie	Reizigers die een Wmo-pas voor de regiotaxi, waarmee zij tegen gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van de regiotaxi, hebben zijn gehecht aan de zekerheid en het gemak hiervan. Ze zijn niet snel geneigd om alternatieve vervoersvormen te gebruiken. In sommige gemeenten wordt al een maximaal budget toegekend, in andere gemeenten kan met onbeperkt reizen met de regiotaxi.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Klanttevredenheid, aantal ritten met regiotaxi versus andere vervoersvormen
Resultaten	Meer tevreden reizigers, meer zelfredzaamheid, meer keuzevrijheid (waar dit mogelijk is), inzicht in de kosten van het vervoer
Consequenties voor gebruiker	Meer keuze, en afhankelijk van de keuze ook meer budget (dit geldt voor gemeenten waar al sprake is van een maximaal budget). Voor gebruikers die niet in staat zijn deze keuzes te maken, blijft de mogelijkheid altijd gebruik te maken van de regiotaxi.
Prognose kosten	€ 90.000 - € 120.000
Draagvlak	Regie ligt geheel bij de reiziger. Kan elke reiziger hiermee omgaan?
Lengte pilot	1 jaar

Risico's	Hoe bieden we garantie dat ritten altijd uitgevoerd worden (ook als de rit economisch niet interessant is voor de vervoerder)? Niet alle reizigers in het doelgroepenvervoer kunnen deze regie zelfstandig aan. Niet alle reizigers zijn in staat om gebruik te maken van het reguliere OV.
Organisatorische aspecten	Verantwoording budget Praktische uitwerking Andere werkwijze Wmo-consulenten
Juridische aspecten	Wat zijn de juridische grenzen t.o.v. de aanbesteding?
Min/max deelname	Maximaal 2 gemeenten

Pilot 4	Wijkgericht ophalen en brengen
Omschrijving pilot	De Wmo-ritten vanuit 1 wijk meer clusteren, zodat een hogere combinatiegraad behaald kan worden.
Doel	Het vervoer in wijken waar redelijk veel vervoersvraag is meer clusteren, op vastere tijden. Deze bus kan je brengen naar de OV-knooppunten of veel geboekte bestemmingen, zoals een ziekenhuis. Op deze manier kan het vervoer efficiënter worden ingezet.
Omschrijving aanpak	In samenspraak met de vervoerder kijken welke mogelijkheden er zijn om sommige Wmo-ritten op vaste tijden te doen waardoor de combinatiegraad wordt verhoogd.
Omschrijving huidige situatie	Nu dient er een uur van te voren geboekt te worden, En is het mogelijk dat een taxi vele malen per uur een zelfde wijk in rijdt. Deze ritten meer clusteren, waardoor schaalvoordeel behaald wordt.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid Aantal ritten, voor, tijden en na de pilot Inzicht in wachttijd en omrijtijd. Inzicht in inzet voertuigen
Resultaten	Minder kilometers maken met dezelfde reizigerstevredenheid.
Consequenties voor gebruiker	Reizigers kunnen reizen op minder flexibele tijden, maar de reisduur neemt af.
Prognose kosten	Onderdeel van de aanbesteding 5.000 - 10.000 pilotkosten
Draagvlak	Voor reizigers moet het zichtbaar zijn dat het hen minder wachttijd oplevert.
Lengte pilot	1 - 2 jaar
Risico's	Omrijtijd kan oplopen
Organisatorische aspecten	Mochten er vrijwilligers bij betrokken worden, dan dient de continuïteit gewaarborgd blijven. Afspraken hierover in de aanbesteding opnemen.
Juridische aspecten	WP2000.

Min/max deelname	Gemeenten die deelnemen in de aanbesteding Regiotaxi Utrecht

Pilot 5	Vervoer van en naar veelbezochte locaties
Omschrijving pilot	Onderzoeken hoe het vervoer van en naar veelbezochte locaties efficiënter ingericht kan worden.
Doel	Met deze pilot willen we mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties (top 10) die kwalitatief beter aansluiten. Naast het verhogen van de kwaliteit gaan we er vanuit dat het vervoer efficiënter en doelgerichter kan worden georganiseerd. Hiermee worden kosten bespaard. Ook de verbinding en waar mogelijk bundeling met reeds bestaande alternatieven behoort tot de mogelijkheden.
Omschrijving aanpak	We werken als provincie en gemeenten regionaal samen om deze pilot uit te voeren. We stellen een top 10 veel bezochte locaties op. Per locatie gaan we aan de slag met in ieder geval vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie en vertegenwoordigers van desbetreffende locatie. Zij maken een gezamenlijk plan om te onderzoeken welke mobiliteitsalternatieven er nodig zijn om het vervoer naar deze locatie te organiseren. Bij de uitwerking van deze plannen worden ook de reizigers en mogelijk ook de huidige vervoerder betrokken.
Omschrijving huidige situatie	We constateren dat er veel ritten van de regiotaxi gaan naar dezelfde locaties. Zo zien we dat de Regiotaxi veel wordt ingezet voor ritten naar Amfors, UW-bedrijven, verschillende locaties voor dagbesteding en het ziekenhuis. In principe is de Regiotaxi niet bedoeld voor het vervoer van en naar werk en dagbesteding/ dagactiviteiten. Door het ontbreken van passende alternatieven wordt de Regiotaxi hier voor ingezet. We gaan regionaal nader onderzoek doen naar alternatieven om het vervoer naar deze locaties te organiseren.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Aantal kilometers dat gereden wordt, reizigerstevredenheid, tijd die reiziger in het voertuig doorbrengt en kosten per rit.
Resultaten	Oplossingen ontdekken voor reizigers die allemaal naar dezelfde plek willen, welke mogelijkheden zijn er voor samenreizen. Zijn er andere alternatieven die gebruikt kunnen worden?
Consequenties voor gebruiker	Wijziging in de wijze van vervoer, eventueel wijziging in de kosten.
Prognose kosten	Afhankelijk van de grootte € 60.000 – € 150.000
Draagvlak	Reizigers moeten de toegevoegde waarde inzien.
Lengte pilot	1 jaar

Risico's	Bij problemen gaat het voor een grote groep reizigers verkeerd. Dit kan zorgen voor negatieve publiciteit
Organisatorische aspecten	Meerdere partijen erbij betrokken
Juridische aspecten	Een aantal gemeenten hanteren de regel dat als een SW-werknemer niet zelfstandig kan reizen en de werkgever geen vervoersvoorziening aanbiedt, de werknemer op grond van de Wmo een beroep kan doen op de gemeente voor een maatwerkvoorziening. Hiervoor wordt de Wmo-regiotaxi ingezet, met als achterliggende gedachte dat werk een manier is om medemensen te ontmoeten en op basis daarvan sociale verbanden aan te gaan. Deze uitleg is voor discussie vatbaar. Bovendien wordt deze regel ook niet door alle gemeenten zo gehanteerd.
Min/max deelname	

Thema 3: Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten

Pilot 6	Reis- en toegankelijkheidsinformatie
Omschrijving pilot	Geïntegreerde app (daarnaast ook telefonisch advies) voor integraal vervoer: een reisadviesbureau. Eén loket aan de voorkant voor reisinformatie en een regionale uniforme aanpak met lokaal aanbod. Voor de Wmo-consulenten en de Wmo-reizigers
Doel	Zichtbaar maken van alle mogelijke vervoersinitiatieven in de provincie
Omschrijving aanpak	Een app lanceren waarbij reizigers toegang hebben tot alle mogelijke vervoersvoorzieningen en kunnen kijken wat op dat moment bij hen past. Door de reis- en toegankelijkheidsinformatie te verbeteren, krijgen mensen meer regie op hun vervoersmogelijkheden. Niet voor iedereen is een app de beste manier om reis- en toegankelijkheidsinformatie te bieden. Daarom vormen gebruikers van de regiotaxi die digitaal vaardig zijn de doelgroep van deze pilot.
Omschrijving huidige situatie	Op dit moment is de reisinformatie voor mensen met een beperking nog niet optimaal, de beschikbare reisinformatie geeft geen volledig beeld van de mogelijkheden om te bepalen welk type vervoer geschikt is voor de reiziger met een beperking. Verder zijn er mensen met een beperking die nog niets anders kennen dan het doelgroepenvervoer, ondanks dat er genoeg mensen met een beperking zijn die zowel het OV als het doelgroepenvervoer gebruiken. Er zijn ook mensen die een mentale drempel ervaren om met het OV te reizen. Juist deze groep is, nog meer dan anderen, gebaat bij duidelijke informatievoorziening.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid, aantal reizen, klanttevredenheidsonderzoek, Aantal gebruikers van de app.
Resultaten	Gebruik app, betere vindbaarheid alternatieven, vervoersverzuiling verminderen. Reisplanner toegankelijk maken voor reizigers met beperking.
Consequenties voor gebruiker	Duidelijk overzicht, makkelijker planbare reis, andere manier van bestellen.
Prognose kosten	€ 180.000 - € 220.000
Draagvlak	Grote samenwerking tussen gemeenten nodig Ook toegankelijk maken voor reizigers met beperking
Lengte pilot	Minimaal 2 jaar
Risico's	Alle informatie actueel houden. De doelgroep is misschien niet digitaal genoeg en is daardoor minder eenvoudig voor de doelgroep. Wie is eigenaar bij zelf ontwikkelen?
Organisatorische	Bereiken doelgroepen

aspecten	Onderhoud en beheer app
Juridische aspecten	Integrale indicatiestelling regionaal afstemmen Grotere samenwerking met andere gemeenten Koppelen van data en AVG Licenties en patent
Min/max deelname	Minimaal drie gemeenten

Pilot 7	Reizigersprofiel en reisadvies
Omschrijving pilot	Bij Wmo-indicering wordt de vervoersbehoefte in beeld gebracht en wat iemand wel/niet kan. Kan iemand bijvoorbeeld voor sommige reizen wel gebruik maken van het reguliere OV of is men volledig aangewezen op het doelgroepenvervoer?
Doel	Mentale drempel wegnemen om OV of andere initiatieven te gebruiken. De groep gebruikers van het doelgroepenvervoer niet laten groeien. Door op de cliënt en zijn mogelijkheden (het reizigersprofiel) gericht reisadvies te verstrekken, het gebruik van OV stimuleren. Beweging naar andere voorzieningen dan het doelgroepenvervoer in gang zetten.
Omschrijving aanpak	Op maat gemaakt advies voor reiziger met persoonlijk advies over de reismogelijkheden, waarbij naast het reguliere OV en doelgroepenvervoer ook de (lokale) alternatieven met vrijwilligers zoals boodschappenbus, meegenomen worden.
Omschrijving huidige situatie	Informatievoorziening is nu niet afgestemd op de individuele reiziger en zijn mogelijkheden.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Kwalitatief; reiziger is beter geïnformeerd, kan eigen afweging en keuze maken. Kwantitatief; Meten van het gebruik van de diverse vervoersvoorzieningen, is er een afname van het gebruik van de regiotaxi?
Resultaten	Meer reizigers die de mogelijkheden van het OV ontdekken
Consequenties voor gebruiker	Reisgedrag veranderen
Prognose kosten	€ 50.000 – € 70.0000
Draagvlak	Belangrijk is dat Wmo-consulenten het belang van deze pilot onderschrijven om de pilot te laten slagen.
Lengte pilot	1 jaar – 2 jaar
Risico's	Gedragsverandering kost tijd
Organisatorische aspecten	Meerdere gemeenten aan het roer.
Juridische aspecten	
Min/max deelname	Minimaal 2, maximaal 4 gemeenten

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Visie Vervoer voor Iedereen

Beleidsveld	Maatschappelijke ondersteuning
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Arjan Koerts
Kenmerk	8045622
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:
    a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.
    b. We bieden passend vervoer.
    c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.
    d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.
    e. Het systeem is eenvoudig.
    f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Gemeente Utrecht staat voor een grote vervoersopgave. Enerzijds op het gebied van het bieden van passend vervoer voor iedereen, anderzijds op het gebied van bereikbaarheid. Vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer is nodig om vervoer voor iedereen te realiseren. Hiervoor is een aantal uitgangspunten geformuleerd die het kader geven voor het doelgroepenvervoer van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid. Het opnieuw aanbesteden van het sociaal recreatief vervoer per december 2023 is hierbij de eerste concrete uitdaging.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen is de volgende passage opgenomen: “Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen”. Ook op het gebied van vervoer zijn er drempels die weggenomen moeten worden. Om mee te doen aan de maatschappij moeten mensen zich immers kunnen verplaatsen. Dit kan op verschillende niveaus:



Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt, het budget daalt en de kosten stijgen. Bovendien willen we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer geven en willen we streven naar zero-emissie per 2025 in het doelgroepenvervoer door de inzet van zero-emissie voertuigen te stimuleren. Deze ontwikkelingen zorgen voor een kostenstijging waardoor een financieel knelpunt ontstaat op het gebied van doelgroepenvervoer.
Naar de toekomst toe zijn nog meer ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten, zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuiswonen.

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van sociaal recreatief vervoer, de huidige regiotaxi (één van de vormen van doelgroepenvervoer). We moeten dan, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten uit de regio, een nieuwe aanbesteding vormgeven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer. Dit is een kans om de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer waar we als gemeente verantwoordelijk voor zijn meer in samenhang te organiseren, maar ook om een goede samenhang tussen doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer te realiseren. Met deze visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer. Het stellen van kaders is een taak van de

gemeenteraad. Daarom ligt de visie Vervoer voor Iedereen ter vaststelling voor. Na vaststelling kan gestart worden met de voorbereiding op de nieuwe aanbesteding.

Beoogd effect
Een samenhangend vervoersysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt en waarbij zoveel mogelijk inwoners zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet.

- Collegebesluit 18 december 2018
- Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer

In december 2019 is de raad geïnformeerd over een nieuwe aanbesteding van de regiotaxi, het nieuwe tarief hiervan en is een doorkijkje gegeven naar de ontwikkelingen op het gebied van de opgave doelgroepenververvoer.

- Raadsbrief Ontwikkelingen Regiotaxi

In mei 2020 is de raad door middel van een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de opgave doelgroepenvervoer: de visie Vervoer voor Iedereen, de definitieve gunning van de aanbesteding Regiotaxi Utrecht en over de ontwikkelingen rondom kleinschalige vormen van buurtvervoer.

- Raadsbrief Ontwikkelingen doelgroepenvervoer

In juli 2020 is de raad geïnformeerd over diverse ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en de samenhang tussen deze ontwikkelingen.

- Raadsbrief Samenhang ontwikkelingen OV

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten: a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is. b. We bieden passend vervoer. c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd. e. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar. f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.
Argumenten	
1.1	De uitgangspunten vormen de basis voor de beoordeling van en sturing op ontwikkelingen op het thema Vervoer de komende periode. Een eerste concrete ontwikkeling is de aanbesteding van het social recreatief vervoer per december 2023. Met deze uitgangspunten kunnen daarin eerste stappen worden gezet richting een transformatie op het gebied van vervoer.
	Concreet betekenen de geformuleerde uitgangspunten dat het volgende meegenomen wordt in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer: a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is.

Door het wegnemen van mentale en fysieke drempels kunnen zoveel mogelijk inwoners gebruik maken van vervoer zo laag mogelijk in de piramide. Op deze manier stimuleren en versterken we de beweging naar voren. Hiervoor is toegankelijkheid van het openbaar vervoer en beschikbaarheid van aanvullend openbaar vervoer een voorwaarde. Daarnaast is het belangrijk om te zorgen voor goede informatievoorziening. Doordat inwoners de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide gebruiken als voor hen mogelijk is, wordt de druk op het doelgroepenvervoer verlaagd.

b. <u>We bieden passend vervoer</u>
Om passend vervoer te kunnen bieden is het allereerst van belang de vervoersbehoefte goed in beeld te brengen van inwoners die zich melden bij de gemeente omdat zij op het gebied van vervoer belemmeringen ervaren in zelfredzaamheid en participatie. Dit betekent een uitgebreidere uitvraag op basis waarvan maatwerk geleverd kan worden (opstellen reizigersprofiel). Daarnaast moet het leveren van maatwerk ook mogelijk gemaakt worden door minder eenvormige oplossingen en meer differentiatie in het vervoersaanbod voor sociaal recreatief vervoer te bieden.

c. <u>We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer</u>
Het (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Dit betekent dat hoe inclusiever het (aanvullend) openbaar vervoer georganiseerd is, hoe meer mensen gebruik kunnen maken van reguliere vormen van vervoer zodat de druk op het doelgroepenvervoer wordt verminderd. In de praktijk zien we dat veel inwoners op sommige momenten wel gebruik kunnen maken van het (aanvullend) openbaar vervoer, maar op andere momenten niet. Daarom is het belangrijk dat de verschillende vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Op deze manier vallen geen mensen tussen wal en schip. Daarnaast is het belangrijk om eenduidigheid te brengen in gebruik, reservering en betaling. In de aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal hier dan ook aandacht voor zijn.

d. <u>De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd</u>
Het doelgroepenvervoeraanbod is op dit moment zeer gefragmenteerd door de verschillende regelingen die ten grondslag liggen aan de verschillende vormen. Deze onderverdeling is niet altijd logisch en daardoor niet efficiënt. Zo kan één inwoner afhankelijk zijn van meerdere vormen van doelgroepenvervoer. Hij/zij heeft hiervoor verschillende indicaties nodig en elke vorm is apart ingekocht waardoor hij/zij gebruik moet maken van verschillende vervoerders met verschillende spelregels. In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer willen we een start maken met meer eenduidigheid in de spelregels, maar ook met het bundelen van inkoop van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Dit heeft ook positieve effecten voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van de vervoerscapaciteit en voor de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs (er kunnen grotere contracten worden geboden). Het volledig bundelen van alle vormen van doelgroepenvervoer zal in stappen worden uitgevoerd, aangezien de verschillende contracten doelgroepenvervoer een verschillende looptijd hebben.

e. <u>Het systeem is eenvoudig en betaalbaar</u>
Om zoveel mogelijk inwoners zo passend mogelijk vervoer te bieden, is het van belang om een eenvoudig en betaalbaar vervoersysteem te organiseren, In de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer zal in de wijze van ritaanvraag en betaling eenduidigheid worden gezocht. Hierbij wordt aangesloten bij het (aanvullend) openbaar vervoer, maar eventueel ook bij andere vormen van doelgroepenvervoer. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente. Voor de gebruiker van het sociaal recreatief vervoer blijft de prijs voor het reguliere openbaar vervoer het uitgangspunt. Maar ook voor de gemeente is

	betaalbaarheid een aandachtspunt. Het doelgroepenvervoer moet betaalbaar blijven. Door verschillende ontwikkelingen ontstaat er steeds meer druk op het budget van het sociaal recreatief vervoer en zullen de huidige budgetten niet meer toereikend zijn. Om het systeem betaalbaar te houden, is een efficiënte organisatie van belang. Daarnaast zal ook kritisch naar de toegang gekeken moeten worden. Is doelgroepenvervoer de enige passende oplossing of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide? Het goed in kaart brengen van de vervoersbehoefte is hiervoor noodzakelijk. f. <u>We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu</u> Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Dit doen we enerzijds door de beweging naar voren te stimuleren: als men in staat wordt gesteld gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer, betekent dit minder individuele vervoersbewegingen. Daarnaast zal in de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer duurzaamheid een belangrijk aandachtspunt zijn. Dit doen wij onder andere door het stimuleren van het inzetten van zero-emissievoertuigen Samengevat wordt met de nieuwe aanbesteding van het sociaal recreatief vervoer gewerkt aan drie thema's: 1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer; 2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer; 3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Om een transformatie te bewerkstelligen is tijd nodig</u>
	Om een samenhangend Utrechts vervoersysteem te realiseren is een transformatie nodig. Dit kost tijd. De aanbesteding van (een deel van) het doelgroepenvervoer is hierin een eerste stap. De geformuleerde uitgangspunten vormen het kader voor deze en volgende stappen in de transformatie van het Utrechts vervoersysteem.
1.2	<u>Er bestaat op dit moment al financiële druk op het gebied van doelgroepenvervoer</u>
	We zien een toenemende vraag naar doelgroepenvervoer door onder andere vergrijzing, langer zelfstandig thuiswonen en concentratie van OV op hoofdassen. Een van de ambities met deze visie is daarom om door middel van meer efficiëntie de groeiende vraag enerzijds af te remmen en anderzijds op te vangen om binnen de bestaande financiële middelen te blijven.

Financiën

Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door onder andere hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Coronacrisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruik wordt voorlopig niet voorzien. Het is dus de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren.

Vervolg

Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het contractbeheer van het sociaal recreatief vervoer (Regiotaxi). Dit wordt opnieuw aanbesteed. Op basis van de geformuleerde

uitgangspunten wordt deze aanbesteding voor (een deel van) het doelgroepenvervoer vormgegeven. Met deze nieuwe aanbesteding wordt gewerkt aan drie thema's:

1. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
2. Efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer;
3. Beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer.

Het nieuwe contract zal in december 2023 ingaan.

Het opdrachtgeverschap is gericht op het continu samen leren en ontwikkelen. Dit biedt regelmatig mogelijkheden om te evalueren en zo nodig bij te sturen. Bijvoorbeeld bij kwartaalgesprekken en naar aanleiding van uitkomsten uit onderzoeken met betrekking tot cliëntervaring.

Participatie

Bij de totstandkoming van de uitgangspunten is de Cliëntenraad Wmo betrokken geweest en besproken. De Cliëntenraad WMO staat positief in de ontwikkeling en vraagt aandacht voor het beter op elkaar aansluiten van verschillende vormen van vervoer. Dit is één van de kernpunten van deze visie. Ook bij de nieuwe aanbesteding worden cliënten(vertegenwoordigers) betrokken. Ook overige stakeholders worden betrokken in dit proces waar dit passend is.

Communicatie

De documenten voor de aanbesteding worden te zijner tijd gepubliceerd op TenderNed (openbaar). Ook op de website van de gemeente Utrecht wordt hierover informatie opgenomen.
Ter voorbereiding op de aanbesteding wordt een aantal pilots uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden gedeeld met de raad en met stakeholders in de stad. Hierover zal ook informatie worden gedeeld via de pers.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Visie Vervoer voor iedereen

Bijlagen informatief

- Vervoerspact en Plan van Aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023

Vervoer voor iedereen

Gemeente Utrecht



21 oktober 2020
Kenmerk 8045622

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

Voorwoord		**4**
1	**Introductie**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ambitie en veranderopgave	6
1.3	Samenwerking in de regio	8
1.4	Leeswijzer	9
2	**Vervoer voor iedereen**	**10**
2.1	Utrechts vervoersysteem	10
2.2	Zelfstandig vervoer	12
2.2.1	Lopen en Fietsen	12
2.2.2	(Toegankelijk) openbaar vervoer	13
2.3	Aanvullend openbaar vervoer	15
2.4	Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven	17
2.5	Doelgroepenvervoer en individueel vervoer	17
3	**Uitgangspunten Vervoer voor iedereen**	**19**
3.1	Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is	19
3.2	Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer	20
3.3	Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer	20
3.4	Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd	21
3.5	Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar	21
3.6	Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu	22~~21~~
4	**Realiseren van uitgangspunten**	**23~~22~~**
4.1	Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer	23~~22~~

4.2	Pilots doelgroepenvervoer	24~~23~~
4.3	Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer	25~~24~~
4.4	Risico's	25~~24~~
4.5	Van uitgangspunt naar praktijk	26~~25~~
4.6	Tijdlijn	26~~25~~
4.7	Vervolg	29~~28~~

Voorwoord

“Het is de normaalste zaak van de wereld dat iedereen kan meedoen, zowel in fysiek als sociaal opzicht. En dat de stad en haar voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en dat alle Utrechters gelijkwaardig worden bejegend. In de praktijk blijken sommige Utrechters echter letterlijk en figuurlijk tegen drempels aan te lopen als ze willen meedoen. Die drempels willen we wegnemen en we werken aan betere fysieke en sociale toegankelijkheid voor iedereen.” Deze passage is opgenomen in het Coalitieakkoord Utrecht: Ruimte voor iedereen. Utrecht is een stad voor iedereen. Dat betekent ook vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen voor wie dat vanwege een beperking minder vanzelfsprekend is. Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden – moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het (aanvullend) openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, gezamenlijk noemen we dit het doelgroepenvervoer[1].
Het geheel van vervoersvoorzieningen in de gemeente Utrecht moet dan ook in samenhang worden bekeken. Alle vormen van vervoer hangen met elkaar samen; hoe toegankelijker het openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en hoe minder druk op het doelgroepenvervoer er ontstaat. Met deze visie Vervoer voor Iedereen geven we uitvoering aan de ambitie om vervoer voor iedereen te realiseren.



Maarten van Ooijen
Wethouder maatschappelijke ondersteuning



Lot van Hooijdonk
Wethouder mobiliteit

[1] Doelgroepenvervoer: Het vervoer van mensen die vanwege een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

1 Introductie

1.1 Aanleiding

De komende jaren zijn er op het gebied van vervoer verschillende ontwikkelingen te verwachten. Gemeente Utrecht staat voor de opgave een vervoersysteem te realiseren waarbij niemand tussen wal en schip valt. Tegelijkertijd staan we in de regio voor een forse bereikbaarheidsopgave, zien we dat het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgt. Als we een kwaliteitsimpuls aan het doelgroepenvervoer willen geven, dan is belangrijk om de verschillende vervoersvragen in samenhang te benaderen. Deze visie dient dan ook als inhoudelijk kader voor de beoordeling van en sturing op voornoemde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en doelgroepenvervoer en biedt het kader voor ontwikkelingen op deze terreinen. De eerste grote uitdaging hierop is de overgang van de verantwoordelijkheid voor de inkoop en het contractbeheer van sociaal-recreatief vervoer (de huidige regiotaxi) per december 2023. Dit hangt nauw samen met ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit. Daarom is een brede visie over vervoer nodig. Deze visie is dan ook als volgt gepositioneerd:



Op dit moment is het geheel aan vervoersvoorzieningen in Utrecht niet samenhangend en sluit het niet altijd even goed aan op de vraag van de gebruiker. Naar de toekomst toe zijn ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten:

- Maatschappelijke ontwikkelingen zoals de groei van de stad, dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis blijven wonen zullen de vraag naar op de doelgroep aangepast vervoer doen toenemen;
- De financiële bijdrage van de provincie Utrecht voor regiotaxi wordt afgebouwd van bijna € 2 miljoen per jaar in 2019 naar € 0 in 2024;
- Steeds meer voorzieningen, zoals bankvestigingen en winkels, verdwijnen uit de wijk waardoor afstanden groter worden en andere vervoersvoorzieningen nodig zijn om mee te kunnen blijven doen in de samenleving;
- De complexiteit van de markt voor de taxibranche. Door (te) sterke prijsconcurrentie lijden veel taxibedrijven verlies wat leidt tot faillissementen en onvoldoende focus op het verbeteren van kwaliteit in het doelgroepenvervoer;
- Het door de vervoerssector gesteunde Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025;
- Voor de grootste groep reizigers is frequenter openbaar vervoer langs de wijk in plaats van minder vaak door de wijk een goede keuze. Maar voor sommige mensen is het juist van belang dat de afstanden naar de bushaltes niet te lang worden.
- Een aantal van bovenstaande ontwikkelingen kunnen leiden tot mobiliteitsarmoede[2]. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op doelgroepenvervoer.

In deze visie wordt het geheel aan vervoersvoorzieningen geschetst en wordt aangegeven op welke thema's de komende periode wordt ingezet om een samenhangend vervoersysteem te creëren in de gemeente Utrecht. Dit betekent dat het huidige vervoersysteem de komende jaren zal veranderen. Hiervoor zijn uitgangspunten geformuleerd die ook de basis vormen voor onze samenwerking met de provincie. Dit geeft het kader voor het doelgroepenvervoerbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende jaren met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht.

1.2 Ambitie en veranderopgave

Gemeente Utrecht wil een vervoersysteem dat beter uitvoerbaar, duurzamer en beter passend is; vervoer voor iedereen. Zodat het aanbod, meer dan nu, aansluit bij de behoeften van inwoners en we er aan bijdragen dat zij kunnen meedoen naar vermogen. Hierbij sluiten we aan bij de leidende principes van het Utrechts model van zorg en ondersteuning:

- Leefwereld centraal, de behoeften van de gebruiker van de voorziening wordt als uitgangspunt genomen;
- Uitgaan van mogelijkheden, in plaats van beperkingen. Hierbij is eigen regie vanzelfsprekend;
- Zo nabij mogelijk;
- Doen wat nodig is, waarbij ruimte is voor professionals en voor professionele afwegingen;
- Eenvoud, het systeem moet eenvoudig en begrijpelijk zijn voor iedereen.

[2] *Mobiliteitsarmoede (definitie KIM, uit: Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem): Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed."*

Het model werk met drie sporen:
Spoor 1 – een sterke samenleving: de sociale basis en gewoon opgroeien
Spoor 2 – Steun waar nodig: basiszorg voor jeugd, gezin en volwassenen
Spoor 3 – Specialistisch maatwerk waar nodig: aanvullende zorg



Doelstelling binnen het model is zoveel mogelijk 'de beweging naar voren' te faciliteren, waarbij we uitgaan van mogelijkheden.

Dit wordt ook ondersteund door de ratificering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap[3] in 2016. Het uitgangspunt van het VN-verdrag is dat mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk moeten kunnen deelnemen aan de maatschappij. Gemeente Utrecht heeft hiervoor de Agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' opgesteld. Om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Het is daarom gewenst om te zorgen dat inwoners zich zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen kunnen verplaatsen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is (fysiek en mentaal). Daarnaast is het belangrijk om de sociale functie van het openbaar vervoer goed in te vullen.
Openbaar vervoer levert naast de bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave (op een ruimte efficiënte en milieuvriendelijke manier) juist ook een uitkomst voor mensen die geen alternatieve vervoersmogelijkheid (kunnen) gebruiken. Met de sociale functie van openbaar vervoer bedoelen we OV-ritten die met een sociaal-recreatief motief worden gemaakt, bijvoorbeeld om te winkelen, het bezoek van vrienden/familie/kennissen en uitgaan, ook door mensen met een beperking.

Vernieuwing en samenhang in het doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer is nodig. Om dit te bewerkstelligen werken we aan drie thema's[4]:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren;
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren;

[3] *"Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden."* VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, 2007.

[4] Deze thema's komen terug in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W.

3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten (inclusief een goede invulling van het AOV)

1.3 Samenwerking in de regio

Vervoer overstijgt vaak de lokale context. Het is dan ook een domein waarbij veel samenwerking in de regio plaatsvindt; met de provincie, maar ook met de gemeenten in de regio.

Het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer ligt bij de zogenoemde OV-autoriteiten. In de regio Utrecht zijn dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het spoorvervoer en de provincie Utrecht voor het meeste lijngebonden bus- en tramvervoer en voor de Regiotaxi. Deze zogeheten OV-autoriteiten organiseren het openbaar vervoer door concessies uit te geven. Voor het provinciale bus- en tramvervoer heeft de provincie Utrecht twee concessies uitgegeven. Voor het sociaal-recreatief vervoer beheert de provincie contracten voor de regiotaxi. Dit is voor 95% Wmo-vervoer in opdracht van de gemeenten in de regio van deur tot deur voor mensen met een Wmo-indicatie. Het gaat hier om het niet planbare vraagafhankelijke vervoer zoals visites, bijwonen plechtigheden en deelnamen aan verenigingsleven. In het provinciale Uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 kunt u lezen op welke manier de provincie deze jaren werkt aan de ontwikkeling van het OV in onze regio. Hierbij wordt veel samengewerkt met onze gemeente.

De gemeente Utrecht heeft in het openbaar vervoer de volgende rollen:
- Beheerder van het openbaar gebied, waarbij zorg wordt gedragen voor de prioritering bij verkeerslichten, de verkeersveiligheid en de inpassing en inrichting van wegen, bushaltes en de openbare ruimte. Al deze aspecten beïnvloeden het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als het gaat om de doorstroming en comfort van busroutes, de fietsstallingen, de kwaliteit en toegankelijkheid van stations/haltes en de aanlooproutes etc.
- Uitvoering van de Wmo, waarbinnen de gemeente verantwoordelijk is voor het sociaal-recreatief vervoer (regiotaxi). Vanaf eind 2023 wordt de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van dit contract.
- Vertegenwoordiger van OV-reizigers in/van/naar de stad Utrecht, waarbij de gemeente deze belangen zo krachtig mogelijk inbrengt in processen en projecten. Daarbij gaat het zowel om bestaande als potentieel nieuwe reizigers die de gemeente een goed alternatief biedt voor de auto in de stad.
- Realiseren van een gezonde verstedelijking in de stad en regio, waarvoor ook bijdragen van rijk en provincie nodig zijn voor het realiseren van een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Niet alleen op het gebied van openbaar vervoer en regiotaxi vindt regionale samenwerking plaats. In december 2018 heeft bij de verschillende gemeenten in de provincie Utrecht en bij de provincie Utrecht besluitvorming plaatsgevonden over het gezamenlijk lopen van een proces om vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Hiervoor is het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer opgezet. Het doel van het programma is om samenwerking te zoeken en zo een inclusief vervoersaanbod (vervoer voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) te realiseren. De invulling van het gemeentelijk doelgroepenvervoer wordt per Wmo-regio vormgegeven en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer wordt door de provincie vormgegeven. Op dit moment wordt door de provincie een projectplan

geschreven over aanvullend openbaar vervoer en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gemeente Utrecht is hierbij goed aangesloten.

Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend openbaar vervoer is aandacht voor drie pijlers:

1. Overgang sociaal recreatief vervoer naar gemeenten, december 2023;
2. Pilots doelgroepenvervoer (vooral (sociaal recreatief) Wmo-vervoer);
3. Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 wordt een uitwerking van deze pijlers gegeven.

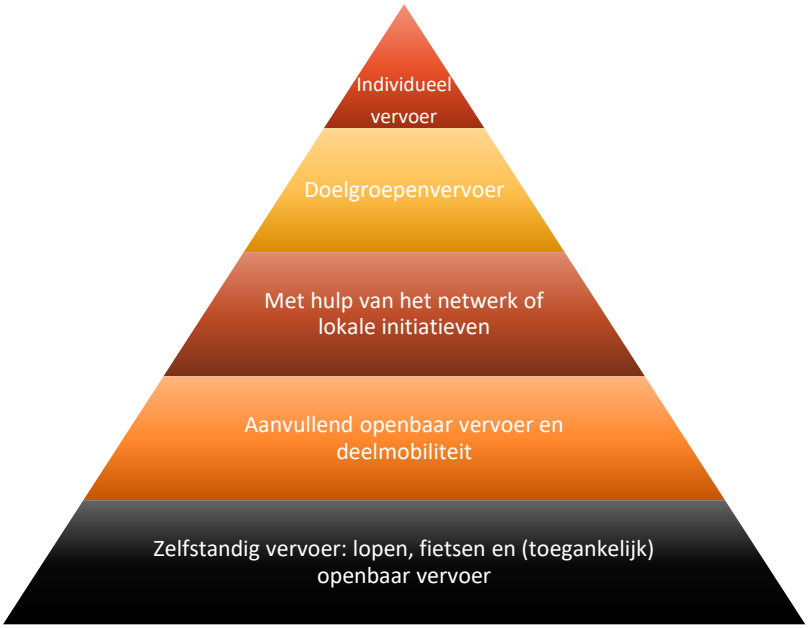
1.4 Leeswijzer

In deze Visie wordt in hoofdstuk 2 uiteengezet hoe het Utrechtse vervoersysteem eruit ziet en worden de verschillende niveaus van het Utrechtse vervoersysteem verder uitgewerkt. In hoofdstuk 3 wordt geschetst waarom vernieuwing van het doelgroepenvervoer en een goede aansluiting op het (aanvullend) openbaar vervoer nodig is en worden de uitgangspunten met betrekking tot Vervoer voor Iedereen geschetst. Tenslotte geven we een doorkijk naar het vervolg en hoe dit wordt uitgewerkt. Met deze Visie wordt de richting bepaald van het ontwikkeltraject met betrekking tot de vernieuwing van het doelgroepenvervoer met een goede aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. Om de uitgangspunten te realiseren zijn maatregelen nodig. Deze krijgen hun beslag in aanbestedingen op het gebied van vervoer.

2 Vervoer voor iedereen

2.1 Utrechts vervoersysteem

Gemeente Utrecht staat voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, uitvoerbaar, passend en betrouwbaar vervoersysteem te ontwikkelen. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, duurzaamheid en milieu: vervoer voor iedereen. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien. Gemeente Utrecht staat dus voor de opgave het ook in de toekomst mogelijk te maken mensen met een mobiliteitsbeperking mee te laten doen aan de maatschappij. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen. In onderstaande figuur is de hiërarchie in verschillende vervoersvoorzieningen weergegeven. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is het belangrijk om te kijken of er passende alternatieven mogelijk zijn met aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit (zie kader Casus Schaakbuurt). De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.



Voorbeelden:

- Scootmobiel, aanpassingen aan auto, individueel vervoer Regiotaxi
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, familie, buren)
- Buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling, Regiotaxi (OV-deel)
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, privéauto

Figuur 1: Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

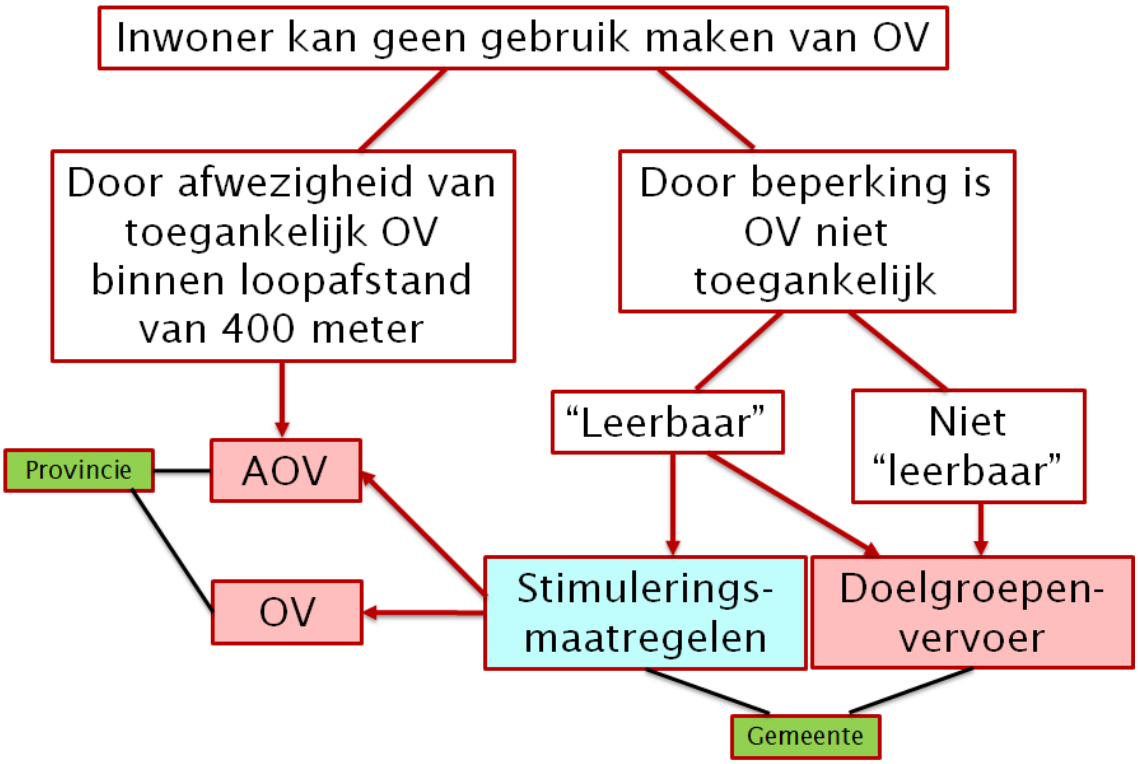
De werkelijke situatie heeft echter niet deze piramidevorm. Doordat het openbaar vervoer (nog) niet voor iedereen fysiek en/of mentaal toegankelijk is en niet overal aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zijn veel inwoners met een mobiliteitsbeperking aangewezen op het gebruik van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer heeft daardoor nu een onevenredig grote rol. De verschillende onderdelen van het vervoersaanbod moeten zodanig ontworpen worden dat er een samenhangend, inclusief systeem

ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Men maakt gebruik van de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Casus Schaakbuurt
In het U-OV Vervoerplan 2020 is opgenomen dat lijn 4 niet meer door de Schaakbuurt rijdt, maar langs de wijk. Hiermee wordt de kwaliteit van de lijn verhoogd voor de grootste groep gebruikers. Dit heeft echter wel consequenties voor mensen die in principe wel kunnen reizen met het OV, maar voor wie een bushalte op 700 meter loopafstand (verste punt) te ver is. Op dit moment wordt een proef uitgevoerd om dit met aanvullend openbaar vervoer op te lossen: U-flex in de Schaakbuurt. U-flex is een flexibele openbaarvervoerservice waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig.

Communicerende vaten

(Aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Hoe toegankelijker (fysiek en mentaal) het (aanvullend) openbaar vervoer, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. Dat vergroot de sociale functie van het OV.
Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer voor de uitdaging om bij te dragen aan de forse bereikbaarheidsopgave van onze regio. Om verbetering van het OV-systeem voor zoveel mogelijk reizigers mogelijk te maken kiezen OV-partijen voor een concentratie van openbaar vervoer op hoofdassen. De bus komt dan wel vaker langs de wijk (frequenter), maar haltes liggen niet voor alle inwoners dichtbij de voordeur (minder fijnmazig). Voor het gros van de OV-reizigers biedt dit voordelen waaronder een vlotte, comfortabele en betrouwbare reis. Maar voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer juist onder druk te staan. Dit kan ervoor zorgen dat de drempel voor gebruik van het openbaar vervoer hoger wordt. Dit kan leiden tot mobiliteitsarmoede. Een groter deel van de inwoners is hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden.
Wanneer iemand geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer doordat er geen opstapplaats is binnen een loopafstand van 400 gaan we samen met de provincie de mogelijkheden van een alternatief verkennen, bijvoorbeeld middels aanvullend openbaar vervoer. Wanneer iemands beperking ervoor zorgt dat hij/zij geheel of gedeeltelijk geen gebruik kan maken van het (aanvullend) openbaar vervoer dan zijn gemeenten aan zet met doelgroepenvervoer. Hierbij is nog een onderscheid te maken tussen mensen die dit wel kunnen leren en mensen die altijd afhankelijk zullen blijven van het doelgroepenvervoer.



Figuur 2: Verantwoordelijkheid voor vervoer

2.2 Zelfstandig vervoer

2.2.1 Lopen en Fietsen

Utrecht heeft in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen bepaald dat voetgangers en fietsers meer ruimte moeten krijgen. Zo is het de bedoeling om in het centrum, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn centrum de voetganger en fietser meer ruimte en vaker voorrang te geven. In deze gebieden krijgt de openbare ruimte een hoge kwaliteit als het gaat om toegankelijkheid. Dat zal ook gaan gelden voor kernwinkelgebieden, winkelassen en buurtwinkelcentra. Dit is ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.

Daarnaast stimuleert de gemeente Utrecht lopen en het gebruik van de fiets. Dit gebeurt onder andere door het geven van fietslessen door "De Fietsmeesters". De Fietsmeesters is een initiatief van Goedopweg. In Goedopweg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat samen aan een aantrekkelijke en goed bereikbare regio Utrecht. Er worden fietslessen gegeven aan volwassen, maar ook aan leerlingen die door middel van het leerlingenvervoer naar school gaan. Door hen in een vroeg stadium te leren fietsen, hebben zij hier lange tijd plezier van. Bovendien zijn hierdoor steeds meer inwoners in staat om zich zelfstandig te verplaatsen (basis van de vervoerspiramide). Hiermee wordt de druk op de bovenliggende tredes in de piramide verlaagd.

2.2.2 (Toegankelijk) openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kan eraan bijdragen dat iedereen mee kan blijven doen en gelijke kansen krijgt. We willen daarom graag dat kwetsbare groepen ook goed het openbaar vervoer kunnen gebruiken. We zetten daarom samen met de provincie en vervoerders in op het verbeteren van de toegankelijkheid, betaalbaarheid, nabijheid en directheid en begrijpelijkheid van het openbaar vervoer.

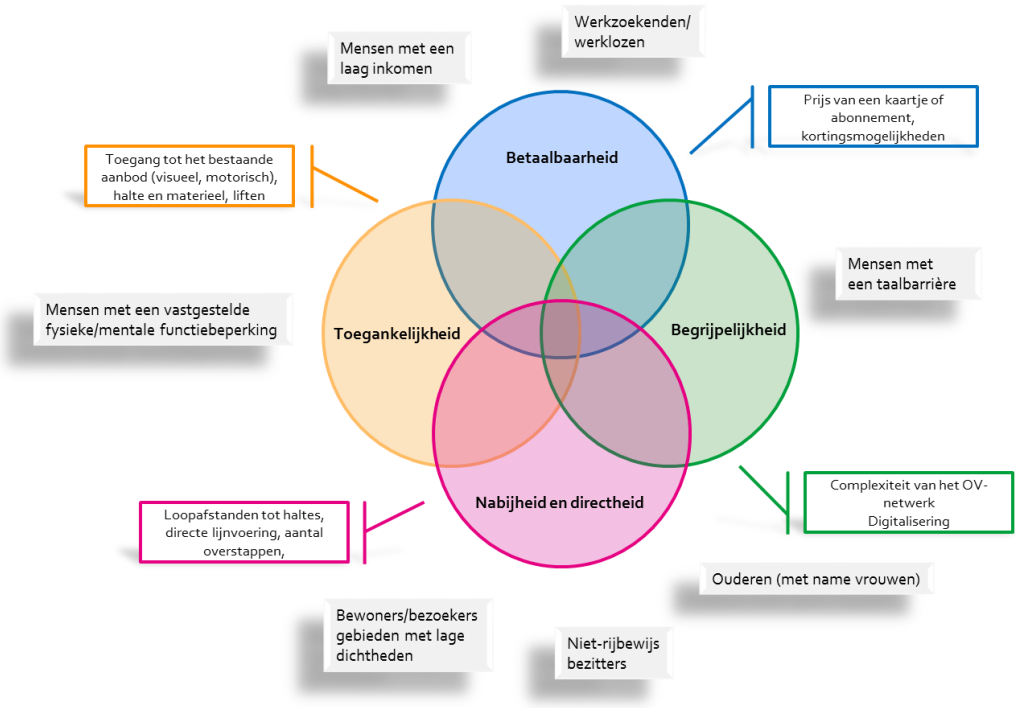
Oog voor kwetsbare groepen

Er zijn groepen in de samenleving die op de één of andere manier in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek/mentaal) wordt het reguliere OV steeds beter toegankelijk gemaakt. Als mensen hier geen gebruik van kunnen maken kunnen zij beschikken over doelgroepenvervoer.

Wie niet tot deze groep behoort, kan toch een mindere toegang tot mobiliteit ervaren. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderscheidt zes doelgroepen met verhoogde kans hierop: mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters of bewoners/bezoekers van gebieden met lage dichtheden[5]. Veelal is een combinatie van deze kenmerken versterkend voor de ervaren problemen. Zij zijn voor hun mobiliteit sterker dan anderen afhankelijk van openbaar vervoer, maar zeker niet de grootste gebruikersgroep. Dit doordat ze vaak minder reizen dan gemiddeld, en evengoed voor het grootste deel van hun vervoersbehoefte de auto of de fiets gebruiken of lopen.

Bij het reizen met het openbaar vervoer kunnen verschillende problemen worden ervaren. Bijvoorbeeld bij het lopen van- en naar de halte, het lezen/begrijpen van het openbaar vervoersysteem, het betalen van de rit, het ontbreken van aanbod of de fysieke en/of mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om hier goed op in te kunnen spelen is meer inzicht en monitoring nodig.

[5] *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? KiM, 2018.*



Figuur 3: Mogelijk ervaren mobiliteitsproblemen

Toegankelijkheid

Samen met provincie en vervoerder werken we aan het verder toegankelijk maken van het reguliere OV-systeem. De fysieke toegankelijkheid verbeteren we met toegankelijke reisinformatie, toegankelijke haltes en knooppunten en toegankelijk materieel.

Betaalbaarheid

Vervoer kost geld. Dit moet echter wel evenredig zijn aan de plaats van de vervoersvoorziening in de piramide. De tariefopbouw moet logisch zijn. Er worden verschillende maatregelen getroffen die bijdragen aan de betaalbaarheid van openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Zo start de provincie een pilot met betrekking tot gratis reizen voor inwoners van de provincie die voldoen aan de criteria “65+” en “inkomen onder het sociaal minimum”. Voor mensen met een laag inkomen is er de U-pas. Naast verschillende activiteiten kan het U-pas tegoed ook gebruikt worden om op de eigen OV-chipkaart te zetten. Zo proberen we ervoor te zorgen dat openbaar vervoer betaalbaar is voor mensen met een laag inkomen.

Nabijheid en directheid

Voor de grootste gebruikersgroepen is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk wanneer het snel, frequent, nabij en direct is. De wens voor snelheid en hoge frequenties vertaalt zich in het meer concentreren en bundelen van lijnen, met grotere halteafstanden en korter halteren als gevolg. De nabijheid en directheid van het openbaar vervoer kan daarmee afnemen. We vinden het daarom belangrijk dat de basis op orde is. Er is goed ontsluitend openbaar vervoer waardoor wijken, winkelcentra, ziekenhuizen, voorzieningen en arbeidsplaatsen voor iedereen bereikbaar blijven. Bij de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Utrecht vragen we bij de provincie aandacht voor het behouden en vergroten van nabijheid en directheid van het OV-lijnennet.

Nabijheid van OV in Utrecht
De gemeente heeft een analyse gemaakt van de nabijheid van het OV-systeem. Hierbij zijn per type openbaar vervoer loopafstanden ingesteld: voor stations 1200 meter, voor HOV tram en bushaltes 600 meter en basis bushaltes 400 meter. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie 94% van de huishoudens een treinstation, tram of bushalte heeft binnen die genoemde afstanden.

Begrijpelijkheid

Digitalisering verandert onze dagelijkse mobiliteit, via chipkaarten, digitale reisinformatie, apps en nieuwe Mobility as a Service-concepten (MaaS). Dit biedt veel voordelen, maar helaas blijkt niet iedereen in staat de digitale transformaties in de mobiliteitsdiensten bij te houden.
Het is van belang om ervoor te zorgen dat het gebruik van het openbaar vervoersysteem voor iedereen mogelijk blijft. Met vervoerders en provincie willen we de begrijpelijkheid als uitgangspunt voor de lijnvoering benadrukken. We vragen vervoerders hierbij om eenduidige en heldere reizigersinformatie te verstrekken.
Hierbij is de inzet van het zo begrijpelijk mogelijk maken van digitale toepassingen én voldoende behoud van diensten die als vangnet functioneren van belang. Naast MaaS-concepten zetten we daarom ook juist in samenwerking met de provincie in op sociale en lokale initiatieven voor kleinschalig openbaar vervoer.

2.3 Aanvullend openbaar vervoer

“In sommige gebieden is de vraag te beperkt om lijngebonden busvervoer te exploiteren. Hier is maatwerk noodzakelijk om aan de reizigersvraag te voldoen. Daarom wil de provincie vanuit haar rol als concessieverlener voor het OV samen met de concessiehouders en met de gemeenten op zoek naar kostenefficiënte vormen van vervoer. Deze kunnen worden ingezet op de plekken waar regulier OV (denk aan een buslijn met vaste dienstregeling) enerzijds niet meer past bij de wensen van de reizigers (te star, te weinig kwaliteit door bijvoorbeeld een lage frequentie of een te lange reistijd) en anderzijds te duur is (rondrijden met ‘lege bussen’). Hier is maatwerk het uitgangspunt, omdat de vervoerbehoefte steeds individueler wordt. Dit geldt zeker in de “first en last mile”, oftewel de aansluiting op het vervoer van grote, gebundelde stromen door trein, tram en (dikke) buslijnen. Deze passage is opgenomen in de Nota ‘Aanvullend openbaar vervoer provincie Utrecht”. Aanvullend openbaar vervoer is het geheel aan maatwerk-mobiliteitsoplossingen:

- voor een groep reizigers die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer;
- voor wanneer regulier openbaar vervoer te star of te duur is (qua exploitatiebijdrage vanuit de overheid);
- om te zorgen dat het netwerk van openbaar vervoer optimaal aansluit bij de wensen van alle reizigers die zelfstandig kunnen reizen.

Bij het ontbreken van nabij openbaar vervoer is aanvullend openbaar vervoer dus van belang: fijnmazig wijkontsluitend vervoer. Dit betreft adequate vervoersmogelijkheden voor mensen die zelfstandig kunnen reizen maar in verband met het ontbreken van passend vervoersaanbod geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Hoe beter het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is geregeld, hoe lager de druk op het doelgroepenvervoer is. Bovendien kunnen op die wijze zoveel mogelijk mensen zo gelijkwaardig mogelijk meedoen in de samenleving. Om mensen mee te kunnen laten doen aan de samenleving is goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer essentieel. De provincie Utrecht geeft hier verder invulling aan in overleg met de gemeente. Het ontbreken van goed toegankelijk openbaar vervoer en adequaat aanvullend openbaar vervoer mag geen

reden zijn om aangewezen te zijn op het doelgroepenvervoer. Het aanvullend openbaar vervoer moet mensen in staat stellen gebruik te kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Concreet betekent dit:

- Het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer is voor iedereen beschikbaar;
- Het openbaar vervoer is fysiek toegankelijk;
- Het openbaar vervoer is mentaal toegankelijk (goede informatievoorziening is hierbij essentieel);
- Het aanvullend openbaar vervoer voorziet in de "first en last mile"[6].

Aanvullend openbaar vervoer is dus een hele belangrijke sleutel in het geheel van vervoersvoorzieningen in Utrecht. Als dit goed is vorm gegeven, kan het HOV zo functioneren dat het ook daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer is en wordt tegelijkertijd oneigenlijke druk op het doelgroepenvervoer voorkomen omdat ook mensen met een mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen.

Het vormgeven van het aanvullend openbaar vervoer is maatwerk. De meest geschikte oplossing kan per gebied verschillen. Ook op specifieke tijdstippen of in specifieke gebieden kan er sprake zijn van minder draagvlak voor OV-aanbod. In gebieden met (nog) beperkte vraag naar vervoer ligt er een ontwikkelopgave om met maatwerkvervoer te komen tot een passend integraal vervoersaanbod wat ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Deelmobiliteit

Naast aanvullend openbaar vervoer biedt deelmobiliteit een passend alternatief voor mensen die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer en niet in het bezit zijn van eigen vervoersmiddelen, zoals de privéauto. Deelmobiliteit draagt bij aan de doelstellingen van Gezond Stedelijk Leven: minder autobewegingen, minder uitstoot, meer gebruik van gezonde modaliteiten, en mogelijk ook aan minder mobiliteitsarmoede. De gemeente zet de komende jaren in op het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit en het stimuleren van het gebruik. Daarmee probeert Utrecht de transitie 'van bezit naar gebruik' te versnellen. Voorgesteld wordt om door het aanpassen van de APV en de introductie van een vergunningenstelsel in 2021 de gemeente meer regie over het plaatsen van deelmobiliteit op straat en het voorkomen van hinder en overlast te geven.

Als onderdeel van de Strategie Smart Mobility worden er diverse pilots uitgevoerd om te leren onder welke condities mensen bereid zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit. Tot einde dit jaar worden er in de vorm van een Living Lab deelfietsen aangeboden in de stad. Na de zomer start de MaaS pilot Leidsche Rijn, waarin wordt onderzocht wat de succesfactoren en (mobiliteits)effecten zijn van een Mobility as a Service app: een persoonlijke reisassistent waarmee je allerlei vormen van deelmobiliteit kunt plannen, boeken en betalen.

Buurthubs – waarbij deelmobiliteit passend bij het schaalniveau van een buurt zoveel mogelijk gebundeld wordt aangeboden aan omwonende bewoners en andere gebruikers – zijn een kansrijk alternatief voor het bezit en gebruik van de (eigen) auto. In de Grifthoekgarage is sinds begin dit jaar een hub met deelmobiliteit voor buurtbewoners gecreëerd. In voorbereiding is een studie waarin we willen onderzoeken hoe we het aantal buurthubs verder kunnen uitbreiden tot een stadsdekkend systeem, afgestemd op behoeften van uiteenlopende desbetreffende gebieden in de stad. Dat moet leiden tot 3 tot

[6] Het openbaar vervoer is ideaal om veel mensen van a naar b ('point-to-point') te brengen, maar het ov is natuurlijk lang niet altijd en overal geschikt om snel van deur tot deur te komen ('first en last mile'). Zeker niet voor mensen met een vervoersbeperking.

5 onderscheidende pilots vanaf 2021. Intentie is om het testen van vraag gestuurd openbaar vervoer en deelmobiliteit in naoorlogse wijken met achterstanden (bijv. Kanaleneiland of Overvecht), waar mogelijk sprake is van mobiliteitsarmoede, onderdeel te laten zijn van dit project.

2.4 Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven

In het Coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen hebben we opgenomen dat we ruimte willen geven aan de organisatiekracht van inwoners en dat we inzetten op het stimuleren van kleinschalige vormen van buurtvervoer. Initiatieven op dat vlak van Utrechtse inwoners kunnen vanaf 2021 een aanvraag indienen voor een subsidie op basis van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Allerlei verschillende soorten initiatieven kunnen inschrijven op deze nadere regel. Het kan dan ook zo zijn dat er sprake is van overvraag. Wanneer dit aan de orde is, kunnen niet alle aanvragen worden toegekend. Er wordt een integrale afweging gemaakt over alle ingediende aanvragen. Op dit moment wordt geen regiotaxi-budget overgeheveld naar deze nadere regel voor initiatieven op het gebied van vervoer. Wanneer we signaleren dat deze initiatieven ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik maken van een vervoervorm lager in de piramide en het gebruik hoger in de piramide hierdoor afneemt, kunnen we onderzoeken of overheveling mogelijk is. Dat is op dit moment nog niet aan de orde. In experimenten en in nieuwe vervoerscontracten wordt dit als overweging meegenomen.

Mobiliteit is een veelgehoord thema in het kader van eenzaamheid. Wie minder mobiel is, gaat moeilijker naar ondersteuningsactiviteiten met als gevolg een grotere kans op vereenzamen. Rondom het thema mobiliteit is daarom een actiecoalitie[7] opgericht om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van eenzaamheid: Automaatje, een coalitie van ANWB en U Centraal, mede met financiering vanuit het landelijk actieprogramma Eén tegen eenzaamheid van het ministerie van VWS. Op buurtniveau ontstaan ook verschillende initiatieven op dit gebied, zoals het Buurtpact tegen eenzaamheid in Transwijk waar mobiliteit ook een plek heeft. Ook initiatieven als de DomstadPlusbus, Plusbus Erop Uit, Zuidbus, Buurt Mobiel en de WIL-vervoersdienst dragen, naast het vervoeren van inwoners, ook bij aan het tegengaan van eenzaamheid.

2.5 Doelgroepenvervoer en individueel vervoer

Binnen iedere gemeente zijn er mensen die niet volledig zelfstandig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Zij krijgen dan maatschappelijke ondersteuning, zitten op speciaal onderwijs, werken bij een sociale werkvoorziening of re-integratieplek of gaan naar dagbegeleiding of arbeidsmatige activering. Vaak via verschillende regelingen en instanties. Ditzelfde beeld is te zien bij vervoer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer:

- Vervoer in het kader van de Wmo:
    - Sociaal recreatief vervoer voor mensen met een beperking. Het doel van het Wmo-vervoer is het mogelijk maken van maatschappelijke participatie voor mensen die vanwege hun beperking niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen. In Utrecht kan men op dit moment ritten boeken bij Regiotaxi Utrecht.

[7] Zorg- en welzijnsinstellingen, bedrijfsleven, wetenschappers, ervaringsdeskundigen, ondernemers, bewoners en vrijwilligers bundelen hun krachten om eenzaamheid onder bewoners van Utrecht te verminderen.

    - Vervoer naar dagbegeleiding en arbeidsmatige activering. Routegebonden vervoer van en naar zorgaanbieders met een structureel karakter. Wanneer iemand niet zelfstandig kan reizen, wordt dit geregeld door de zorgaanbieders zelf die daarvoor een vast bedrag per persoon per dag ontvangen van de gemeente als er een indicatie vervoer is.
- Leerlingenvervoer: Vervoer van leerlingen van en naar (vooral speciaal) onderwijs. Het leerlingenvervoer bestaat uit vergoedingen voor fietsen, reizen met openbaar vervoer, reizen met eigen vervoer en taxivervoer. Taxivervoer is routegebonden vervoer met een structureel karakter en gaat voornamelijk per (rolstoel-)taxibus.
- Vervoer in het kader van de Jeugdwet: Vervoer van jeugdigen van en naar zorgaanbieders, meestal betaald en geregeld door de zorgaanbieder, soms door de gemeente.
- Vervoer in het kader van de Participatiewet: Vervoer van en naar (en geregeld door) UW-bedrijf.
- School-zwemvervoer: De gemeente Utrecht organiseert schoolzwemmen en waar nodig het vervoer hier naartoe voor kinderen vanaf groep 4. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden als de meeste leerlingen in groep 4 nog geen zwemdiploma hebben.

Ook andere organisaties zijn verantwoordelijk voor vormen van doelgroepenvervoer:

- Valys (bovenregionaal sociaal recreatief vervoer) – ministerie VWS;
- Vervoer in het kader van de Wlz (Wet langdurige zorg) – ministerie VWS;
- Zittend ziekenvervoer – zorgverzekeraars;

Vervoer naar opleiding of werk – UWV.

3 Uitgangspunten Vervoer voor iedereen

Het huidige reguliere vervoersaanbod is op dit moment onvoldoende inclusief. Voor mensen met een beperking is het niet vanzelfsprekend om gebruik te kunnen maken van reguliere vervoersvormen. Zij ervaren hierbij fysieke en mentale drempels. Om een inclusief vervoersysteem te realiseren moeten deze drempels worden verlaagd of zelfs weggenomen. Daarnaast wordt gemeenschapskracht gestimuleerd (inclusief lokale vervoersinitiatieven die inspelen op de mobiliteitsbehoeften van mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden) door middel van de Nadere regel subsidie vrijwillige inzet voor elkaar. Indien dit nodig is, zijn maatwerk-vervoersvoorzieningen beschikbaar die aansluiten bij de vervoersbehoefte. Om dit te bereiken zijn zes uitgangspunten opgesteld die als richtsnoer gelden waar wij de komende jaren naartoe werken:

1. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is;
2. We bieden passend vervoer;
3. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
4. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd;
5. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar;
6. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om tot een inclusief vervoersysteem te komen waarmee we zorgen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij.

Wat deze uitgangspunten concreet betekenen voor de praktijk wordt beschreven in Hoofdstuk 4. Hier wordt een doorvertaling van de uitgangspunten naar de Utrechtse praktijk en het vervolgproces gemaakt.

3.1 Uitgangspunt 1 Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag in de piramide als voor hen mogelijk is

Versterken van de zelfredzaamheid van de inwoner staat centraal, ook voor het zich lokaal verplaatsen. Net als in het Utrechtse model leggen we de ‘regie’ over de ondersteuning in handen van de inwoner zelf. ‘In de eerste plaats zijn mensen zelf verantwoordelijk. Daarom doen we een beroep op wat iemand zelf kan, met hulp van familie, vrienden of buren. Maar niet iedereen kan zijn of haar problemen op eigen kracht de baas. En niet iedereen beschikt over een netwerk waarop hij een beroep kan doen. In dat geval nemen we als gemeente onze verantwoordelijkheid. Waarbij we de ‘regie’ zoveel mogelijk in handen laten van de inwoner’. We zetten ons ervoor in de omstandigheden te creëren dat mensen zo zelfredzaam mogelijk kunnen zijn. We zetten in op het verminderen van de afhankelijkheid van maatwerkvoorzieningen. Iedereen die met het openbaar vervoer kan reizen, reist met het openbaar vervoer of met alternatieve vervoersvormen. Het doelgroepenvervoer wordt georganiseerd als vangnet. Op deze manier zorgen we ervoor dat alle inwoners mee kunnen doen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt door veel zaken bepaald, waaronder beschikbaar budget, de staat van de infrastructuur, de dichtheid en menging van de omgeving etc. Openbaar vervoer werkt goed bij het vervoeren van grotere aantallen mensen. Dat brengt een schaalsprong in het openbaar vervoer ook dichterbij, iets wat nodig is om de bereikbaarheidsopgave in de regio Utrecht duurzaam en ruimte efficiënt in te vullen. Aan de andere kant is er behoefte aan een fijnmazig en vraaggericht OV-systeem. Het openbaar vervoer moet ook zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hierbij gaat het om fysieke en mentale toegankelijkheid. Doelgroepenvervoer is een aanvulling op wat reguliere voorzieningen, voorzieningen in de sociale basis en bewoners voor elkaar kunnen betekenen. Dit sluit aan bij de visie Versterken sociale basis Wmo waarin de ambitie wordt beschreven om de beweging naar voren te maken.

3.2 Uitgangspunt 2 We bieden passend vervoer

Mensen verschillen en hebben op verschillende momenten verschillende vervoersbehoeften. In het kader van de Wmo is de gemeente verantwoordelijk om bij te dragen aan de zelfredzaamheid en participatie van inwoners. Het vervoersysteem is op dit moment onvoldoende ingericht om hieraan bij te dragen. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen zoals Regiotaxi of leerlingenvervoer en wordt slechts geïndiceerd op wel/geen vervoersvoorziening. Bovendien is er onvoldoende aandacht voor het zo inrichten van vervoer dat mensen zelfstandig kunnen reizen. Het is van belang om het zelfstandig (leren) reizen duurzaam in te bedden in het aanbod van de gemeente. Dat kan een duurzame bijdrage leveren aan een verkleining in de vraag naar doelgroepenvervoer en deelname aan de samenleving bevorderen. Dit moet wel worden afgewogen tegen het principe “eenvoud” (uitgangspunt 5). Voorkomen moet worden dat dit veel administratieve lasten oplevert.

Daarnaast onderzoeken we of niet slechts geïndiceerd kan worden op wel/geen vervoersvoorziening, maar of per aanvrager de individuele mogelijkheden en beperkingen en de vervoersbehoefte in beeld gebracht en verwerkt kunnen worden in een reizigersprofiel. In plaats van een uniforme oplossing zoals de Regiotaxi kan iemand dan bijvoorbeeld - voor ritten waar dat kan - het advies krijgen van openbaar of lokaal, kleinschalig vervoer in de wijk gebruik te maken. We laten het vervoersaanbod beter aansluiten bij de vraag en gaan toe naar meer differentiatie in vervoersaanbod. Dit kan door binnen het aanbestede vervoer meer ruimte voor maatwerk te bieden. Voorbeelden hiervan zijn deur - halte vervoer voor wie dat aankan, extra zorg & service voor de mensen met ernstige mobiliteitsbeperking of begeleiding op specifieke leerlingenvervoerritten.

3.3 Uitgangspunt 3 We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Omdat (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn, is het van belang dat het (aanvullend) openbaar vervoer zo inclusief mogelijk wordt georganiseerd. Op deze manier wordt de druk op het doelgroepenvervoer beperkt en kan dit gebruikt worden door mensen die geen andere vervoersmogelijkheden hebben. Tegelijkertijd is het zo dat sommige mensen op het ene moment wel gebruik kunnen maken van reguliere vervoersvoorzieningen en het andere moment niet. Het is dan van belang dat de verschillende vormen van vervoer goed op elkaar aansluiten. Op deze manier

voorkomen we dat mensen tussen wal en schip belanden en er altijd een passende vervoersvorm beschikbaar is.

3.4 Uitgangspunt 4 De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd

Zoveel als mogelijk brengen we samenhang aan in het doelgroepenvervoeraanbod.
We werken aan het doorbreken van de huidige fragmentatie en inefficiëntie in het vervoer door in de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer per eind 2023 in dialoog te gaan met vervoerders en andere stakeholders over het bundelen van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Vervoerscapaciteit kan op die manier zo efficiënt mogelijk worden benut.
Voor de gebruiker zou het ook kunnen betekenen dat, hoewel hij/zij gebruik maakt van verschillende vervoersregelingen, maar één keer een vervoersindicatie wordt gesteld waarmee gebruik gemaakt kan worden van verschillende vormen van vervoer.

3.5 Uitgangspunt 5 Het systeem is eenvoudig en betaalbaar

Het gebruik van vervoer is eenvoudig en het systeem is herkenbaar. Er wordt eenduidigheid gebracht in bijvoorbeeld wijze van ritaanvraag en betaling.

Voor de gebruiker zal het ook betaalbaar moeten blijven. De hoogte van de bijdrage is te vergelijken met de kosten die zouden worden gemaakt bij gebruik van openbaar vervoer. Omdat het één samenhangend vervoersysteem betreft, is het belangrijk dat ook de prijsverhouding binnen het vervoersysteem gelijk is. Voorheen was de regiotaxi goedkoper dan de bus. De prijs van de regiotaxi is nu gelijk getrokken met de prijs van het reguliere OV. Hierdoor is de financiële prikkel verdwenen om gebruik te maken van een vervoersoplossing hoger in de piramide. Op deze manier maakt men gebruik van een voorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

Er wordt ook inzet gepleegd om het vervoer betaalbaar te houden voor iedereen. Zo wordt vanuit de U-pas ingezet op het vergroten van de toegankelijkheid van het OV, maar dan met name op de financiële toegankelijkheid ervan. Met de U-pas heeft men een vervoersbudget waarmee met het OV gereisd kan worden.

Niet alleen voor de gebruiker, maar ook voor de gemeente moet het systeem betaalbaar blijven. De komende jaren zal een sterke teruggang in bijdrage van de provincie aan regiotaxi, stijging van vervoerskosten en autonome groei van de vraag door o.a. dubbele vergrijzing en langer zelfstandig thuis wonen er toe leiden dat de beschikbare budgetten voor doelgroepenvervoer niet meer toereikend zijn. Betere kwaliteit tegen minder kosten kan alleen worden bereikt als we structurele verbeteringen in de organisatie van het vervoer doorvoeren. Hierbij zal er ook goed gekeken moeten worden naar het toekennen van doelgroepenvervoer. Is doelgroepenvervoer de enige oplossing, of kan men ook gebruik maken van een vervoersvorm lager in de piramide waardoor een maatwerkvoorziening niet nodig is (zie uitgangspunt 1).

3.6 Uitgangspunt 6 We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu

Ten behoeve van de leefbaarheid van de stad is het van belang om minder uitstoot te genereren van fijn- en stikstof en het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast. Wanneer we geen vernieuwing doorvoeren, neemt het aantal vervoersbewegingen toe en zal de uitstoot en de geluidsoverlast vergroten. Dit is een grote belasting voor de stad. We willen ons waar mogelijk als gemeente inzetten om de uitstoot terug te brengen tot nul, ook in het doelgroepenvervoer, door te stimuleren zero-emissievoertuigen in te zetten. Dit in lijn met het door de vervoerssector breed gedragen Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer. Hierbij moeten we ons wel realiseren dat het vooralsnog duurder is om uitstootvrije voertuigen in te zetten. Ontwikkelingen op dit gebied gaan echter snel.

4 Realiseren van uitgangspunten

Om de uitgangspunten te realiseren is het van groot belang dat alle niveaus van het vervoersysteem zo zijn ingericht dat zoveel mogelijk mensen er ook daadwerkelijk gebruik van kunnen maken. Het openbaar vervoer is toegankelijk en het aanvullend openbaar vervoer is zodanig ingericht dat het goed aansluit op het openbaar vervoer en op het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is zo ingericht dat het passend is bij de vraag. Bovendien zijn de verschillende vormen van het doelgroepenvervoer op elkaar afgestemd.

4.1 Toegankelijkheid openbaar vervoer en invulling aanvullend openbaar vervoer

Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van aanvullend openbaar vervoer. Zij heeft daarom een procesaanpak opgesteld om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de invulling van het aanvullend openbaar vervoer vorm te geven. Het is van groot belang dat er een goede aansluiting is tussen (aanvullend) openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Het ontlast immers het HOV, maar ook het doelgroepenvervoer. Daarom denken gemeenten binnen de provincie mee in de wijze waarop het aanvullend openbaar vervoer vorm krijgt zodat dit ook toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hiervoor is de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet. De gemeente zet hier capaciteit op in, maar geen gemeentelijke middelen.
Met de afbouw van de provinciale bijdrage aan gemeenten voor de regiotaxi komen hier middelen voor beschikbaar. Eén van de uitgangspunten van de provincie is toekomstvast flexibel vervoer. De provincie heeft het volgende financiële kader vastgesteld hiervoor:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten *(in piramide: individueel vervoer en doelgroepenvervoer)*	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots doelgroepenvervoer *(in piramide: doelgroepenvervoer)*	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV *(in piramide: zelfstandig OV)*	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023 *(in piramide: aanvullend OV)*	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	**€ 4.050.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Voor 2020 is € 250.000 beschikbaar voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer, oplopend tot € 1.400.000 in 2023. Wanneer dit onvoldoende blijkt, zal de provincie dit opplussen met maximaal € 550.000 per jaar. Dit is een budget dat nu is weggevallen uit het bovenstaande staatje. Vanaf 2024 wordt de invulling van het aanvullend openbaar vervoer meegenomen in de OV-concessie.

In de werkgroep aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid, bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie (regiotaxi en openbaar vervoer) en gemeenten (Sociaal Domein en Mobiliteit), worden bouwstenen vervaardigd voor de OV-concessie 2023 en wordt onderzoek gedaan naar aanvullend openbaar vervoer en de aansluiting op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Daarnaast werkt de werkgroep een aanpak uit op het gebied van verbetering van de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het openbaar vervoer en worden concrete voorstellen uitgewerkt voor de inzet van de gebudgetteerde middelen voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de nieuwe aanbesteding voor de aanbieder van openbaar vervoer in de gemeente brengen wij toegankelijkheid concreet en krachtig in.

Toegankelijke bushaltes
We werken aan het toegankelijk maken van bushaltes: we verhogen haltes en voorzien ze van gidslijnen (lijnen die bruikbaar zijn als oriëntatiepunt of geleiding bij het lopen). 72% van alle bushaltes in Utrecht is toegankelijk (465 stuks). We richten ons hierbij op haltes met relatief veel instappers of haltes die juist belangrijk zijn voor bewoners en bezoekers met een beperking. De ambitie is om het percentage toegankelijke haltes stapsgewijs te verhogen. Bij groot onderhoud aan wegen of herinrichtingen maken we de aanwezige ontoegankelijke bushaltes zoveel mogelijk toegankelijk.

Op dit moment zijn er in Utrecht maar weinig aanvullend openbaar vervoersvoorzieningen. Het gaat hierbij concreet om het OV-deel van de regiotaxi en om U-flex in Utrecht-Noordwest. Samen met de provincie Utrecht en met regiogemeenten hebben we de ambitie om maatwerk te bieden. In de werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer werken we de mogelijkheden hiervoor uit.

4.2 Pilots doelgroepenvervoer

Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoersysteem van het doelgroepenvervoer in de toekomst niet financieel houdbaar is. Sturing op kostenbeheersing is dus nodig. Om hiermee te experimenteren wordt binnen het Programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer een aantal pilots uitgevoerd. Hierbij gaat het om het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer, om het benutten van kansrijke initiatieven en innovaties (om doelgroepen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en om alternatieven van het doelgroepenvervoer te stimuleren) en om het inrichten van de toegang tot het doelgroepenvervoer zodat passend vervoer geleverd kan worden, zo laag mogelijk in de piramide.

Op de thema's Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren en Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten zijn de

afgelopen periode drie pilots opgezet. Die worden hieronder kort beschreven. De komende periode worden, in samenspraak met regio-gemeenten en de provincie nog andere pilots op deze thema''s opgezet (zie bijlage). Deze pilots worden door betrokken gemeente(n) en de provincie gezamenlijk gefinancierd.

Mentale toegankelijkheid openbaar vervoer

Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een vrijwillige OV-coach en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer.

Vervoer van en naar veelbezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening. Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veelbezochte locatie?

Reis- en informatie app

In de aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.

4.3 Aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer

We staan met elkaar voor de opgave om een inclusief vervoersysteem te creëren, waarbij een belangrijke vraag is hoe je alle vervoersvormen voor iedereen ontsluit. Het is belangrijk om hier in nieuwe mobiliteitsplannen, vervoerplannen en de nieuwe concessies en aanbestedingen aandacht voor te hebben. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor lokale verschillen. Door het opstellen van een pallet aan oplossingen kan een maatwerkaanpak worden gekozen voor een specifieke regio. Daarnaast moet je kunnen inspelen op ontwikkelingen en verschillende doelgroepen. De invulling van het aanvullend openbaar vervoer moet dus niet vastliggen voor de gehele duur van de concessie. Daarnaast moeten de verschillende vervoersvormen goed op elkaar aansluiten zodat geen inwoners tussen wal en schip belanden.

4.4 Risico's

In de regio staan we voor een forse bereikbaarheidsopgave. Om hier invulling aan te geven wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer zodat voor de grootste groep gebruikers van het openbaar vervoer de reis vlotter, comfortabeler en betrouwbaarder wordt. Echter, voor een deel van de OV-reizigers komen de mogelijkheden voor verplaatsingen met het reguliere openbaar vervoer daarmee juist onder druk te staan. Hierdoor ontstaat het risico op mobiliteitsarmoede. Bovendien is een groter deel van de inwoners

hierdoor aangewezen op andere vervoersmogelijkheden en ontstaat het risico van druk op het doelgroepenvervoer.
Bij de voorjaarsnota 2019 is budget met € 0,92 miljoen verhoogd en een bedrag oplopend tot € 1,5 miljoen in 2023 opgenomen om de lagere bijdrage van de provincie voor het regiovervoer te compenseren. Binnen deze financiële kaders geven we invulling aan de vernieuwde visie van het doelgroepenvervoer. In de voorliggende uitgangspunten zijn elementen genoemd die bijdragen aan de vernieuwing van het doelgroepenvervoer, zowel kwalitatief als op het beheersen van de kosten. Dit laatste is hard nodig om het toenemend gebruik en de stijgende kosten, door o.a. hogere verzekeringskosten en een gewijzigd cao, op te kunnen vangen. Hoewel in 2020 als gevolg van de Corona crisis er zich een flinke dip heeft voorgedaan in het regio- en leerlingenvervoer, is de verwachting dat de structurele vraag verder toeneemt in de komende jaren. Dit laat zich onder andere verklaren door het toenemende gebruik. Een structurele daling van het gebruikt wordt voorlopig niet voorzien, hoewel in 2020 als gevolg van corona er zich wel een flink dip in o.a. het regio- en leerlingenvervoer heeft voorgedaan. Het is echter de verwachting dat de structurele vraag naar doelgroepenvervoer verder toeneemt in de komende jaren en dat het budget onder druk blijft staan.

4.5 Van uitgangspunt naar praktijk

In de aanbesteding leerlingenvervoer (contract 2019 – 2023, met twee verlengingsopties van 2 jaar) en in de aanbesteding Regiotaxi die samen met de regiogemeenten en de provincie Utrecht is uitgevoerd (contract 2020 – 2023) zijn de eerste stappen richting vernieuwing van het doelgroepenvervoer gezet door middel van het verwerken van zo veel mogelijk experimenteerruimte. In de nieuwe OV-concessies zullen stappen worden gezet op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer en op het gebied van de inzet van aanvullend openbaar vervoer. Het komen tot een inclusief vervoersysteem is niet gerealiseerd binnen één of enkele jaren. Stap voor stap zullen we toe werken naar de stip op de horizon. Al doende leren en creëren we.

Om de uitgangspunten te realiseren kan de gemeente aan een aantal knoppen draaien, zoals het meer op maat indiceren, het bieden van training, communicatie en begeleiding, het bieden van een passend aanbod, de financiering van het vervoer en inbreng over de invulling van het vervoer waarbij de verantwoordelijkheid bij de provincie ligt. De keuzes die we op deze ‘knoppen’ kunnen maken, krijgen hun beslag in aanbestedingen op het gebied van vervoer. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillende systeemkenmerken per vervoersvorm. Niet alle maatregelen zijn toepasbaar op elke vervoersvorm of hebben niet veel meerwaarde. Op het gebied van doelgroepenvervoer is er bijvoorbeeld sprake van een onderscheid tussen vraagafhankelijk vervoer (op elk moment naar een niet vaste locatie – flexibel) en routegebonden vervoer (op een vast moment naar een vaste locatie – planbaar). In een nieuwe aanbesteding is dan ook niet de doelgroep leidend, maar het type vervoer.

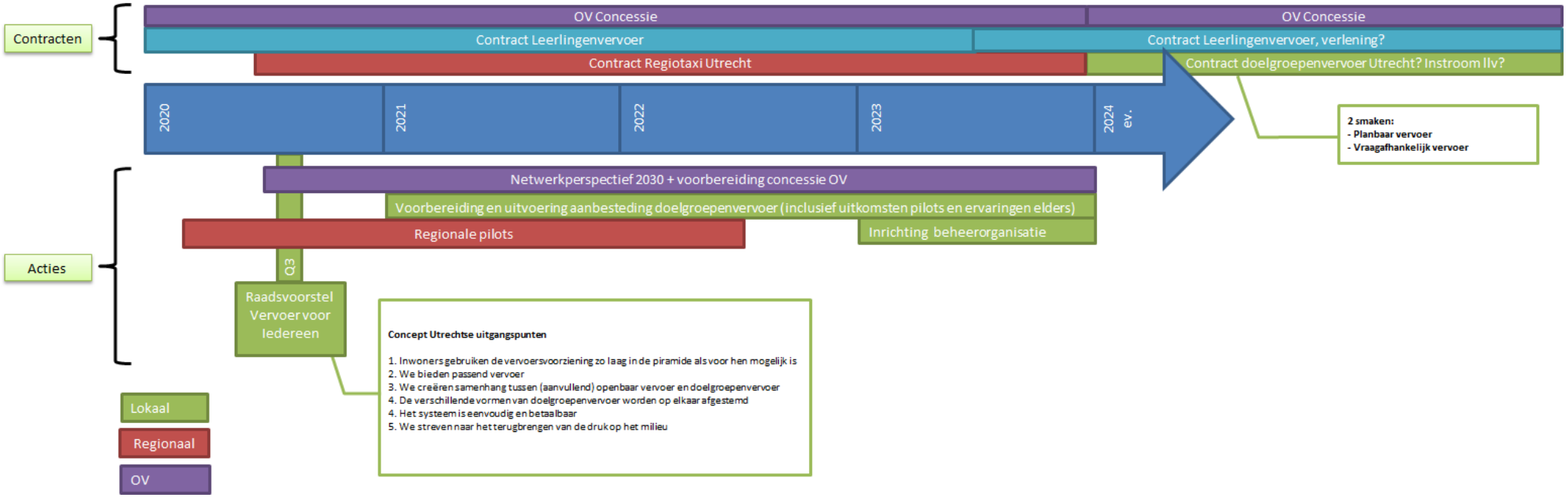
4.6 Tijdlijn

Het contract Regiotaxi loopt op 9 december 2023 af. Hiermee is aangesloten bij de contractduur van de huidige OV-concessies[8]. Aanbestedingen moeten dus voor die tijd zijn afgerond. Op dit moment beheert

[8] In verband met Corona zijn veel aanbestedingen uitgesteld en is de aanbestedingskalender de komende periode overvol. Het is dan ook de vraag of de OV-concessies de oorspronkelijke planning kunnen aanhouden.

de provincie Utrecht het contract Regiotaxi. Deze beheertaak wordt bij afloop van het contract overgedragen aan de gemeenten. Dit is ook een kans om het gemeentelijk doelgroepenvervoer meer in samenhang te benaderen. Op de volgende bladzijde is de opgave waar we voor staan op een tijdlijn weergegeven.

Tijdlijn Vervoer voor Iedereen



4.7 Vervolg

Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer wordt de komende tijd verder invulling gegeven aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer en het beter op elkaar laten aansluiten van doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer. Het programma bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020-2023. Dit is inmiddels afgerond.
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van aanvullend openbaar vervoer & sociaal-recreatief Wmo vervoer. Zie paragraaf 4.2.
3. Draaiboek met stappen voor een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023 met het oog op de overgang van het contractbeheer van regiotaxi. Gemeenten zullen, al dan niet in samenwerking met andere gemeenten, een nieuwe aanbesteding vorm moeten geven om invulling te geven aan sociaal recreatief vervoer en zullen voorbereidingen moeten treffen om het contractbeheer hiervan in te richten.

De uitkomsten van de pilots die binnen het programma worden uitgevoerd, maar ook ervaringen elders, worden meegenomen in de voorbereiding van de aanbesteding van het doelgroepenvervoer in de gemeente Utrecht. Hiervoor wordt bovendien een beheerorganisatie opgezet.

Bij de provincie is een procesmanager Vernieuwing doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer aangesteld en er is een werkgroep Aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid openbaar vervoer opgezet waarin gemeente Utrecht participeert. Het doel van deze werkgroep is het komen tot een optimale invulling van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de werkgroep worden bouwstenen op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de nieuwe OV-concessie opgesteld. Ook worden verschillende onderzoeken uitgevoerd op het gebied van alternatieve vervoersvormen (inclusief aanvullend openbaar vervoer), aansluiting tussen doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer en fysieke en mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Op basis hiervan worden verbetervoorstellen gedaan. Daarnaast worden pilots uitgevoerd op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid. Deze worden gefinancierd door de provincie Utrecht.

In de brief Samenhang ontwikkelingen OV is de raad in juli 2020 geïnformeerd over hoe wij de verschillende ontwikkelingen die er op het gebied van vervoer zijn lokaal vorm geven.

Bijlage

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de pilots die op dit moment (april 2021) lopen.

Pilots in Utrecht Stad

Mentale Toegankelijkheid openbaar vervoer
Gemeente Utrecht heeft een pilot opgezet op het gebied van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gebruikers van het doelgroepenvervoer worden gekoppeld aan een OV-coach (vrijwilliger of stagiair van Handje Helpen) en samen gaan zij oefenen met het gebruik van het openbaar vervoer. Het doel is dat mentale drempels worden weggenomen en zij in de toekomst vaker zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en minder aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer. In de pilot wordt gestreefd naar het begeleiden van 24 mensen om hen zelfstandig te leren reizen zodat hun mobiliteit wordt vergroot door onder andere het wegnemen van mentale drempels. De pilot richt zich op drie groepen:

- Bestaande gebruikers van de regiotaxi
- Nieuwe instroom in het doelgroepenvervoer
- Toekomstige gebruikers van de regiotaxi (preventieve werking door inzet bij het leerlingenvervoer)

Beoogd resultaat van de pilot is een afname van het gebruik van het doelgroepenvervoer bij de deelnemers. Deelnemers ervaren een hogere mate van regie, zelfstandigheid en zelfvertrouwen aan het einde van de pilot. En de klanttevredenheid is verhoogd.

Stand van zaken:
In verband met de coronamaatregelen is de pilot voorlopig stil gelegd. Als overheid wil je namelijk niet enerzijds het gebruik van OV ontmoedigen door corona en anderzijds aanmoedigen in pilots.
We onderzoeken de mogelijkheid om de pilot te combineren met een nog te starten pilot van de provincie waarin zij gratis OV bieden aan ouderen (minima).

U-Flex in Schaakbuurt
U-flex en Syntus-flex zijn flexibele openbaarvervoerservices, waarbij de bus rijdt op afroep, alleen wanneer hij nodig is, en alleen waar hij nodig is. Het vervoer gaat van halte naar halte, volgens de snelst mogelijke route. Wanneer meerdere reizigers tegelijk dezelfde kant op gaan, reizen zij samen in één voertuig. Voor U-Flex moet de reiziger vooraf reserveren. Dat kan tot 30 minuten voor vertrek via de TURNN-app, de Syntus-flex-app of de telefoon. De reiziger betaalt in de app met ideal, of met OV-chipkaart of PIN in het voertuig. Abonnementen zijn ook geldig. Wanneer een reiziger wil overstappen op ander openbaar vervoer, dan kan in de app een doorgaande reis worden aangegeven.

U-Flex is in de schaakbuurt inmiddels ingevoerd. De aanleiding was het strekken van een reguliere busroute langs de Schaakbuurt. Uit de cijfers (pre-corona) blijkt dat de meeste OV-reizigers de bushaltes langs de centrale as (Prins Bernhardlaan e.o.) goed hebben weten te vinden. Er is onder aan de streep

zelfs sprake van een kleine groei van het aantal reizigers op deze verbinding, ondanks dat een aantal haltes in de wijk is vervallen. Voor sommige mensen is het wel nadelig dat de haltes in de Prinses Irenelaan/Pionstraat zijn vervallen want de loopafstanden naar de bushaltes zijn toegenomen. Daarom heeft U-OV in opdracht van de provincie Utrecht U-flex geïntroduceerd in de Schaakbuurt. De gemeente Utrecht heeft een viertal opstapplaatsen voor U-flex gerealiseerd om de loopafstanden van en naar de opstapplaatsen zo klein mogelijk te houden. In februari 2021 maakten ongeveer 30 reizigers gebruik van U-flex in de Schaakbuurt. Gegevens over de waardering van U-flex specifiek in dit gebied zijn niet beschikbaar.

Pilots in de regio

Door regiogemeenten en de provincie worden ook verschillende pilots uitgevoerd. Van de uitkomsten van deze pilots kunnen we als Utrecht ook leren.

Reis- en informatie app

In de aanbesteding van het contract Regiotaxi Utrecht is de inzet van een reis- en informatie app meegenomen. Met deze app hebben gebruikers allereerst de mogelijkheid om ritten te reserveren/annuleren. Daarnaast wordt ritinformatie geboden. De gebruiker heeft via de app realtime-inzicht in de geboekte rit, maar ook in historische ritten. Tenslotte kan een gebruiker via de app een klacht of compliment over de rit melden.
Noot: in deze pilot zijn we afhankelijk van de provincie en de vervoerder waardoor we zelf minder direct kunnen initiëren.

Stand van zaken:
De app wordt op dit moment in opdracht van de provincie vormgegeven door de vervoerder van Regiotaxi Utrecht (Willemsen-de Koning), als onderdeel van het lopende contract.

Vervoer van en naar veel bezochte locaties

Gemeente Amersfoort heeft een pilot opgezet waarbij zij onderzoek doen naar het gebruik van de regiotaxi van en naar de sociale werkvoorziening (Amfors). Dit is geen sociaal-recreatief vervoer en het gebruik van de regiotaxi is daarmee oneigenlijk. Is er een meer passende vervoersvorm voor het vervoer van en naar deze veel bezochte locatie? Een op maat aanbod kan leiden tot meer passend vervoer voor de werknemers en (op termijn) kostenvoordeel voor de overheid.
Doelstelling van de pilot is leerervaringen op te doen met het invoeren van een alternatief voor regiotaxi bij vervoer van en naar dagbesteding en sociale werkvoorziening om bij een nieuwe aanbesteding van de regiotaxi een nieuwe categorie in te kunnen voeren: Regiotaxivervoer met vaste kenmerken. De resultaten van het onderzoek kunnen dus ook worden gebruikt voor andere veelbezochte locaties.

Stand van zaken:
Door juridische obstakels en beperkte medewerking vanuit Amfors is het tot dusver niet gelukt om het onderzoek uit te voeren. Op dit moment wordt een nieuwe invulling van de pilot uitgewerkt die juridisch mogelijk is en minder gevoelig voor het al dan niet meewerken vanuit Amfors.

Pilot Woordenboek reizigerskenmerken

In de regio Lekstroom is vorig jaar zomer gestart met de voorbereidingen voor de implementatie van het Woordenboek Reizigerskenmerken van Kennis-platform CROW (opgesteld in nauwe samenwerking met overheden, vervoerders, reizigersgroepen en andere inhoudelijke deskundigen in het land). Het woordenboek bevat codes met bijbehorende kenmerken en beschrijvingen.
Door te gaan werken met het Woordenboek Reizigerskenmerken spreken we als gemeenten en vervoerder dezelfde taal en kunnen we beter in kaart brengen wat de reisbehoeften van de Wmo-gebruikers van de regiotaxi zijn. Bijv. met welk *type* rolstoel reist de reiziger? Welke afstanden kan een reiziger nog lopen? Kan de reiziger een overstap maken? Dit stelt ons in staat processen te optimaliseren en 'hulp op maat' te ontwikkelen. Zo zorgt een universele taal voor minder spraakverwarring in contractmanagement en uitvoering en een betere aansluiting tussen verschillende vervoerstypen zoals het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

Pilot Herijking rol en positie lokale vervoersinitiatieven
In de gemeenten Houten, Woerden en Montfoort maken veel inwoners gebruik van lokale vrijwillige vervoersinitiatieven. Dit is heel waardevol, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar doordat ze grotendeels draaien op vrijwilligers. Het is voor deze initiatieven vaak onduidelijk welke positie ze hebben in het vervoersysteem. Het is belangrijk om het potentieel van alle samenwerkingspartners op het gebied van vervoer goed te benutten. In de pilot wordt daarom in kaart gebracht welke rol en positie de initiatieven hebben in het vervoersysteem, of het wenselijk is deze rol uit te breiden/anders in te vullen en wat de initiatieven nodig hebben om hun rol in het vervoersysteem te vervullen. Met deze pilot willen de gemeenten ervoor zorgen dat de mobiliteitsvraag van een inwoner op de juiste plek terecht komt (de vervoersvorm die aansluit bij de behoefte en mogelijkheden van de inwoner, betaalbaar is en goed uitvoerbaar is voor de betreffende vervoerder).
Nadat de huidige situatie in kaart is gebracht en de mogelijkheden voor de rol en positie van lokale vervoersinitiatieven is verkend worden deze uitkomsten in de praktijk uitgeprobeerd (voorzien in de eerste helft van 2021).

U-Flex en Syntus-Flex
In de provincie Utrecht zijn op diverse plaatsen pilots met Flex-vervoer:
U-flex Noordwest/Maarssen
U-flex Houten/Schalkwijk
U-flex Vijfheerenlanden
Syntus-flex Woerden
Syntus-flex Mijdrecht

In de gemeente Houten is de waardering van het U-flex systeem wel onderzocht. Een kleine bus met een lage bezetting die wel in een reguliere dienstregeling reed is hier vervangen door U-Flex. De eerste ervaringen met dit systeem zijn positief: reizigers waarderen U-flex in Schalkwijk bovengemiddeld positief ten opzichte van de voorgaande situatie waarbij de bus met een lage frequentie in een reguliere dienstregeling reed.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Visie Vervoer voor Iedereen

Beleidsveld	Maatschappelijke ondersteuning
Organisatieonderdeel	Maatschappelijke Ontwikkeling
Opsteller	Arjan Koerts
Zaaknummer	8045622
Jaargang en nummer	2021, nr. 39
Vergaderdatum Raad	22 april 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De visie Vervoer voor Iedereen vast te stellen, waarin de opgave waar we als gemeente voor staan op het gebied van doelgroepenvervoer en de aansluiting hiervan op het (aanvullend) openbaar vervoer wordt geschetst, met als uitgangspunten:
   a. Inwoners gebruiken de vervoersvoorziening zo laag mogelijk in de piramide als voor hen mogelijk is. De keuze om sociaal recreatief vervoer wel/niet opnieuw aan te besteden op een later moment te maken. De verwijzingen naar aanbesteden in de bijbehorende stukken conform te wijzigen.
   b. We bieden passend vervoer.
   c. We creëren samenhang tussen (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.
   d. De verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden op elkaar afgestemd.
   e. Het systeem is eenvoudig en betaalbaar voor de gebruiker en op systeemniveau. De bijbehorende stukken hiermee overeenkomstig te wijzigen.
   f. We streven naar het terugbrengen van de druk op het milieu.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 april 2021.

De griffier, De voorzitter,

Merel van Hall Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad

Dossiernummer	1666
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	22 april 2021
Agendapunt	11
Omschrijving	Raadsvoorstel bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.
ID	1717
Behandelend ambtenaar	Bert Wijburg
Telefoon	030-286 4732
E-mail	b.wijburg@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Noordwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub f: Raadsvoorstel inzake vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan.
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	6 april 2021
Commissie Stad en Ruimte	15 april 2021
Gemeenteraad	**22 april 2021**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling, milieu en emissieloos vervoer
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	Bert Wijburg/Wilfred Matser
Kenmerk	8598981
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De ontwerp weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. op het adres Sophialaan 7 te Utrecht vast te stellen waarmee de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. wordt geweigerd, én deze verklaring definitief vast te stellen indien geen zienswijzen tegen de ontwerp-verklaring bij de Provincie worden ingediend.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het college stelt de raad voor om de door de provincie Utrecht gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. te weigeren. De uitbreiding voorziet in de vestiging van een vuiloverslagstation.

Context

Aanleiding

De Trip B.V. is gevestigd aan de Sophialaan 7 in Utrecht. Het bedrijf ligt op het bedrijventerrein Lage Weide en richt zich onder meer op de overslag, het opbulken en het bewerken van grond en hulpstoffen. De ingenomen grond en groenproducten worden omgezet/bewerkt voor nieuwe producten (recycling).

Aanvraag omgevingsvergunning

Op 30 mei 2016 heeft De Trip B.V. bij Gedeputeerde Staten van Utrecht een aanvraag ingediend voor uitbreiding van de huidige bedrijfsactiviteiten op het adres Sophialaan 7. De aanvraag is op 25 mei 2018 gewijzigd. De uitbreiding ziet op de vestiging van een vuiloverslagstation en (aanvankelijk) ook puinbreekactiviteiten. Hierdoor komt het bedrijf in een zwaardere milieucategorie. Op dit moment is categorie 4.1 toegestaan. Door de uitbreiding wordt dat zwaarder, zoals ook uit de aanvraag blijkt, t.w. categorie 4.2

Juridisch kader

Rol van Gedeputeerde Staten

Door de voorgenomen uitbreiding wordt het bedrijf milieuvergunningsplichtig. Het bevoegde gezag voor de vergunningverlening is het college van Gedeputeerde Staten. Om die reden is de vergunning ook bij het college van Gedeputeerde Staten ingediend.

Planologisch afwijkingsbesluit

Het plan van De Trip BV is in strijd met het bestemmingsplan, omdat:

- de bedrijfsactiviteiten: deze vallen in een hogere milieucategorie dan ter plaatse is toegestaan (maximaal categorie 4.1);
- de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage overschrijden;
- nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande) niet zijn toegestaan.

Voor het verlenen van medewerking is een planologisch afwijkingsbesluit (een procedure ex artikel 2.12 eerste lid aanhef en onder a onder 3 van de Wabo) vereist. Hierbij speelt uw raad een belangrijke rol.

Rol gemeenteraad

Voor het opheffen van de planologische strijdigheid is instemming van de gemeenteraad vereist in de vorm van een specifieke verklaring van geen bedenkingen. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht schrijft dit dwingend voor. Bij een weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen door uw raad moeten Gedeputeerde Staten de aanvraag voor een omgevingsvergunning afwijzen. In de bijlage Toelichting procedure wordt hierop nader ingegaan.

Nadere toelichting op uitbreiding

De voorgenomen uitbreiding ziet op de vestiging van een vuiloverslagstation en (aanvankelijk ook) puinbreekactiviteiten. Het bedrijf wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden. De uitbreiding voorziet in een opslagcapaciteit voor dakafval, metalen, geïmpregneerd en/of zwaar vervuild hout (C-hout) en asbesthoudende en daarmee gevaarlijke stoffen (nieuw). Ten opzichte van de huidige situatie komt DCMR Milieudienst Rijnmond op een extra jaarcapaciteit van 145.550 ton (399 ton per dag). Hierdoor komt het bedrijf, zoals gesteld, in een zwaardere milieucategorie.

Eerder voorstel tot weigering van de verklaring van geen bedenkingen

In verband met de complexe milieutechnische beoordeling van dit dossier is er herhaaldelijk advies ingewonnen bij de DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR). Deze advisering is door ons betrokken bij ons eerdere voorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen aan uw gemeenteraad zoals dat besproken in de commissie Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020.

Daags voor deze commissiebehandeling verzocht De Trip BV om uitstel van behandeling van het raadsvoorstel. De Trip BV gaf aan haar plannen te willen aanpassen teneinde een weigeringsbesluit te voorkomen. Op voorstel van de portefeuillehouder RO heeft de raadscommissie ingestemd met uitstel van behandeling van het raadsvoorstel. Dit voor een nadere beoordeling van de aangekondigde aanpassing door De Trip B.V.

Aanpassingen door de Trip B.V.
In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing geeft De Trip B.V. de volgende reducering aan van hun bedrijfsactiviteiten -t.o.v. hun eerdere aanvraag- aan:
• intrekken activiteit puinbreken;
• intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
• geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval en
• geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Hernieuwde beoordeling
De hernieuwde beoordeling van de gewijzigde plannen heeft langere tijd gevergd dan destijds voorzien. Dit is deels te wijten aan de Trip BV zelf (onduidelijke omschrijving van aanpassing in de ruimtelijke onderbouwing) en deels doordat de DCMR als externe deskundige instantie vanwege coronamaatregelen prioriteit gaf aan de advisering van bestaande klanten. De DCMR heeft 2x geadviseerd: 30 oktober 2020 en 13 november 2020. Beide adviezen zijn bij dit voorstel gevoegd. Ondanks aanpassingen van de zijde van De Trip B.V. blijft er volgens de DCMR sprake van een 4.2. milieubedrijfscategorie.

Alles afwegende stellen wij uw raad voor om geen medewerking te verlenen.
Hieraan liggen -kort samengevat- onderstaande motieven ten grondslag:
1. De bestaande bedrijfsactiviteiten van De Trip zijn al ruimschoots boven de drempelwaarde en hiervoor is nog geen vergunning verleend**;** de aangevraagde bedrijfsactiviteiten overschrijden deze drempelwaarde nog meer;
2. De relatief dichte ligging dichtbij woongebied Zuilen in relatie met de milieueffecten;
3. Het gemeentelijk planologisch beleid t.a.v. inwaartse zonering; de uitbreiding staat hiermee op gespannen voet.
4. Er is geen zekerheid dat de aangevraagde uitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten (stikstof).

Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen op voorhand niet worden uitgesloten. De bedrijfseconomische belangen van de Trip B.V. wegen naar onze mening ook niet op tegen de hierboven aangegeven belangen die gediend zijn met het voorkomen van een zwaardere bedrijfscategorie dan planologisch is toegestaan, t.w. milieucategorie 4.1.

Om bovengenoemde redenen stellen wij u voor om ondanks de voorgestelde aanpassingen door de Trip BV de gevraagde verklaring van geen bedenkingen te weigeren.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 1 november 2019 aanbieding raadsvoorstel en concept besluit tot weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen;
- 22 januari 2020 raadsbrief beantwoording nadere technische vragen met 6 bijlagen
- Op 30 januari 2020 is het raadsvoorstel in de commissie Stad en Ruimte besproken. Uiteindelijk is besloten dat de aanvrager de gelegenheid krijgt zijn aanvraag aan te passen (waardoor overwogen kan worden om de gevraagde bedrijfsuitbreiding wel toe te staan).
- 3 maart 2020 Raadsbrief Verzoek om uitstel behandeling raadsvoorstel uitbreiding bedrijfsactiviteiten De Trip B.V.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De ontwerp weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. op het adres Sophialaan 7 te Utrecht vast te stellen waarmee de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. wordt geweigerd, én deze verklaring definitief vast te stellen indien geen zienswijzen tegen de ontwerp-verklaring bij de Provincie worden ingediend.
Argumenten	
1.1	<u>De uitbreiding is in strijd met het vastgestelde bestemmingsplan en het daarin opgenomen inwaartse zoneringsbeleid.</u>
	Een groot deel van de aangevraagde bedrijfsactiviteiten is zwaarder dan categorie 4.1. In het bestemmingsplan is voor het bedrijventerrein een inwaartse zonering toegepast. Dit houdt in dat de meest hindergevende bedrijven op de grootst mogelijke afstand van gevoelige objecten worden toegestaan. De Trip B.V. ligt aan de rand van het bedrijventerrein langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Net als omliggende bedrijven langs het Amsterdam-Rijnkanaal is daar maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan. DCMR Milieudienst Rijnmond heeft voor het bedrijf de jaarcapaciteit bepaald en komt tot een toename van 145.550 ton (399 ton per dag). In totaal komt de capaciteit dan op 1.113 ton per dag. Voor wat betreft de geluidsbelasting heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond niet kunnen beoordelen of de bedrijfsactiviteiten passen binnen milieucategorie 4.1. Volgens de DCMR Milieudienst Rijnmond is de kans groot dat deze milieucategorie wordt overschreden. Dit betekent dat de bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving ook niet zijn gelijk te stellen zijn met milieucategorie 4.1. Afwijken van het recent vastgestelde bestemmingsplan is niet wenselijk. Het geldende bestemmingsplan Lage Weide staat geen milieubedrijf in categorie 4.2 toe. Het uitgangspunt is om het juridisch-planologische kader van het vastgestelde bestemmingsplan 'Lage Weide' (vastgesteld 29 november 2018) voor de komende periode te waarborgen.
1.2	<u>De bedrijfseconomische belangen wegen niet op tegen de inwaartse zonering en risico op overlast in de nabijgelegen woningen</u>
	Door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten zal de hinder op de omgeving toenemen. De gronden van De Trip B.V. liggen op korte afstand van de woonwijk Zuilen. Als er woningbouwplannen in de Zuilense Vecht worden gerealiseerd, zullen ook de bewoners hiervan hinder ervaren. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening achten wij de aangevraagde uitbreiding niet passend binnen de omgeving. Wij kennen een hogere waarde toe aan het woon- en leefklimaat van de nabije omgeving dan aan de bedrijfseconomische belangen van De Trip B.V. Bovendien zijn er in de nabije omgeving locaties die wel geschikt zijn voor milieucategorie 4.2. De Trip B.V. kan ervoor kiezen zich te verplaatsen naar een dergelijke locatie.
1.4	<u>De uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten leidt mogelijk tot extra stikstofdepositie</u>
	Wij hebben geen zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten. Volgens de ruimtelijke onderbouwing zal de totale bijdrage van de inrichting 0,11 mol N/ha/jaar bedragen in het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen". Dit betekent dat de aanvraag in strijd is met artikel 2.7, eerste lid, en 2.8, derde lid, van de Wet natuurbescherming.
1.5	<u>Ondanks aanpassingen door De Trip B.V. blijft er sprake van een milieucategorie 4.2.</u>
	Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die als milieubedrijfscategorie 4.2 (vuiloverslagstation)

	gekwalificeerd moeten worden. Ook de DCMR heeft hierover een heldere conclusie getrokken: ondanks aanpassingen blijft er sprake van een bedrijfscategorie 4.2. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten.

Financiën
Niet van toepassing.

Vervolg
Uw besluit zal aan het college van Gedeputeerde Staten worden medegedeeld.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Het ontwerp raadsvoorstel en de ontwerp weigering verklaring van geen bedenkingen wordt (door het college van Gedeputeerde Staten) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Het staat een ieder vrij om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken. Indien er zienswijzen worden ingediend is een tweede raadsconsultatie vereist. Na beoordeling van de eventuele ingekomen zienswijzen ontvangt de raad een voorstel voor een reactie op de ingekomen zienswijzen. Na de beslissing van de raad neemt het college van Gedeputeerde Staten een beslissing op de aanvraag.

Niet-Referendabel
Het betreft een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht). Uit de toelichting op de verordening blijkt dat een verklaring van geen bedenkingen, benodigd voor (wabo-)projectbesluiten, ook onder de werking van artikel 3 lid 2 onder f valt. Dit raadsbesluit is daarmee niet-referendabel.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Ontwerp raadsbesluit weigering verklaring van geen bedenkingen (maart 2021)

Bijlagen informatief
- Raadsbrief Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.
- Toelichting procedure uitbreiding De Trip B.V.
- Bijlagen inhoudelijk:
  1. 4 mei 2016 Mer beoordelingsbesluit Provincie De Trip BV;
  2. 30 mei 2016 Bij aanvraag omgevingsvergunning overzicht tabellen opslagcapaciteit;
  3. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning;
     a. Bijlagen bij aanvraag omgevingsvergunning De Trip (deel 1 van 2);
     b. Bijlagen bij aanvraag omgevingsvergunning De Trip (deel 2 van 2);
  4. 7 juni 2016 Bevestiging aanvraag omgevingsvergunning Gedeputeerde Staten;
  5. 27 maart 2018 Verzoek aanvulling akoestisch rapport;
  6. 22 mei 2018 Akoestisch Rapport De Trip BV;
  7. 22 mei 2018 Beschrijving aard en omvang wijzigingen;
  8. 22 mei 2018 Overzicht tabellen opslagcapaciteit uit ruimtelijke onderbouwing aanmeldingsnotitie m.e.r. ;
  9. 22 mei 2018 Wijziging Indeling Inrichting De Trip BV;
  10. 25 mei 2018 Melding activiteitenbesluit De Trip BV;
  11. 19 april 2019 Second opinion Milieudienst DCMR;
  12. 3 maart 2020 Raadsbrief verzoek om uitstel behandeling raadsvoorstel uitbreiding;
  13. 13 februari 2020 Ingekomen brief De Trip B.V.;
  14. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR Milieudienst Rijnmond;
  15. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO;
  16. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen, M-Tech;
  17. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing DCMR;
  18. 27 november 2020 Aanvullend advies gemeente aangepaste ruimtelijke onderbouwing De Trip.

(Ontwerp) Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen Bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelet op:

de bij Gedeputeerde Staten van Utrecht ingediende aanvraag om omgevingsvergunning van De Trip BV, gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht, om uitbreiding van het gebruik van de huidige bedrijfsactiviteiten;

de aanvraag om omgevingsvergunning is gedateerd 30 mei 2016 (kenmerk gemeente HZ_Advies-16-17957) met wijziging op 25 mei 2018 en alle daarbij behorende stukken;

het gegeven dat Gedeputeerde Staten van Utrecht bevoegd gezag is voor de beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning:

in het kader daarvan Gedeputeerde Staten heeft verzocht om een planologische beoordeling van de aanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan in de vorm van een (specifieke) verklaring van geen bedenkingen (vvgb);

de beslissing tot het al dan niet verlenen van deze verklaring expliciet is voorbehouden aan de gemeenteraad;

de beslissing over de verklaring van geen bedenking naar aanleiding van de behandeling in de commissie Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020 is opgeschort in verband met aanpassingen van het plan door De Trip B.V.;

het raadsbesluit voor Gedeputeerde Staten juridisch bindend is voor wat betreft het nemen van een beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning voor wat betreft het opheffen van de planologische strijdigheid, t.w. het afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

Overwegende dat:

- het bouwplan betrekking heeft op forse uitbreiding van een bestaand bedrijf in grond en groenrecycling producten (verzamel en opslaglocatie en bewerking van grondstoffen t.b.v. recycling) op het bedrijfsterrein lage Weide;
- er een algemeen gemeentelijk en bedrijfsbelang is gediend met bedrijfseconomische ontwikkeling op het bedrijfsterrein Lage Weide;
- een dergelijke ontwikkeling echter wel dient plaats te vinden binnen toelaatbare ruimtelijke afwegingskaders;
- voor het gebied het bestemmingsplan “Lage Weide” op 29 november 2018 is vastgesteld waarin de het beleid met betrekking tot inwaarse zonering is opgenomen;

• de voorgestelde uitbreiding met dit bestemmingsplan in strijd is nu dit bestemmingsplan (1) geen bedrijfscategorie 4.2 toestaat, (2) geen nieuwe geurrelevante inrichting toestaat en (3) geen vestiging/uitbreiding van m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteiten toestaat;

• de omgevingsvergunning enkel verleend kan worden indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke ordening bevat;

• het geldende bestemmingsplan Lage Weide maximaal bedrijfs/milieucategorie 4.1 toestaat en dit ook uitgangspunt moet blijven;

• na uitbreiding sprake is van een milieucategorie 4.2 inrichting;

• zowel het voorheen geldende als het huidig (nog niet onherroepelijke) bestemmingsplan een dergelijke categorie op deze locatie niet toestaat;

• de voorgestelde uitbreiding in volle omvang buiten iedere twijfel valt buiten een 4.1. milieucategorie danwel daarmee gelijk te stellen valt;

Ten aanzien van de milieu effecten (algemeen)

• het geldende bestemmingsplan geen uitbreiding van inrichtingen als bedoeld in bijlage C of D van het besluit milieueffectrapportage waarbij de desbetreffende drempelwaarde wordt overschreden, toestaat;

• de drempelwaarde van 50 ton per dag of meer (categorie D.18.1) in de huidige situatie al beduidend overschreden wordt;

• in verband daarmee een beoordeling heeft plaatsgevonden naar de milieu- aspecten (o.a. luchtkwaliteit, stikstof, geluid, volksgezondheid) die in het belang van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is;

• gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten;

• ondanks de aanpassingen door de Trip B.V. er sprake blijft van een milieubedrijfscategorie

4.2; Ten aanzien van de milieueffecten in het in het bijzonder:

• er sprake is van voorzienbare -al dan niet incidentele- overschrijding van de geluidsnormen;

• op voorhand geen negatieve gevolgen in het kader van stikstof uitstoot voor het natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen kan worden uitgesloten en de hierop betrekking hebbende berekening nog gebaseerd is op niet meer bruikbare versie van de Aeris Calculator;

• het gemeentelijk beleid gericht is op inwaartse zonering van milieubedrijven teneinde een potentiele overlastgevende milieugevolgen en daarmee aantasting van het woon en leefklimaat te voorkomen;

• de aanvraag voor uitbreiding van De Trip hiermee strijdig is met dit beleid nu deze is gelegen aan de rand van de het bedrijventerrein met bestaande en geplande nieuwe woningbouw aan de overzijde van het Amsterdamrijnkanaal;

• het bedrijfseconomisch belang van de aanvrager dat is gediend met de voorgestelde uitbreiding niet opweegt tegen het algemene gemeentelijk belang die van een goede ruimtelijke ordening welke zietop op voorkoming van aantasting van het woon en leefklimaat in zijn algemeenheid en die van het woongebied Zuilen in het bijzonder;

• in de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager aandacht geen enkele aandacht is besteed aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan, noch met eventuele reacties vanuit omwonenden en andere belanghebbenden;

• in tegenstelling tot het gestelde in de ruimtelijke onderbouwing is er naar ons oordeel geen sprake van een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf, maar een aanzienlijke uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten;

• de door De Trip BV voorgestelde aanpassingen zijn (deels) niet in overeenstemming met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing;

• negatieve ruimtelijke en milieugevolgen als gevolg van de voorgestelde uitbreiding op voorhand niet kunnen worden uitgesloten;

• tot dusverre nog geen planschade verhaalsovereenkomst is afgesloten en daarmee de economische uitvoerbaarheid nog niet is aangetoond;

Ten aanzien van de eindbeoordeling:

• er gelet op het vorenstaande uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening overwegende bezwaren bestaan tegen het verlenen van een specifieke verklaring van geen bedenking ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning voor De Trip BV;

Gelet op het voorstel van het college dd. 9 maart 2021 en de daaraan ten grondliggende ambtelijke en externe adviezen van de DCMR;

Besluit:

1. De gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen voor het mogelijk maken van de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van de Trip B.V. aan de Sophialaan 7 te weigeren. Deze concept weigering wordt definitief indien daartegen gedurende de ter inzage legging geen zienswijzen worden ingediend.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op,

de griffier,	de voorzitter,
Merel van Hall	Sharon A.M. Dijksma

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L.J. Wijburg	**Datum**	2 maart 2021
Doorkiesnummer	(030) 286 4732	**Kenmerk**	8333992
E-mail	b.wijburg@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.
Bijlage(n)	geen	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling, milieu en emissieloos vervoer

Geachte leden van de raad,

Op 30 januari 2020 heeft de raadscommissie Stad en Ruimte gesproken over het raadsvoorstel om de door de Trip B.V. gewenste bedrijfsuitbreiding te weigeren. Uw raad heeft ons verzocht om in overleg te treden met de aanvrager om te bezien of het mogelijk is de aanvraag aan te passen (waardoor er mogelijk wel medewerking zou kunnen worden verleend). Hieronder informeren wij u over dit proces en gaan wij in op het door ons voorgestelde vervolg op deze aanvraag. Separaat ontvangt u een aangepast raadsvoorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip BV.

Algemeen

De Trip B.V. heeft op 30 mei 2016 een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend bij Gedeputeerde Staten van Utrecht. Die aanvraag voorziet in een uitbreiding van de bedrijfsmatige activiteiten, t.w. een vuiloverslagstation en puinbreken tot 100.000 ton per jaar. Het college van Gedeputeerde Staten is het bevoegd gezag om op de aanvraag te beslissen. Gedeputeerde Staten hebben hun bevoegdheid om op de aanvraag te beslissen gemandateerd aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

Verklaring van geen bedenkingen

De aanvraag is in strijd met het geldende bestemmingsplan Lage Weide. De voornaamste reden: het bestemmingsplan staat geen milieucategorie 4.2 toe. De RUD heeft namens de Provincie een planologisch oordeel van de gemeenteraad gevraagd: de afgifte van een specifieke verklaring van geen bedenkingen. De gemeenteraad is het bevoegde bestuursorgaan om over een dergelijke verklaring van geen bedenkingen te besluiten. Dat vergt een ruimtelijke beoordeling en afweging. De ruimtelijke gevolgen met inbegrip van milieu, de economische en ruimtelijke belangen moeten tegen elkaar worden afgewogen. Het juridisch kader waarbinnen deze planologische afweging moet plaatsvinden staat in artikel 6.5 lid 2 van het Besluit omgevingsrecht: een goede ruimtelijke ordening. Uw raad beslist hierover.

Strijdigheden met het bestemmingsplan
Ter plaatse geldt bestemmingsplan “Lage Weide”. Het plan is in strijd met het bestemmingsplan omdat:

- de gevraagde activiteiten vallen in milieucategorie 4.2, terwijl op grond van het bestemmingsplan maximaal milieucategorie 4.1 is toegestaan (bestemming “Bedrijventerrein”, artikel 3.1 bestemmingsplan Lage Weide);
- omdat de uitbreiding van de activiteiten valt onder uitbreiding van een inrichting als bedoeld in categorie C of D van het Besluit milieueffectrapportage en de betreffende drempelwaarde wordt overschreden (artikel 3.6.2 bestemmingsplan Lage Weide);
- de aangevraagde bedrijfsactiviteit vuiloverslagstation binnen een categorie valt, waarop de geurregeling Lage Weide (januari 2018) van toepassing is (artikel 3.6.1 bestemmingsplan Lage Weide).

Commissiebehandeling Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020
Ons raadsvoorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenking met bijlagen is besproken in uw commissie Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020.
Voorafgaand aan die vergadering hebben enkele fracties nog aanvullende technische vragen gesteld. Die vragen zijn in een aanvullende raadsbrief dd. 22 januari 2020 beantwoord. De belangen die gediend zijn met inwilliging van het plan (economisch, bedrijfsmatig, circulaire economie) wegen naar onze mening niet op tegen de nadelige gevolgen.

Deze zijn kort samengevat:
- de bestaande bedrijfsactiviteiten De Trip zijn al ruimschoots boven de drempelwaarde (en hiervoor is nog geen vergunning verleend); de aangevraagde bedrijfsactiviteiten overschrijden deze drempelwaarde nog meer;
- de relatief dichte ligging dichtbij woongebied Zuilen in relatie met de milieueffecten en gemeentelijk beleid t.a.v. inwaartse zonering waarmee de uitbreiding op gespannen voet staat.
- nadelige gevolgen voor het milieu kunnen niet worden uitgesloten;
- er is geen zekerheid dat de aangevraagde uitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten (stikstof).

Uitstel behandeling
Tijdens de commissiebehandeling op 30 januari 2020 heeft u ingestemd met het opschorten van de besluitvorming door de gemeenteraad. Dit om de aanvrager in de gelegenheid te stellen om tot aanpassing van diens plannen over te gaan. Helaas heeft de afhandeling daarvan langere tijd gevergd dan destijds voorzien. De reden daarvan is deels gelegen in de onduidelijke omschrijving van de voorgestelde aanpassingen in relatie tot de vereiste ruimtelijke onderbouwing door De Trip BV. Daarnaast heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond als (externe) deskundige instantie vanwege de coronamaatregelen in maart 2020 aangegeven dat zij keuzes moesten maken waardoor zij zich moesten focussen op de bestaande klanten. De adviesvraag van de gemeente Utrecht kreeg niet de hoogte prioriteit. Uiteindelijk heeft de DCMR in juni geadviseerd. Vervolgens heeft de aanvrager nogmaals een poging ondernomen om de aanvraag aan te passen. Zo is de ruimtelijke onderbouwing op 30 oktober 2020 na inschakeling van een ander advies bureau (BRO) door de Trip BV aangeleverd. De tweede en laatste advisering van DCMR dateert van 13 november 2020. De eindconclusie van de DCMR Milieudienst Rijnmond blijft ongewijzigd: ondanks aanpassingen van de zijde van De Trip (zie hieronder) blijft er sprake van een 4.2. milieubedrijfscategorie.

Aanpassingen t.o.v. eerder plan
Aanpassing van De Trip B.V. van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van eerdere omschrijving:
• intrekken activiteit puinbreken;
• intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
• geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval;
• geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Beoordeling
Wij stellen vast dat ondanks de aanpassingen er sprake blijft van een bedrijfscategorie 4.2. De eindconclusie van de DCMR is hier helder over. In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing wordt weliswaar gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dit blijkt geenszins uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten.
Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten dient op grond van het ingewonnen worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort. Evenmin is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1.

Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Dit is tevens ook een van de afwegingen die aan ons eerder afwijzend standpunt voor het verlenen van medewerking aan dit bouwplan ten grondslag hebben gelegen.
Wij blijven van mening dat het belang van de aanvrager bij inwilliging van diens aanvraag niet opweegt tegen de negatieve ruimtelijke effecten en ons ruimtelijk beleid dat ten grondslag ligt aan beperking van zwaardere milieucategorie bedrijven dan 4.1. Om die reden stellen wij u opnieuw voor de gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen niet af te geven. Bijgaand treft u het (aangepaste) concept weigeringsbesluit aan.

Vervolg
Indien uw raad instemt met dit voorstel zal het besluit tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenking aan het college van Gedeputeerde Staten worden medegedeeld. Uw besluit is bindend voor het college van Gedeputeerde Staten. Dit is bepaald in artikel 2.20a van de Wabo.
Wij zullen het concept weigeringsbesluit gedurende 6 weken ter inzage leggen. Gedurende die periode kunnen er zienswijzen worden ingediend. Wij sluiten op voorhand niet uit dat De Trip zich tegen dit weigeringsbesluit zal verzetten.

Overige dossiers
Volledigheidshave maken wij nog melding van een tweetal andere dossiers inzake de Trip B.V. waarover wij een beslissing moeten nemen.

Handhavingsverzoek
De Stichting Milieugroep Zuilen heeft ons college verzocht om handhavend op te treden tegen de Trip B.V. ten aanzien van het gebruik van de keerwanden. De Stichting is van oordeel dat de exploitatie strijdig is met het bestemmingsplan. Wij hebben het verzoek om handhaving afgewezen. Hiertegen heeft de Stichting een bezwaarschrift ingediend. In verband met het uitblijven van een beslissing op dit bezwaarschrift is de gemeente in gebreke gesteld. Zij zijn daarin in het gelijk gesteld door de bestuursrechter. Wij hebben op 18 januari 2021 een beslissing genomen op het bezwaarschrift. Ook na heroverweging zien wij geen aanleiding om handhavend op te treden wegens overtreding van de door de Stichting aangevoerde bestemmingsplanvoorschriften.

Naast de planologische regelgeving gelden ook de milieuvoorschriften. Bij handelen door de Trip BV buiten de vergunde en toegestane milieumeldingen zal (alsnog) handhavend worden opgetreden. Elke melding van omwonenden die hierop is gericht wordt serieus onderzocht.

Beslissing op bezwaar tegen omgevingsvergunning voor keerwanden De Trip B.V.
In onze raadsbrief dd. 22 januari 2020 hebben wij u geïnformeerd over een ander bouwdossier van de Trip B.V. Het betreft een vergunning voor de keerwanden dd. 20 november 2015.
Deze vergunning was aanvankelijk verleend, maar naar aanleiding van ingediende bezwaren door de Stichting Milieugroep Zuilen door ons ingetrokken. In de daarop volgende juridische procedure door De Trip B.V. heeft de Rechtbank Midden Nederland de gemeente gecorrigeerd: het besluit van de gemeente tot intrekking van de vergunning is vernietigd en herroepen (uitspraak: de gemeente heeft onvoldoende gemotiveerd waarom de gemelde bedrijfsactiviteiten voor de keerwanden niet blijven binnen milieucategorie 4.1).

De reden om de beslissing op het bezwaarschrift aan te houden is gelegen in het feit dat in 2016 een aanvraag ingediend is gericht op de uitbreiding van bedrijfsactiviteiten. De beslissing (van het college van Gedeputeerde Staten) kleurt de beslissing op de aanvraag voor de keerwanden in. Zodra uw raad een beslissing heeft genomen kan de beslissing op bezwaar tegen de keerwanden inhoudelijk verder gebracht worden. Dit zal opnieuw een besluit van uw raad vragen (een specifieke verklaring van geen bedenkingen).

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

Toelichting procedure

De Trip B.V., gevestigd aan de Sophialaan 7 (bedrijventerrein Lage Weide) heeft een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten. De Trip B.V. is een bedrijf in overslag en bewerking van afval/grond/hulpstoffen en wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden.

Toelichting proces en positie gemeenteraad
Hieronder willen wij de rol van het College van Gedeputeerde Staten en die van uw raad bij de besluitvorming op de aanvraag om omgevingsvergunning kort toelichten.

Gewenste uitbreiding bedrijfsactiviteiten
De uitbreiding voorziet onder andere in een verhoging en uitbreiding van de opslagcapaciteit, inname van stoffen (ook gevaarlijke stoffen), de vestiging van een overslagvuilstation en puin breken tot een maximum van 100.000 ton per jaar. Voor een volledig overzicht van de gevraagde uitbreiding verwijzen wij naar de bijlagen behorende bij de aanvraag.

Wijziging bevoegd gezag
Als gevolg van de voorgenomen uitbreiding valt het bedrijf in een hogere milieucategorie en is een milieuvergunning vereist. Het college van Gedeputeerde Staten is bevoegd om op de aanvraag voor de gewenste uitbreiding te beslissen.

Planologisch kader
De door aanvrager gewenste uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is op drie onderdelen in strijd met het bestemmingsplan “Lage Weide”, omdat de bedrijfsactiviteiten:

- vallen in een hogere milieucategorie dan ter plaatse is toegestaan (maximaal categorie 4.1);
- de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage overschrijden;
- nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande) niet zijn toegestaan.

Om mee te kunnen werken aan de gevraagde omgevingsvergunning heeft Gedeputeerde Staten de instemming van uw raad nodig in de vorm van een zogenaamde “specifieke verklaring van geen bedenkingen”.

Bevoegdheid gemeenteraad
Het oordeel van uw raad is doorslaggevend. Enkel in het geval uw raad instemt met het afwijken van de regels van het bestemmingsplan kan Gedeputeerde Staten positief beslissen op de aanvraag.

Nader toegelicht: de rol van Gedeputeerde Staten en gemeenteraad
Het betreft hier een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c (planologisch strijdig gebruik) en artikel 2.1 lid 1 onder e (milieu inrichting) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het college van Gedeputeerde Staten is het bevoegd gezag om op de aanvraag te beslissen. Dit op grond van de bepalingen in hoofdstuk 3 (bevoegd gezag) van het Besluit omgevingsrecht.

De strijdigheid met het bestemmingsplan Lage Weide kan worden opgeheven met een planologisch afwijkingsbesluit ex artikel 2.1. lid 1 onder c van de Wabo. Bij besluitvorming daarover heeft uw gemeenteraad een beslissende en doorslaggevende rol.

De wetgever heeft er bewust voor gekozen om een ander bestuursorgaan (in dit geval uw gemeenteraad in plaats van Gedeputeerde Staten) te laten beslissen over een onderdeel van de vergunning (planologisch afwijkingsbesluit).

Hoe ziet het proces er stapsgewijs uit?

A. *Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen*
   Indien uw raad besluit tot weigering van de verklaring van geen bedenkingen (= zoals wij nu aan u voorstellen) heeft dit tot gevolg dat de omgevingsvergunning niet kan worden verleend. De omgevingsvergunning zal door het college van Gedeputeerde Staten dan moeten worden geweigerd. Uw besluit is namelijk juridisch bindend voor het college van Gedeputeerde Staten. Dat is bepaald in artikel 2.20a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Het concept besluit weigering omgevingsvergunning met uw ontwerp weigering verklaring van geen bedenkingen zullen dan door Gedeputeerde Staten gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. In die periode kan een ieder zienswijzen indienen. Onze verwachting is dat er in ieder geval een zienswijze door De Trip B.V. zal worden ingediend.

De eventuele zienswijzen- voor zover gericht zijn tegen de ontwerp weigering van de verklaring van geen bedenkingen- zullen door Gedeputeerde Staten aan uw raad ter beoordeling worden voorgelegd. Dat betekent dat het bouwplan op dat moment voor een 2e keer aan uw raad wordt voorgelegd voor de definitieve besluitvorming over het -al dan niet- afgeven van een verklaring van geen bedenkingen.

B. *Afgeven specifieke verklaring van geen bedenkingen*

Indien uw raad positief besluit tot afgifte van de verklaring van geen bedenkingen, dan zal het college van Gedeputeerde Staten de procedure tot vergunningverlening in gang zetten. Ook in dat geval volgt tervisielegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Wij verwachten in dat geval zienswijzen van omwonenden en mogelijk de Stichting Milieugroep Zuilen. Deze Stichting heeft in het verleden vaker tot aan de Raad van State geprocedeerd tegen uitbreidingsplannen van de Trip B.V. De zienswijzen zullen ook dan ter beoordeling aan uw raad worden voorgelegd.

Samengevat

De wettelijke procedure voor uw raad valt procedureel uiteen in **twee** fasen (besluitvorming over **fase 1** ligt nu voor):

1. Besluit over het afgeven van een **ontwerp** weigering verklaring van geen bedenkingen;
2. Besluit over het afgeven van een **definitieve** weigering verklaring van geen bedenkingen indien zienswijzen zijn ingediend.

PROVINCIE :: UTRECHT

De Trip BV,
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

DATUM	4 mei 2016	TEAM	BMI
NUMMER	8184703C	REFERENTIE	Buurman
UW BRIEF VAN	22 december 2015	DOORKIESNUMMER	0302583168
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	Trix.buurman@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1	ONDERWERP	Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV.

Geachte mevrouw van Schaik,

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding

De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.
De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.
De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure

De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.I7 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.- beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.
De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER behoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.
Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.
Die criteria hebben betrekking op:
1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevings-vergunning voor het onderdeel milieu ingevolgde de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.
Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.
Op grond van de aanmeldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

De effecten voor wat betreft water
De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid
De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur
De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.
De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie
Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit
Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang bezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving
In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in www.officiëlebekendmakingen.nl (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).
Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.
In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stadskantoor, Stadsplateau 1, 5e etage, balie 28.

Bezwaar
Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r-beoordelingsprocedure kun u terecht bij de provincie Utrecht, mevr T. Buurman (030 2583168). Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, dhr. S. Dool (030 7023131 / 0655498099,email: www.rudutrecht.nl)

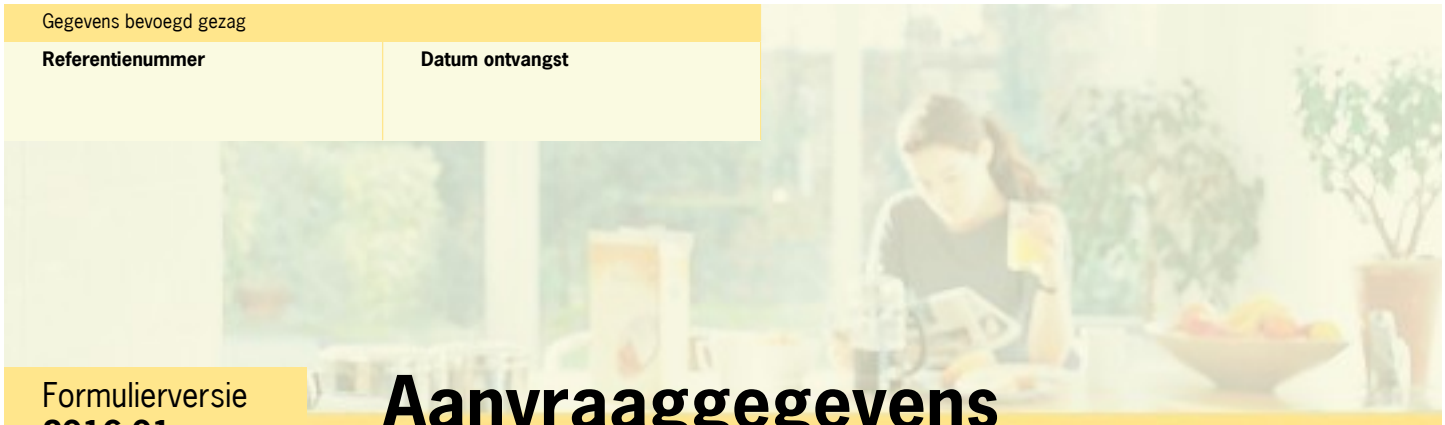
Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



Mevrouw drs. H.E.C Koninkx-Schipper,
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

Gegevens bevoegd gezag

Referentienummer	**Datum ontvangst**



Formulierversie
2016.01

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	1689957
Aanvraagnaam	De Trip BV
Uw referentiecode	15.13078.005
Ingediend op	30-05-2016
Soort procedure	Uitgebreide procedure
Projectomschrijving	Betreft een revisievergunningaanvraag.
Opmerking	aanvraag bevat geen bouwonderdeel
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Ja
Persoonsgegevens openbaar maken	Ja
Kosten openbaar maken	Ja
Bijlagen die later komen	-
Bijlagen n.v.t. of al bekend	-

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Utrecht
Bezoekadres:	Meer informatie over bouwen, wonen en ondernemen vindt u op onderstaand genoemde website.
Postadres:	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Afdeling Vergunningen Postbus 8406 3503 RK Utrecht
Telefoonnummer:	030-286 0000
E-mailadres algemeen:	MidOfficeMailimporterPRD@utrecht.nl
Website:	www.utrecht.nl/baliebwo
Contactpersoon:	R. ter Avest

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

- Revisie

Bijlagen

Kosten



Formulierversie
2016.01

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	62950266
Vestigingsnummer	000031912923
Statutaire naam	De Trip BV
Handelsnaam	De Trip BV

2 Contactpersoon

Geslacht	☐ Man ☑ Vrouw
Voorletters	L.
Voorvoegsels	van
Achternaam	Schaik
Functie	Office manager

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	3542 AR
Huisnummer	7
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Sophialaan
Woonplaats	Utrecht

4 Correspondentieadres

Postbus	1458
Postcode	3439 NA
Plaats	Nieuwegein

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	030 6044282
Faxnummer	030 6039263
E-mailadres	l.v.schaik@josscholman.nl



Formulierversie
2016.01

Gemachtigde bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	13036743
Vestigingsnummer	000014070790
Statutaire naam	M-tech Nederland B.V.
Handelsnaam	M-tech Nederland B.V.

2 Contactpersoon

Geslacht	☑ Man ☐ Vrouw
Voorletters	H.H.C.
Voorvoegsels	-
Achternaam	Neelen
Functie	projectleider

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	6045JC
Huisnummer	1
Huisletter	G
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Produktieweg
Woonplaats	Roermond

4 Correspondentieadres

Adres	Produktieweg 1G 6045JC Roermond

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0475 420191
Faxnummer	0475 568855
E-mailadres	hubert.neelen@m-tech-nederland.nl



Formulierversie
2016.01

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Utrecht
Kadastrale gemeente	☑ Utrecht
Kadastrale sectie	E
Kadastraal perceelnummer	520
Bouwplannaam	-
Bouwnummer	-
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☑ Ja ☐ Nee
Specificatie locatie	Gemeente: Utrecht Sectie: E Nummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk) 579, 695 (gedeeltelijk)

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☑ U bent huurder van het perceel ☐ Anders



Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Formulierversie
2016.01

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?	☑ Bestemmingsplan ☐ Beheersverordening ☐ Exploitatieplan ☐ Regels op grond van de provinciale verordening ☐ Regels op grond van een AMvB ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit
Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.	Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".
Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.	Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".
Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.	Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".
Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.	Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".
Is het beoogde gebruik tijdelijk van aard?	☐ Ja ☑ Nee
Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?	☐ Ja ☑ Nee
Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?	☐ Ja ☑ Nee



Formulierversie
2016.01

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

1 Gegevens inrichting

Wat is de naam van de inrichting?	De Trip BV
Wat is de aard van de inrichting?	De inrichting is met name bedoeld voor de opslag en het opbulken en deels be-/werken van goederen - waaronder afvalstoffen van derden - die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Doel van de inrichting is het na het eventueel opbulken en be-/verwerken opnieuw inzetten c.q. nuttig toepassen van de diverse inkomende stoffen en materialen buiten de inrichting.
Vraagt u de vergunning aan voor onbepaalde of bepaalde tijd?	☑ Onbepaalde tijd ☐ Bepaalde tijd
Welke voornaamste grond- en hulpstoffen gebruikt u?	Zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag.
Welke voornaamste tussen-, neven- en eindproducten produceert u?	Zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag.
Geef de totale maximale capaciteit van de inrichting en het maximale motorische of thermische ingangsvermogen van de bij de inrichting behorende installaties.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Maken proefnemingen deel uit van de aanvraag?	☑ Ja ☐ Nee
Geef een korte beschrijving van de aard en het doel van de proefneming.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Wat is de duur van de proefneming?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Wat is de voorgenomen aanvangsdatum van de proefneming?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Wat zijn de verwachte milieugevolgen en milieurisico's van de proefneming?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Is voor de inrichting eerder een vergunning verleend?	☑ Ja ☐ Nee
Worden extra maatregelen getroffen om de belasting van het milieu te voorkomen of te beperken tijdens proefdraaien, schoonmaak-, onderhouds -en herstelwerkzaamheden?	☑ Ja ☐ Nee

Beschrijf welke extra maatregelen worden genomen om de milieubelasting te voorkomen of te beperken.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

2 Gegevens verandering

Een verandering kan zijn een uitbreiding of wijziging van de inrichting of wijziging van de werking van de inrichting.

Wat is de aard van de verandering?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Is de verandering van invloed op gegevens en documenten van eerder verleende vergunningen?	☑ Ja ☐ Nee
Op welke gegevens en documenten is de verandering van invloed?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

3 Bedrijfstijden

Wat zijn de tijden en dagen, danwel perioden waarop de inrichting of onderdelen daarvan, in bedrijf zijn?	Zie het akoestisch onderzoeksrapport behorende bij deze aanvraag.

4 Bestemming

Zijn de (wijzigingen van de) activiteiten in overeenstemming met het bestemmingsplan?	☐ Ja ☑ Nee
Is er al een vrijstelling of wijziging van het bestemmingsplan aangevraagd of in procedure?	☐ Ja ☑ Nee

5 Omgeving van de inrichting

Waar ligt de inrichting?	☐ Centrum ☐ Rustige woonwijk ☐ Gemengd gebied ☑ Industrieterrein ☐ Buitengebied ☐ Anders
Wat is het dichtstbijzijnde gevoelige object?	woning
Wat is de afstand in meters van de grens van de inrichting tot het dichtstbijzijnde gevoelige object?	130

6 Wijze vaststellen milieubelasting

Beschrijf de aard en omvang van de belasting van het milieu die de inrichting tijdens normaal bedrijf kan veroorzaken, daaronder begrepen een overzicht van de belangrijkste nadelige gevolgen voor het milieu die daardoor kunnen worden veroorzaakt.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Beschrijf de wijze waarop gedurende het in werking zijn van de inrichting de belasting van het milieu, die de inrichting veroorzaakt, wordt vastgesteld en geregistreerd.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

7 Ongewone voorvallen

Kunnen binnen uw inrichting ongewone voorvallen ontstaan die nadelige gevolgen kunnen hebben op het milieu?	☑ Ja ☐ Nee
Beschrijf de ongewone voorvallen die binnen de inrichting kunnen optreden en de belasting die daarbij kan ontstaan voor het milieu.	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.
Welke maatregelen worden getroffen om de belasting van het milieu door ongewone voorvallen te voorkomen of te beperken?	Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

8 MER-(beoordelings)plicht

Voor sommige projecten is het vanwege de mogelijke impact op het milieu verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Denk hierbij aan de aanleg of aanpassing van (water)wegen, de winning van delfstoffen, afvalverwerkings- en energiebedrijven en de chemische-, papier- en levensmiddelenindustrie. Ook activiteiten waarbij de bestemming van een terrein wordt gewijzigd (zoals de aanleg van een jachthaven) vallen onder de werkingssfeer van het Besluit milieueffectrapportage.

Geldt voor uw activiteit de plicht om een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht)?	☐ Ja ☑ Nee
Staat de activiteit vermeld in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage?	☑ Ja ☐ Nee
Worden de drempelwaarden in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage overschreden?	☐ Ja ☑ Nee
Onder welke categorie van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage valt de aangevraagde activiteit?	D18.1
Geef de omvang van de door u aangevraagde activiteit in dezelfde eenheid als de waarde/capaciteit zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.	<50 en <10000

9 Milieuzorg

Beschikt u over een milieumanagementsysteem?	☑ Ja ☐ Nee ☐ Deels
Is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?	☑ Ja ☐ Nee
Volgens welke norm is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?	☑ NEN-EN-ISO 14001 ☐ EMAS
Wanneer is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?	01-01-2015

10 Toekomstige Ontwikkelingen

Verwacht u ontwikkelingen binnen uw inrichting die voor de beslissing op de aanvraag van belang kunnen zijn?	☐ Ja ☑ Nee
Verwacht u ontwikkelingen in de omgeving van uw inrichting die van belang kunnen zijn voor de bescherming van het milieu?	☐ Ja ☑ Nee

11 Bodem

Verricht u bodembedreigende activiteiten of slaat u bodembedreigende stoffen op?	☑ Ja ☐ Nee
Hebt u een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd?	☑ Ja ☐ Nee
Hebt u een bodemrisicorapport opgesteld?	☑ Ja ☐ Nee

12 Brandveiligheid

Welke maatregelen hebt u getroffen om brand te voorkomen?	Zie bijlage 1 en 11 behorende bij de aanvraag.
Welke brandblusmiddelen gebruikt u?	☐ Branddekens ☑ Draagbare blusmiddelen ☑ Brandslanghaspels ☐ Stationaire blusinstallaties ☐ Mobiele blusmiddelen ☐ Anders
Beschikt u over een bedrijfsbrandweer?	☐ Ja ☑ Nee
Verricht u op het buitenterrein brandgevaarlijke activiteiten?	☑ Ja ☐ Nee
Beschrijf de aard, locatie en frequentie van de brandgevaarlijke activiteiten.	Zie bijlage 1 en 11 behorende bij de aanvraag.

13 Afvalwater

Loost u afvalwater uit uw inrichting?	☑ Ja ☐ Nee
Waarop loost u afvalwater?	☐ Lozing op of in de bodem (infiltratie) ☐ Lozing via een openbaar riool op oppervlaktewater ☐ Lozing via een niet-openbaar (eigen) vuilwaterriool op een werk waterschap (riolering of RWZI) ☑ Lozing via een openbaar vuilwaterriool op een rioolwaterzuiveringsinstallatie ☐ Lozing via hemelwaterriool ☑ Anders
Op welke andere wijze loost u afvalwater?	Zie bijlage 1 van de aanvraag.

Welk afvalwater loost u?	☑ Procesafvalwater ☐ Koelwater ☐ Ketelspuiwater ☐ Regeneratiewater van ionenwisselaar ☐ Laboratoriumafvalwater ☐ Spoelwater ontijzering ☑ Niet-verontreinigd hemelwater ☐ Verontreinigd hemelwater ☑ Huishoudelijk afvalwater ☐ Overig afvalwater
Vindt de lozing van procesafvalwater continu of discontinu plaats?	☑ Continu ☐ Discontinu
Hoeveel m3 afvalwater wordt gemiddeld per etmaal geloosd?	219
Hoeveel m3 afvalwater wordt maximaal per uur geloosd?	85
Van welk type oppervlak is het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig?	☑ Dakoppervlak ☑ Verhard terrein ☐ Onverhard terrein
Wat is de grootte van het dakoppervlak in m2, waarvan het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig is?	12510
Wat is de grootte van het oppervlak van het verhard terrein in m2, waarvan het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig is?	28277
Hoeveel personen werken voor het bedrijf?	4
Is in het bedrijf een kantine of bedrijfsrestaurant aanwezig?	☐ Ja ☑ Nee
Zijn er andere bedrijven op de bedrijfsriolering aangesloten?	☐ Ja ☑ Nee
Zijn er andere woningen op de bedrijfsriolering aangesloten?	☐ Ja ☑ Nee
Worden preventieve maatregelen getroffen en/of onderzoeken verricht om de lozing van afvalwater te voorkomen?	☐ Ja ☑ Nee
Worden afvalwaterstromen en/of stoffen hergebruikt?	☑ Ja ☐ Nee
Beschrijf de afvalwaterstromen en/of stoffen die worden hergebruikt.	eventueel voor stuifbestrijding
Is de afkoppeling van het niet-verontreinigd hemelwater van het vuilwaterriool al gerealiseerd?	☑ Ja ☐ Nee
Beschrijf hoe het afgekoppelde niet-verontreinigd hemelwater binnen uw inrichting nu wordt verwijderd.	via hemelwaterriool op oppervlaktewater
Is/zijn er zuiveringtechnische voorzieningen aanwezig binnen uw inrichting?	☐ Ja ☑ Nee

Zijn er voorschriften en/of procedures aanwezig die aangeven welke maatregelen genomen moeten worden bij ongewone voorvallen en/of onvoorziene lozingen?	☑ Ja ☐ Nee
Is van lozingen direct in oppervlaktewater een immissietoets uitgevoerd?	☐ Ja ☑ Nee
Zijn er toekomstige ontwikkelingen die redelijkerwijs van belang kunnen zijn voor de aanvraag?	☐ Ja ☑ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

14 Afvalstoffen die in de inrichting ontstaan

Welke afvalstoffen voert u gescheiden af?	Zie bijlage 1 en 3 behorende bij de aanvraag.
Hergebruikt u afvalstoffen die vrijkomen binnen uw inrichting?	☑ Ja ☐ Nee
Waar en met welk resultaat worden de afvalstoffen toegepast?	Zie bijlage 1 en 3 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

15 Lucht

Worden er stoffen naar de lucht uitgestoten?	☑ Ja ☐ Nee
Wordt er stikstofoxiden, koolmonoxide, fijn stof, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen, benzeen, zwaveldioxide en/of lood naar de lucht uitgestoten?	☑ Ja ☐ Nee
Is er een rapport met betrekking tot de luchtkwaliteit opgesteld?	☑ Ja ☐ Nee
Worden er nog andere stoffen uitgestoten?	☐ Ja ☑ Nee
Zijn er binnen het bedrijf installaties aanwezig die warme lucht uitstoten?	☐ Ja ☑ Nee
Hebt u een meet- en registratiesysteem?	☐ Ja ☑ Nee
Is afdeling 2.11 van het Activiteitenbesluit over oplosmiddeleninstallaties van toepassing?	☐ Ja ☑ Nee
Is er sprake van diffuse emissies van Vluchtige Organische Stoffen (VOS)?	☐ Ja ☑ Nee
Zijn er andere diffuse emissies?	☐ Ja ☑ Nee

Is een van de volgende paragrafen uit hoofdstuk 5 van het Activiteitenbesluit van toepassing? - Installatie, als onderdeel van olieraffinaderijen, voor de productie van zwavel - Stookinstallatie voor de regeneratie van glycol - Installatie voor de productie van asfalt - Installatie voor de op- en overslag van vloeistoffen - Op- en overslag van benzine	☐ Ja ☑ Nee
Is op één of meerdere installaties afdeling 5.1 Grote stookinstallaties van het Activiteitenbesluit van toepassing?	☐ Ja ☑ Nee
Is op één of meerdere installaties paragraaf 3.2.1 van het Activiteitenbesluit over Middelgrote stookinstallaties van toepassing?	☐ Ja ☑ Nee
Is op één of meerdere installaties afdeling 5.2 Afvalverbrandings- of afvalmeeverbrandingsinstallaties van het Activiteitenbesluit van toepassing?	☐ Ja ☑ Nee

16 Geluid en trillingen

Ligt de inrichting op een gezoneerd industrieterrein?	☑ Ja ☐ Nee
Hebt u een akoestisch onderzoek uitgevoerd?	☑ Ja ☐ Nee
Veroorzaken de activiteiten trillingen?	☑ Ja ☐ Nee
Hebt u een trillingsonderzoek uitgevoerd?	☑ Ja ☐ Nee

17 Energie

Verbruikt u in uw inrichting meer dan 50.000 kWh elektriciteit of meer dan 25.000 m3 aardgas(equivalenten) per jaar?	☐ Ja ☑ Nee
Hoeveel elektriciteit verbruikt u in uw inrichting in kWh per jaar?	49999
Hoeveel aardgas(equivalenten) verbruikt u in uw inrichting in m3 per jaar?	24999

18 Externe veiligheid

Wordt uw inrichting genoemd in artikel 2 (en niet in artikel 3) van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)?	☐ Ja ☑ Nee
Wordt uw inrichting genoemd in artikel 4, onderdeel b, e of f van het Registratiebesluit externe veiligheid?	☐ Ja ☑ Nee
Is er een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd?	☐ Ja ☑ Nee

Zijn er binnen uw inrichting specifieke technische maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?	☑ Ja ☐ Nee
Zijn er binnen uw inrichting specifieke procedurele maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?	☑ Ja ☐ Nee

19 Verkeer, vervoer en mobiliteit

Hebt u een preventieplan voor beperking van verkeer- en vervoerbewegingen opgesteld?	☐ Ja ☑ Nee
Hoeveel werknemers hebt u in dienst?	4
Hoeveel bezoekers komen per dag naar uw inrichting?	0
Welke vormen van verkeer en vervoer zijn voor uw bedrijfsactiviteiten relevant?	☑ Verkeer en vervoer over de weg ☐ Verkeer en vervoer over spoor ☑ Verkeer en vervoer over water ☐ Verkeer en vervoer in de lucht
Hoeveel kilometers worden per jaar door de verladers en uitbesteed vervoer gemaakt?	0
Hoeveel kilometers worden per jaar door eigen vervoerders gemaakt?	0
Hoeveel kilometers worden per jaar over binnenwateren gemaakt?	0
Hebt u maatregelen getroffen om het aantal vervoersbewegingen te beperken?	☐ Ja ☑ Nee
Heeft u parkeerplaatsen in de open lucht binnen uw inrichting?	☑ Ja ☐ Nee
Hoeveel parkeerplaatsen hebt u in de open lucht binnen uw inrichting?	4
Hebt u maatregelen getroffen om visuele hinder als gevolg van de parkeerplaatsen te voorkomen?	☐ Ja ☑ Nee
Maakt een parkeergarage deel uit van uw inrichting?	☐ Ja ☑ Nee

20 Geur

Is er sprake van geuremissie?	☑ Ja ☐ Nee
Kan de geuremissie leiden tot geurhinder?	☑ Ja ☐ Nee
Hebt u een geuronderzoek uitgevoerd volgens de NTA 9065?	☑ Ja ☐ Nee

21 Beste Beschikbare Technieken

Zijn er binnen uw inrichting één of meerdere IPPC-installaties, zoals bedoeld in bijlage 1 van de Richtlijn Industriële Emissies?	☑ Ja ☐ Nee

Als de IPPC-richtlijn op u van toepassing is, worden de omgevingsvergunning en de watervergunning gecoördineerd. De aanvraag van de omgevingsvergunning moet daarom tegelijk met of uiterlijk binnen 6 weken na de aanvraag van de watervergunning worden ingediend.

Welke BBT-conclusies zijn op uw installaties van toepassing?	Zie bijlage 12 behorende bij de aanvraag.
Zijn er binnen uw inrichting installaties of opslagen aanwezig waarop één of meerdere Nederlandse informatie documenten over BBT van toepassing zijn (aangewezen BBT documenten)?	☑ Ja ☐ Nee
Geef de titels van de betreffende informatie documenten.	PGS 15, 28 en 30; NRB; BREF Afvalbehandeling; BREF op- en overslag bulkgoederen; Oplegnotitie Op- en overslag; BREF energie-efficiëntie.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

22 Gevaarlijke stoffen in verpakking

Gevaarlijke stoffen zijn onder andere ontplofbare stoffen, samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen, brandbare stoffen, giftige stoffen, bijtende stoffen of andere stoffen die voor de mens of het milieu gevaarlijk kunnen zijn. Bestrijdingsmiddelen en/of biociden zijn ook gevaarlijke stoffen als het bestrijdingsmiddel onder de ADR valt of een CMR-stof (carcinogeen, mutageen of reprotoxisch) is. Volgens het ADR moeten stoffen en producten worden ingedeeld op basis van hun gevaarseigenschappen.

Zijn alle opslagplaatsen gerealiseerd volgens de PGS15-richtlijn?	☑ Ja ☐ Nee
Welke soorten opslagplaatsen zijn er binnen de inrichting aanwezig?	☑ Opslagkast ☐ Inpandige opslag minder dan 10 ton ☐ Uitpandige opslag minder dan 10 ton ☐ Opslagplaats meer dan 10 ton ☐ Tijdelijke opslag ☐ Opslag lege, gereinigde verpakkingen ☐ Opslag stoffen ADR-klasse 4.1, 4.2 en 4.3 ☐ Opslag organische peroxiden
Zijn er op een verdieping meer dan twee opslagkasten per brandcompartiment?	☐ Ja ☑ Nee
Is een vatenvulinrichting aanwezig?	☐ Ja ☑ Nee
Is een aparte tapruimte aanwezig?	☐ Ja ☑ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

23 Stuifgevoelige stoffen

Hoe vinden overslag en transport van de stuifgevoelige stoffen plaats?	Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.
Welke onvoorziene bedrijfsstoringen kunnen optreden binnen de inrichting waarbij stofemissies kunnen plaatsvinden?	Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.
Zijn extra voorzieningen getroffen om stofoverlast te voorkomen?	☑ Ja ☐ Nee

Welke voorzieningen zijn getroffen?	Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

24 Vloeistoffen in tanks

Is brandbeschermende bekleding aanwezig?	☑ Ja ☐ Nee
Wordt er verwarmde vloeistof opgeslagen?	☐ Ja ☑ Nee
Is er een installatiecertificaat aanwezig?	☑ Ja ☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

25 Afvalstoffen van derden (algemeen)

Welke activiteiten voert u uit met de afvalstoffen van buiten de inrichting?	☑ Opslag ☑ Overslag ☑ Sorteren ☑ Shredderen ☑ Zeven ☑ Breken ☑ Mengen ☐ Composteren ☐ Verbranden ☐ Bij- of meestoken in een energiecentrale ☐ Storten ☐ Op of in de bodem brengen ☐ Anders
Worden er van buiten de inrichting afkomstige genetisch gemodificeerde organismen als afvalstoffen of voorkomend in afvalstoffen geheel of gedeeltelijk vernietigd?	☐ Ja ☑ Nee
Beschrijft u in het systeem voor de AO/IC de beschikbaarheid en vakbekwaamheid van de medewerkers van de inrichting?	☑ Ja ☐ Nee
Blijven er tijdens de be- of verwerking afvalstoffen over die vervolgens worden afgevoerd?	☑ Ja ☐ Nee
Voldoet u aan de minimumstandaard van het LAP?	☑ Ja ☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

26 Opslag van baggerspecie

Wat is de jaarlijkse hoeveelheid perswater in m3?	0
Wat is de jaarlijkse hoeveelheid consolidatiewater in m3.	0
Wat is de jaarlijkse hoeveelheid drainagewater in m3?	0
Beschrijf hoe de baggerspecie wordt aangevoerd.	Zie bijlage 1, 3 en 5.

Beschrijf hoe baggerspecie wordt bewerkt.	Zie bijlage 1, 3 en 5.
Beschrijf de kwaliteit van de bodem waarop het baggerspeciedepot (in de toekomst) staat.	Zie bijlage 1, 3 en 5.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

27 Groen- en/of GFT-afval

Welke afvalstoffen verwerkt u?	☑ Groenafval ☐ GFT-afval ☐ Groen- en GFT-afval in één proces
Waaruit bestaat het afval dat u verwerkt?	Zie bijlage 1, 3 en 5.
Verwerkt u naast het groen- en/of GFT-afval nog andere (afval)stoffen samen met het groen- en/of GFT-afval?	☐ Ja ☑ Nee
Wat is de verwerkingscapaciteit van het afval in ton per jaar?	0
Hoe slaat u het aangevoerde afval op?	Zie bijlage 1, 3, 5 en de plattegrondtekening
Waar vindt het verwerkingsproces plaats?	Zie bijlage 1, 3, 5 en de plattegrondtekening
Welke verwerkingsmethode(n) past u toe?	☐ Compostering groenafval (aëroob) ☐ Compostering GFT-afval (aëroob) ☐ Compostering GFT-afval en groenafval in één proces (aëroob) ☐ Vergisting (anaëroob) ☑ Anders
Welke andere verwerkingsmethode past u toe?	Zie bijlage 1, 3 en 5 van de aanvraag

28 Opslag van grond- en/of zand in een depot

Grond kan worden opgeslagen bij een grondbank of in een gronddepot wanneer (nog) geen geschikte toepassingslocatie beschikbaar is. Een gronddepot kan gezien worden als een tijdelijke opslagplaats van grond. Grondbanken slaan grond niet alleen op, maar zetten ook grond af. Voor de opslag van schone grond gelden geen beperkingen. Verontreinigde grond kan worden opgeslagen in tijdelijke of definitieve gronddepots. Het Besluit Bodemkwaliteit is van toepassing op de opslag van grond of baggerspecie, bestemd voor de toepassingen, bedoeld in artikel 35 onderdeel a tot en met e van het Besluit, gedurende maximaal drie jaar op of in de bodem, met uitzondering van de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam, of gedurende maximaal tien jaar in een oppervlaktewaterlichaam. Het Besluit bodemkwaliteit staat op de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving *(http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/)*.

Wat wordt binnen uw inrichting opgeslagen?	☑ Grond ☑ Zand
Vindt er aanvoer van grond naar uw inrichting plaats?	☑ Ja ☐ Nee
Hoe wordt de grond naar uw inrichting aangevoerd?	Zie bijlage 1, 3 en 5.
Is de afkomst van de grond bekend?	☑ Ja ☐ Nee
Waar komt de grond vandaan?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (verwijzingen, zie ook de uitzonderingsaspecten). Onderstaande hoeveelheden zijn in de betreffende bijlagen geconcretiseerd.

Is de kwaliteit van de aangevoerde grond bepaald door middel van het afleveren van een milieuhygiënische verklaring?	☑ Ja ☐ Nee
Welke categorieën grond worden binnen uw inrichting opgeslagen?	☑ Schone grond ☑ Grond van de klasse wonen ☑ Grond van de klasse industrie
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van schone grond in ton?	0
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van grond van de klasse wonen in ton?	0
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van grond van de klasse industrie in ton?	0
Welke milieubeschermende maatregelen hebt u getroffen om bij de over- en opslag van de grond de verspreiding naar de omgeving te voorkomen?	Zie bijlage 1, 3 en 5 en verwijzingen.
Is de kwaliteit van de bodem waarop of waarin de grond wordt toegepast bepaald door middel van het afleveren van een milieuhygiënische verklaring?	☑ Ja ☐ Nee
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van zand in ton?	0
Welke milieubeschermende maatregelen neemt u om bij over- en opslag van het zand verspreiding naar de omgeving te voorkomen?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen). Bovenstaande hoeveelheden zijn in de betreffende bijlagen geconcretiseerd.

29 Het breken van puin

Hoe wordt ongebroken puin naar uw inrichting aangevoerd?	Zie bijlage 1 (en verwijzingen).
Wat is de maximale opslaghoeveelheid in ton van ongebroken puin binnen uw inrichting?	0
Hoe vindt het breken van puin binnen uw inrichting plaats?	☐ Met een stationaire puinbreekinstallatie ☑ Met een mobiele puinbreekinstallatie
Wat is de verwerkingscapaciteit in ton per uur van de puinbreekinstallatie?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen).
Wat is de maximale opslaghoeveelheid in ton van gebroken puin binnen uw inrichting?	0
Wordt gebroken puin uit uw inrichting afgevoerd?	☑ Ja ☐ Nee
Hoe wordt gebroken puin uit uw inrichting afgevoerd?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen).
Verwerkt u gebroken puin binnen uw inrichting?	☐ Ja ☑ Nee

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

1 Overzicht vergunningen en meldingen

Wettelijke basis	Soort	Datum	Kenmerk	Bevoegd gezag
Wet milieubeheer	Revisievergunning	24-04-2007	DSO 07047303 / Wm 4324.4	n.b.

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

13 Overzicht afvalwaterstromen

Soort afvalwaterstroom	Overige soort afvalwaterstroom	Lozing op	Afstand tot vuilwaterriool (m)	Afstand tot vuilwaterriool (m)	Lozingspunt
Niet-verontreinigd hemelwater	-	Oppervlaktewater	5	-	zie de plattegrondtekening
Niet-verontreinigd hemelwater	-	Oppervlaktewater	5	-	zie de plattegrondtekening
Huishoudelijk afvalwater	-	Gemeentelijk vuilwaterriool	-	-	zie de plattegrondtekening
Overig afvalwater	ontwateringswater	Gemeentelijk vuilwaterriool	-	-	zie de plattegrondtekening

Hoeveelheid (m3/jaar)	Bepaling volumestroom	Andere bepaling volumestroom	Registratie en Rapporteringswijze	Samenstelling afvalwaterstroom	Gemiddelde vervuilingswaarde (v.e.)
25000	Schatting	-	N.v.t.	Ja	0
10650	Schatting	-	N.v.t.	Ja	0
75	Schatting	-	N.v.t.	Ja	2
500	Schatting	-	N.v.t.	Ja	12

Maximale vervuilingswaarde (v.e.)
0
0
2
12

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

21 Overzicht installaties en bijbehorende categorie

Naam installatie	Indeling categorie IPPC-richtlijn	Nieuwe of wijziging in installatie?	Studie alternatieven
Afvalbehandeling	5.1, 5.3b en 5.5	Ja	Ja

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

23 Stuifgevoelige stoffen

Naam	Stofklasse	Opslagwijze	Doorzet (kg/jaar)	Hoeveelheid (kg)	Opslaghoogte (m)
Zie bijlage 1 en 3 v.d. aanvr. (ook hoeveelheden)	S1 sterk stuifgevoelig niet bevochtigbaar, S2 sterk stuifgevoelig wel bevochtichbaar, S3 licht stuifgevoeling niet bevochtigbaar, S4 licht stuifgevoeling wel bevochtigbaar, S5 niet of nauwelijks stuifgevoelig	zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag	0	0	0

Grondoppervlakte (m2)
0

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

26 Overzicht opslag van baggerspecie per klasse

Klasse baggerspecie	Jaarlijkse hoeveelheid (m3)	Opslagwijze	Drogestofgehalte (%)	Dichtheid (%)	Gemiddelde hoeveelheid (m3)
AW Klasse	9000	zie bijlage 1 en 3 (onderstaande is in ton)	75	75	5

Maximale hoeveelheid (m3)	Capaciteit ontwateren en rijpen (m3/jaar)
200	9000



Formulierversie
2016.01

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
Bijlagen-totaal_pdf	Bijlagen-totaal.pdf	Gegevens afvalwater Situatietekening milieu Gegevens gevaarlijke stoffen in verpakking Gegevens niet-technische samenvatting Gegevens geluid en trillingen Gegevens opslag van grond en/of zand in een depot Gegevens lucht Gegevens opslag van baggerspecie Gegevens afvalstoffen van derden Gegevens externe veiligheid Gegevens vloeistoffen in tanks Plattegrond Milieu Gegevens groen- en/of gft-afval Gegevens stuifgevoelige stoffen Gegevens bodem Procesbeschrijving Milieu Gegevens BBT Gegevens afvalstoffen die in de inrichting ontstaan Gegevens geur Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening Anders	2016-05-30	In behandeling



Formulierversie
2016.01

Kosten

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten voor het totale project in euro's (exclusief BTW)?	0

Inhoudsopgave bijlagen De Trip

1 Beschrijving activiteiten en milieuaspecten

2 Machtiging & KVK-uittreksel

3 Overzicht (afval)stoffen, hulp- en toeslagstoffen en producten

4 Minimumstandaard afvalstoffen conform LAP2

5 A&V-beleid

6 Rapportages bodemonderzoek

7 Rapportage luchtkwaliteitsonderzoek

8 Rapportage geuronderzoek d.d. 14 maart 2016

9 Rapportage akoestisch onderzoek d.d. 1 april 2016

10 NRB-analyse

11 Warmestralingsberekening

12 RIE-/BBT-toets

13 Tekening Milieu

14 Ruimtelijke onderbouwing

15 Melding Activiteitenbesluit(compleet)

16 Melding PAS (stikstofdepositieberekeningen)

17 M.e.r.-beoordeling

Bijlage 1



BESCHRIJVING VAN DE ACTIVITEITEN EN MILIEUGEVOLGEN IN HET KADER VAN OMGEVINGSVERGUNNINGAANVRAAG INGEVOLGE DE WABO

ten behoeve van De Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

Beschrijving van de activiteiten en milieugevolgen in het kader van omgevingsvergunningaanvraag ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail : [redacted]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.Mil-02	**datum** 30 mei 2016	
projectleider [redacted]	**auteurs** [redacted]	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
Telefoon: 0475-420191
Telefax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding en niet technische samenvatting		3
	1.1	niet technische samenvatting	3
	1.2	leeswijzer	8
2	Algemene gegevens		9
	2.1	gegevens vergunninghouder	9
	2.2	gegevens inrichting	9
	2.3	vigerende situatie	9
	2.4	Aan te vragen situatie	10
	2.5	lozings(vergunning)technische situatie	12
	2.6	planologische situatie	13
	2.7	vergunning bouwactiviteit en overige vergunningen/ontheffingen	14
	2.8	indeling in Bor-categorieën	15
	2.9	MER-(beoordelings)plicht	15
	2.10	RIE / BBT / PRTR	16
	2.11	energie en duurzaamheid	16
	2.12	toekomstige ontwikkelingen	17
	2.13	financieel / vakbekwaamheid / organisatiestructuur	17
	2.14	acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V)	18
3	Activiteiten aangevraagde situatie		19
	3.1	inname, opslaan en overslaan	19
	3.2	bewerken van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen	21
	3.3	overige activiteiten	26
4	Bestaande toestand en gevolgen voor het milieu		28
	4.1	Inleiding	28
	4.2	lucht	28
	4.3	geluid en trillingen	30
	4.4	lichthinder	31
	4.5	bodem en grondwater	32
	4.6	afvalwater	32
	4.7	afvalstoffen	33
	4.8	ongedierte	33
	4.9	externe veiligheid	34
	4.10	milieubeschermde gebieden en stikstofdepositie	34
	4.11	bijzondere en ongewone voorvallen	35
	4.12	ruimtelijke onderbouwing	35

1 Inleiding en niet technische samenvatting

1.1 niet technische samenvatting

De Trip BV is een dochterbedrijf van (Aannemingsbedrijf) Jos Scholman. Laatstgenoemd moederbedrijf is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. De Trip BV verzoekt het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht om een revisievergunning (onderdeel milieu) voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De RUD Utrecht is belast met de uitvoeringstaken op het gebied van omgevingsrecht in relatie tot milieuaspecten. Aangezien er wat betreft de toegestane milieucategorie beperkingen in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen, is deze aanvraag tevens een aanvraag voor een omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

De Trip BV wil met deze vestiging een bijdrage leveren aan de circulaire economie door zo veel mogelijk afvalstoffen te hergebruiken en geschikt te maken voor hergebruik. De inrichting is met name bedoeld voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen - waaronder afvalstoffen van derden - die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Doel van de inrichting is het na het eventueel opbulken en be-/verwerken opnieuw inzetten c.q. nuttig toepassen van de diverse inkomende stoffen en materialen elders buiten de inrichting. De werkzaamheden van De Trip BV worden uitgevoerd voor (semi-)overheden, nutsbedrijven, wegenbouwers, aannemerscombinaties, bouwcombinaties, woningbouw verenigingen, natuurontwikkelaars, landbouwers en particulieren.

De Trip BV heeft plannen om de thans volledig onder het Activiteitenbesluit (melding d.d. 11 maart 2015) vallende activiteiten uit te breiden c.q. te veranderen. Op dit moment is nog sprake van een type B inrichting, doch dat zal naar aanleiding van deze aanvraag veranderen in een Type C inrichting. Tevens rust er op de locatie een omgevingsvergunning milieu, namelijk de revisievergunning van 24 april 2007, kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4. Ook is sprake van een reeds gemelde inrichting Eurosalt, die volledig onder het Activiteitenbesluit valt (melding 2010).

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen, waaronder gevaarlijke afvalstoffen, de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloopafval.

De voorliggende omgevingsvergunningaanvraag is tevens een melding op grond van art. 1.10 van het Activiteitenbesluit voor de daaronder vallen activiteiten als het opslaan van bulkgoederen en de eventuele wijzigingen daarin ten opzichte van de eerdere melding.

In figuur 1-a is de locatie aangegeven van de inrichting van De Trip BV. Opgemerkt wordt dat betreffende luchtfoto een verouderde weergave is, namelijk van voor de vestiging van De Trip.



figuur 1-a: luchtfoto locatie: De Trip BV

Binnen de inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7 te Utrecht worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd, te weten:

1. op- en overslag van diverse grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, hout, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen en afvalstoffen van eigen werken;
2. inname, op- en overslag van afvalstoffen conform tabel 1-a, waaronder afvalmateriaal van derden;
3. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

Bij de melding ingevolge het Activiteitenbesluit (d.d. 11 maart 2015) zijn de in tabel 1-a onder code A t/m K aangegeven afvalstoffen (grotendeels van eigen werken) gemeld met een de in kolom 3 en 4 aangegeven maximale opslag- en jaarcapaciteiten.

Voor op- en overslagactiviteiten heeft een doorzet of jaarcapaciteit geen meerwaarde. De milieueffecten van inrichting worden grotendeels bepaald door wat er maximaal op een dag aanwezig is en plaatsvindt. Alleen voor bepaalde bewerkingen is de doorzet van belang, bijvoorbeeld voor het verkleinen van houtachtig groenafval (in dit geval op grond van geurnormen). Verzocht wordt om alleen in die gevallen waar dat strikt noodzakelijk is een jaarcapaciteit op te nemen.

De activiteiten met en capaciteiten van afvalstoffen bepalen grotendeels de aard van de inrichting. In onderstaande tabel 1-a is in kolom 1, 2, 5, 6 en 7 een totaal overzicht weergegeven van de gewenste activiteiten met afvalstoffen weergegeven voor de nu aangevraagde situatie.

Tabel 1-a: totaal overzicht aangevraagde (afval-) stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	*Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment*	*Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)*	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton)[1] [2]	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals o.a. geotextiel, oever-bescherming, dijkbekleding en damwanden)	*maximaal 2.000 m^3*	*2.000*	3.200 m^3	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloopafvalstoffen	*maximaal 10.000 ton*	*50.000*	10.000 m^3	60.000	Opslag, overslag, opbulken/ mengen, scheiden en verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	*maximaal 10.000 m^3*	*100.000*	16.000 m^3	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken /mengen scheiden
D	Glas (vlakglas/ consumentenglas)	*maximaal 10.000 ton*	*20.000*	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	*maximaal 2.000 ton*	*20.000*	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	*maximaal 2.000 ton*	*20.000*	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloopafval (gemengd)	*maximaal 45 m^3*	*10.000*	200 m^3	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	*maximaal 45 m^3*	*2.000*	200 m^3	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ont-wateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	*maximaal 200 m^3*	*20.000*	60 ton (200 m^3)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	*maximaal 600 m^3*	*16.640*	4.200 m^3 (waarvan max-imaal 2.560 m^3	16.640	Opslag, overslag, opbulken,

[1] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden boven de drempelwaarde (installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer, zie ook onder MER-(beoordelings)plicht

[2] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden met een capaciteit die maakt dat de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) van toepassing is. Zie onderdeel RIE / BBT / PRTR

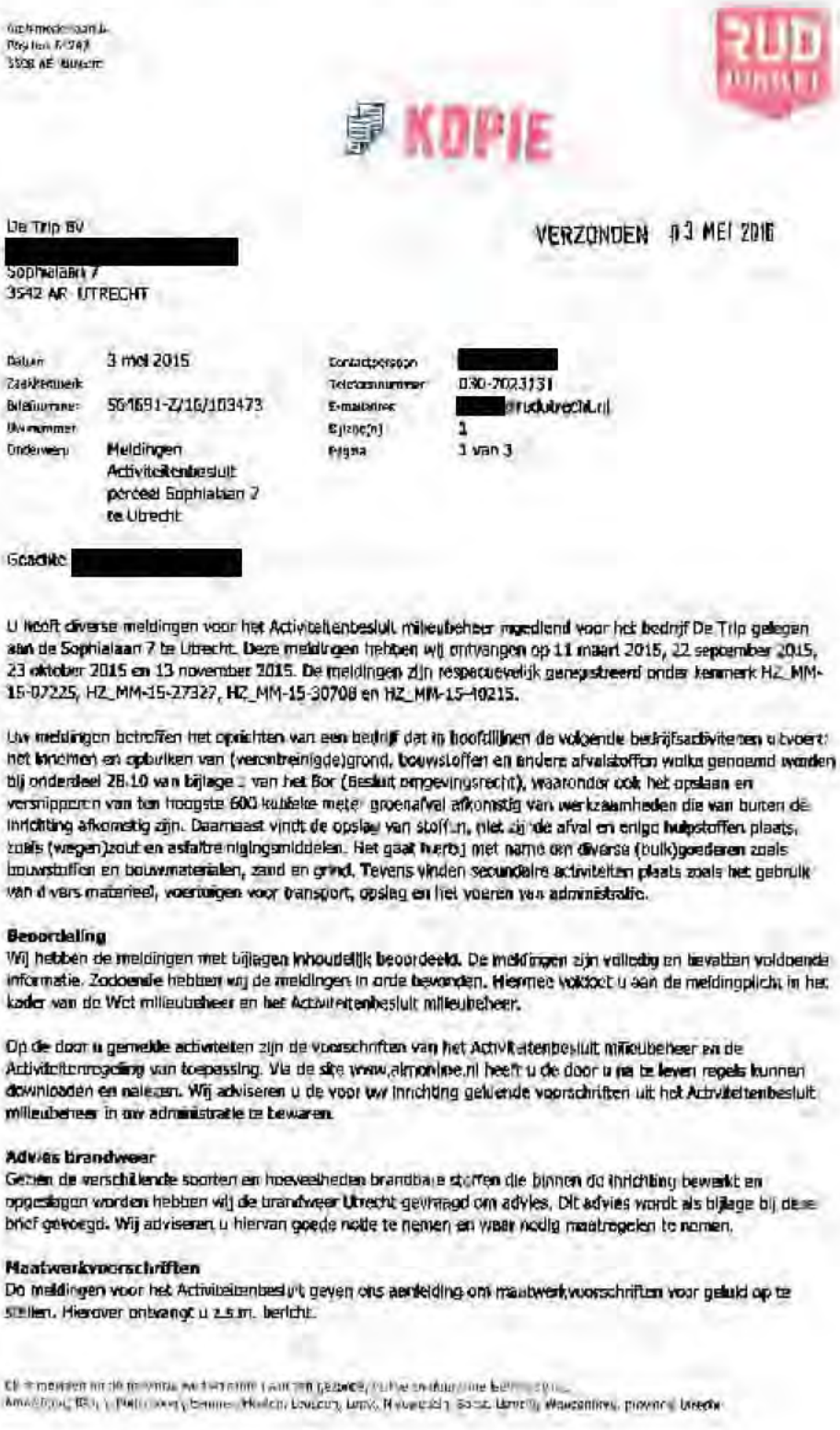
Tabel 1-a: totaal overzicht aangevraagde (afval-) stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	*Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment*	*Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)*	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton)[1] [2]	Activiteit
				verkleind)		scheiden, verkleinen
K	Dakafval	*maximaal 50 ton*	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Asfalt (waaronder teerhoudend)	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt ook de opslag en gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, bouwmaterialen, dieselolie in mobiele tanks, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Deze bulkstoffen zijn opgenomen in tabel 1-b, de overige hulpstoffen worden in emballage opgeslagen in zijn terug te vinden in bijlage 3 bij de aanvraag.

Tabel 1-b: overzicht opslag overige bulkstoffen huidige situatie			
soort	Maximale capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	15.000 liter	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000 ton/jaar	opslag
Bouwproducten (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	Opslag, deels in silo's

De grondbankactiviteiten omvatten de inname, het opslag, overslag, opbulken en scheiden (ontdoen van bodemvreemde stoffen) binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). In beperkte mate wordt grond, zijnde gevaarlijke afval c.q. niet-toepasbare grond en calamiteitenpartijen, ingenomen. Laatstgenoemde partijen worden alleen tijdelijk opgeslagen

voor verwerking door vergunninghouders buiten de inrichting.



Gemeente Utrecht
Postbus 8760
3503 AE Utrecht

KOPIE

De Trip BV
[redacted]
Sophialaan 7
3542 AR UTRECHT

VERZONDEN 03 MEI 2016

Datum	3 mei 2015	Contactpersoon	[redacted]
Zaakkenmerk		Telefoonnummer	030-7023131
Briefnummer	561691-Z/16/103473	E-mailadres	[redacted]@rudutrecht.nl
Uw nummer		Bijlage(n)	1
Onderwerp	Meldingen Activiteitenbesluit perceel Sophialaan 7 te Utrecht	Pagina	1 van 3

Geachte [redacted]

U heeft diverse meldingen voor het Activiteitenbesluit milieubeheer gedaan voor het bedrijf De Trip gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Deze meldingen hebben wij ontvangen op 11 maart 2015, 22 september 2015, 23 oktober 2015 en 13 november 2015. De meldingen zijn respectievelijk geregistreerd onder kenmerk HZ_MM-15-07225, HZ_MM-15-27327, HZ_MM-15-30708 en HZ_MM-15-10215.

Uw meldingen betreffen het oprichten van een bedrijf dat in hoofdlijnen de volgende bedrijfsactiviteiten uitvoert: het innemen en opbulken van (verontreinigde)grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen welke genoemd worden bij onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht), waaronder ook het opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval afkomstig van werkzaamheden die van buiten de inrichting afkomstig zijn. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals (wegen)zout en asfaltre nigingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk)goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals het gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en het voeren van administratie.

Beoordeling
Wij hebben de meldingen met bijlagen inhoudelijk beoordeeld. De meldingen zijn volledig en bevatten voldoende informatie. Zodoende hebben wij de meldingen in orde bevonden. Hiermee voldoet u aan de meldingplicht in het kader van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Op de door u gemelde activiteiten zijn de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling van toepassing. Via de site www.almonline.nl heeft u de door u na te leven regels kunnen downloaden en nalezen. Wij adviseren u de voor uw inrichting geldende voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer in uw administratie te bewaren.

Advies brandweer
Gezien de verschillende soorten en hoeveelheden brandbare stoffen die binnen de inrichting bewerkt en opgeslagen worden hebben wij de brandweer Utrecht gevraagd om advies. Dit advies wordt als bijlage bij deze brief gevoegd. Wij adviseren u hiervan goede notie te nemen en waar nodig maatregelen te nemen.

Maatwerkvoorschriften
De meldingen voor het Activiteitenbesluit geven ons aanleiding om maatwerkvoorschriften voor geluid op te stellen. Hierover ontvangt u z.s.m. bericht.

De bouwstoffen worden ingenomen met het oog op het opslag, overslag, opbulken (waaronder mengen conform Bbk) en het ontdoen van bodemvreemde stoffen ten behoeve van nuttige toepassing. Bouw- en sloopafval en A- en B-hout worden binnen de inrichting

opgeslagen, opgebulkt en gescheiden. Steenachtig puin wordt ook binnen de inrichting gebroken, het A- en B-hout kan ook worden verkleind (geshredderd).

Het groenafval dat door De Trip BV ingenomen wordt, bestaat hoofdzakelijk uit niet-houtachtig (blad, gras en plantsoenafval) en houtachtig groenafval. Het groenafval wordt na aanvoer, tijdelijk op- en overgeslagen ten behoeve van nuttige toepassing buiten de inrichting. Aanwezige fysische verontreinigingen worden verwijderd. Gedurende de maanden mei t/m november wordt grasachtig materiaal aangevoerd. Het aangevoerde grasachtig materiaal wordt door een kraan in containers geladen. Volle containers worden afgedekt. De houtachtige fractie, bestaande uit stammen, takken en grof snoeihout kan ook worden verkleind (geshredderd).

De overige afvalstoffen, waaronder de gevaarlijke afvalstoffen worden slechts op- en overgeslagen en opgebulkt voor vervolgverwerking door vergunninghouders buiten de inrichting.

De bestaande toestand van het milieu, alsmede de gevolgen voor het milieu, die het gevolg zijn van het uitvoeren van de bedrijfsmatige activiteiten binnen de inrichting, zijn geïnventariseerd voor onder meer de milieuaspecten lucht, bodem, geluid, afvalstoffen en residuen, water en de bedrijfs- en externe veiligheid. De resultaten van de inventarisatie van de milieugevolgen zijn beschreven in hoofdstuk 4 van de voorliggende toelichting op de vergunningaanvraag. Waar nodig zijn adequate voorzieningen en/of maatregelen gerealiseerd c.q. opgenomen om de nadelige gevolgen voor het milieu te reduceren tot de hiervoor geldende normen. De milieugevolgen, die in dit kader het meest beïnvloed worden door de activiteiten van De Trip BV, zijn geluid en emissies naar het milieucompartiment lucht.

In de bijlage Tekening Milieu is een plattegrondtekening opgenomen waaruit de locatie van de bedrijfsonderdelen, processen en lozingsaspecten zijn te herleiden. Processen en geluidsbronnen zijn voorts te herleiden uit de bijgevoegde omgevingsonderzoeken (geluid-, luchtkwaliteit- en geurrapportage).

1.2 leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de algemene gegevens en actuele situatie met betrekking tot de inrichting van De Trip BV. De beoogde situatie met een beschrijving van de aangevraagde activiteiten van De Trip BV wordt nader toegelicht in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 tenslotte behandelt de consequenties voor de omgeving van de beoogde veranderingen ten aanzien van de diverse milieuaspecten.

2 Algemene gegevens

2.1 gegevens vergunninghouder

naam vergunninghouder	:	De Trip BV
bezoekadres/	:	Morsebaan 1
correspondentieadres	:	Postbus 1458
postcode/plaats	:	3439 NA Nieuwegein
contactpersoon	:	[redacted]
telefoon	:	030 [redacted]
[redacted]		[redacted]

2.2 gegevens inrichting

naam inrichting	:	De Trip BV		
adres	:	Sophialaan 7		
postcode/plaats	:	3542 AR Utrecht		
kadastrale gegevens	:	Gemeente	:	Utrecht
		Sectie	:	E
		Nummers	:	520, 535, 536 (gedeeltelijk) 579, 695 (gedeeltelijk)

2.3 vigerende situatie

Voor de inrichting van De Trip BV is een melding verricht in het kader van het Activiteitenbesluit, zie bijlage 15 bij de aanvraag. Een bijbehorende Wabo-vergunning bouw en een watervergunning (zie paragraaf 2.5) voor het realiseren van keerwanden, zijn in procedure (ingediend op 17 augustus 2015).

Op basis van de thans vigerende melding Activiteitenbesluit zijn globaal de hoofdactiviteiten met afvalstoffen en bijbehorende inname- en opslagcapaciteiten toegestaan zoals vermeld in onderstaande tabel 2-a.

Tabel 2-a: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten o.b.v. melding Activiteitenbesluit				
code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment (ton)	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescher-ming, dijkbekleding en dam-wanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m^3	2.000	scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m^3	100.000	ontwateren (slib), scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	maximaal 2.000 ton	20.000	opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	10.000	scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	2.000	ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 200 m^3	20.000	scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m^3	16.640	verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	maximaal 50 ton	-	

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt thans de opslag c.q. het gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in IBC-tanks plaats.

2.4 Aan te vragen situatie

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen (waaronder gevaarlijke afvalstoffen), de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloopafval.

De eerder middels de melding gelegaliseerde activiteiten met afvalstoffen en capaciteiten alsmede de nieuw aangevraagde activiteiten met afvalstoffen en capaciteiten zijn weergegeven in tabel 2-b.

Tabel 2-b: totaal overzicht aangevraagde afval stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	*Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment*	*Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)*	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton)[1] [2]	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oever-bescherming, dijkbekleding en damwanden)	*maximaal 2.000 m^3*	*2.000*	3.200 m^3	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloopafvalstoffen	*maximaal 10.000 ton*	*50.000*	10.000 m^3	50.000	Opslag, overslag, opbulken/ mengen,scheiden verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	*maximaal 10.000 m^3*	*100.000*	16.000 m^3	224.000	Opslag, overslag, opbulken /mengen scheiden
D	Glas (vlakglas/ consumentenglas)	*maximaal 10.000 ton*	*20.000*	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	*maximaal 2.000 ton*	*20.000*	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	*maximaal 2.000 ton*	*20.000*	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloopafval (gemengd en steenachtig)	*maximaal 45 m^3*	*10.000*	200 m^3	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	*maximaal 45 m^3*	*2.000*	200 m^3	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ontwateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	*maximaal 200 m^3*	*20.000*	60 ton (200 m^3)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	*maximaal 600 m^3*	*16.640*	4.200 m^3 (waarvan maximaal 2.560 m^3 verkleind)	16.640	Opslag, overslag, opbulken, scheiden,

[1] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden boven de drempelwaarde (installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer, zie ook onder MER-(beoordelings)plicht

[2] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden met een capaciteit die maakt dat de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) van toepassing is. Zie onderdeel RIE / BBT / PRTR

Tabel 2-b: totaal overzicht aangevraagde afval stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	*Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment*	*Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)*	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton)[1] [2]	Activiteit
						verkleinen
K	Dakafval	*maximaal 50 ton*	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Asfalt (waaronder teerhoudend)	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt de opslag c.q. het gebruik van divers bulkmateriaal (zand, grond, bouwstoffen en vergelijkbare producten, allen niet zijnde afval) en enige hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in IBC-tanks plaats. Deze nevenactiviteiten zijn reeds allen gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit, zie tabel 1-b. Het totaal overzicht van de aangevraagde stoffen is opgenomen in bijlage 3 bij de aanvraag.

2.5 lozings(vergunning)technische situatie

Schoon hemelwater/besproeiingswater van schone terreindelen (opslaglocaties inerte stoffen, wegen) en daken wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Afvalwater van bodembeschermende voorzieningen wordt via het bedrijfsriool opgevangen en door een zuiveringstechnische voorziening (NEN 858) geleid voordat dit wordt getransporteerd naar het gemeenteriool. Het overige bedrijfsafvalwater is vergelijkbaar met huishoudelijk afvalwater en wordt zonder aanvullende voorzieningen op het gemeentelijke riool geloosd.

De te lozen waterstromen kunnen allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit geloosd worden en een Watervergunning voor het aspect lozen is derhalve niet aan de orde. Nadere details, zoals hoeveelheid te lozen afvalwater en aanwezige voorzieningen, zijn opgenomen in paragaaf 4.6.

2.6 planologische situatie

De inrichting van De Trip BV is gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 17 juli 2014 (kenmerk NL.IMRO.0344.BPLAGEWEIDE-VA01).

De functieaanduiding voor deze locatie is 'bedrijf tot en met categorie 4.1'. Ingevolge artikel 3.6.2 lid a, kan 1 à 2 categorieën hoger worden toegestaan als wordt aangetoond dat "..het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (…..alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in lid b opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

De voorgenomen activiteiten vallen grotendeels onder milieucategorie 3.1 tot 4.1 (aannemerij, groothandel in hout en bouwmaterialen, loon-, hovenier- en bosbouwbedrijf, waarvan de laatste 3 niet in de lijst van bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen maar maximaal categorie 3.1 zijn). Bij de melding is reeds uitgebreid beargumenteerd waarom de gemelde activiteiten passen binnen de omschrijving "maximaal milieucategorie 4.1".

Bij deze aanvraag worden extra activiteiten aangevraagd, waarbij een puinbreker (capaciteit minder dan 100.000 ton/jaar) wordt toegevoegd en waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) wordt aangevraagd. Door deze beide aspecten kan in de aangevraagde situatie sprake van zijn van milieucategorie 4.2. In de uitspraak van de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016 is bepaalt bij wijze van voorlopige voorziening dat voor het plandeel met de bestemming:

"Bedrijventerrein" en de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.1" betreffende Sophialaan 7, in afwijking van artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder a, en artikel 3, lid 3.6, onder 3.6.2, van de planregels geldt dat ter plaatse bedrijven uit de in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten genoemde milieucategorieën 1 tot en met 3.2 zijn toegestaan

Dit betekent dat een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd, waarbij moet worden aangetoond dat de invloed op de omgeving gelijk is aan een categorie 3.2 bedrijf. Deze onderbouwing is opgenomen in paragraaf "Ruimtelijke onderbouwing" in hoofdstuk 4. In de Lijst met bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingplan zijn toegestane SBI-code's met omschrijving opgenomen en de bijbehorende milieucategorie. Voor De Trip zijn in de nu aangevraagde situatie de volgende code en omschrijvingen van toepassing:

- SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m^2: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op puin uit code B en G.

Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op

het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan. De zonetoets en het bijbehorende akoestisch onderzoek worden behandeld in paragraaf 4.3.

Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
    - SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
    - SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation geurafstand is 200 meter;
    - SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar : geurafstand 30 meter.
- Aangezien de geurafstand voor de activiteit vuiloverslagstation groter is dan 100 meter, is dit lid niet van toepassing.
- Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. In de plantoelichting (bijlage 14) en paragraaf 4.12 is dit nader uitgewerkt.

In paragraaf 4.2 is de geurbelasting bepaald en getoetst. Hieruit blijkt dat aan voorwaarde van artikel 3.6.1. wordt voldaan.

Tevens is sprake van een Waterstaat - Waterkering op grond van artikel 18.1, waardoor de voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning moet worden aangevraagd. Deze is aangevraagd op 17 augustus 2015.

Samenvattend kan worden gesteld dat het vigerende bestemmingplan onder voorwaarden ruimte biedt voor het toestaan van hogere milieucategorieën en bedrijfsactiviteiten die niet direct zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten en (potentieel) geurgevoelige activiteiten.

Om de aangevraagde activiteiten te toetsen aan de ruimtelijke en milieukaders zijn enige omgevingsonderzoeken uitgevoerd. In paragraaf 4.11 (Ruimtelijke aspecten) en in de separaat toegevoegde Ruimtelijke onderbouwing zijn de ruimtelijke aspecten en de uitkomsten van deze onderzoeken nader beschreven en getoetst. Uitgaande van de bijgevoegde geluid-, lucht en geurrapportage geldt dat de ingebruikname van de inrichting passend is binnen het planologische kader. Dientengevolge wordt verzocht om op deze locatie ook de puinbreekactiviteiten en activiteiten met potentieel geurgevoelige afvalstoffen toe te staan.

Deze aanvraag is daarom tevens te beschouwen als een aanvraag voor omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

2.7 vergunning bouwactiviteit en overige vergunningen/ontheffingen

Met de revisievergunning zijn geen nieuwe bouwactiviteiten voorzien. De omgevingsvergunning bouw voor de keerwaden is op 17 augustus 2015 reeds ingediend, de

ontwerpbeschikking is op 23 november 2015 gepubliceerd. Deze bouwvergunning heeft betrekking op de werkzaamheden die zijn gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit.

Op 23 december is een melding in het kader van de PAS (natuurbeschermingswet) gedaan voor de stikstofdepositie, zie bijlage 16 bij deze aanvraag. Ook is, gelijktijdig met de aanvraag vergunning bouw een aanvraag voor een waterwetvergunning ingediend voor het bouwen van keerwanden binnen de bestemming 'waterkering'.

2.8 indeling in Bor-categorieën

Voor de milieuaspecten c.q. activiteiten van De Trip BV, die in hoofdstuk 4 nader worden omschreven, wordt een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo aangevraagd. De door De Trip BV aangevraagde activiteiten vallen in diverse categorieën als genoemd in bijlage I onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (verder: 'Bor').

Meer specifiek zijn de in tabel 2-c weergegeven Bor-categorieën van toepassing op de activiteiten van De Trip BV.

Tabel 2-c: Relevante Bor-categorieën

categorie	lid	onderwerp	concrete toepassing
1.1	a, b	opgesteld vermogen	elektrische en verbrandingsvermogen
5.1		opslag brandbare vloeistoffen	opslag brandstof
11.1	a, b, e, g, h, i	opslag, bewerken van keramische producten, betonwaren, menggranulaat, zand/grind en grond	opslag, overslag en scheiden van bestratingsmaterialen, betonproducten, zand, grind, grond (niet zijnde afval)
28.1	a2	opslag van bedrijfsafval	Opslag en overslag van bedrijfsafvalstoffen ontstaan binnen de inrichting alsmede diverse afvalstoffen uit eigen werken
28.4	a1, a2, a3, a5, a6, b1, b2, c1	opslaan en be-/bewerken van buiten de inrichting afkomstig afvalstoffen	opslag, overslag en bewerken van diverse afvalstoffen van buiten de inrichting zoals grond, bouw- en sloopafval groenafval, bouwstoffen, hout, metalen (schroot).

2.9 MER-(beoordelings)plicht

In de vigerende en thans aangevraagde situatie is sprake van de verwijdering van afvalstoffen die worden genoemd onder categorie D18.1 van het bijlage 1 van het Besluit m.e.r. Opgemerkt wordt dat deze categorie geldt als een vangnetbepaling inzake activiteiten met afvalstoffen. Op grond van jurisprudentie moet de term ´verwijdering´ breed worden opgevat, en valt ook nuttige toepassing onder dit begrip. De maximale aangevraagde verwerkingscapaciteit van afvalstoffen is groter dan 50 ton per dag en daarmee wordt de drempelwaarde met betrekking tot categorie D18.1 uit de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage overschreden. Dit betekent dat er in onderhavig geval een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De initiatiefnemer van een activiteit die m.e.r.-beoordelingsplichtig is, moet dat voornemen schriftelijk mededelen aan het bevoegd gezag. Dit komt voort uit art. 7.16 van de Wet milieubeheer (Wm). In een dergelijke aanmeldingsnotitie wordt de informatie opgenomen op basis waarvan het bevoegd gezag kan bepalen of al dan niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Voorafgaand aan de aanvraag is een aanmeldingsnotitie opgesteld waarin de milieugevolgen van de gehele inrichting zijn beschreven. Deze aanmeldingsnotitie is op 23 december 2015 ter beoordeling voorgelegd

aan het bevoegd gezag. Bij brief[1] van 4 mei 2016 met nummer 8184703C beoordeeld het bevoegd gezag dat voor de betreffende activiteiten geen m.e.r. opgesteld dient te worden.

2.10 RIE / BBT / PRTR

Per 1 januari 2013 is de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Deze richtlijn integreert de IPPC-richtlijn (96/61/EG), de Richtlijn Grote Stookinstallaties en een aantal andere richtlijnen. Betreffende bepalingen zijn verplicht voor installaties die daaronder vallen en waarborgen het gebruik van Best Beschikbare Techniek (BBT).

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten vallen onder twee categorieën hiervan:

- Categorie 5.3, lid b onder ii : nuttige toepassing van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 75 ton per dag door middel van voorbehandeling van afval (houtachtig groenafval) voor verbranding of meeverbranding (ingeval dit wordt ingezet als biomassa en een verbrandingsoven).
- Categorie 5.5, tijdelijke opslag van gevaarlijke afvalstoffen, in afwachting van vervolgverwerking, met een totale capaciteit van meer dan 50 ton (zoals asbest, calamiteitenpartijen c.q. grond zijnde gevaarlijk afval)

Als bijlage bij deze aanvraag is een RIE/BBT-toets opgenomen, waarin de relevantie en toepassing van de BREF's opgenomen is alsmede een toetsing van de BBT-maatregelen en –technieken die hieruit voortvloeien. Op de inrichting zijn de BREF Afvalbehandeling, BREF Op- en overslag en de BREF Energie-efficiëntie van toepassing.

Inrichtingen waartoe een IPPC-installatie behoort, zijn vergunningplichtig. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor zo´n inrichting.

Het Integraal PRTR[2]-verslag is aan de orde voor de inrichting van De Trip BV, omdat er activiteiten worden verricht met afvalstoffen, die worden genoemd in Bijlage I bij de EG-verordening PRTR en waarvan de capaciteitsdrempel wordt overschreden. Een inrichting die onder de reikwijdte valt, moet jaarlijks zijn emissies en afval registreren indien de hiervoor geldende drempelwaarde wordt overschreden en deze gegevens vóór 1 april in het jaar volgend op het verslagjaar via het elektronische milieujaarverslag (e-MJV) verzenden.

2.11 energie en duurzaamheid

In het kader van het te verwachte energieverbruik geldt dat hiervan, op basis van het feit dat sprake is van een geheel nieuwe situatie, geen betrouwbare inschatting kan worden gemaakt. Het is echter – naast het algemene milieubelang en de verplichtingen hiertoe op basis van de RIE – ook in het financiële belang van De Trip BV om uit te gaan van de meest efficiënte technieken voor zover dit past binnen de reguliere afschrijvingstermijnen.

Analoog aan de bepalingen die in het Activiteitenbesluit zijn opgenomen voor type A en B inrichtingen, wordt niet verwacht dat de inrichting voor wat betreft het energieverbruik de volgende drempelwaarden overschrijdt:

- een jaarlijks verbruik groter dan 75.000 m^3 aardgasequivalenten aan brandstoffen;
- een jaarlijks elektriciteitsverbruik groter dan 200.000 kWh.

[1] zie bijlage 17 behorende bij deze aanvraag
[2] PRTR staat voor Pollutant Release and Transfer Register

In de "Landelijke redactie standaardteksten omgevingsvergunning" wordt op bovenstaande aangesloten. Verzocht wordt de vergunningvoorschriften ook op voornoemde bepalingen te laten aansluiten.

2.12 toekomstige ontwikkelingen

Vooralsnog zijn er geen ontwikkelingen voorzien die bij de behandeling van de aanvraag een rol kunnen (gaan) spelen.

2.13 financieel / vakbekwaamheid / organisatiestructuur

Het voortzetten van de vergunde activiteiten alsmede het doorvoeren van de thans aangevraagde veranderingen hebben naar verwachting geen nadere investeringen tot gevolg. Eventuele investeringen zullen, afhankelijk van hoogte hiervan, uit eigen middelen en/of vreemd vermogen worden gerealiseerd.

Het opleidingsniveau, alsook de vakbekwaamheid van de medewerkers binnen de inrichting van De Trip BV zijn in onderstaande tabel 2-d weergegeven:

Tabel 2-d: opleidingsniveau en vakbekwaamheid functionarissen

Functie	benodigde opleiding	Vakbekwaamheid
Directie/bedrijfsleider	Academisch / HBO niveau	Leidinggevende ervaring kennis van de relevante BRL's, (milieu/kwaliteits)zorgsysteem etc.
administratief medewerker	MBO	Relevante opleiding en cursus(sen) inzake afvaladministratie
Acceptant(en) / terreinmedewerker(s), Weegbrugmedewerker	LBO / MBO	Specifieke opleiding en cursus(sen) acceptatie van afval / vakbekwaamheid m.b.t. bedienen materieel

De ondernemings- en organisatiestructuur, alsook de regeling van de feitelijke leiding van de activiteiten binnen de inrichting, is opgenomen in het kwaliteit- en milieuzorgsysteem.

De onderneming (Moedermaatschappij Aannemingsbedrijf Jos Scholman) beschikt in ieder geval over de volgende certificaten:

- VCA** 2008/5.1
- NEN-EN-ISO 14001:2004
- NEN-EN-ISO 9001:2008
- SIKB BRL 7000, protocol 7001 en 7003
- BRL 9335 protocol 1
- Groenkeur BRL groenvoorzieningen 2012
- CO_2 prestatieladder niveau 3

Binnen De Trip wordt conform betreffende zorgsystemen gewerkt. De feitelijke leiding van de activiteiten binnen de inrichting is in handen van de in de als bijlage 2 toegevoegde machtiging / Uittreksel van de Kamer van Koophandel genoemde eindverantwoordelijke.

Het puinbreken wordt uitgevoerd door een extern bedrijf dat beschikt over BRL 2506 erkenning.

2.14 acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V)

De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen, die opgenomen zijn in dit document en de bijlagen bij dit document, zijn dynamisch van aard. Dit omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in wet- en regelgeving en/of marktwensen. Voor het hier bedoelde A&V beleid wordt verwezen naar bijlage 5 “A&V-beleid”. Het bij deze aanvraag gevoegde A&V-beleid is ontleend aan het Landelijk afvalbeheersplan 2 (LAP2). Onder hoofdstuk 16 ‘Aspecten voor vergunningverlening' is opgenomen dat bij vergunningverlening aandacht moet zijn voor acceptatie- en verwerkingsbeleid (A&V-beleid) en het beleid voor administratieve organisatie en interne controle (AO/IC-beleid).

In de bijlage A&V-beleid is een tabel opgenomen waaruit blijkt welke verwerkingen binnen de inrichting plaatsvinden.

3 Activiteiten aangevraagde situatie

3.1 inname, opslaan en overslaan

Alle uit eigen werken ontstane of van derden ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden binnen de inrichting van De Trip BV op- en overgeslagen. Het aan- en afvoeren van de materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.

Bij de aan- en afvoer van afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van een geijkte elektronische weegbrug zodat een beeld ontstaat van de hoeveelheden inkomende en uitgaande partijen. Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen op grond van de artikel 5.8, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht en artikel 10.40, eerste lid van de Wet milieubeheer alsmede artikel 2, derde lid van de Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Voor de inname van afvalstoffen gelden voorts interne regels die zijn gebaseerd op het eerder beschreven A&V-beleid (zie bijlage).

Voor een overzicht van de afvalstoffen en grond- en hulpstoffen wordt in dit kader verwezen naar bijlage 3 ”Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen” die bijgevoegd is bij de omgevingsvergunningaanvraag. Hieronder volgt een beschrijving van de relevante activiteiten.

3.1.1 gescheiden opslag

Opslag van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats met als doel ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. Gescheiden opslag wordt gerealiseerd een van de volgende manieren:

- tussen afzonderlijke opslagen, die visueel van elkaar te onderscheiden zijn, wordt een vrije ruimte van tenminste 0,5 meter opengelaten;
- tussen opslagen zijn (verplaatsbare) keerwanden, scheidingswanden of soortgelijke voorzieningen aanwezig;
- opslag vindt afzonderlijk plaats in containers, intermediate bulk containers (IBC’s) of vergelijkbare opslagvoorzieningen.

3.1.2 opslagduur

Aan de opslagduur voor grond- en hulpstoffen is geen wettelijke opslagtermijn gekoppeld, waardoor deze voor onbepaalde tijd binnen de inrichting opgeslagen mogen worden.

Met betrekking tot de opslagduur van afvalstoffen binnen de inrichting zijn wel wettelijke opslagtermijnen van toepassing. Deze wettelijke termijnen worden onder meer genoemd in hoofdstuk 17 (opslaan en overslaan) van het vigerende LAP2. De opslagtermijnen zijn als zodanig verankerd in het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa), waarin delen van de EG-richtlijn betreffende het storten van afvalstoffen zijn geïmplementeerd. De volgende opslagtermijnen worden hierin genoemd:

- voor opslag van afvalstoffen voorafgaand aan verwijdering, geldt een maximale termijn 1 jaar;
- voor opslag van afvalstoffen voorafgaand aan nuttige toepassing, geldt een maximale termijn van 3 jaar.

De opslagduur van de afvalstoffen voldoet aan bovenstaande eisen.

3.1.3 wijze van opslag

Afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden in het algemeen binnen de inrichting los gestort en/of in containers of silos opgeslagen. De wijze van opslag hangt samen met bijvoorbeeld de fysische eigenschappen (stofvorming e.d.), bodembedreigendheid, vluchtigheid (geur) en schadelijkheid.

Voor de hoogte van de opslag is aangesloten bij de maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals in het vigerende bestemmingplan is verwoord. Voor een aantal opslagen gelden lagere opslaghoogten, omdat de opslag hiervan kleinschaliger is. Een aantal stoffen kan zonder specifieke voorzieningen niet uitpanding, zonder overkapping of zonder een deugdelijke bodembeschermende voorziening worden opgeslagen vanwege bijvoorbeeld geurverspreiding, brandgevaar of het bodembedreigende karakter. In de bijlage 3: Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen, de bijlage 10: NRB-analyse en de plattegrondtekening in bijlage 13 is per opslagtype de wijze van opslag weergegeven.

3.1.4 bodembeschermende voorzieningen

In de NRB-analyse (bijlage 10 bij deze aanvraag) is aangegeven welke opslagen of activiteiten mogelijk bodembedreigend zijn. De hierbij benodigde en aanwezige voorzieningen zijn hierin beschreven en getoetst. De handelingen met bodembedreigende (afval)stoffen en niet-inerte stoffen vinden binnen de inrichting plaats op de vereiste bodembeschermende voorzieningen (inclusief incidentenmanagement / algemene zorg), waardoor een verwaarloosbaar bodemrisico (categorie A) conform de NRB 2012 gewaarborgd is.

3.1.5 brandveiligheidsaspecten

Binnen de beoogde inrichting van De Trip BV vindt uitpandige opslag plaats van papier, houtachtig groenafval, biomassa en houtachtig materiaal (snoeihout, A-hout en ongeshredderd B-hout). De opslag van de houtachtige stoffen vindt plaats op het buitenterrein aan de (spoor)wegzijde van de zoutloods. De opslag vindt los gestort plaats in de hiervoor ingerichte opslagvakken tot een hoogte van maximaal 8 meter, zie hiervoor ook de plattegrondtekening die als bijlage bij de aanvraag is bijgevoegd. De papier- en kartonopslag vindt plaats onder de overkapping aan de noordoostzijde van het terrein tot een maximale hoogte van 4 meter.

De opslag van deze brandbare materialen (zowel afvalstoffen als grond- en hulpstoffen) vindt op een zodanige wijze binnen de inrichting plaats, dat voldaan wordt aan de eisen voor de uitpandige opslag van brandbare materialen zoals opgenomen in hoofdstuk 7 van het Bouwbesluit 2012. In dat hoofdstuk wordt onder meer onderscheid gemaakt wordt tussen milieugevaarlijke stoffen en niet-milieugevaarlijke stoffen. Het Bouwbesluit verwijst naar het Activiteitenbesluit voor de definitie van milieugevaarlijke stoffen. Uit de definitie kan worden opgemaakt dat de brandbare stoffen die binnen de inrichting van De Trip BV opgeslagen en be-/verwerkt worden, uitsluitend niet-milieugevaarlijk zijn. Voorts draagt groenafval c.q. biomassa niet in relevante mate bij aan brandverspreiding/-overdracht en kan deze in de buitenlucht opgeslagen worden.

Bouwbesluit - Artikel 7.7

1. *Bedrijfsmatige opslag van brandbare niet-milieugevaarlijke stoffen is zodanig dat bij brand geen onveilige situatie kan ontstaan voor een op een aangrenzend perceel gelegen of op dat perceel volgens het bestemmingsplan nog te realiseren gebouw dat op grond van hoofdstuk 2 een brandcompartiment of een gedeelte van een brandcompartiment is, of voor een speeltuin, kampeerterrein of opslag van brandgevaarlijke stoffen.*

2. Aan het in het eerste lid gestelde is bij opslag van hout, anders dan in een gebouw, voldaan indien:
   a. de opslag bij brand gedurende een periode van ten minste 60 minuten, gerekend vanaf het ontstaan van de brand, geen grotere stralingsbelasting veroorzaakt dan 15 kW/m^2;
   b. de bereikbaarheid van de opslag vanaf twee tegenover elkaar liggende zijden is gewaarborgd, waarbij in een derde zijde ook een toegangsmogelijkheid aanwezig is indien die zijde langer is dan 40 m, en
   c. bij de opslag een bluswatervoorziening met gedurende ten minste vier uren een toevoercapaciteit van ten minste 90 m³ per uur aanwezig is.
3. De in het tweede lid bedoelde stralingsbelasting wordt gemeten op:
   a. de perceelsgrens, indien het aangrenzend perceel een kampeerterrein, een speeltuin of een opslag van brandgevaarlijke stoffen is, en
   b. enig punt van de uitwendige scheidingsconstructie

Ten behoeve van de toetsing aan dit voorschrift is bij de bouwaanvraag voor de keerwanden de stralingsbelasting berekend, deze is ook als bijlage 11 bij deze aanvraag gevoegd.
- Op de direct aangrenzende percelen bevinden zich geen speeltuin, kampeerterrein of opslag van brandgevaarlijke stoffen.
- Berekend is dat de stralingsbelasting overal voldoet aan de grenswaarden van 15 kW/m^2 .
- De opslagen aan houtachtig groenafval en biomassa, die allen een afzonderlijk brandcompartiment vormen, zijn allemaal vanuit tenminste 2 zijden te bereiken.
- Binnen de inrichting zijn diverse blusmiddelen aanwezig die goed bereikbaar zijn t.b.v. brandbestrijdingsactiviteiten in geval van een calamiteit. Ook kan vanuit het naastgelegen oppervlaktewater (Amsterdam-Rijnkanaal) bluswater onttrokken worden door de brandweer. De minimaal benodigde toevoercapaciteit van 90 m^3 voor 4 uren is daarmee gewaarborgd

Hiermee is het risico op brand en/of brandoverslag tot een minimum beperkt. Daarnaast worden brandbare opslagen gecompartimenteerd en/of alternerend opgeslagen.

Voor bepaalde opslagen van grond- en hulpstoffen zijn in voorkomende gevallen nog aanvullende eisen van toepassing die onder meer voortvloeien uit van toepassing zijnde PGS-richtlijnen. De voornoemde opslagen voldoen aan de eisen c.q. voorwaarden die opgenomen zijn in het Activiteitenbesluit (relevante onderdelen van de PGS 30 en de PGS 15).

3.2 bewerken van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen

De meeste afvalstoffen worden ingenomen, omdat deze met relatief eenvoudige bewerkingen zijn in te zetten voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door een daartoe vergunde vervolgverwerker. In de inrichting vinden voorbereidingen voor nuttige toepassing en verwijdering plaats. Hierbij wordt ook apparatuur toegepast, zoals een shovel, mobiele kraan en verkleinapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallaties (zeefinstallatie).

Activiteiten die binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd worden zijn:

- opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling, naar één en dezelfde afnemer worden afgezet;
- scheiden (bv. zeven, handpicking, ferroscheiding);

- ontwateren (ontwateren van slib).
- verkleinen van hout en houtachtig groenafval;
- het breken van puin;

De hierboven genoemde activiteiten hebben als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik.

3.2.1 opbulken/samenvoegen van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen

*opbulken/samenvoegen van gelijksoortige **grond- en hulpstoffen***
Hier worden bedoeld het opbulken/samenvoegen van stoffen die niet kunnen worden aangemerkt als een afvalstof in het kader van de Kaderrichtlijn afvalstoffen (2008/98/EG). Het mengen/samenvoegen van enkel en alleen grond- en hulpstoffen, zoals bijvoorbeeld zand, grond, grind en nieuw ingekochte bouwstoffen en dergelijke, is niet gebonden aan restricties zoals deze vastgelegd zijn in hoofdstuk 18 van het beleidskader van het vigerende LAP2.

*opbulken/samenvoegen van partijen **gelijksoortige afvalstoffen***
Hierbij moet worden gedacht aan partijen:

- toepasbare grond/bouwstoffen e.d.;
- (bulk)goederen zoals bouwmaterialen;
- A-hout;
- B-hout;
- overige stromen ongevaarlijk afval (glas, papier, metalen, etc.);
- niet-toepasbare grond;
- calamiteitenpartijen;
- overige stromen gevaarlijke afvalstoffen (teerhoudend asfalt, C-hout, asbest etc.).

Partijen niet-toepasbare grond, calamiteitenpartijen en (overig) gevaarlijk afval worden buiten de inrichting verwerkt door vergunninghouders met een toereikende vergunning.

Voor het opbulken/samenvoegen van partijen afvalstoffen worden de uitgangspunten met betrekking tot het mengen, zoals opgenomen in paragraaf 18.2 van het LAP2, in acht genomen. Dit houdt in, dat bij het opbulken/samenvoegen van de partijen afvalstoffen rekening gehouden wordt met de volgende aspecten:

- het mengen van afvalstoffen mag geen nadelige consequenties hebben voor het milieu en de volksgezondheid, zowel in algemene zin als op inrichtingsniveau;
- er moet worden voorkomen, dat mengen ertoe leidt, dat één van de te mengen afvalstoffen niet conform de minimumstandaard voor die afvalstroom wordt verwerkt;
- er moet worden voorkomen dat het mengen van afvalstoffen leidt tot belasting van het milieu door diffuse verspreiding van specifieke milieugevaarlijke stoffen waarvoor op grond van internationale regelgeving (vergaande) beperkingen gelden;
- de menghandeling ten aanzien van afvalstoffen dient uitgevoerd te worden volgens de best beschikbare technieken, waarbij de aandacht uit dient te gaan naar de invloed op de emissies vanuit de inrichting;
- er moet voorkomen worden dat het mengen van afvalstoffen andersoortige risico's met zich meebrengt voor de mens en zijn omgeving, waarbij de nadruk ligt op specifieke veiligheid- en arbo-gerelateerde zaken.

In de praktijk houdt dit in dat bij het opbulken/samenvoegen van partijen vergelijkbare afvalstoffen sprake moet zijn van naar (fysische/chemische) aard en samenstelling vergelijkbare partijen afvalstoffen, die op eenzelfde wijze verder be-/verwerkt worden. In het algemeen kan gesteld worden, dat vergelijkbare partijen afvalstoffen, die visueel inspecteerbaar zijn en zonder analytische vooracceptatie ingenomen worden, binnen de inrichting als zodanig opgebulkt/samengevoegd worden.

Voor een aantal afvalstoffen gelden echter aanvullende eisen/voorwaarden, voordat vergelijkbare partijen met elkaar opgebulkt/samengevoegd worden, namelijk:

- (verontreinigde) grond/zand e.d.: partijen aan (verontreinigde) grond/zand e.d. (waaronder slib en grond zijnde gevaarlijk afval) worden enkel met elkaar samengevoegd, indien de betreffende partijen grond/zand e.d. van vergelijkbare aard en kwaliteit zijn overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit, waarmee voldaan wordt aan de uitgangspunten zoals deze opgenomen zijn in het LAP2. Binnen de inrichting worden partijen (verontreinigde) grond/zand ingenomen en eventueel met elkaar samengevoegd op basis van de kaders/voorwaarden die hiervoor gelden op basis van de volgende wettelijke erkenningen conform het Besluit bodemkwaliteit (BRL 9335 - protocol 9335-1 "*Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit").*
- bouwstoffen: De bouwstoffen worden ingenomen met het oog op hergebruik, recycling (buiten de inrichting) en andere vormen van nuttige toepassing. Het gaat hier voornamelijk om partijen bouwstoffen waarvan een uitzondering gemaakt is op de verplichte chemische kwaliteitsbepaling zoals vormgegeven bouwstoffen (Bbk, art. 29). Dit geldt voor de volgende situaties:
    i. het toepassen van metselmortel of natuursteenproducten, met uitzondering van breuksteen en steenslag;
    ii. het zonder bewerking opnieuw onder dezelfde condities toepassen van vormgegeven bouwstoffen als beton, keramiek, natuursteen en bakstenen;
    iii. het zonder bewerking opnieuw onder dezelfde condities toepassen van bouwstoffen, waarvan het eigendom niet wordt overgedragen;
    iv. het opnieuw toepassen van niet-teerhoudend asfalt of asfaltbeton in wegverhardingen;
    v. het toepassen van bouwstoffen door particulieren.
    vi. een kleiner deel van de ingenomen bouwstoffen valt niet onder de uitzonderingsbepalingen wordt conform de Regeling bodemkwaliteit (artikelen 3.7.4. en 3.7.5.).
- (verdachte) grond/bouwstoffen met een onbekende samenstelling
  partijen grond/bouwstoffen worden niet opgebulkt/samengevoegd, voordat de aard en samenstelling van de afzonderlijke partijen aan afvalstoffen bekend is en voldaan wordt aan de overige uitgangspunten. Een uitzondering hierop geldt echter voor afzonderlijke kleine partijen grond (<100 ton) met onbekende/indicatieve samenstelling, die binnen de inrichting op basis van BRL-9335, opgebulkt/samengevoegd mogen worden.

opbulken/samenvoegen van gelijksoortige afvalstoffen en grond- en hulpstoffen
Afzonderlijke partijen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen die qua soort, aard, samenstelling en concentraties vergelijkbaar zijn, worden binnen de inrichting samengevoegd. Concreet moet hierbij worden gedacht aan samengestelde partijen toepasbare grond/bouwstoffen e.d. en inerte (samengestelde) (bulk)goederen zoals bouwmaterialen. Hiervoor geldt op basis van het LAP2 dat sprake is van "mengen en homogeniseren". Het "eindproduct" wordt vervolgens buiten de inrichting nuttig toegepast of verwerkt door een vergunninghouder met een toereikende vergunning.

3.2.2 scheiden en ontwateren van afvalstoffen

algemeen
In deze paragraaf wordt het proces van het scheiden van afvalstoffen nader toegelicht en beschreven.

Het scheiden van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen omvat onder meer de volgende scheidingstechnieken:

- zeven; zeven wordt uitgevoerd met behulp van een zeefinstallatie waarbij het ingevoerde materiaal gescheiden wordt in tenminste twee fracties, namelijk een fijne fractie ("zeefdoorval") en een grove fractie ("zeefoverloop"). De zeeffracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen en/of ondergaan nog een aanvullende scheidingsstap;
- grof sorteren; met behulp van een mobiele kraan/shovel worden grove fracties aan monostromen uit de gemengde samenstelling aan afvalstoffen uitgesorteerd. De uitgesorteerde/gescheiden fracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen;
- handpicking; middels handpicking worden de fysische verontreinigingen en/of diverse afzonderlijke componenten door medewerkers handmatig verwijderd c.q. uitgesorteerd. De uitgesorteerde/gescheiden fracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen.
- ontwateren; middels ontwateren wordt de waterfractie van de vaste delen afgescheiden zodat een steekvaste massa resteert. Door ontwatering wordt het vochtgehalte derhalve gereduceerd en neemt het drogestofgehalte van de afvalstoffen toe. Ontwatering vindt plaats middels natuurlijke bezinking/ontwatering.

De fysische bijmenging die middels zeven, handpicking of grof sorteren verkregen wordt, wordt gescheiden opgeslagen. De overblijvende fysische bestanddelen (bv. zeefrest) die niet binnen de inrichting kunnen worden opgewerkt voor nuttige toepassing worden vervolgens tijdelijk binnen de inrichting opgeslagen en vervolgens afgevoerd naar een daartoe geëigend vergunninghouder. In onderstaande tabel 3-a zijn de scheidingstechnieken per afvalgroep weergegeven.

Tabel 3-a: scheidingstechnieken per afvalstof

code	Inname bij Trip	zeven	grof sorteren	handpicking	ontwateren
A	tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, d jkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-
B	Steenachtige bouw- en sloopafval	x	x	x	-
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet z jnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	x
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	-	x	x	-
E	A-hout en B-hout	-	x	x	-
F	Papier en karton	-	x	x	-
G	bouw- en sloopafval (gemengd)	x	x	x	-
H	RKG (slib)	-	-	-	x
I	niet-houtachtig groenafval (b jvoorbeeld grasachtig materiaal)	x	x	x	-
J	houtachtig groenafval	x	x	x	-
K	dakafval	-	x	x	-
L	metalen	-	x	x	-
M	C-hout	-	x	x	-
N	asbesthoudende materialen	-	x	x	-
O	asfalt (waaronder teerhoudend)	-	x	x	-
P	kunststoffen	-	x	x	-
Q	banden	-	x	x	-
R	zwerfvuil	-	x	x	-

Enige bijzondere afvalgroepen zijn hieronder nader besproken.

ontwateren van RKG-slib, baggerspecie en veegvuil
De Trip BV neemt soms partijen RKG-slib, baggerspecie en veegvuil in met een hoog watergehalte. De waterige mengsels (tot klasse industrie c.q. klasse B) worden op een vloeistofdichte vloer of in een ontwateringscontainer c.q. tank gebracht met als doel het water af te scheiden, zodat RKG, baggerspecie en veegvuil weer voor nuttige toepassing gereedgemaakt wordt binnen de kaders van het Bbk. Het ontwateren vindt op natuurlijke wijze plaats door het onder invloed van de zwaartekracht uitlekken.

Het water wordt opgevangen in een vloeistofdichte voorziening. Het afvalwater wordt via een OBAS en bezinkput geloosd op het hemelwaterriool.

Niet-toepasbare grond, gevaarlijk afval c.q. calamiteitenpartijen worden niet ontwaterd.

scheiden van gemengd bouw- en sloopafval
Op de inrichting wordt gemengd bouw- en sloopafval ingenomen. De aangevoerde vrachten bestaan uit mengsels van diverse materialen (puin, metalen, hout, kunststoffen e.d.) met een fysische verontreiniging van minder dan 5%. Een deel van het ingenomen hout is C-hout. Waar verder in deze paragraaf over puin wordt gesproken, wordt hieronder steenachtig materiaal, puin en niet-teerhoudend asfalt verstaan.

Na scheiding en eventueel opbulken worden de gescheiden fracties afgevoerd voor nuttige toepassing in GWW-sector of tijdelijk opgeslagen voor verdere bewerking binnen de inrichting conform de in de aanvraag beschreven routes. Te grote stukken afval en afval (ongewenste bijmenging) dat niet binnen de inrichting kan/mag worden verwerkt, wordt afgevoerd naar daartoe erkende verwerkers buiten de inrichting.
De scheidingsresiduen worden zoveel mogelijk separaat en per stroom verzameld en bij voldoende hoeveelheid afgevoerd naar een erkende inzamelaar alwaar het conform het LAP2 wordt verwerkt.

3.2.3 verkleinen en scheiden van afvalstoffen

Deze stap heeft tot doel het geschikt maken van afvalstoffen voor nuttige toepassing elders in de vorm van materiaalhergebruik en/of secundaire brandstof.

Het verkleinen en scheiden van afvalstoffen geschiedt binnen de inrichting met geschikte machines/installaties:

a) een mobiele houtshredderinstallatie voor het verkleinen en scheiden van snoeihout en A- en B-hout
b) een mobiele puinbreker voor het breken en scheiden van steenachtig bouw- en sloopafval.

Bij De Trip BV vinden enkel verkleiningsactiviteiten plaats aan houtachtig groenafval, A- en B-hout en puin. Onderstaand is dit verder toegelicht.

a) <u>verkleinen en scheiden houtachtig groenafval en A- en B-hout</u>
Binnen de inrichting wordt een gedeelte van het aangevoerde schone houtachtige groenafval verkleind, met als doel het houtachtig groenafval geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik. Afhankelijk van de marktsituatie kan het houtachtige groenafval bewerkt worden tot biomassa, biofiltermateriaal, slootdempingsmateriaal, structuurmateriaal voor compostering, materiaal voor landschappelijke doeleinden e.d.. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele installatie die tussen de keerwanden zal worden opgesteld ten zuidwesten van de zoutloods.

A- en B-hout kunnen binnen de inrichting op een vergelijkbare wijze worden bewerkt tot snipperachtig materiaal. A-hout kan na bewerking worden afgezet als grondstof voor de spaanplaatindustrie of als biomassa (brandstof). B-hout wordt na bewerking afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder voor vervolgverwerking voor nuttige toepassing. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele installatie die tussen de keerwanden zal worden opgesteld ten zuidwesten van de zoutloods.

b) het breken van puin
De aangevoerde partijen steenachtige materialen worden tijdelijk los op het buitenterrein gestort of in bulk opgeslagen. Het steenachtig materiaal wordt middels een shovel of kraan in een mobiele brekerinstallatie ingevoerd, alwaar het conform de BRL2506 (certificering) gebroken wordt tot (meng)granulaat. Na het breken wordt het materiaal afgevoerd door middel van een transportband, waar het zowel machinaal als handmatig ontdaan kan worden van verontreinigen (bv. metalen, niet steenachtig bouw- en sloopafval). Het gebroken materiaal wordt nogmaals gezeefd, waarbij de zeefoverloop geretourneerd wordt naar de (mobiele) breker. Het afgezeefde gebroken materiaal wordt middels een transportband op een hoop gestort. Een shovel transporteert het materiaal vervolgens naar de definitieve opslaghoop. Het puingranulaat voldoet aan de eisen van de Regeling vaststelling van de status einde-afval van recyclinggranulaat[3]. Het recyclinggranulaat wordt buiten de inrichting nuttig toegepast. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele breker die tussen de keerwanden zal worden opgesteld.

3.3 overige activiteiten

3.3.1 machines en materieel

Binnen De Trip BV zijn uitsluitende de beschreven machines in werking: shovel, mobiele kraan, mobiele zeef, puinbreker, houtverkleiner en laad- en loskraan op de kade.

3.3.2 opslaan van aardolieproducten en overige (systeemvloei)stoffen

Binnen de inrichting worden aardolieproducten bewaard in mobiele tanks c.q. IBC-tanks voor toepassing buiten de inrichting. Voor wat betreft de doorzet- en opslagcapaciteiten wordt verwezen naar de bijlage 3: Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen die separaat bij de aanvraag is gevoegd. Voor het voorzieningenniveau wordt voorts verwezen naar de NRB-analyse behorende bij de aanvraag.

De opslag vindt plaats in een 5-tal mobiele tanks c.q. IBC-tanks met een inhoud van elk max 3.000 liter. De IBC-tanks zijn bedoeld voor inzet op eigen werken elders en worden niet gebruikt voor het aftanken van voertuigen en materieel binnen de inrichting. De mobiele IBC-tanks zijn doorgaans uitpandig opgesteld. Deze worden binnen de inrichting verplaatst c.q. gelost/geladen middels een shovel/heftruck.

3.3.3 Zoutopslag

In de zoutloods wordt vooral zout c.q. pekel opgeslagen. Gezien de mogelijkheid tot uitloging is het betreffende materiaal inpandig opgeslagen op een vloeistofkerende vloer en tegen

[3] Stcrt 3498 van 6 februari 2015

hemelwater en uitloging beschermd. Betreffend materiaal wordt ingezet voor gladheidsbestrijding en voor handelsdoeleinden.

Daarnaast kunnen ook andere (bodembedreigende) (afval)stoffen in deze loods worden opgeslagen voor zover sprake is van niet-brandbaar materiaal, bijvoorbeeld zoals grond.

3.3.4 Kantooractiviteiten

In relatie tot de proces- en bedrijfsvoering, en met name de afvalstoffenregistratie en de weegbrugbediening worden in bepekte mate kantooractiviteiten op deze locatie uitgevoerd.

3.3.5 Proefnemingen

De Trip wenst binnen haar inrichting proeven met (afval)stoffen en proeven naar het inzetten van alternatieve technieken te kunnen uitvoeren. Bij de uitvoering van de proeven zal niet worden voldaan aan de geldende acceptatiecriteria behorende bij de vigerende vergunning. Voor de uitvoering van de proeven zal vooraf, via een daartoe in de vergunningen vastgelegde procedure, toestemming aan de bevoegde gezag worden gevraagd met daarin de verwachte milieugevolgen en –risico's. De proefnemingen hebben te allen tijde een tijdelijk karakter.

4 Bestaande toestand en gevolgen voor het milieu

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschouwing gegeven van de invloed van de aangevraagde activiteiten binnen de inrichting op de afzonderlijke milieuaspecten. Ieder milieuaspect wordt in een aparte paragraaf beschouwd

Voor alle milieuaspecten is de representatieve bedrijfssituatie (normaal bedrijf) beschouwd. Ongewone voorvallen zoals bedoeld in artikel 4.2 van het Ministeriele regeling omgevingsrecht (Mor) en de bijzondere bedrijfssituatie zoals bedoeld in artikel 4.4 van het Mor, worden toegelicht in paragraaf 4.12.

4.2 lucht

Voor wat betreft lucht, kunnen een 4-tal verschillende emissies onderscheiden worden, namelijk (grof) stof, emissies Wet luchtkwaliteit, geur en overige emissies. Deze zijn hieronder nader uitgewerkt.

4.2.1 (grof)stof

Bij het aspect stof wordt gesproken over visueel waarneembare deeltjes in de lucht. Als gevolg van de activiteiten die binnen de inrichting van De Trip BV plaatsvinden, is de kans op stofvorming aanwezig.

De op-/overslag en het mengen van de eventueel stuifgevoelige stoffen binnen de inrichting (groenafval en grond) valt primair binnen de scope van het Activiteitenbesluit paragraaf 3.4.3. In relatie tot het begrippenkader en definities sluit het Activiteitenbesluit aan op de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016 (voorheen: NeR). De in de inrichting aanwezige stuifgevoelige (afval)stoffen zijn in hoofdlijnen grond, zand, groenafval, gebroken puin, (strooi)zout. Een deel hiervan is inert. Een ander deel is niet inert of uitloogbaar (bijvoorbeeld vervuilde grond en strooizout). Dit laatste betekent dat op de inrichting naast het Activiteitenbesluit ook de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016 van toepassing is.

Eerder is al vastgesteld dat de RIE van toepassing is en sprake is van een IPPC-installatie. Daarmee is vervolgens ook de “BREF op- en overslag” en de ”BREF Afvalbehandeling” van belang voor de stofemissies van de IPPC-plichtige activiteiten. In casu is dit de productie van biomassa uit groenafval en de opslag van gevaarlijke afvalstoffen (asbest en calamiteitengrond zijnde gevaarlijk afval).

Op basis van bijlage 3 van het Activiteitenbesluit en de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016, onderdeel diffuse stofemissies kunnen de (afval)stoffen ingedeeld worden in een bepaalde stuifklasse (S1 t/m S5). In bijlage 3 zijn de (afval)stoffen ingedeeld met de daarbij behorende stuifklassen. Met betrekking tot het voorkomen of beperken van stofemissie, als gevolg van activiteiten met stuifgevoelige afvalstoffen en grond- en hulpstoffen binnen de inrichting, dienen de BBT-maatregelen en/of voorzieningen getroffen c.q. in acht genomen te worden.

In de in bijlage “Overzicht (afval)stoffen, hulp- en toeslagstoffen en producten” bij deze aanvraag is de stuifklasse per (afval)stof vermeld.

In deze paragraaf zijn de BBT-maatregelen en –technieken betreffende het voorkomen van stofemissies weergegeven, zie onderstaande tabel 4-a.

tabel 4-a: BBT-maatregelen/voorzieningen ter voorkoming van stofemissies

maatregel/voorziening factsheet	BBT-document	verwijzing (sub)paragraaf	Voldoet?
Rekening houden met weersomstandigheden	Activiteitenbesluit	Act. besl.§3.4.3	ja
Schoonhouden rijwegen			ja
Goed gebruik/dicht/gesloten gebruik van grijpers, storttrechters, laadpijpen/vulbuizen, cyclonen, transportschroeven etc. Gesloten transportbanden.	Activiteitenbesluit/ handleiding luchtemissies	Activiteitenbesluit §3.4.3 / factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Aanleg windreductieschermen om stofhinder te voorkomen			ja
Optimaliseren transportbewegingen (zo gering mogelijk houden aantal transportbewegingen)			ja
Verkleinen/zeven indien nodig bevochtigen	handleiding luchtemissies	factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Verharde rijpaden	Activiteitenbesluit/ handleiding luchtemissies	Activiteitenbesluit §3.4.3 / factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Beperken rijsnelheid op het terrein tot maximaal 15 km/h			ja
Beperken storthoogte, zo mogelijk tot minder dan 1,5 meter			ja
Opslag inpandig van niet-inerte en uitloogbare materialen.	handleiding luchtemissies	factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
maatregelen BREF's			
Opslag zodanig dat stofemissie wordt voorkomen door te verpakken (asbest) of inpandig op te slaan (calamiteitengrond)	BREF Afvalbehandeling	BAT 24	Ja

Met de getroffen maatregelen en voorzieningen wordt voldaan aan de BBT.

4.2.2 emissies Wet luchtkwaliteit

Als gevolg van de activiteiten van De Trip BV vindt er emissie van fijn stof (PM_{10}) en stikstofoxiden (NO_x) plaats. Andere stoffen die in het kader van titel 5.2 Wm moeten worden beschouwd, worden niet geëmitteerd door De Trip BV.

Om deze emissies inzichtelijk te maken is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, die separaat als bijlage bij de aanvraag is gevoegd. In het luchtkwaliteitsonderzoek worden de relevante bronnen nader omschreven. Het betreft hier voornamelijk:

- transport en verlading van stuifgevoelige stoffen (overslag);
- opslag van stuifgevoelige stoffen;
- machines/installaties;
- verkeer.

Uit de in het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerde berekeningen blijkt op alle immissiepunten voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De bijdrage van de inrichting aan de immissieconcentraties bij gevoelige bestemming is voor zowel fijn stof als NO_x verwaarloosbaar (0 tot 1 $\mu g/m^3$). Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde concentratie als het

aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde en 24-uurgemiddelde concentratie. Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor omgevingsvergunningverlening.

4.2.3 geur

Binnen de inrichting vinden activiteiten plaats die geurrelevant zijn. Het landelijk geurbeleid is opgenomen in artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit. De voorheen geldende regels uit de NeR, bijzondere regeling G2 – hoewel enkel van toepassing voor de opslag en het bewerken van groenafval binnen de inrichting– dienden om een aanvaardbaar geurklimaat te realiseren. Om die reden zal de berekende geurimmissie vanwege De Trip eveneens worden getoetst aan de geurnormering uit de bijzondere regeling G2. Het lokale geurbeleid is verankerd in het bestemmingsplan Lage Weide. Aangezien de omgeving van het industrieterrein reeds geur belast is, is er een strenge normstelling opgenomen.

Om de geurverspreiding als gevolg van het in werking zijn van de inrichting te berekenen is een geuronderzoek (rapportnummer: Tri.Utr.15.GO WB-02) uitgevoerd, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de aanvraag. De geuremissie vanwege de aanvoer en lossen van niet-houtachtig groenafval en RKG-slib, de opslag van groenafval, het verkleinen en zeven en de afvoer en laden zijn berekend. Op basis van deze rapportage blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat er geen of nauwelijks geur vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Er wordt ook voldaan aan de grenswaarden uit het bestemmingsplan. De consequenties op het gebied van geur vormen daarom geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning, zolang wordt voldaan aan de uitgangpunten die in het rapport zijn opgenomen betreffende de op- en overslag en doorzet van grasachtige materialen, houtachtig groenafval en RKG-slib. Deze uitgangspunten zijn in deze vergunningaanvraag verwerkt.

Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en bevindingen van onderhavig onderzoek.

4.2.4 overige emissies

Binnen de inrichting is geen sprake van overige emissies (bijvoorbeeld uit schoorstenen).

4.3 geluid en trillingen

4.3.1 geluid

De in het kader van het voorkomen/beperken van geluidhinder genomen maatregelen en technieken zijn opgenomen in onderstaande tabel 4-b.

tabel 4-b: BBT-maatregelen/voorzieningen ter voorkoming van geluidhinder

maatregel/voorziening	BBT-document	verwijzing paragraaf
Materieel voldoet aan de stand der techniek en is geluidarm	BREF Afvalbehandeling	4.1.8
Machines afgeschermd door opslagen en/of keerwanden (die deels zijn voorzien van dempend materiaal)		
Rubberen bekleding voor storttrechters en afvoergoten	BREF Afvalbehandeling	
Plaatsen van geluiddempers op luchtinlaten en -uitlaten		

Het bevoegd gezag toetst een aanvraag voor een omgevingsvergunning van een inrichting op een gezoneerd industrieterrein aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (artikel 2.14, lid 1, sub c, onder 2° Wabo). Daarbij toetst het bevoegd gezag ook de gecumuleerde geluidsbelasting van het gezoneerd industrieterrein.

De gevolgen van de activiteiten van De Trip BV zijn voor wat betreft geluid inzichtelijk gemaakt en getoetst aan het zonemodel middels een akoestisch onderzoek waarvan het rapport separaat als bijlage bij de aanvraag is gevoegd. In dit onderzoek zijn zowel de effecten van de door De Trip BV aangevraagde voorgenomen activiteiten met betrekking tot geluid (directe en indirecte hinder) en trillingen beschouwd.

Aan de hand van de representatieve bedrijfssituaties en ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen, is voor de inrichting een aantal akoestisch rekenmodellen opgesteld. Middels deze rekenmodellen is de geluiduitstraling naar de omgeving bepaald.

Uit de toetsing blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) in alle representatieve bedrijfssituaties maximaal 47 dB(A), 38 dB(A) en 38 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedraagt bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Dit voldoet aan het voorgestelde toetsingskader. Tevens voldoen de maximale geluidniveaus (L_{Amax}) met een maximale piek van 64 dB(A) ruimschoots aan de gehanteerde normstelling.

De akoestische consequenties van de aangevraagde activiteiten vormen geen belemmering voor het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning.

Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en de bevindingen van dit akoestisch onderzoek.

4.3.2 trillingen

In het akoestisch onderzoek welke opgesteld is voor De Trip BV is tevens het aspect trillingen nader beschouwd. Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen machines of apparatuur in bedrijf die ter plaatse van woningen specifieke trillingen kunnen veroorzaken. Benadrukt wordt dat er tussen de woningen en de inrichting een druk bevaren waterweg – het Amsterdam-Rijnkanaal –- aanwezig is (afstand ca. 130 meter). Overige gevoelige objecten zijn op een grotere afstand dan 130 meter van de inrichting verwijderd.

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding waarbij met een lage snelheid wordt gereden waardoor trillingen veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet langs woningen zullen rijden kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden.

4.4 lichthinder

Het terrein is ’s avond en ’s nachts beperkt verlicht, vergelijkbaar met de huidige situatie. Alleen in het geval van werkzaamheden wordt er gericht verlicht. Dit geldt met name voor de werkzaamheden aan de laad- en loskade. Indien er geen schepen worden beladen of gelost, is de verlichting uitgeschakeld. Alleen bij het daadwerkelijk beladen of lossen ven aan schip, is verlichting aanwezig. Deze verlichting is zodanig afgesteld, dat directe lichtinval bij woningen in aan de overzijde wordt voorkomen.

4.5 bodem en grondwater

4.5.1 bodemkwaliteit

Binnen de inrichting is deels sprake van (potentieel) bodembedreigende activiteiten. In het Activiteitenbesluit onder de werkingssfeerbepaling art. 2.8a over bodem staat een uitzonderingsbepaling m.b.t. art. 2.11 lid 1 voor inrichtingen waartoe een IPPC-installatie behoort. Volgens de Richtlijn Industriële Emissies moet een bodemonderzoeksrapport worden overlegd voor de start van de activiteiten. Daarom is in de ministeriële regeling omgevingswet (Mor, art. 4.3 lid 2) een bepaling opgenomen dat het rapport (onderzoek conform Besluit bodemkwaliteit ofwel op basis van NEN 5740) over de bodemkwaliteit bij de aanvraag om een omgevingsvergunning moet worden ingediend.

Een exemplaar van de volgende rapportages behorende bij het recent uitgevoerde bodemonderzoek zijn als bijlage Bodemonderzoeksrapport toegevoegd, te weten:

- nulsituatie bodemonderzoek Sophialaan 23-31, projectnummer 15-2017, Utrecht Lageweide, maart 2015 ;
- nulsituatie bodemonderzoek Sophialaan 21, projectnummer 15-2017A, Utrecht Lageweide, april 2015.

Voor de conclusies verwijzen wij naar de inhoud van de rapportages. De betreffende rapportages dienen ter vaststelling van de nulsituatie.

4.5.2 bodembescherming

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten zijn getoetst aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten oftewel de NRB 2012. Voor de onderhavige inrichting is een bodemrisico-analyse (NRB-analyse) opgesteld, die separaat als bijlage 10 bij de aanvraag is gevoegd.

In de NRB-analyse zijn aan de hand van bodemrisico-checklist uit de NRB 2012 een aantal toetsingsschema's opgesteld, waarin voor alle bodembelastende activiteiten die binnen de inrichting uitgevoerd worden, de vereiste bodembeschermende voorzieningen en/of maatregelen bepaald zijn, teneinde een verwaarloosbaar bodemrisico te behalen.

Uit de NRB-analyse blijkt dat met de combinaties van voorzieningen en maatregelen voor alle activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico behaald wordt conform de NRB 2012. Daar de getroffen maatregelen c.q. voorzieningen voortkomen uit de NRB voldoet de inrichting aan de Best Beschikbare Techniek (BBT).

4.6 afvalwater

De bedrijfsvoering van De Trip BV is er op gericht het waterverbruik zo beperkt mogelijk te houden en het ontstaan van afvalwater en verontreiniging daarvan zo veel mogelijk terug te brengen. In de BREF Afvalbehandeling worden een aantal BBT's genoemd op het gebied van waterverbruik (BAT 42e en 48)

Daarnaast is de bedrijfsvoering van De Trip BV, mede gelet op de in artikel 2.1 lid 2 sub d van het Activiteitenbesluit neergelegde zorgplicht, zodanig ingericht dat er zoveel mogelijk

water intern hergebruikt wordt en dat lozingen, al dan niet op oppervlaktewater, zoveel mogelijk beperkt blijven.

Schoon hemelwater/besproeiingswater van daken en schone terreindelen, zoals de opslaglocaties van inerte stoffen en wegen, wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Afvalwater van bodembeschermende voorzieningen wordt via het bedrijfsriool opgevangen en door een zuiveringstechnische voorziening (NEN 858) geleid voordat dit wordt getransporteerd naar het gemeenteriool. Dit betreft uitsluitend water van het ontwateren van RKG-slib en veegvuil. Het totaal aangeboden gewicht van deze stromen is echter sterk afhankelijk van het drogestofgehalte van het aangevoerde materiaal. Dit varieert per lading en ligt tussen de 20 en 50 %. Worstcase wordt er vanuit gegaan dat gemiddeld een drogestofgehalte van 35% is en dat na het bezinken het droge stofgehalte naar verwachting circa 70 % bedraagt. Per jaar wordt maximaal 9.000 ton ontwaterd.

Binnen de inrichting komen jaarlijks de volgende hoeveelheden vrij (geschat):

-	huishoudelijk afvalwater:	75	m^3;
-	afvalwater van ontwatering (via bedrijfsriolering)	4.500	m^3;
-	hemelwater van daken:	10.650	m^3;
-	hemelwater/sproeiwater van buitenterrein	25.000	m^3.

In totaal wordt jaarlijks 49.225 m^3 afvalwater geloosd. Gemiddeld en rekening houdende met het aantal dagen neerslag[4] per jaar wordt 219 m^3 per etmaal geloosd en rekening houdende met zware neerslag kan de maximale neerslag[5] 85 m^3/uur bedragen.

4.7 afvalstoffen

De vrijkomende afvalstoffen en residuen die binnen de inrichting ontstaan als gevolg van het uitvoeren van de aangevraagde activiteiten zijn getoetst aan de in de BREF Afvalbehandeling genoemde BBT's op het gebied van grondstoffenverbruik (BAT 22 en 23) en afvalpreventie (BAT 57, 58, 59 en 60).

Door het treffen van de in de analyse vermelde maatregelen c.q. voorzieningen wordt rekening gehouden met afval(water)preventie en afvalscheiding tijden de activiteiten binnen de inrichting. Hierdoor wordt het ontstaan van deelstromen c.q. residuen voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Door de richtlijnen te volgen zoals vermeld in de BBT-documenten, voldoet de inrichting aan de BBT.

4.8 ongedierte

Binnen de inrichting van De Trip BV worden activiteiten uitgevoerd die in potentie kunnen leiden tot overlast door ongedierte in de vorm van insecten, vogels, ratten, muizen en andere knaagdieren. Binnen de inrichting zijn echter kleine hoeveelheden bestrijdingsmiddelen (< 400 kg) aanwezig om in beperkte mate in te spelen op eventueel ongedierte. Zoveel mogelijk worden biologische middelen gebruikt en alle middelen worden toegepast conform de bijbehorende productinformatiebladen. Mocht er onverhoopt toch hinder en/of overlast van ongedierte optreden dan zal hiervoor een gespecialiseerd ongedierte bestrijdingsbedrijf ingehuurd worden.

[4] http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0004-Meteorologische-gegevens-in--Nederland.html?i=9-54
[5] https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/uitleg/zware-neerslag oppervlakte 40.787 m^2/ 50 mm / 24 uur

4.9 externe veiligheid

In dit hoofdstuk wordt beoordeeld welke van de hierna genoemde toetsingskaders aan wet- en regelgeving van toepassing zijn op de activiteiten die door De Trip BV beoogd zijn. Als toetsingskaders worden aangemerkt:

- Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 2015);
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi 2009);
- Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS).

Enkele (afval)stoffen zijn opgenomen in bijlage I van het BRZO, maar de maximale hoeveelheden aan stoffen die bij De Trip BV aanwezig kunnen zijn liggen beduidend lager dan de drempelwaarden die volgens het BRZO van toepassing zijn. Derhalve is het BRZO niet van toepassing in geval van de inrichting van De Trip BV.

Binnen de inrichting geen activiteiten plaats die expliciet vallen onder de categorieën van inrichtingen zoals opgenomen in het Bevi of het bijbehorende Revi (Regeling externe veiligheid inrichtingen).

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) bevat richtlijnen met betrekking tot op- en overslag en handelingen met gevaarlijke stoffen. In geval van De Trip BV worden een aantal handelingen met gevaarlijke stoffen uitgevoerd, waarvoor regels zijn opgenomen in de hieronder weergegeven PGS-richtlijnen, te weten:

- PGS 15 “Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen”;
- PGS 30 “Vloeibare brandstoffen: bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties.

Uit bovenstaande blijkt dat er in geval van De Trip BV geen sprake is van een BRZO en/of Bevi-inrichting. Wel wordt gewerkt conform de relevante eisen conform PGS 15 en 30.

4.10 milieubeschermde gebieden en stikstofdepositie

De ligging van de inrichting van De Trip BV ten opzichte van de milieurelevante gebieden (Natura 2000-gebieden e.d.) is nader onderzocht. In de omgeving van De Trip BV zijn enkele natuurgebieden gelegen. Binnen een straal van 3 kilometer bevindt zich een onderdeel van het Natura 2000-gebied, te weten de “Oostelijke Vechtplassen”. Voorts bevindt zich binnen deze straal ook een deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Binnen de inrichting zijn geen onderdelen aanwezig die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Op basis van het getroffen maatregelen en voorzieningenniveau alsmede de resultaten van de diverse bijgevoegde omgevingsonderzoeken (met name luchtkwaliteit) is de verwachting dat de inrichting geen significant negatief effect op voorgenoemde gebieden zal hebben aangezien er geen sprake is van externe werking.

Per 1 juli is de PAS in werking (programmatische aanpak stikstof). Hierin is geregeld dat aanvragen en/of uitbreidingen die een lagere bijdrage aan de stikstofdepositie hebben van 0,05 mol N/ha/jaar geen vergunning hoeven aan te vragen en geen melding in het kader van de Nbw hoeven te doen. Indien de stikstofdepositie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied hoger is dan 1 mol N/ha/jaar dan moet een vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet worden aangevraagd. Bij bijdrage aan de stikstofdepositie tussen 0,05 en 1 mol N/ha/jaar moet een melding worden gedaan in het kader van de Nbw.

De stikstofdepositie vanwege de diverse activiteiten is berekend met het programma Aerius. De berekeningen zijn als bijlage 17 bij deze aanvraag gevoegd. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de totale bijdrage van de inrichting op de in de ruime omgeving

gelegen Natura 2000-gebieden maximaal 0,11 mol N/ha/jaar bedraagt. Hiervoor is op 23 december 2015 een melding in het kader van de Nbw gedaan, zie bijlage 16. De stikstofdepositie is sterk afgenomen ten opzichte van de situatie van voor 2015 (op grond van de vergunning voor Gibo en de melding van Eurosalt).

4.11 bijzondere en ongewone voorvallen

In deze paragraaf worden de bijzondere en ongewone voorvallen nader toegelicht. Onder bijzondere voorvallen wordt verstaan, bedrijfssituaties die geen deel uit maken van de representatieve bedrijfssituatie, maar die wel noodzakelijk zijn voor het verrichten van de activiteiten of ter waarborgen van de milieubescherming. Onder de bijzondere voorvallen wordt onder meer verstaan het proefdraaien machines/materieel etc..

Bij een ongewoon voorval is sprake van een bedrijfssituatie zoals dit bedoeld wordt in artikel 17.1 van de Wet milieubeheer. Onder een ongewoon voorval wordt onder meer verstaan, een calamiteit zoals bijvoorbeeld een brand, explosie, of ander soort incident.

De Trip BV heeft een zorgsysteem geïmplementeerd binnen haar organisatie, waarin de procedures en instructies vastgelegd zijn met betrekking tot bijzondere en ongewone voorvallen. Enkele voorbeelden hiervan: bij lekkage of morsing van een bodembedreigende stof, wordt direct opgeruimd conform het incidentenmanagement, bij brand of explosie is met name van belang dat het (verontreinigd) bluswater kan worden opgevangen op het terrein. Hiertoe wordt de terreinafvoer naar de riolering direct afgedicht.

4.12 ruimtelijke onderbouwing

Bestemmingsplan
Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2.5 is De Trip BV te beschouwen als een bedrijf met milieucategorie 4.2. Op grond van de voorlopige uitspraak[6] is op deze locatie de vestiging van maximaal categorie 3.2 mogelijk. In het bestemmingsplan is in artikel 3.6.2 opgenomen dat 1 à 2 milieucategorieën hoger kan worden toegestaan als wordt aangetoond dat "..het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (…..alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in dit artikel opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 is aangegeven welke afstanden aangehouden moeten worden tot een milieucategorie 3.2 en 4.2 bedrijf. In paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan is deze publicatie ook gehanteerd. Aangegeven is dat de aspecten geur, geluid, stof en gevaar maatgevend zijn voor de milieu-impact op de omgeving en de aan te houden afstand tot gevoelige bestemmingen, met name woningen. Voor een milieucategorie 3.2 bedrijf bedraagt de minimaal aan te houden afstand tot woningen 100 meter. Voor een 4.2-bedrijf is deze afstand 300 m. Als kan worden aangetoond dat de werkelijke afstand van een bedrijf voor deze 4 aspecten 100 meter bedraagt, is voldaan aan de voorwaarde uit artikel 3.6.2 van het bestemmingsplan.

Uit voorgaande paragrafen en onderliggende onderzoeken blijkt het volgende:

[6] voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016

- Stof: de stofemissie vanwege De Trip is beperkt en wordt verder beperkt door de in paragraaf 4.2 aangegeven BBT-maatregelen. De stofemissies zullen daardoor niet buiten de terreingrenzen optreden. Daarnaast zijn in het Activiteitenbesluit strenge voorschriften opgenomen voor stofemissie bij de op- en overslag van inerte goederen. Ook hiermee wordt stofoverlast buiten de terreingrenzen voorkomen.
- Geluid: in het akoestisch onderzoek is aangetoond dat;
    - o de aangevraagde inrichting inpasbaar is in de geluidszone die is opgenomen in het bestemmingsplan, aangezien de bijdrage lager of gelijk is aan het budget wat voor dit perceel beschikbaar is (en er wordt voldaan aan de geluidsvoorschriften uit de vigerende vergunning);
    - o op 100 meter afstand maximaal 50 / 40 / 40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond- en nachtperiode wordt geproduceerd. Dit komt overeen met de norm/richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

  Hiermee is aangetoond dat de inrichting inpasbaar is in het bestemmingsplan en vergelijkbaar is met de geluidimpact van een milieucategorie 3.2-bedrijf.
- Geur: in het geuronderzoek is ingegaan op de eisen die in het bestemmingsplan zijn geformuleerd. De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is 0,7 ou_E/m^3 [7] Er is aangetoond dat hieraan wordt voldaan in bijlage 1, figuur 6 van het geuronderzoek.
- Gevaar: er vindt alleen beperkte opslag van niet brandbaar gevaarlijk afval plaats en opslag van maximaal 15.000 liter dieselolie in vijf verschillende IBC's. Uit de memo warmtestraling (bijlage 11) blijkt uit tabel 1-a dat op minder dan 20 m reeds wordt voldaan aan de warmtestralingseis 15 kW/m^2. Hiermee is geen sprake van risico buiten de inrichtingsgrenzen en wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

Uit bovenstaande blijkt dat de milieu-impact van aangevraagde bedrijfssituaties voor De Trip BV voor de maatgevende milieuaspecten vergelijkbaar is met een milieucategorie 3.2, aangezien overal aan de richtafstand van 100 meter wordt voldaan.

Goede buur

De visuele uitstraling wijzigt met name ter plaatse van de laad- en loswal. Hierbij is rekening gehouden met de welstandseisen. De keerwanden zijn aan de zichtzijde langs het kanaal voorzien van een geluiddempende constructie die naast de beoogde geluidsdemping (zie akoestisch onderzoeksrapport) ook passend is bij het ruimtelijke beeld. Voor de overige onderdelen van de inrichting geldt dat deze voor wat betreft de visuele uitstraling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. De opslaghoogten zullen beperkt zijn en nergens boven de gebouwen uitsteken.

Naast de voorgaande technische benadering, is op voorhand bij de inrichting van het terrein is reeds rekening gehouden met de omwonenden en is het uitgangspunt dat zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt. Zo worden (geluid)afschermende en geluiddempende keerwanden langs de loskade geprojecteerd, zodat geluid vanwege de op- en overslag wordt afgeschermd. Om geluid van het laden en lossen te beperken, zijn de keerwanden aan de zijde van de loswal bekleed met sterk geluidsabsorberend materiaal.

De lawaaimakende verkleiningsinstallaties zijn aan de zuidwestzijde van de zoutloods geplaatst, tussen keerwanden. Hiermee is er zo groot mogelijk afstand en geluidsafscherming tussen deze potentieel hinderlijke werkzaamheden en woningen. Ook stofoverlast vanwege deze activiteiten ter plaatse van de woningen wordt hiermee voorkomen.

[7] brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24

De enige potentieel hinder veroorzakende bedrijfsactiviteit die niet zonder meer kan worden verplaatst of afgeschermd, is het laden en lossen van de schepen. Van oudsher is hier een laad- en loskade aanwezig, dus het gebruik van de laad- en loskade zal niet wezenlijk verschillen ten opzichte van voorheen. Wel kunnen de tijdstippen waarop en de mate waarin de laad- en loskade wordt gebruikt wijzigen. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidsniveaus bij de woningen tijdens het gebruik van de laad- en loskade aan de grenswaarden voldoen, zowel voor de gemiddelde als maximaal geluidsniveaus. Ook hier zullen voldoende maatregelen worden toegepast om stofhinder te voorkomen, waaronder het afdekken of bevochtigen van stuifgevoelige goederen/afvalstromen en het staken van de laad- en losactiviteiten bij harde wind.

Bijlage 2

Machtiging De Trip BV

Hierbij verklaart,

De [redacted] handelend in zijn hoedanigheid als (volledig) volmachthouder van de besloten vennootschap De Trip BV, statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aan Sophialaan 7a (3542 AR) te Utrecht, te machtigen:

- [redacted] werkzaam bij M-tech Nederland
- [redacted] werkzaam bij M-tech Nederland
- [redacted] werkzaam als jurist bij M-tech Nederland

om namens haar in en buiten rechte op te treden en voorts al het nodige te doen ter behartiging van haar belangen (inzake het verkrijgen van vergunningen / meldingen / ontheffingen) ingevolge het Activiteitenbesluit (Barim), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en/of Waterwet (Wtw), (het instellen van) bezwaar, beroep en schorsing/voorlopige voorziening bij bevoegde gezagen en/of rechterlijke instanties, waaronder, doch niet beperkt tot, de Raad van State.

Utrecht, 25 mei 2016

De Trip BV
Namens deze,

[redacted]

Bijlage 3

Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 01 07 17 03 02 17 05 04 17 05 08 19 12 09 20 02 02	betonafval beton stenen tegels en keramische producten niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk) niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast minerale stoffen (bijv. zand, steen) grond en stenen	B	10.000 m^3	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04 17 09 04 19 12 12	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking	G	200 m^3	4	losgestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijk-bekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	3.200 m^3	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee

[1] Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Toepasbare grond [2] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil	C	16.000 m^3	10	losgestort	buiten	nee	S4-S5	nee	nee
	Niet-toepas-bare grond, bouwstoffen en bagger-specie [3] conform Bbk					10	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)					3	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	Calamiteiten-partijen	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03 17 05 03* 17 05 05*	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat		1.000 m^3	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			3	Losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	ja/nee

[2] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).
[3] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse >Industrie (grond) respectievel jk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Glas	10 11 12 15 01 07 17 02 02 19 12 05 20 01 02	niet onder 10 11 11 vallend glasafval glazen verpakking glas glas glas	D	10.000 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38 03 01 04* 17 02 04* 19 12 06*	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	E M	A- en B-hout: 2.000 ton C-hout: 150 ton	8	losgestort	buitenterrein (indien A-hout en ongeshredderd B-hout) overkapt/ binnen, buiten in dichte container (C-hout en geshredderd B-hout)	nee (A-hout, B-hout ongeshredderd) ja (C-hout en geshredderd B-hout)	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Papier en karton	15 01 01 19 12 01 20 01 01	papieren en kartonnen verpakking papier en karton papier en karton	F	2.000 ton	4	losgestort, container	overkapt of binnen	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	200 m^3	4	losgestort, container	vloeistof-dichte vloer (zie tekening)	ja	-	ja	nee
Ingenomen afvalstof	Groenafval	02 01 03 02 01 07 02 01 99 20 02 01	afval van plantaardige weefsels afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet-houtachtig: 200 m^3 houtachtig: 4.200 m^3 waarvan max. 2.560 m^3 verkleind	5 8	containers losgestort	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet-houtachtig en niet gescheiden) nee (snoeihout)	S5	Ja nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu groenafval e.d.	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			5	losgestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja
Ingenomen afvalstof	Dakafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03* 17 09 03* 17 09 04	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	K	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04 16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	metalen verpakking ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen	L	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein (niet-bodembe-dreigend) afgedekt/ binnen of in dichte container	nee (alumin-ium, ijzer, staal) ja (overige en ongeschei-den stromen)	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Asbesthouden de materialen	17 06 01* 17 06 05*	asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt /binnen	ja	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Teerhoudend asfalt en andere teerhoudend of bitumeneuz bouw- en sloopafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	S5-	nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Kunststoffen en banden	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39 16 01 03	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen afgedankte banden	P Q	kunststoffen 150 ton banden: 150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof		**eural-code**	**toelichting / aard van toepassing**	**doorzet-capaciteit per jaar**	**opslag-hoeveelheid**	**opslag-hoogte**	**opslagwijze**	**opslag-plaats**	**bodem-belastend**	**stuif-klasse**	**geur-emitte-rend**	**brand-baar**
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [4]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdings-middelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbescher-mingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	inpandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	inpandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/ grondstof	Bouwproduct-en e.d. (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra en voldoet aan BBK	n.v.t	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	Losgestort, en in silo's	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslag-voorziening cf. PGS 15	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/ bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval -containers	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[4] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (e k met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik , die op eigen werken ingezet worden voor het aftanken van machines en materieel.

Bijlage 4

Doelmatigheidstoets conform Landelijk Afvalbeheerplan 2 (LAP2 2009-2021, tweede wijziging van 5 januari 2015)

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
Papier en karton	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld papier en karton is recycling. Voor papier en karton dat, bijvoorbeeld nat of sterk vervuilde partijen papier en karton, - niet voor recycling geschikt is, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof).	4 Gescheiden ingezameld papier en karton	Alleen opbulken met het oog op recycling buiten de inrichting (conform LAP2).	voldoet
Groenafval	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld groenafval is "andere nuttige toepassing" in de vorm van - composteren met het oog op recycling, - vergisten met gebruik van het gevormde biogas als brandstof gevolgd door aërobe droging/narijping met het oog op recycling van het digestaat, of - verbranden als hoofdgebruik brandstof en externe levering van elektriciteit en/of warmte. Daarnaast kunnen vormen van directe toepassing als bodemverbeteraar, inzet bij de inrichting van ecoducten of gebruik voor het dempen van sloten in veenweidegebieden worden toegestaan wanneer ze voldoen aan hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer en passen in het beleid van het bevoegd gezag. Ontheffingen van het verbod om groenafval buiten inrichtingen te verbranden (10.63 Wm) worden slechts in incidentele gevallen verleend (vreugdevuren, boomziekten, etc.). De handreiking "toepassing regelgeving verbranden buiten inrichtingen" kan gemeenten bij hun besluitvorming ondersteunen. Structureel verlenen van ontheffingen is ongewenst.	8: gescheiden ingezameld groenafval	Op-/overslaan, voorbewerken (verkleinen (alleen houtachtig)/zeven) en voorbereiding voor bijvoorbeeld composteren/biomassa, waarbij uiteindelijk compost/biomassa resteert (recycling) die als overige organische meststof of alternatieve brandstof afgezet wordt naar diverse afnemers.	voldoet
Houtachtig groenafval / biomassa			Op-/overslaan, bewerken (verkleinen/ zeven) van houtachtige groenafval om deze o.a. in te zetten als biomassa (In dit geval is derhalve sprake van verbranden als hoofdgebruik brandstof (recycling).	voldoet
Bermmaaisel, slootveek, bermschraapsel, RKG-slib	De minimumstandaard voor het verwerken van veegafval en RKG-slib (RKGV-slib) is het afscheiden van de inerte fractie die, al dan niet na reiniging, wordt gerecycled. In geval van reiniging van de inerte fractie mag het reinigingsresidu worden gestort wanneer daarvoor een niet-reinigbaarheidsverklaring is afgegeven. De minimumstandaard voor het verwerken van marktafval, drijfafval, afval uit openbare afvalbakken en de restfractie die overblijft na het afscheiden van de inerte fractie van veegafval en RKG-slib (RKGV-slib), is verwijderen door verbranden. Sorteren, nascheiden en andere verwerkingen gericht op nuttige toepassing van (een deel van) het afval van onderhoud van openbare ruimten zijn alleen toegestaan wanneer er, met uitzondering van een residu van de reiniging van de inerte fractie, geen deelstromen of residuen worden gestort.	9 Afval van onderhoud van openbare ruimten	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal opgeslagen/gebulkt en ontwaterd (RKG-slib) voor vervolgverwerking (afscheiden van de inerte fractie en verbranden en recycling) door erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders.[1]	voldoet

[1] erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders: dit kunnen derden zijn, doch in voorkomende gevallen ook het moederbedrijf Jops scholman BV of daaraan gelieerde BV's.

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
Zwerfafval	Geen minimum standaard (zie onder 9 Afval van onderhoud van openbare ruimten)	10 Zwerfafval (feitelijk; 9 Afval van onderhoud van openbare ruimten)		
Kunststoffen	De minimumstandaard voor de verwerking van kunststofafval niet zijnde kunstgras is recycling. Voor kunststofafval niet zijnde kunstgras dat, bijvoorbeeld omdat het te sterk is verontreinigd of is verkleefd met andere materialen, - niet voor recycling geschikt gemaakt kan worden of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof). De minimumstandaard voor kunstgras is scheiden in een zand-, rubber- en kunststoffractie gevolgd door - recycling van de zandfractie, - 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof) van de rubberfractie, en - recycling van de kunststoffractie, met uitzondering van plakstroken waarvoor de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof) is.	11 Kunststof	Binnen de inrichting wordt kunststof op soort/aard gescheiden met het oog op vervolgverwerking door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling).	voldoet
Metalen	De minimumstandaard voor het verwerken van metaalafval is recycling.	12 Metalen	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal opgebulkt en gesorteerd voor vervolgverwerking door erkende verwerkers een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling).	voldoet
Bouw- en sloopafval	De minimumstandaard voor het verwerken van bouw- en sloopafval, daarmee in samenstelling vergelijkbaar bedrijfsafval en particulier gemengd verbouwingsafval is sorteren of anderszins verwerken. Het oogmerk van de behandeling hierbij is om zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling, met als beperking dat het resulterende residu ten minste verbrand moet kunnen blijven worden . Het sorteerproces is ingericht om - voorzover in het te sorteren mengsel aanwezig - in ieder geval als monostroom af te scheiden: - alle componenten als genoemd in art. 4.1 van de Regeling Bouwbesluit 2012, - steenachtig materiaal, - hout, - kunststof, - metaal, - zeefzand, en - gevaarlijk aangeduide afvalstoffen anders dan bedoeld in hoofdstuk 17 van de afvalstoffenlijst uit de Regeling Europese afvalstoffenlijst. Aan de vergunning van sorteerbedrijven worden hiertoe voorschriften verbonden.	28 Gemengd bouw- en sloopafval en gemengde fracties	Binnen de inrichting wordt het reeds op de sloopplaats voorgescheiden materiaal en ongescheiden materiaal van kleine partijen (< 1 m^3) en particulieren nagescheiden in diverse fracties met het oog op recycling buiten de inrichting	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
	De geproduceerde monostromen moeten worden verwerkt conform de daarvoor geldende minimumstandaarden. Voorzover deze monostromen niet onder een minimumstandaard in het LAP vallen, moet verwerking worden getoetst aan de afvalhiërarchie, als bedoeld in Paragraaf 5.2 van het Beleidskader. De minimumstandaard voor gemengde frac ies is recycling al dan niet na verdere sortering of anderszins bewerken. Daarbij is het oogmerk om zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling, met als beperking dat het resulterende residu ten minste verbrand moet kunnen blijven worden. Het sorteerproces is ingericht om - voorzover in het te sorteren mengsel aanwezig - in ieder geval als monostroom af te scheiden: - alle componenten als genoemd in art. 4.1 van de Regeling Bouwbesluit 2012, - steenachtig materiaal, - hout, - kunststof, - metaal, - zeefzand, en - gevaarlijk aangeduide afvalstoffen anders dan bedoeld in hoofdstuk 17 van de afvalstoffenlijst uit de Regeling Europese afvalstoffenlijst Aan de vergunning van sorteerbedrijven worden hiertoe voorschriften verbonden. De minimumstandaard voor sorteerresidu waarvoor recycling niet mogelijk is of waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is verbranden als vorm van verwijdering.			
Asfalt (niet-teerhoudend) en steen	De minimumstandaard voor het verwerken van steenachtig materiaal is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor de deelstroom asfalt mag de grens van 75 mg/kg droge stof PAK10 niet door mengen van partijen worden bereikt.	29 Steenachtig materiaal	Opbulken, scheiden en breken (verkleinen) van diverse fracties met het oog op recycling of verwerking buiten de inrichting door een geëigend vergunninghouder met het oog op recycling, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
Zeefzand	De minimumstandaard voor het verwerken van brekerzeefzand en sorteerzeefzand met een concentratie aan PAK10 kleiner dan 50 mg/kg droge stof is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor partijen met een concentratie aan PAK10 gelijk danwel groter dan 50 mg/kg droge stof is de minimumstandaard recycling voorafgegaan door reiniging (thermisch danwel anderszins) waarbij de aanwezige PAK, ofwel direct ofwel na te zijn afgescheiden, worden vernietigd. Het recyclen van teerhoudend zeefzand tot grond of bouwstof, zonder voorafgaande vernietiging van de aanwezige PAK, is derhalve niet toegestaan, ook niet in combinatie met immobilisatie. De grens van 50 mg/kg droge stof PAK10 mag niet door mengen van partijen worden bereikt.	30 Zeefzand	De handelingen (op-/overslag, opbulken, afzeven) met zeefzand vindt plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de grond binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit af te zetten naar elders met het oog op recycling. Grond die voldoet aan kwaliteitsklasse Achtergrondwaarde (Aw) kan ook opgemengd worden met compost tot een grondproduct, één en ander conform BRL 9335-4. Deze grondproducten worden ook binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit afgezet naar elders	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
			met het oog op recycling.	
Gips	De minimumstandaard voor het verwerken van gips is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor gips - dat niet voor recycling geschikt is, bijvoorbeeld omdat het is verkleefd met andere materialen zoals tegelwerk, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard storten op een daarvoor geschikte stortplaats.	31 Gips	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgebulkt voor vervolgverwerking door erkende verwerkers c.q. een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling) of gestort (kwaliteitsafhankelijk).	voldoet
Cellenbeton	De minimumstandaard voor het verwerken van cellenbeton is storten op een daarvoor geschikte stortplaats.	32 Cellenbeton	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgebulkt voor vervolgverwerking door erkende verwerkers een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (stort).	voldoet
Dakafval	Als algemeen uitgangspunt geldt dat in onderstaande gevallen de grens van 75 mg/kg droge stof PAK10 niet mag worden bereikt door het mengen van par ijen. teerhoudend dakafval De minimumstandaard voor het verwerken van teerhoudend dakafval is recycling van de minerale fractie in asfalt, cement, beton, thermisch gereinigde grond of andere thermisch gereinigde bouwstoffen onder gelijktijdig nuttig gebruik van de energie-inhoud van het afval. Voor teerhoudend dakafval geldt als aanvullende voorwaarde dat uitsluitend verwerkingsvormen zijn toegestaan waarbij geen verspreiding van de aanwezige PAK mogelijk is, ook niet in geïmmobiliseerde vorm. De aanwezige PAK dienen dus voorafgaand aan of tijdens de toepassing te worden vernietigd. bitumineus dakafval De minimumstandaard voor het verwerken van bitumineus dakafval is recycling van ten minste de inerte fractie. composiet dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal De minimumstandaard voor het verwerken van composieten van teerhoudend- of bitumineus dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal is gelijk aan de minimumstandaard voor 'teerhoudend dakafval'. composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal De minimumstandaard voor het verwerken van composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal is sorteren of anderszins bewerken met als oogmerk een dakafval-frac ie af te scheiden met een zo klein mogelijke hoeveelheid en ten hoogste 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal. Deze dakafval-fractie wordt verder verwerkt volgens één van de andere minimumstandaarden uit dit sectorplan.	33 Dakafval	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal gescheiden en opgebulkt voor vervolgverwerking door een erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt. Het gaat om scheiding van de deelstromen: • teerhoudend dakafval; • bitumineus dakafval; • composiet dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal; • composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal.	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
	De bij deze bewerking afgescheiden 'dakbedekking vreemde' stromen moeten - wanneer het monostromen betreft - worden verwerkt conform de daarvoor geldende minimumstandaarden elders in het LAP. Voorzover deze monostromen niet onder een minimumstandaard in het LAP vallen, moet verwerking worden getoetst aan de afvalhiërarchie, bedoeld in paragraaf 5.2 van het beleidskader. Blijft na afscheiding van de dakafval-fractie een gemengde stroom 'dakbedekking vreemd' materiaal over dan geldt daarvoor de minimumstandaard uit sectorplan 28 van dit LAP. dakgrind, verkleefd met teer of bitumen De minimumstandaard voor het verwerken van dakgrind, verkleefd met teer of bitumen is reiniging en recycling van het grind, binnen de kaders van het beleidskader. De restanten teer en bitumen mogen worden verbrand. Voor partijen die vóór de reiniging/scheiding een concentratie aan PAK10 hebben gelijk aan danwel groter dan 75 mg/kg droge stof is uitgangspunt dat bij geen van de toepassingen van componenten van deze afvalstof verspreiding van PAK mogelijk is, ook niet in geïmmobiliseerde vorm. De aanwezige PAK dienen dus te worden vernietigd.			
Teerhoudend asfalt	De minimumstandaard voor het verwerken van teerhoudend asfalt is recycling binnen de kaders van het beleidskader, voorafgegaan door thermische bewerking waarbij de aanwezige PAK worden vernietigd. Het recyclen van teerhoudend asfalt tot bouwstof zonder voorafgaande vernietiging van de aanwezige PAK is derhalve niet toegestaan, ook niet in combinatie met immobilisatie.	34 Teerhoudend asfalt	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgebulkt voor vervolgverwerking door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling na thermische vernietiging van PAK).	voldoet
Hout	A- en B-hout De minimumstandaard voor het verwerken van A- en B-hout is 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof). Gewolmaniseerd C-hout - De minimumstandaard voor het verwerken van gewolmaniseerd hout is storten op een daarvoor geschikte stortplaats. - Het toepassen voor hoofdgebruik als brandstof of het verbranden als vorm van verwijderen is alleen toegestaan wanneer de daarbij ontstane reststoffen (assen) worden gestort zodat geen verspreiding van de metalen kan plaatsvinden. Recycling van gewolmaniseerd hout (CC en CCA) is niet toegestaan, met uitzondering van gebruik van CCA-hout, voorzover dit kan op grond van de REACH Verordening. - Behalve hoofdgebruik als brandstof in installaties waarvan de assen worden gestort, is 'andere nuttige toepassing' van gewolmaniseerd hout (CC en CCA) niet toegestaan teneinde diffuse verspreiding van zware metalen in het milieu te voorkomen. Niet-gewolmaniseerd C-hout - De minimumstandaard voor het verwerken van niet-gewolmaniseerd C-hout is hoofdgebruik als brandstof. - Recycling of 'andere nuttige toepassing' niet zijnde hoofdgebruik als	36 Hout	Scheiding van diverse fracties. A- en B-hout worden eventueel verkleind. A- en B- hout aangeboden voor andere nuttige toepassing buiten de inrichting. Gewolmaniseerd C-hout wordt tijdelijk opgeslagen en aan erkende verwerkers overgedragen voor vervolgverwerking, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op verbranding en stort. Niet-gewolmaniseerd C-hout wordt tijdelijk opgeslagen en aan erkende verwerkers overgedragen voor vervolgverwerking, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op hoofgebruik als brandstof.	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
	brandstof van niet-gewolmaniseerd C-hout is niet toegestaan, met uitzondering van recycling van gecreosoteerd hout, voorzover dit mogelijk is op grond van de REACH Verordening.			
Asbesthoudende materialen	De minimumstandaard voor het verwerken van asbest of asbesthoudende afvalstoffen die vallen onder de reikwijdte van dit sectorplan is storten op een daarvoor geschikte stortplaats. Het vernietigen van asbestvezels door thermische of chemische technieken is eveneens toegestaan. Nadat de asbestvezels zijn vernietigd valt het materiaal niet meer onder dit sectorplan. Ook het verwijderen van de asbestvezels uit asbes houdend steenachtig materiaal tot beneden de restconcentratienorm, de concentratie voor serpentijnasbest vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest, van 100 milligram per kilogram droge stof is toegestaan. Het nut ig toepassen van asbest of asbesthoudende afvalstoffen is vanwege de aard en gevaarseigenschappen niet toegestaan ook niet in combinatie met immobilisatie. Uitgezonderd van dit verbod zijn vormen waarbij tijdens de nuttige toepassing alle asbestvezels worden vernietigd.	37 Asbest en asbesthoudende afvalstoffen	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal ingenomen en opgebulkt conform de daartoe gelende regels en voor vervolgverwerking door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op vernietiging van asbestvezels en stort.	voldoet
Glasafval	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld vlakglas is recycling.	38 Gescheiden ingezameld vlakglas	Alleen opbulken met het oog op recycling buiten de inrichting.	voldoet
	De minimumstandaard voor de verwerking van verpakkingsafval is recycling.	41 Verpakkingen algemeen	Alleen opbulken met het oog op recycling buiten de inrichting.	voldoet
Toepasbare grond en bouwstoffen en Niet-toepasbare grond en bouwstoffen	Waar in deze paragraaf wordt gesproken van 'recycling volgens de normen die zijn vastgelegd voor het betreffende toepassingsgebied' is ook de inzet van grond bij het produceren van een bouwstof toegestaan, voor zover dit past binnen de kaders van paragraaf 18.4.3 van het beleidskader. IIa) Algemeen (alleen van toepassing wanneer - op basis van de rest van deze paragraaf – de aanwezigheid van PCB, dioxines, asbest of kwik niet tot ander beleid leidt) De minimumstandaard voor het verwerken van grond is recycling volgens de normen die zijn vastgelegd voor het betreffende toepassingsgebied en binnen de kaders van het beleidskader. Reiniging of immobilisatie voorafgaand aan recycling is toegestaan, met als restrictie dat geen grond mag worden gemengd ten behoeve van immobilisatie danwel direct mag worden geïmmobiliseerd wanneer die één van de in bijlage B, tabel 1 van de Regeling bodemkwaliteit genoemde organische verontreinigingen bevat in een hoeveelheid van meer dan 120% van de referentiewaarde 'Industrie'. Indien met een verklaring van niet-reinigbaarheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu is aangetoond dat de grond niet tot minimaal de bodemkwaliteitsklasse industrie gereinigd kan worden en daarmee niet	39: grond	De handelingen (op-/overslag, opbulken, afzeven) met toepasbare grond vindt plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de grond binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) af te zetten naar elders met het oog op recycling. Grond die voldoet aan kwaliteitsklasse Achtergrondwaarde (Aw) kan ook opgemengd worden met compost tot een grondproduct, één en ander conform BRL 9335-4. Deze grondproducten worden ook binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit afgezet naar elders met het oog op recycling. Niet-toepasbare grond (Bbk) wordt enkel op-/overgeslagen (en niet gemengd) en vervolgens	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
	voor recycling geschikt is en niet door koude immobilisatie geschikt kan worden gemaakt voor recycling, mag de grond worden gestort op een daarvoor geschikte stortplaats. IIb) PCB-houdende grond en dioxinehoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van PCB-houdende grond en dioxinehoudende grond is thermisch reinigen, waarbij de PCB's respectievelijk de dioxines worden vernietigd of onomkeerbaar worden omgezet. Na de thermische behandeling moet de grond worden gerecycled volgens de normen die zijn vastgelegd voor het toepassingsgebied. Voor partijen PCB-houdende of dioxinehoudende grond die door de gehalten en/of de aard van de aanwezige verontreinigingen niet geschikt zijn voor acceptatie door een thermische reinigingsinstallatie omdat er geen voor recycling geschikte grond uit kan ontstaan, is de minimumstandaard thermische behandeling waarbij de PCB's of dioxines worden vernietigd of onomkeerbaar worden omgezet gevolgd door storten van het residu. IIc) Asbesthoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van asbesthoudende grond is het vernietigen van de asbestvezels danwel het verwijderen van de asbestvezels tot beneden een restconcentratie van 100 milligram per kilogram droge stof, berekend als de concentratie serpen ijnasbest vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest. Hierna moet de grond worden gerecycled volgens de normen die zijn vastgelegd voor het toepassingsgebied. De afgescheiden asbestfractie/asbestslibfractie moet worden verwerkt conform sectorplan 37, asbest en asbesthoudende afvalstoffen. IId) Kwikhoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van kwikhoudend grond met een gehalte aan kwik van meer dan 50 mg/kg droge stof is afscheiden en concentreren van kwik en zodanige verwerking dat verspreiding in het milieu wordt voorkomen. Na ontkwikken mag de behandelde grond een gehalte aan kwik bevatten van ten hoogste 50 mg/kg droge stof. Uitzonderingen gelden - voor kwikhoudende grond met een gehalte aan kwik van meer dan 50 mg/kg droge stof waarbij de grond door aanwezigheid van andere verontreinigingen dan kwik ook na ontkwikken geen andere bestemming kan krijgen dan storten. Hiervoor wordt immobiliseren ten behoeve van storten toegestaan zonder ontkwikken. - Voor grond waarvoor een bedrijf dat is geëquipeerd en vergund om afvalstoffen te ontkwikken schriftelijk heeft verklaard dat die * niet doelmatig kunnen worden ontkwikt (betreft bijv. een specifieke kwikverbinding), of * zich vanwege de aard van de aanwezige verontreinigingen niet lenen voor ontkwikken (bijvoorbeeld reactieve afvalstoffen of afvalstoffen die tijdens het ontkwikken ontleden), wordt immobiliseren ten behoeve van storten toegestaan zonder ontkwikken. Voor kwikhoudende grond met een gehalte aan kwik van ten hoogste 50 mg/kg droge stof geldt de minimumstandaard als bedoeld onder "IIa Algemeen" van deze paragraaf. Voor partijen waarvoor deze minimumstandaard niet mogelijk is, is de minimumstandaard storten op een daarvoor geschikte stortplaats.		afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder die de grond, afhankelijk van de aard en de aanwezige concentraties aan verontreinigingen verder be-/verwerkt conform de minimum-standaard zoals opgenomen in sectorplan 39 (waaronder thermische behandeling en stort).	

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**Activiteit De Trip**	**toetsing LAP2**
Te accepteren afvalstoffen				
Toepasbare baggerspecie en baggerspecie onbekende c.q. indicatieve samenstelling van onverdachte locaties	Het LAP kent geen minimumstandaard voor de verwerking van baggerspecie. De voorwaarden voor nut ige toepassing van baggerspecie zijn opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Daar0naast dient in vergunningen te worden opgenomen dat baggerspecie met een hoog gehalte aan zand niet mag worden gestort. Zie hiervoor verder paragraaf VI in de toelichting bij dit sectorplan.	40: baggerspecie	De handelingen (op-/overslag, opbulken, afzeven) met toepasbare baggerspecie en baggerspecie met onbekende samenstelling vinden plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de baggerspecie binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit af te zetten naar elders.	voldoet
Niet-toepasbare baggerspecie en calamiteiten-partijen			Niet-toepasbare baggerspecie inclusief calamiteitenpartijen worden enkel op-/overgeslagen in vloeistofdichte containers en vervolgens afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het Besluit bodemkwaliteit verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
Banden	De minimumstandaard voor het verwerken van banden is recycling. Voor de banden die - niet voor recycling geschikt zijn, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof)	52 Autobanden	Alleen opbulken met het oog op recycling buiten de inrichting (conform LAP2).	voldoet

tabel 1-b toetsing activiteiten binnen de inrichting vrijkomende afvalstoffen aan minimumstandaard LAP				
afvalstof	**minimumstandaard**	**sectorplan**	**activiteit / afzet**	**toetsing LAP2**
Vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen				
Overig bedrijfsafval (huishoudelijke afval e.d.)	De minimumstandaard voor het verwerken van restafval van bedrijven is verbranden als vorm van verwijdering. Sorteren, nascheiden en andere bewerkingen gericht op nuttige toepassing van (een deel van) het restafval van bedrijven zijn alleen toegestaan wanneer er geen deelstromen of residuen worden gestort. Voor de verwerking van de hierbij gevormde deelfracties wordt verwezen naar de daarvoor geldende minimumstandaarden.	2: restafval van bedrijven	Het gemengd afval afkomstig van de kantines en kantoren wordt afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 (deelfracties) verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
Scheidingsresidu/ zeefresidu van de groenrecycling en gronddepot Zie ook bij grond m.b.t. zeefzand	De minimumstandaard voor het verwerken van procesafhankelijk industrieel afval van productieprocessen is recycling. Indien recycling niet mogelijk is op grond van de aard of samenstelling van de afvalstof of de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard: - voor afvalstoffen die niet gestort mogen worden volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen of een minimumstandaard uit het LAP verbranden als vorm van verwijdering. Opwerken tot secundaire brandstoffen wordt alleen vergund wanneer sturingsvoorschriften worden opgenomen om afzet als brandstof voor motoren van voeren vaartuigen of andere mobiele toepassingen of vormen van inzet buiten inrichtingen te voorkomen en zo zeker te stellen dat hoofdgebruik als brandstof alleen kan plaatsvinden binnen inrichtingen waarin emissiebeperking is gereguleerd in specifieke regelgeving en/of in een omgevingsvergunning waarin waarborgen voor mens en milieu kunnen worden vastgelegd. - voor afvalstoffen die gestort mogen worden volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden of een minimumstandaard uit het LAP storten op een daarvoor geschikte stortplaats.	3: proces-afhankelijk industrieel afval	De scheidings-/zeefresiduen welke vrijkomen tijdens het be-/verwerken van afvalstoffen worden, eventueel na uitsortering van monostromen (o.a. puin/stenen, metalen) na tijdelijke opslag, afgevoerd naar een daartoe geëigend vergunning-houder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
KCA/KGA	Zie eerder	18: KCA/KGA	KCA/KGA wordt afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet

Bijlage 5

PROCEDURE ACCEPTATIE EN VERWERKING (A&V) EN ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE EN INTERNE CONTROLE (AO/IC)

ten behoeve van De Trip B.V.

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

Procedures Acceptatie en Verwerking (A&V) en Administratieve Organisatie en Interne Controle (AO/IC) in het kader van een aanvraag voor een revisievergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail : [redacted]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.AV-02	**datum** 30 mei 2016	
projectleider [redacted]	**auteurs** [redacted]	**status** Definitief

M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
Telefoon: 0475-420191
Telefax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding		4
	1.1	algemeen	4
	1.2	gegevens vergunninghouder	5
	1.3	gegevens inrichting	5
2	Acceptatiebeleid		6
	2.1	algemeen	6
	2.2	vooracceptatiefase	6
	2.3	acceptatiefase en feitelijke acceptatie	11
3	Registratie		12
	3.1	algemeen	12
	3.2	afvalstromenregister	12
4	Verwerking		14
	4.1	verwerkingskeuze	14
	4.2	be-/verwerkingsroutes	14
	4.3	afvoer van reststoffen	14
	4.4	monstername en analyse	15
5	Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)		16
	5.1	inleiding	16
	5.2	beschrijving risico's	17
	5.3	beschrijving meet- en registratiepunten	17
	5.4	beschrijving administratie	17
	5.5	interne controle	20
Bijlage 1, overzicht in te nemen afvalstoffen			23
Bijlage 2, vooracceptatie afvalstoffen			26
Bijlage 3, acceptatiefase en feitelijke acceptatie			28
Bijlage 4, beschrijving visuele controle en uitgebreide controle			29

1 Inleiding

1.1 algemeen

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V) alsmede voor de administratieve organisatie en controle (AO/IC) vastgelegd voor De Trip BV te Utrecht.

Het voorliggende document is opgesteld op basis van respectievelijk de leidraad AV (d.d. november 2009) en de leidraad AO/IC (d.d. november 2009), zijnde achtergronddocumenten bij het Landelijk afvalbeheerplan 2009-2021 (LAP2) maar niet als zodanig onderdeel uitmaken van het LAP2.

Daarnaast is bij het opstellen gebruik gemaakt van de benodigde informatie van de Landelijke redactie standaardteksten omgevingsvergunning (LRSO).

De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen die opgenomen zijn in dit document én de bijlagen bij dit document zijn dynamisch van aard, omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in de bedrijfsvoering, wet- en regelgeving, wijzigingen in BRLs en/of marktwensen.

Indien zich wijzigingen voordoen zoals hiervoor genoemd en die mogelijk van invloed kunnen zijn op de procedures A&V en AO/IC, dan wordt dit per geval beoordeeld en geëvalueerd. Mocht de wijziging leiden tot aanpassing van de voorliggende procedures A&V en AO/IC, dan worden de aangepaste c.q. geactualiseerde (onderdelen van de) procedures aan het bevoegd gezag ter goedkeuring voorgelegd.

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V), alsmede de procedures inzake de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) vastgelegd voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In bijlage 1 van dit document is aangegeven welke partijen afvalstoffen worden ingenomen.

Binnen de inrichting van De Trip BV worden echter ook een aantal producten/materialen ingenomen, waarop de (uitgebreide) procedures A&V en AO/IC voor afvalstoffen zoals deze beschreven zijn, niet van toepassing zijn, namelijk:

1. Bulkgoederen, niet zijnde afvalstoffen, die bij derden ingekocht worden ten behoeve van de activiteiten van De Trip BV. Met de bulkgoederen worden onder meer bedoeld primaire (delf)stoffen zoals zand, grond, grind, cement e.d. (geen afvalstoffen zijnde).
2. Houtachtig groenafval c.q. biomassa afkomstig uit de land- en/of bosbouw of vergelijkbare herkomst, die na eventuele bewerking binnen de inrichting, afgevoerd wordt als brandstof voor energieopwekking. Dit houtachtig materiaal c.q. biomassa is vrijgesteld van de eisen/verplichtingen voor afvalstoffen van hoofdstuk 10 Wet milieubeheer, op basis van artikel 10.1a van de Wet milieubeheer [1].

[1] zie voor gestelde voorwaarden/eisen op http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/afval/groenafval/ en http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/afval/groenafval/snoeihout/

1.2 gegevens vergunninghouder

naam vergunninghouder	:	De Trip BV
bezoekadres/	:	Morsebaan 1
correspondentieadres	:	Postbus 1458
postcode/plaats	:	3439 NA Nieuwegein
contactpersoon	:	[redacted]
telefoon	:	
telefax	:	
e-mail	:	

1.3 gegevens inrichting

naam inrichting	:	De Trip BV		
adres	:	Sophialaan 7		
postcode/plaats	:	3542 AR Utrecht		
kadastrale gegevens	:	Gemeente	:	Utrecht
		Sectie	:	E
		Nummers	:	520, 535, 536 (gedeeltelijk) 579, 695 (gedeeltelijk)

2 Acceptatiebeleid

2.1 algemeen

De Trip B.V. accepteert – naast de reeds besproken afvalstoffen uit eigen werken – ook afvalstoffen op grond waarvan een A&V-beleid dient te moeten worden geïmplementeerd. Het gaat hier om afvalstoffen van verschillende zakelijke klanten, namelijk:

* derden;
* overheden;
* particulieren.

Het acceptatieproces voor afvalstoffen is onder te verdelen in een 3-tal fases, namelijk:

* de vooracceptatie;
* de acceptatie;
* de feitelijke acceptatie.

Onderstaand worden de drie acceptatiefases per paragraaf toegelicht.

2.2 vooracceptatiefase

2.2.1 algemeen

Tijdens de vooracceptatiefase vinden de wettelijk vereiste (administratieve) handelingen plaats om het verdere acceptatieproces bij de feitelijke aanlevering van de afvalstoffen ter plaatse van de inrichting, mogelijk te maken en goed te laten verlopen, zie ook het stroomschema in bijlage 2. Het doel van de vooracceptatiefase is om gegevens te verzamelen teneinde inzicht te krijgen in een aantal relevante aspecten, zoals opgenomen in onderstaande tabel 2-a.

tabel 2-a: doel vooracceptatie

stap	vraagstelling	aandachtspunten
1	mag de aangeboden afvalstof geaccepteerd worden?	Binnen de inrichting mogen van buiten de inrichting afkomstige afvalstoffen ingenomen c.q. geaccepteerd worden: * zie overzicht afvalstoffen (bijlage 1, van dit document); * zie leveringsvoorwaarden; * zie acceptatiereglement.
2	welke be- en/of verwerking is mogelijk?	Er wordt aandacht geschonken aan: * de hoeveelheid afvalstoffen welke jaarlijks aangeboden (kunnen) worden; toetsen en eventueel een wijziging van de Wabo-vergunning aanvragen; * de spreiding van de aan te leveren afvalstoffen is van belang voor de vergunde maximale opslaghoeveelheden van de afvalstoffen en bewerkingscapaciteiten; in overleg met de ontdoener kunnen eventueel nadere eisen gesteld worden aan de aanlevering; * de afzetmogelijkheden van bewerkte afvalstoffen in verband met de vergunde maximale opslaghoeveelheden van de bewerkte afvalstoffen in relatie tot stagnatie en/of afwijkingen in de afvoer.
3	wat is de kostprijs?	De Trip BV besteedt bij de vooracceptatie géén specifieke aandacht aan de kostprijs; * de kostprijs wordt indirect afgedekt door de inname-tarieven; * kostprijs wordt regulier binnen de organisatie geëvalueerd en eventueel bijgesteld.

tabel 2-a: doel vooracceptatie		
stap	**vraagstelling**	**aandachtspunten**
4	is het logistiek mogelijk?	* wordt uitgevoerd door een medewerker ter plaatse van de inrichting; * beoordeel welke interne bewerking(en) de aangeboden afvalstof binnen de inrichting kan doorlopen; * aangeboden afvalstoffen kunnen één of meerdere verwerkingsstraten doorlopen (derhalve niet eenduidig te definiëren). De te doorlopen verwerkingsstraat is namelijk sterk afhankelijk van een aantal factoren (zoals vraag en aanbod e.d.).'

De vooracceptatie van afvalstoffen kan plaatsvinden op basis van enkel een administratieve vooracceptatie óf op basis van een administratieve vooracceptatie in combinatie met een analytische vooracceptatie. De wijze van vooracceptatie (administratief of administratief & analytisch) is afhankelijk van de aard en/of hoeveelheid van de aangeboden afvalstoffen. In het algemeen kan gesteld worden dat in beginsel een administratieve vooracceptatie van toepassing is bij visueel herkenbare afvalstoffen en een combinatie van administratieve & analytische vooracceptatie in geval van niet-visueel herkenbare afvalstoffen.

Een overzicht van de afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd mogen worden is opgenomen in bijlage 1 van dit document. In dit overzicht is verder aangegeven of er sprake is van een visueel herkenbare afvalstof en of er een analytische vooracceptatie van toepassing is.

De ontdoeners van de afvalstoffen worden gedurende de vooracceptatiefase door De Trip BV op de hoogte gesteld van de leveringsvoorwaarden en het acceptatiereglement, die gehanteerd worden en van toepassing zijn binnen de inrichting. De leveringsvoorwaarden en het acceptatiereglement worden door De Trip BV, gezamenlijk met de overeenkomst/contract waarin alle administratieve gegevens met betrekking tot het afvalstroomnummer zijn opgenomen, aan de ontdoener toegestuurd en maken hierdoor onlosmakelijk deel uit van de aanbieding.

2.2.2 beschrijving vooracceptatiefase

Conform de leidraad AV zoals deze als achtergrondinformatie is opgenomen bij het LAP2, dienen bij de beschrijving van de vooracceptatiefase minimaal de volgende situaties beschreven te worden:

1. afvalstoffen afkomstig van een inzamelaar;
2. afvalstoffen van een nieuwe klant;
3. nieuwe afvalstoffen van een bestaande klant;
4. afvalstoffen van een bekende klant (vervolgafgifte);
5. visueel controleerbare afvalstoffen;
6. afvalstoffen waarvan bekend is dat ze een wisselende samenstelling kunnen hebben;
7. de omvang van de partijen (is er een afwijkende procedure voor kleine partijen).

De vooracceptatiefase bij De Trip BV kan onderscheiden worden in de volgende situaties:

Ad) situatie 1, 2, 3, 5 en 6

De vooracceptatie van een aangeboden afvalstof vindt te allen tijde plaats aan de hand van het stappenplan "Vooracceptatie van afvalstoffen", zoals opgenomen in bijlage 2 van dit document. Op basis van de door de ontdoener overlegde (administratieve) gegevens met betrekking tot de aard, eigenschappen en herkomst van de aangeboden afvalstof, wordt eerst getoetst of de aangeboden afvalstof in beginsel ingenomen mag worden binnen de inrichting c.q. valt binnen de scope van de vergunde afvalstoffen/activiteiten van De Trip BV. Dit vindt plaats aan de hand van het overzicht van afvalstoffen dat als bijlage 1 (van dit document) is bijgevoegd.

De toetsing kan drie antwoorden opleveren, namelijk:

i. aangeboden afvalstof valt buiten de scope van de vergunning. In dat geval wordt vooracceptatiefase niet verder doorgezet en wordt de aanvraag van de ontdoener niet verder in behandeling genomen;
ii. aangeboden afvalstof valt binnen de scope van de vergunning en mag als zodanig ingenomen worden. Dit is het geval bij visueel herkenbare afvalstoffen en niet-visueel herkenbare afvalstoffen waarvoor geen analytische vooracceptatie geldt;
iii. aangeboden afvalstof valt binnen de scope van de vergunning, echter uit analytische gegevens moet blijken of de afvalstof als zodanig ingenomen mag worden. Dit is het geval bij niet-visueel herkenbare afvalstoffen waarvoor een analytische vooracceptatie geldt (denk aan grond en bouwstoffen, exclusief de uitzonderingsgevallen in het kader van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk)).

Indien een analytische vooracceptatie op de aangeboden afvalstof vereist is, dan dient de ontdoener eerst analysegegevens m.b.t. de afvalstof te overleggen, voor zover dat nog niet heeft plaatsgevonden, voordat het vooracceptatieproces voortgezet wordt. De voorwaarden met betrekking tot de analytische gegevens die van toepassing zijn bij de vooracceptatie van afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd mogen worden, zijn verderop in paragraaf 2.2.3 toegelicht.

De beoordeling van de analytische gegevens van de aangeboden afvalstof kan tot gevolg hebben, dat deze op basis van de aard/samenstelling niet als zodanig ingenomen mag worden. In dat geval wordt de vooracceptatiefase niet verder doorgezet en wordt de aanvraag niet verder in behandeling genomen. Indien de analytische gegevens voldoen, dan wordt de vooracceptatiefase gecontinueerd.

Aan de hand van de voorafgaande handelingen worden de verkregen administratieve en analytische gegevens ingebracht in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem. De ontdoener levert alle wettelijke vereiste gegevens aan in de vorm van een omschrijvingsformulier of elektronisch/digitaal (gebaseerd op artikel 10 van het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen). Vanuit dit afvalstoffenregistratiesysteem wordt een overeenkomst/contract tussen de ontdoener en De Trip BV. Daarnaast wordt door De Trip BV beoordeeld of er op basis van de logistieke acceptatie en/of verwerking, nadere acceptatie-eisen en/of vooraanmelding voor de aanlevering van afvalstoffen verplicht gesteld dient te worden. De nadere acceptatie-eisen en/of de verplichting tot vooraanmelding wordt in dat geval opgenomen in de offerte/prijsaanbieding naar de ontdoener.

Een onderdeel van de vooracceptatiefase van afvalstoffen betreft ook de risico-indeling. De totstandkoming van de risico-indeling en hoe deze gehanteerd wordt binnen de inrichting tijdens de acceptatiefase, is opgenomen in bijlage 2 van dit document. De risico-indeling wordt niet als zodanig vastgelegd, maar in geval van hoog of matig risico wordt in voorkomende gevallen in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem van De Trip BV wel een melding/signalering ingegeven. Deze melding/signalering komt dan als waarschuwing in beeld bij de weegbrug bij de eerstvolgende aanlevering bij De Trip BV en weet men welke controle-acties ondernomen dienen te worden.

Het contract wordt vervolgens, inclusief de aanlevervoorwaarden en acceptatiereglement, en de offerte/prijsaanbieding verstuurd aan de ontdoener van de afvalstoffen. Na ondertekening door zowel de ontdoener als De Trip BV wordt het afvalstroomnummer door De Trip BV geactiveerd. De ontdoener van de afvalstoffen is én blijft ervoor aansprakelijk, dat de aangeleverde en in het systeem opgenomen gegevens over de afvalstoffen ten behoeve van de vooracceptatie, volledig en juist zijn. De ontdoener blijft in dit geval dus eindverantwoordelijk.

Ad) situatie 4
Voor situatie 4 geldt het stappenplan “Vooracceptatie van afvalstoffen”, zoals opgenomen in bijlage 2 van dit document niet. Voor een vervolgafgifte van afvalstoffen door een bestaande klant wordt het gehele traject van vooracceptatie niet uitgevoerd.

Dit vanwege het feit dat in betreffende situatie sprake is van de aanlevering van de 2de of daaropvolgende vracht van hetzelfde afvalstroomnummer. De aanvraag van het afvalstroomnummer met de daarbij behorende administratieve en controle stappen is reeds uitgevoerd in situatie 1, 2, 3, 5 of 6.

De risico-indeling bij de vervolgafgifte van afvalstoffen vindt plaats aan de hand van eerdere constateringen/ervaringen bij aanlevering van afvalstoffen binnen de inrichting tijdens de acceptatiefase (zie verder paragraaf 2.3). De risico-indeling wordt namelijk bijgesteld indien men bij eerdere aanleveringen tegenstrijdig- of onjuistheden heeft geconstateerd, die niet in overeenstemming zijn met de vastgelegde administratieve gegevens en/of overlegde analytische gegevens, die ten grondslag liggen bij de uitgifte van een afvalstroomnummer.

In dat geval wordt door De Trip BV de risico-indeling aangepast en/of kunnen nadere eisen opgelegd worden aan de ontdoener (bijv. vooraanmelding, overleggen nadere (analytische) gegevens e.d.) alvorens de vervolgafgifte van de afvalstoffen mag plaatsvinden. De aanpassing van de risico-indeling wordt niet als zodanig vastgelegd, maar in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem van De Trip BV wordt in dat geval een melding/signalering ingegeven. Deze melding/signalering komt dan als waarschuwing in beeld bij de weegbrug bij de eerstvolgende afgifte van afvalstoffen waardoor men weet welke controleacties ondernomen dienen te worden.

Ad) situatie 7
Een uitzondering op de gehele procedure van vooracceptatie van afvalstoffen geldt voor aanlevering van kleine partijen aan afvalstoffen door particulieren, waarbij sprake is van de zogenaamde “kofferbakregeling”. Er is sprake van de zogenaamde “kofferbakregeling” als tenminste voldaan wordt aan één van de voorwaarden die vastgelegd zijn in de vigerende wet- en regelgeving [2], te weten:

* vervoer van bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen in een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B;
* vervoer van bedrijfsafvalstoffen in een hoeveelheid van niet meer dan 500 kilogram op een andere wijze dan in een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B.

Indien men als ontdoener (particulier) voldoet aan de bovengenoemde voorwaarden dan mogen de aangeboden afvalstoffen zonder vooraanmelding c.q. vooracceptatie op de bewerkingsinrichting aangeleverd worden. Meer specifiek betekent dit dat De Trip BV geen:

* overeenkomst/contract (bijvoorbeeld omschrijvingsformulier afvalstoffen) met de ontdoener (particulier) dient af te sluiten;
* afvalstroomnummer voor de aangeboden afvalstoffen hoeft aan te maken en aan hoeft te vragen;
* begeleidingsbrief ontvangt wanneer de afvalstoffen worden aangeboden (de particulier heeft geen begeleidingsbrief wanneer hij/zij afvalstoffen vervoert).

[2] “Besluit melden bedr jfsafvalstoffen en gevaarl jke afvalstoffen”, 7 oktober 2004, laatst gew jzigd 5 maart 2011 (Staatsblad 2011, nr.104)

De overige aspecten met betrekking tot de vooracceptatie blijven onverkort van toepassing. Met de vooracceptatie is beoogd om de inname van ongewenste afvalstoffen te voorkomen en bijmenging tot een minimum te beperken.

2.2.3 analytische vooracceptatie

Algemeen
Bij de vooracceptatie van een afvalstof wordt op grond van de herkomst van de afvalstof (proces) en de aard en samenstelling van de afvalstof bepaald, onder welke Euralcode de aangeboden afvalstof kan worden geschaard. Aan de hand van de Euralcode waaronder de afvalstof valt, wordt de afvalstof ingedeeld in een van de volgende categorieën:

a) een Euralcode zonder asterisk en zonder verwijzingen naar een andere Euralcode wordt beschouwd als niet gevaarlijk en niet complementair;
b) een Euralcode zonder asterisk maar met verwijzingen naar andere Euralcode(s) wordt beschouwd als een complementaire afvalstof en wordt aangemerkt als een gevaarlijke afvalstof indien de afvalstof één of meer eigenschappen als bedoeld in artikel 4 van de Regeling Eural heeft;
c) een Euralcode met een asterisk wordt altijd beschouwd als een gevaarlijke afvalstof conform artikel 3 lid a van de Regeling Eural.

Indien de aangeboden afvalstof kan worden geschaard onder een complementaire afvalstof dient in beginsel nagegaan te worden of het wel/niet een gevaarlijke afvalstof betreft. Dit om na te gaan op welke wijze de afvalstof verder be-/verwerkt kan worden.

Het voorafgaande is echter niet in alle gevallen vereist, namelijk in geval er sprake is van een visueel herkenbare afvalstof die tevens valt in een complementaire categorie. In geval van complementaire afvalstoffen kan namelijk niet onderscheiden worden of er sprake is van een niet-gevaarlijke dan wel gevaarlijke afvalstof, aangezien men visueel geen onderscheid kan maken tussen een niet-gevaarlijke dan wel gevaarlijke afvalstof. Indien de wijze van be-/verwerking voor niet-gevaarlijk dan wel gevaarlijke afvalstof echter hetzelfde is, dan heeft een analyse geen meerwaarde en kan deze derhalve achterwege blijven.
Voor afvalstoffen die vallen in een complementaire categorie, en waarvoor voor de verdere be-/verwerking vastgesteld dient te worden of er sprake is van een gevaarlijke dan wel niet gevaarlijke afvalstof, geldt dat er een analyse van de afvalstof overlegd moet worden door de ontdoener. De overwegingen in relatie tot de complementaire afvalstoffen is per 1 juni 2015 gebaseerd op de EU Verordening 1357/201.

In de nieuwe Eurallijst wordt een complementaire categorie herkend aan de omschrijving waarin verwezen wordt naar een andere Euralcode (of codes). De complementaire categorieën staan altijd bij elkaar.

Indien de beoordeling geschiedt door een onderzoeksinstantie die voor de monsterneming, de voorbehandeling en het meten en berekenen is erkend door de Stichting voor de Erkenning van Laboratoria (Sterlab) of door een andere accreditatie-instelling op basis van NEN-EN-ISO 17025 (uitgave 2000) is dit een belangrijke indicatie dat de verplichtingen in relatie tot de “complementaire afvalstoffen” op een goede en zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd.

Op grond van de overlegde analyse wordt nagegaan of voor de afvalstof gevaarlijke stofeigenschappen HP 1 t/m HP15 (die weer zijn onderverdeeld in diverse codes voor gevaaraanduidingen, HXXX) gelden. Hieraan gekoppeld zijn concentratiegrenzen. Vervolgens kan worden bepaald of sprake is van een gevaarlijke afvalstof of niet.

Voorwaarden analytische vooracceptatie afvalstoffen De Trip BV
Binnen de inrichting van De Trip BV worden diverse afvalstoffen geaccepteerd, waarop een analytische vooracceptatie van toepassing is. De eisen voor de analytische vooracceptatie van afvalstoffen vloeien in geval van De Trip BV voort uit de vigerende wet- en regelgeving voor grond en bouwstoffen (Besluit bodemkwaliteit, Regeling bodemkwaliteit) en de hierin opgenomen erkenningen die vereist zijn om bepaalde werkzaamheden uitgevoerd te worden. In geval van de activiteiten van De Trip BV betreft dit de volgende erkenningen die relevant zijn in het kader van de analytische vooracceptatie: BRL 9335 - protocol 9335-1 "*Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit*".

In de onderstaande tabel 2-b is aangegeven welke eisen van toepassing zijn met betrekking tot de analytische vooracceptatie van grond en bouwstoffen, gebaseerd op de hiervoor genoemde wet- en regelgeving en erkenningen. Eén en ander is ook als zodanig opgenomen in het overzicht afvalstoffen dat als bijlage 1 is bijgevoegd.

tabel 2-b: eisen analytische vooracceptatie grond en bouwstoffen

afvalstof	Eisen analytische vooracceptatie
grond en bouwstoffen (Bbk): - achtergrondwaarde (AW) - wonen (W)	Wettelijk bewijsmiddel/milieuhygiënische verklaring, bestaande uit: 1) partijkeuring AP04 / BRL 1000-protocol 1001; 2) erkende kwaliteitsverklaring op basis BRL 9335; 3) fabrikant eigen verklaring op basis BRL 9335; 4) bodemonderzoek conform NEN 5740 in geval sprake is van de volgende onderzoeksstrategieën: a) onderzoeksstrategie voor toetsing of sprake is van een schone bodem; b) onderzoeksstrategie voor toetsing of sprake is van een schone bodem op grootschalige locaties; c) onderzoeksstrategie voor de partijkeuring van niet-schone grond uit diffuus belast gebied met een heterogene verdeling van de verontreinigde stof; 5) bodemkwaliteitskaart *(enkel in gevallen waar lokale bodemkwaliteits-beheerders c.q. gemeentes ingestemd hebben met gebruik als milieuhygiënische verklaring)*

2.3 acceptatiefase en feitelijke acceptatie

Bij de acceptatiefase en feitelijke acceptatie zijn stapsgewijs beschreven in bijlage 3 en 4. Hierbij wordt juridisch de verantwoordelijkheid c.q. aansprakelijkheid overgedragen van de ontdoener c.q. aanbieder aan De Trip BV. De feitelijke acceptatie van de vracht afvalstoffen vindt plaats nadat de vooracceptatiefase heeft plaatsgevonden en alle gegevens gecontroleerd en in orde zijn bevonden.

De eigendomsoverdracht vindt in principe plaats als op basis van de controle van de overlegde administratieve gegevens, de analysegegevens, de risico-indeling, alsmede uit de visuele controle van de aangeboden partij afvalstoffen, blijkt dat de aangeboden afvalstof aan de gestelde voorwaarden voldoet en er derhalve geen afwijkingen geconstateerd zijn.

Binnen de bewerkingsinrichting is sprake van acceptatie van niet-gevaarlijke en deels gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig de Europese afvalstoffenlijst (Eural). De geaccepteerde niet-gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig de Eural zullen grotendeels ook binnen de inrichting be-/verwerkt worden. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage 1.

3 Registratie

3.1 algemeen

Binnen de inrichting van De Trip BV is sprake van de aan-/afvoer per as c.q. middels vrachtwagens en/of tractoren met aanhangers (sporadisch andere voertuigen)) en binnenvaartschepen. Bij aan- en afvoer van afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van een geijkte elektronische weegbrug. De weging van de vracht bij aanvoer van afvalstoffen wordt in twee etappes uitgevoerd; eenmaal bij aankomst wanneer het voertuig beladen is en na het lossen van de afvalstoffen binnen de inrichting. Bij afvoer van afvalstoffen wordt eerst het lege voertuig gewogen en vervolgens als deze beladen is. Het verschil tussen de twee wegingen betreft de hoeveelheid aangeboden dan wel de afgevoerde hoeveelheid aan afvalstoffen.

Van een aantal vaste aanbieders van afvalstoffen zijn de gegevens van het lege voertuig reeds bekend en zijn deze als “vast” gegeven in het afvalstoffenregistratiesysteem gevoerd. De tweede weging van het voertuig wordt door De Trip BV in dat geval slechts incidenteel en steekproefsgewijs uitgevoerd dit ter controle/verificatie van het lege gewicht dat als “vast” gegeven in het afvalstoffenregistratiesysteem is ingevoerd.

De (weeg)gegevens met betrekking tot de aangevoerde en afgevoerde afvalstoffen worden geregistreerd in een geautomatiseerd en gecertificeerd afvalregistratieprogramma.

In dit geautomatiseerde afvalregistratieprogramma worden de diverse administratieve gegevens met betrekking tot de (voor)acceptatie, registratie en administratie vastgelegd die nodig zijn conform het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Dit wordt per afvalstroomnummer vastgelegd. Het afvalregistratieprogramma is tevens gekoppeld aan de financiële administratie van de onderneming.

In de ingenomen afvalstoffen kan sprak zijn van ongewenste bijmenging (ca. 5 %). Dergelijke afvalstoffen worden, indien deze niet als monostroom zijn vergund op een verantwoorde wijze opgeslagen met het oog op verwerking door erkende verwerkers.

3.2 afvalstromenregister

Het afvalstromenregister wordt centraal ter plaatse van het kantoor van De Trip BV door administratief medewerkers zowel handmatig als geautomatiseerd verwerkt en bijgehouden en gearchiveerd. Alle gegevens met betrekking tot de aan-/afvoer van (afval)stoffen worden aan de hand van de begeleidingsformulieren en weegbonnen gecontroleerd en vastgelegd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem c.q. het afvalstromenregister.

De administratieve verwerking van het afvalstoffenregister geschiedt door het invullen en archiveren van gegevens en documenten, die gebruikt zijn bij c.q. ten grondslag liggen aan het toekennen van een afvalstroomnummer aan een ontdoener/aanbieder tijdens de vooracceptatiefase. Nadat een afvalstroomnummer definitief is toegekend aan een klant wordt deze geactiveerd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratieprogramma.

De gegevens die zowel handmatig als digitaal ingevoerd, gecontroleerd, verwerkt en gearchiveerd worden hebben betrekking op zowel de vooracceptatiefase (ingevuld en ondertekend omschrijvingsformulier / analyserapporten / offertes / gemaakte afspraken e.d.) als de feitelijke acceptatie (begeleidingsformulieren / weegbonnen e.d.).

Wijzigingen c.q. mutaties van de gegevens mogen enkel door een daartoe bevoegd en verantwoordelijk persoon binnen De Trip BV worden doorgevoerd. Wijzigingen c.q. mutaties worden altijd schriftelijk gemeld c.q. doorgegeven aan de overige medewerkers. De wijzigingen c.q. mutaties worden vastgelegd in het afvalstoffenregister onder opmerkingen en/of wijzigingen ten opzichte van het verleden. Bij het doorvoeren van een wijziging c.q. mutatie in het afvalstoffenregister worden gegevens zoals datums, reden van wijziging e.d. vastgelegd. Op deze wijze zijn wijzigingen altijd te achterhalen, ook in de administratie.

Afwijkingen zoals het terugsturen van partijen alsmede de signalering en acties in relatie tot ongewenst verkregen partijen c.q. bijmenging zijn ook uit de geadministreerde gegevens te herleiden.

4 Verwerking

4.1 verwerkingskeuze

Alle afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd worden, worden binnen de inrichting opgeslagen, overgeslagen en/of be- en verwerkt met als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor recycling.

In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd worden en is tevens vermeld welke verwerking doorlopen kan worden. In onderstaande tabel is één en ander in verkorte vorm weergegeven.

Tabel 4-a: scheidings- en bewerkingstechnieken per afvalstof

code	Inname bij Trip	zeven	grof sorteren	handpicking	verkleinen	ontwateren
A	tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, d jkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-	-
B	Steenachtig bouw- en sloopafval	x	x	x	x[3]	-
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet z jnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-	x
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	-	x	x	-	-
E	A-hout en B-hout	-	x	x	x	-
F	Papier en karton	-	x	x	-	-
G	bouw- en sloopafval (gemengd)	x	x	x	x	-
H	RKG (slib)	-	-	-	-	x
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	x	x	x	-	-
J	Houtachtig groenafval	x	x	x	x	-
K	dakafval	-	x	x	-	-
L	metalen	-	x	x	-	-
M	C-hout	-	x	x	-	-
N	asbesthoudende materialen	-	x	x	-	-
O	Teerhoudend asfalt of teerhoudend/bitumeus bouw- en sloopafval	-	x	x	-	-
P	kunststoffen	-	x	x	-	-
Q	banden	-	x	x	-	-
R	zwerfvuil	-	x	x	-	-

Het puin wordt bewerkt tot recyclinggranulaat zoals bedoeld in de Regeling vaststelling van de status einde-afval van recyclinggranulaat[4].

4.2 be-/verwerkingsroutes

De be-/verwerkingsroute van een afvalstroom wordt tijdens de vooracceptatiefase zoveel mogelijk eenduidig vastgelegd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratieprogramma. Dit is echter niet altijd mogelijk, daar de be-/verwerkingsroute die een afvalstof uiteindelijk doorloopt in de praktijk onder meer afhankelijk is van de marktsituatie, eisen van afnemers alsook de eventuele aanwezigheid van fysische verontreinigingen in afvalstoffen.

4.3 afvoer van reststoffen

[3] geschiedt door derden die erkend zijn conform BRL 2506 Recyclinggranulaten voor toepassing in GWW-werken en in beton
[4] Stscrt 3498 van 6 februari 2015

De reststoffen die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering worden afgevoerd naar een daartoe geëigende vergunninghouder indien verdere interne be- en/of verwerking niet mogelijk is. Aanvullende acceptatievoorwaarden zijn hiervoor niet van toepassing.

4.4 monstername en analyse

Binnen de afvalinrichting van De Trip BV worden geen monsternames en analyses in eigen beheer aan (afval)stoffen uitgevoerd. De monsternames aan (afval)stoffen worden in zijn geheel uitbesteed aan externe gecertificeerde monsternemers. De fysische/chemische analyses aan de (afval)stoffen worden ook uitbesteed aan derden, te weten aan erkende en onafhankelijke laboratoria die de analyses uitvoeren conform geldende normen en methodieken.

Voor de toepassing van grond/bouwstoffen en compost worden de daartoe geldende eisen gevolgd conform het Besluit bodemkwaliteit respectievelijk Uitvoeringsbesluit meststoffen.

5 Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)

5.1 inleiding

Binnen de vestiging van De Trip BV aan de Sophialaan 7 te Utrecht worden primaire handelingen verricht in relatie tot het wegen en dergelijke. Een deel van de administratieve vervolg werkzaamheden wordt echter ter plaatste van de hoofdvestiging (Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein) uitgevoerd. Ter plekke worden alle werkzaamheden met betrekking tot de feitelijke acceptatie verricht. De feitelijke acceptatie bestaat uit het controleren van de administratieve gegevens en de registratie van de hoeveelheden aan- en afgevoerde stoffen. Aan de hand van de geregistreerde gegevens in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem wordt de facturatie uitgevoerd. Aan dit systeem is tevens de boekhouding gekoppeld.

De vooracceptatie van afvalstoffen bestaat uit het aanmaken afvalstroomnummers, uitvoeren acceptatieonderzoek, invoeren en vastleggen van de administratieve gegevens. De financiële administratie bestaat onder andere uit de controle van de te factureren gegevens, de (interne) boekhouding en het verzorgen van de facturatie naar klanten.

Conform de leidraad AO/IC zoals die als achtergrondinformatie is opgenomen in het LAP2, dienen een viertal beschrijvingen uitgewerkt te worden te weten:

1. Beschrijving van de risico's aan hand van de kritische momenten bij de acceptatie, be- of verwerking en de wijze waarop deze risico's worden beheerst. Het betreft hier zowel milieuhygiënische risico's als informatietechnische risico's.
2. Beschrijving van alle aanwezige meet- en registratiepunten ten behoeve van de procesbeheersing en transparantie van het proces. Uit de beschrijving dient tevens duidelijk te worden wie verantwoordelijk is voor een juiste werking van deze punten, hoe een juiste werking wordt gegarandeerd, wie (of hoe) wat registreert, en wie controlehandelingen uitvoert op de vastgelegde gegevens. Tevens moet duidelijk zijn welke stromenbalansen worden gemaakt.
3. Beschrijving van de financiële administratie en de operationele administratie (stoffen- en procesadministratie) en de relatie tussen de diverse administraties. Indien de systemen onderling gekoppeld zijn, dient te worden aangegeven op welke wijze wordt gecontroleerd of de koppeling ook juist werkt. Geeft tevens aan hoe vaak deze controle wordt uitgevoerd. Aangegeven dient te worden op welke wijze de cijfermatige verbanden die m.b.t. de geld- en goederenbeweging bestaan respectievelijk onderkend kunnen worden tussen de verschillende deelsystemen, worden vastgesteld. Geef tevens aan op welke wijze de verschillen nader geanalyseerd worden en met welke frequentie dit gebeurt.
4. Beschrijving van de interne controle mechanismen:
   * taken en bevoegdheden sleutelfunctionarissen en indien relevant een aantoonbare functiescheiding;
   * aanwezigheid van werkinstructies;
   * hoe zijn computersystemen beveiligd tegen ongeautoriseerd gebruik en tegen verlies gegevens;
   * beschreven dient te worden of op basis van de financiële administratie per deelproces (kritische activiteiten) een stromenbalans wordt opgesteld en zo ja de wijze waarop, met welke frequentie en welke nauwkeurigheid acceptabel is;
   * welke maatregelen getroffen zijn om een juiste en volledige verantwoording in de financiële administratie tot stand te brengen;
   * hoe worden de werkprocessen gecontroleerd, hoe vaak, en waar worden correctieve acties vastgelegd.

Bovenstaande beschrijvingen worden elk apart in de volgende paragrafen nader toegelicht.

5.2 beschrijving risico's

In voorliggend document is geen expliciete beschrijving van de milieuhygiënische risico's opgenomen. Dit vanwege de reden dat deze risico's reeds voldoende beschreven zijn in:

* de revisievergunningaanvraag ingevolge de Wabo inclusief bijlagen, waar deze procedures onlosmakelijk deel van uitmaken;
* de beschrijving/toelichting m.b.t. de risico's aangaande de vooracceptatie, de acceptatiefase en de feitelijke acceptatie inclusief de registraties zoals opgenomen in de voorgaande hoofdstukken;
* de stroomschema's die bijgevoegd zijn met betrekking tot de vooracceptatie (zie bijlage 2), de risico-indeling (zie bijlage 2), de acceptatiefase en feitelijke acceptatie (zie bijlage 3).

De informatietechnische risico's zijn niet geheel uit te sluiten binnen de inrichting. Echter het risico op het maken van fouten als gevolg van menselijk handelen als gevolg van handmatige invoer van gegevens wordt bij De Trip BV tot een minimum beperkt doordat deze handelingen nagenoeg helemaal geautomatiseerd plaatsvinden (koppeling weegbrug met afvalstoffenregistratiesysteem en boekhoudsysteem).
Daarnaast wordt het maken van fouten zoveel mogelijk uitgesloten door de inzet van ervaren en gedreven personeel die zich bewust zijn van de taken en verantwoordelijkheden.

5.3 beschrijving meet- en registratiepunten

In bijlage 5 van de aanvraag zijn diverse administratieve processen benoemd en alsmede de verantwoordelijke functionarissen.

De volgende erkenningen zijn geïntegreerd opgenomen zijn, namelijk:

* Vakdiploma's afvalstoffen (Stichting Examenbureau Beroepsvervoer);
* "Officiële inzamelaar, VIHB";
* BRL 2506 van degene die het puin breekt
* BRL 9335 "*Nationale beoordelingsrichtlijn* voor wat betreft protocol1: *"Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit*".

In het bedrijfssysteem van De Trip BV zijn tevens de functieomschrijvingen opgenomen van de diverse functionarissen die werkzaam zijn binnen de organisatie van De Trip BV. In de functieomschrijving is tevens een overzicht van de (algemene) taken/ verantwoordelijkheden opgenomen.

5.4 beschrijving administratie

Conform de leidraad AO/IC dient een financiële en een operationele administratie (stoffen- en procesadministratie) opgesteld te worden, waarbij tevens de relaties tussen de onderlinge administraties wordt beschreven.

5.4.1 financiële administratie

Binnen de financiële administratie wordt zowel de facturatie als de boekhouding geautomatiseerd uitgevoerd en bijgehouden. In de gebruikte gegevensbestanden, welke van groot belang zijn voor de (financiële) administratie, is het volgende terug te vinden:

* Bestand van debiteuren en crediteuren ten behoeve van onder andere relatiebeheer. Dit wil zeggen dat alle relevante gegevens van ontdoeners, transporteurs, leveranciers e.d. is vastgelegd.
* Bestand met afvalstoffen en de prijzen welke hiervoor in rekening gebracht worden. Dit bestand bevat de soort afvalstof, de ontdoener en het tarief dat voor deze ontdoener geldt.
* Bestand met overzichten van de hoeveelheden van de aangeleverde afvalstoffen en de afgevoerde eindproducten en residuen met verwijzingen naar eventuele afvalstroomnummers en begeleidingsformuliernummers.
* Overzicht jaarrekeninggegevens. Het overzicht wordt door een extern accountant bijgehouden, gecontroleerd en gefiatteerd.
* Overzicht van financiële transacties en eventuele mutaties hierin.

De opbrengst per afvalstof (in rekening gebrachte bedragen aan derden en betaalde bedragen) wordt rechtstreeks geregistreerd in de financiële administratie. De gegevens uit het afvalstoffenregistratiesysteem worden immers één op één naar het boekhoudsysteem overgezet door de koppeling die hiertussen aanwezig is.

In de financiële administratie worden geen (recente) voorraden bijgehouden van afvalstoffen, producten, grond- en hulpstoffen en dergelijke. In verband met de financiële jaarafsluiting wordt, op de laatste werkdag van het jaar, echter een voorraadbepaling uitgevoerd van de nog aanwezige afvalstoffen, producten en dergelijke binnen de bewerkingsinrichting. Op basis van deze voorraadbepaling vindt een indicatie plaats van de financiële waarde van de aanwezige voorraad. Dit in verband met het opstellen van een financieel jaarverslag voor De Trip BV.

Binnen de financiële administratie wordt geen separate “boekhouding” bijgehouden van de omzet, de kostprijs alsmede de brutowinstmarge voor het bewerken van de diverse afvalstoffen uitgesplitst naar de diverse “verwerkingsstaten”. De gehanteerde tarieven worden regulier intern geëvalueerd tussen de aandeelhoudende partijen en aan de hand hiervan eventueel bijgesteld.

Het tijdstip dat de afvalstof ingenomen c.q. geaccepteerd wordt binnen de bewerkings-inrichting is rechtstreeks te achterhalen via het digitale afvalstoffenregistratiesysteem en de weegbonnen.

De stromen-/goederenbalans kan niet opgesteld worden aan de hand van de gegevens uit de financiële administratie c.q. het boekhoudsysteem. Het opstellen van een representatieve massa- c.q. stromenbalans is wel mogelijk via de gegevens die geregistreerd zijn in het afvalstoffenregistratiesysteem.

Financiële gegevens kunnen via de financiële administratie en/of via de accountant worden geverifieerd.

Uit de bijlagen 2 en 3 blijkt ook hoe het financiële proces met betrekking tot de afvalstoffen verloopt en welke interne controles plaatsvinden tijdens de facturatie, alsmede in de financiële administratie. Hiermee wordt een juiste, tijdige en volledige verantwoording in de financiële administratie bewerkstelligd.

5.4.2 operationele administratie

Voor een overzicht van de gebruikte gegevensbestanden wordt verwezen naar paragraaf 5.4.1. In de administratieve organisatie wordt gebruik gemaakt van primaire vastleggingen waarbij verwezen wordt naar documentnummers. De documentnummers die onder andere gebruikt worden als primaire vastlegging zijn:

* offertenummers;
* afvalstroomnummers;
* begeleidingformuliernummers;
* weegbonnummers;
* factuurnummers;
* debiteurnummers.

Door het gebruik van deze en andere nummers en/of coderingen wordt een zoekspoor gevormd, waardoor men te allen tijde tot “de bron” terug kan gaan en men in staat is eventuele onregelmatigheden te herleiden.

De aangevoerde afvalstoffen worden separaat opgeslagen binnen de inrichting en zijn te achterhalen aan de hand van de binnen de inrichting beschikbare gegevens. De plaats van de opslagen aan afvalstoffen is weergegeven op inrichtingstekening behorende bij de aanvraag.

Voor partijen grond en bouwstoffen worden identificatienummers c.q. omschrijvingen gebruikt. Verder worden identificatienummers c.q. omschrijvingen gebruikt voor de analyses die uitgevoerd zijn aan partijen gereed product, waarbij gedacht moet worden aan uitgerijpte compost. Vanwege de afvoer is het van belang dat de diverse partijen compost apart opgeslagen zijn en derhalve ook de analyses conform de Meststoffenwet apart geregistreerd zijn.

Van de inkomende en uitgaande vrachten worden de volgende gegevens geregistreerd c.q. vastgelegd:

* weegbonnummer;
* datum en tijdstip aanlevering/afvoer;
* registratienummer;
* soort vracht (ingaand/uitgaand);
* transporteur/debiteurnummer;
* opdrachtnummer/afvalstroomnummer;
* soort afvalstof;
* ontdoener/debiteurnummer;
* gewicht/hoeveelheid.

Bij weigering van een partij afvalstoffen worden in ieder geval de navolgende gegevens geregistreerd:

* ontdoener (NAW-gegevens);
* transporteur (NAW-gegevens);
* locatie van herkomst;
* datum ontvangst;
* hoeveelheid (tonnen);
* omschrijving aard en samenstelling;
* afvalstoffencode;
* reden van weigering;
* geadresseerde (NAW-gegevens).

Binnen de De Trip BV maakt men gebruik van een aantal geautomatiseerde systemen. Dit betreft een aantal standaard softwareprogramma's (Word, Excel en dergelijke), een gecertificeerd softwareprogramma voor de afvalregistratiewerkzaamheden en boekhoudingsoftware.

5.4.3 relatie tussen de administraties

Tussen de goederenadministratie (afvalstoffen/producten) en de financiële administratie (facturatie) bestaat in beginsel een sluitend verband. In de praktijk treden hiertussen echter verklaarbare verschillen op, aangezien er verschillen aanwijsbaar zijn tussen de hoeveelheden aangevoerde en afgevoerde afvalstoffen en producten, te weten:

* gewichtsreductie afvalstoffen als gevolg van de be-/verwerkingsprocessen die afvalstoffen doorlopen (denk aan ontwatering);
* afvalstoffen zijn na doorlopen van be-/verwerkingsproces als product te beschouwen (denk aan samengestelde producten);
* afname of toename gewicht afvalstoffen als gevolg van weersinvloeden in geval van vochtgevoelige afvalstoffen/producten (o.a. adsorptie/verdamping productvocht).

Hierdoor zal er in dat geval géén sluitend verband aanwezig zijn in de goederen- en financiële administratie.

5.5 interne controle

Binnen de inrichting vinden een aantal interne controlemechanismen plaats. In deze paragraaf is de interne controle beschreven aan de hand van de leidraad AO/IC.

5.5.1 taken en bevoegdheden sleutelfunctionarissen en indien relevant een aantoonbare functiescheiding

De acquisitie wordt voornamelijk uitgevoerd door de directeur en de bedrijfsleider van De Trip BV. De prijsafspraken met aanbieders en/of afnemers van afvalstoffen/producten worden vastgelegd in een offerte. Ook wordt gewerkt met langlopende contracten met aanbieders. Ingeval van particulieren kan ook “aan de poort” worden onderhandeld en tot overeenstemming worden gekomen. Offertes worden opgesteld en ondertekend door of namens de directeur of bedrijfsleider op de kantoorlocatie van De Trip BV.

De feitelijke acceptatie, de controle en de registratie van de aangevoerde afvalstoffen, evenals de voornoemde werkzaamheden inzake de afvoer van de product- en residustromen, worden uitgevoerd door hiertoe opgeleide c.q. bevoegde medewerkers ter plaatse van de bewerkingsinrichting.

De monstername wordt uitgevoerd door hiertoe bevoegde monsternemers van externe bedrijven. De analyses, teneinde de chemische en eventueel de fysische kwaliteit van de eindproducten en residuen vast te stellen, worden te allen tijde uitbesteed aan een onafhankelijk laboratorium.

De geregistreerde gegevens die vastgelegd worden ter plaatse van de bewerkingsinrichting van De Trip BV bij de feitelijke acceptatie, worden gecontroleerd door De Trip BV.

De financieel administratief medewerker controleert en verstuurt de facturen en houdt de financiële administratie/boekhouding bij. De interne boekhouding wordt regulier (per kwartaal) gecontroleerd door een externe accountant.

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat de personen die zich bezig houden met de controle van de financiële administratie, geen directe betrokkenheid hebben bij zaken zoals de acquisitie, de (voor)acceptatie, het analyseren, de opslag en de bewerking van het afval.

Voor een overzicht van de taken en bevoegdheden van de sleutelfunctionarissen die binnen De Trip BV aanwezig zijn, wordt verwezen naar het kwaliteitshandboek (moederbedrijf) waarover De Trip BV beschikt.

5.5.2 aanwezigheid van werkinstructies

Voor een overzicht van de werkinstructies, wordt verwezen naar het kwaliteitshandboek waarover De Trip BV beschikt (zie eerder in paragraaf 5.2).

5.5.3 hoe zijn computersystemen beveiligd tegen ongeautoriseerd gebruik en tegen verlies gegevens

ongeautoriseerd gebruik
Mutaties van bestanden in het systeem van De Trip BV kunnen enkel en alleen uitgevoerd worden onder de juiste autorisatie. Aan de hand van de functie van de gebruiker van het systeem, wordt door de functioneel beheerder, via de inlognaam, aan deze persoon bepaalde rechten binnen het systeem toegekend. Zo mag de administratief medewerker orders aanleggen of wijzigen. Een weegbrugmedewerker mag alleen wegingen uitvoeren en kan derhalve géén orders aanleggen of muteren. Ongeautoriseerd gebruik wordt voorkomen door gebruik te maken van wachtwoorden gekoppeld aan de inlognaam.

verlies gegevens
Regulier worden back-ups gemaakt van alle databestanden van de gebruikte software- en datasystemen. Deze back-ups worden extern bewaard op ten minste 2 verschillende locaties.

5.5.4 beschreven dient te worden of op basis van de financiële administratie per deelproces (kritische activiteiten) een stromenbalans wordt opgesteld en zo ja de wijze waarop, met welke frequentie en welke nauwkeurigheid acceptabel is

De stromenbalans kan niet opgesteld worden aan de hand van de gegevens uit de financiële administratie. Dit is echter wel mogelijk via de gegevens uit het logboek en het digitale afvalstromenregister binnen de inrichting. Op basis hiervan kan men een representatieve massa- c.q. stromenbalans opstellen.

5.5.5 welke maatregelen getroffen zijn om een juiste en volledige verantwoording in de financiële administratie tot stand te brengen

Binnen de inrichting vindt een aantal interne controles plaats ter controle van de geregistreerde en gefactureerde gegevens. De interne controle inzake de registratie van afvalstoffen vindt op een aantal manieren plaats:

* dagelijks controle door de bedrijfsleider ter plaatse van alle opgemaakte weegbonnen (begeleidingsformulieren en overeenkomsten/contracten) e.d.;
* elke maand vindt er een controle plaats van de aanvoer van afvalstoffen, inclusief de registratie van de afvalstoffen. Elke maand wordt een digitale melding gegenereerd conform het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Besluit melden) welke via AMICE ingediend wordt bij de aangewezen instantie (LMA). Bij het aanmaken van deze melding worden alle geregistreerde gegevens automatisch gecontroleerd op volledigheid;
* reguliere financiële controle van de geregistreerde gegevens met betrekking tot de aanvoer van afvalstoffen in verband met de facturatie van de geregistreerde gegevens naar de diverse relaties.

Een tijdige en volledige melding van de ontvangen en afgegeven afvalstoffen wordt gewaarborgd middels:

* continue controle van de juistheid van de wegingen en de registratie van de wegingen wordt gecontroleerd en gewaarborgd door de reguliere ijking van de weegbrug door een hiervoor gecertificeerd bedrijf;
* digitale melding gegenereerd, bestemd voor het bevoegd gezag of een hierdoor aangewezen instantie. Bij het aanmaken van deze melding worden alle geregistreerde gegevens automatisch gecontroleerd op volledigheid.

Door de voornoemde interne controles, is een juiste registratie van afvalstoffen voldoende gewaarborgd.

5.5.6 hoe worden de werkprocessen gecontroleerd, hoe vaak, en waar worden correctieve acties vastgelegd

De controle van de juistheid van metingen en de registratie van metingen wordt gecontroleerd en gewaarborgd door de reguliere (her)ijking van de weegbrug ter plaatse door een hiervoor gecertificeerd bedrijf. De binnen de inrichting beschikbare meetapparatuur wordt conform de geldende eisen gekalibreerd.

BIJLAGE 1, OVERZICHT IN TE NEMEN AFVALSTOFFEN

Soort afvalstof[5]	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 01 07 17 03 02 17 05 04 17 05 08 19 12 09 20 02 02	betonafval beton stenen tegels en keramische producten niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk) niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast minerale stoffen (bijv. zand, steen) grond en stenen	B	ja/nee[6]
Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04 17 09 04 19 12 12	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking	G	ja/nee
Tweedehands bouwmateria-len geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijk-bekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	nee
Toepasbare grond [7] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil	C	ja/nee(zie voetnoot)
Niet-toepas-bare grond, bouwstoffen en bagger-specie [8] conform Bbk				
Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)				

[5] Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

[6] Uitzondering conform Besluit bodemkwaliteit Artikel 29 enkel in geval van asfalt wordt een PAK10-analyse gevraagd

[7] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

[8] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse >Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

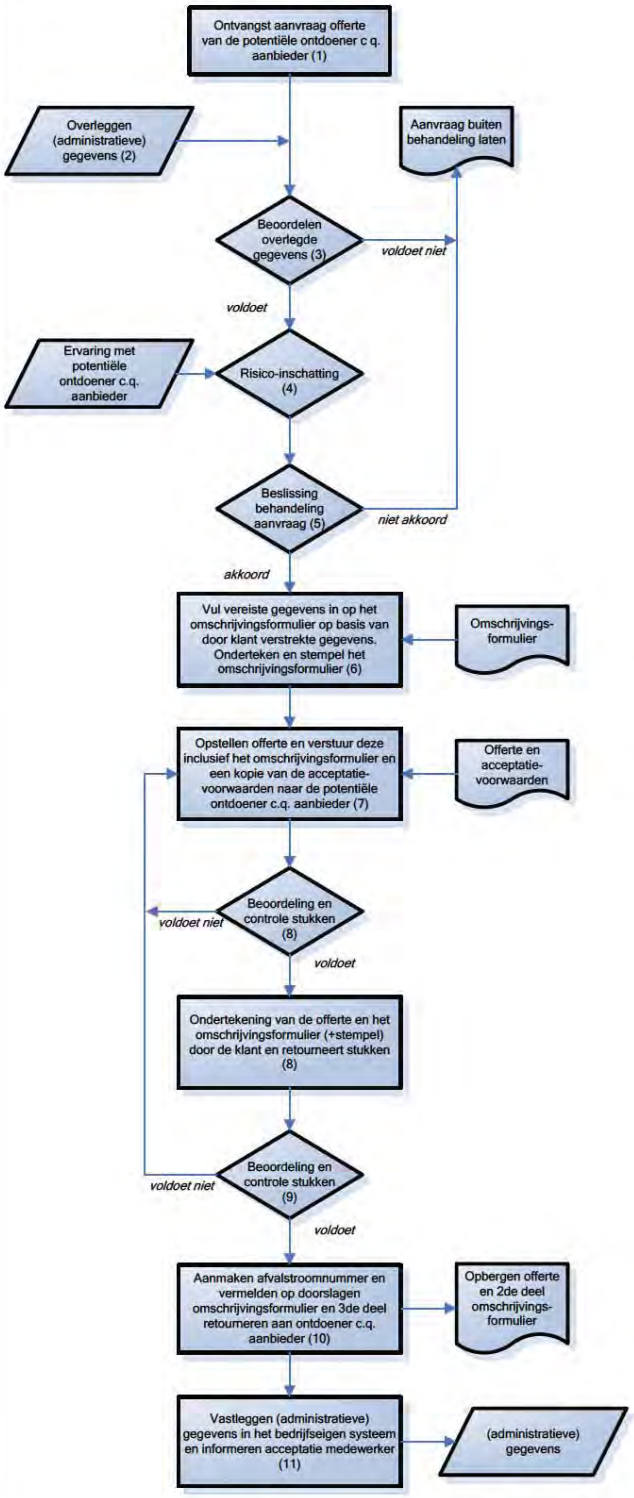
Soort afvalstof[5]	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Calamiteiten-partijen	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)	C	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)		
	20 02 02	grond en stenen		
	20 03 03	veegvuil		
	17 05 03*	grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten		
	17 05 05*	baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat		
Glas	10 11 12	niet onder 10 11 11 vallend glasafval	D	nee
	15 01 07	glazen verpakking		
	17 02 02	glas		
	19 12 05	glas		
	20 01 02	glas		
Hout	03 01 01	schors- en kurkafval	E	nee
	03 01 05	niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer		
	15 01 03	houten verpakking		
	17 02 01	hout		
	19 12 07	niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout		
	20 01 38	niet onder 20 01 37 vallend hout	M	nee
	03 01 04*	zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat		
	17 02 04*	hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat		
	19 12 06*	afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat		
Papier en karton	15 01 01	papieren en kartonnen verpakking	F	nee
	19 12 01	papier en karton		
	20 01 01	papier en karton		
RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	nee
Groenafval	02 01 03	afval van plantaardige weefsels	I	nee
	02 01 07	afval van de bosbouw		
	02 01 99	niet elders genoemd afval		
	20 02 01	biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	J	nee
Dakafval	17 03 01*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten	K	nee
	17 03 02	niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels		
	17 03 03*	koolteer en met teer behandelde producten		
	17 09 03*	overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat		
	17 09 04	niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval		
Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04	metalen verpakking	L	nee
	16 01 17	ferrometalen		
	16 01 18	non ferrometalen		
	17 04 05	ijzer en staal		
	17 04 07	gemengde metalen		
	20 01 40	metalen		

Soort afvalstof[5]	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Asbesthoudende materialen	17 06 01* 17 06 05*	asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	nee
Teerhoudend asfalt en teerhoudend of bitumeus bouw- en sloopafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	ja/nee[9]
Kunststoffen en banden	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39 16 01 03	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen afgedankte banden	P Q	nee nee
Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	nee

[9] Uitzondering conform Besluit bodemkwaliteit Artikel 29

BIJLAGE 2, VOORACCEPTATIE AFVALSTOFFEN

overzicht van het traject vooracceptatie

stroomschema	nr.	beschrijving uit te voeren werkzaamheden	functionaris / bevoegde persoon
	1	Potentiële ontdoener c.q. aanbieder vraagt een offerte aan bij vergunninghouder ten behoeve van de aanbieding van een partij afvalstoffen.	administratief medewerker
	2	Vraag potentiële ontdoener c.q. aanbieder om de benodigde c.q. vereiste (administratieve) gegevens te overleggen Bij afvalstoffen behorende tot de complementaire categorie moet een analyserapport overlegd worden dat voldoet aan de eisen uit artikel 5 van de Regeling Europse afvalstoffenlijst. Bij grond kan volstaan worden met een milieuhygiënische verklaring volgens artikel 38 van het Besluit bodemkwaliteit	administratief medewerker
	3	Toets de overlegde (administratieve) gegevens aan: * vigerende omgevingsvergunning, * acceptatievoorwaarden, * mogelijke interne be-/verwerkings-routes, * logistieke aspecten Voldoen deze niet dan wordt de aanvraag buiten behandeling gelaten en informeert de administratief medewerker de potentiële ontdoener c.q. aanbieder	administratief medewerker i.o.m. acceptatiemedewerker
	4	Maak een risico-inschatting op basis van negatieve of positieve ervaringen met de potentiële ontdoener c.q. aanbieder. Stel eventuele aanvullende voorwaarden ten aanzien van de controle bij vervolgafgifte.	administratief medewerker
	5	Neem een beslissing op grond van de ontvangen (administratieve) gegevens en risico-inschatting of de aanvraag in behandeling wordt genomen of dat deze buiten behandeling wordt gelaten.	administratief medewerker
	6	Vul de benodigde c.q. vereiste (administratieve) gegevens in op het omschrijvingsformulier. Onderteken het omschrijvingsformulier en voorzie het eventueel van een bedrijfsstempel.	administratief medewerker
	7	Stel een offerte voor de aangeboden partij afvalstoffen op en onderteken deze. Verstuur de ondertekende offerte inclusief het ingevuld omschrijvingsformulier en een kopie van de acceptatievoorwaarden naar de potentiële ontdoener c.q. aanbieder.	administratief medewerker
	8	De potentiële ontdoener c.q. aanbieder beoordeelt de offerte en het ingevulde omschrijvingsformulier op juistheid en volledigheid. Indien akkoord wordt de offerte ondertekend. Tevens wordt het omschrijvingsformulier ondertekend en eventueel voorzien een bedrijfsstempel. De potentiële ontdoener c.q. aanbieder bergt het (witte) origineel deel van het omschrijvingsformulier op. De offerte en de doorslagen van het omschrijvingsformulier worden door de potentiële ontdoener c.q. aanbieder geretourneerd.	potentiële ontdoener c.q. aanbieder
	9	Beoordeel de door de ontdoener c.q. aanbieder geretourneerde offerte en de doorslagen van het omschrijvingsformulier op juistheid en volledigheid.	administratief medewerker
	10	Maak een afvalstroomnummer aan en vermeld dit op de doorslagen van het omschrijvingsformulier. Retourneer het 3de deel van het omschrijvingsformulier aan de ontdoener c.q. aanbieder en berg het 2de deel op in de eigen administratie.	administratief medewerker
	11	Leg de (administratieve) gegevensvast in het bedrijfseigen systeem en informeer de acceptatiemedewerker.	administratief medewerker i.o.m. acceptatiemedewerker

risico-indeling afvalstoffen acceptatiefase

De navolgende risico-indeling voor afvalstoffen wordt gehanteerd tijdens de (voor)acceptatiefase.

Hoog risico:
Van een afvalstroom met een "*hoog risico*" is sprake, indien deze:

a) afkomstig is van een onbekende (nieuwe) klant (ontdoener/aanbieder);
b) nog nooit eerder door de bewerkingsinrichting geaccepteerd is;
c) negatieve ervaringen met de afvalstroom, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van eenzelfde afvalstroom;
d) negatieve ervaringen met een bepaalde klant, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van andere afvalstromen door deze klant.

Matig risico:
Van een afvalstroom met een "*matig risico*" is sprake, indien deze in de regel enkel geaccepteerd kan worden onder bepaalde procestechnische voorwaarden. Onder procestechnische voorwaarden wordt in dit verband verstaan de bijzondere voorwaarden die noodzakelijk zijn voor het verantwoord opslaan van en be-/verwerken van een afvalstroom.

Onder afvalstromen met een "matig risico" worden in ieder geval gerekend afvalstromen die niet door de bewerkingsinrichting zelf be-/verwerkt worden, maar enkel ter op-/overslag geaccepteerd worden. Deze afvalstromen worden enkel geaccepteerd om gescheiden van niet vergelijkbare afvalstromen opgeslagen en afgevoerd te worden naar een daartoe geëigend vergunninghouder.

Laag risico:
Van een afvalstroom met een "*laag risico*" is sprake bij acceptatie van reguliere partijen afval, die de bewerkingsinrichting met grote regelmaat be-/verwerkt en waarbij in de regel geen aanvullende procestechnische voorwaarden zijn gesteld. Tevens is er sprake van een afvalstof met een "laag risico" wanneer die afvalstof enkel visueel controleerbaar is en niet analytisch getoetst wordt.

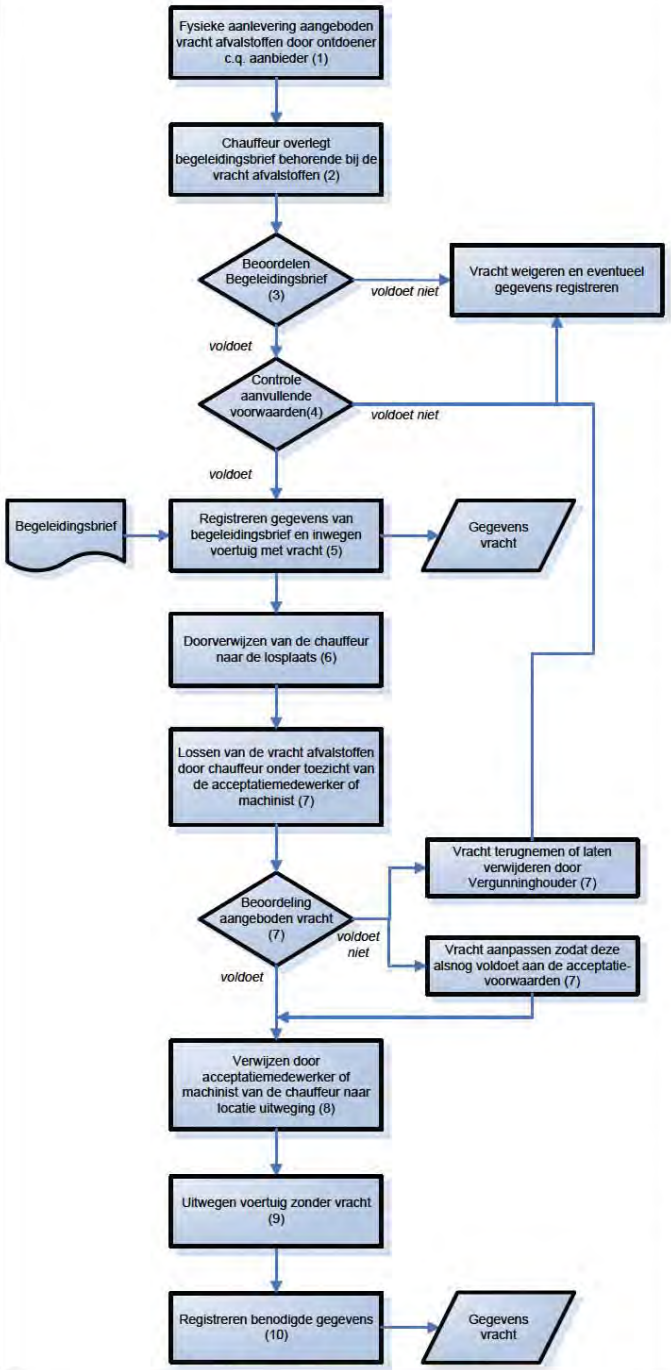
Voor de bepaling van de risico-indeling van de afvalstroom c.q. afvalstof tijdens respectievelijk de vooracceptatie- en acceptatiefase wordt verwezen naar de schematische weergave op de volgende pagina.

Na de schematische weergave volgt een overzicht van de risico-indeling van de afvalstoffen, die standaard geldt voor vervolgafgifte van afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden door de bewerkingsinrichting.

overzicht standaard risico-indeling bij vervolgafgiften van afvalstromen/afvalstoffen	
risico-indeling	**afvalstroom/afvalstof**
LAAG risico	- groenafval - grond (Achtergrondwaarde, Wonen) - veegvuil - steenachtig bouw- en sloopafval / schoon puin - bouw-, sloop- en resthout, niet zijnde gevaarlijk afval
MATIG risico	- grond (> industrie tot gevaarlijk afval) - asfalt (teerhoudend wel of niet)
HOOG risico	- negatieve ervaringen met de afvalstroom, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van een zelfde afvalstroom - negatieve ervaringen met een bepaalde klant, opgedaan t jdens eerdere aanleveringen van andere afvalstromen door deze klant

BIJLAGE 3, ACCEPTATIEFASE EN FEITELIJKE ACCEPTATIE

overzicht van het traject acceptatiefase en feitelijke acceptatie

stroomschema	nr.	beschrijving uit te voeren werkzaamheden	functionaris / bevoegde persoon
	1	Fysieke aanlevering aangeboden vracht afvalstoffen middels voertuig. Chauffeur van ontdoener c.q. aanbieder komt aan met voertuig op weegbrug.	chauffeur ontdoener c.q. aanbieder
	2	De chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder overlegt de aanbiedingsbrief behorende bij de vracht afvalstoffen welke zich in het voertuig bevinden.	chauffeur ontdoener c.q. aanbieder
	3	Toets de overlegde aanbiedingsbrief en controleer deze aan de hand van de gegevens zoals deze overlegd zijn bij de vooracceptatie. Als de gegevens van de aanbiedingsbrief niet overeenkomen met de gegevens zoals vastgelegd bij de vooracceptatie dan wordt de vracht geweigerd. Registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	4	Ga na of er aanvullende voorwaarden tijdens de vooracceptatie zijn gesteld en of de aangeboden vracht hieraan voldoet. Als de vracht niet voldoet aan de aanvullende voorwaarden dan wordt de vracht geweigerd. Registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	5	Registreer alle gegevens van de begeleidingsbrief en weeg het voertuig met de vracht in.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	6	Verwijst de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder door naar de vereist losplaats.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	7	Laat de vracht separaat van de andere opslag lossen door de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder. Beoordeel of de vracht voldoet aan de acceptatievoorwaarden, middels een visuele en/of organoleptische controle. Indien de vracht niet voldoet aan de acceptatievoorwaarden dient in overleg met de administratief medewerker bepaald te worden of: * De vracht teruggenomen moet worden of door vergunninghouder afgevoerd wordt naar een daartoe geëigend vergunninghouder; * De vracht aangepast wordt waardoor deze alsnog voldoet aan de acceptatievoorwaarden. Bij weigering registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of machinist i.o.m. administratief medewerker en ontdoener c.q. aanbieder
	8	Verwijst de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder terug naar de locatie voor uitweging.	acceptatiemedewerker of machinist
	9	Weeg het voertuig zonder de vracht.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	10	Registreer de benodigde gegevens van de aangeboden vracht naar aanleiding van het uitwegen.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker

BIJLAGE 4, BESCHRIJVING VISUELE CONTROLE EN UITGEBREIDE CONTROLE

Beschrijving visuele controle

De medewerker verwijst de chauffeur van het aanleverende voertuig naar de losplaats en geeft de opdracht om de lading/vracht te lossen. Het lossen van de vracht dient langzaam wegrijdend te geschieden, zodat enige spreiding in de geloste afvalstoffen bewerkstelligd wordt. De controle vindt zoveel mogelijk plaats tijdens het uitstorten/lossen van de vracht. Echter na het lossen van de vracht, controleert de controleur visueel het reeds geloste afval. De CAR-medewerker let op aanwezigheid van:

* (klein) gevaarlijk afval;
* asbesthoudende afvalstoffen;
* afwijkende materialen die qua aard van het afval niet thuishoren[10];
* verwerkbaarheid;
* arbo- of milieuhygiënische overlast, d.w.z. geen stofoverlast of geurhinder.

Indien de medewerker bijzonderheden constateert gaat hij terstond naar het aanleverende voertuig en geeft de chauffeur aanwijzingen, dat hij uit moet stappen en de inrichting nog niet mag verlaten.

Beschrijving uitgebreide controle

Een uitgebreide controle vindt plaats in de volgende gevallen, namelijk indien er:

* afwijkingen zijn geconstateerd tijdens de visuele controle, zoals gevaarlijk afval, asbesthoudend afval en bij herbruikbare afvalstoffen andere componenten;
* er sprake is van een steekproefsgewijze controle op basis van bijvoorbeeld de risico-indeling.

Op basis van de aard en samenstelling van de aangeboden afvalstoffen kan een uitgebreide controle plaatsvinden op een drietal manieren, namelijk:

1. uitgebreide zintuiglijke controle indien de aangeboden afvalstoffen bestaan uit een verzameling van verschillende componenten, of;
2. monstername en analyse indien de aangeboden afvalstoffen bestaan uit grond en aanverwanten, indien hiervan nog onvoldoende kwaliteitsgegevens voorhanden zijn;
3. mengsel van 1 en 2.

Ad.1

Aangeboden afvalstoffen bestaan uit een verzameling van componenten of voorwerpen waardoor een uitgebreide zintuiglijke controle plaatsvindt. De vracht wordt daarbij grondig m.b.v. een kraan of laadschop gecontroleerd op de volgende aspecten:

* de aanwezigheid van gevaarlijke en asbesthoudende stoffen;
* de aanwezigheid van herbruikbare stoffen;
* andere afwijkingen (stof, stank, kleur e.d.), welke arbo- of milieuhygiënische
* overlast veroorzaken;
* specifieke be-/verwerkingseisen, vermeldt in de aanleveringsvoorwaarden van de
* be-/verwerker.

Indien geen afwijkingen worden geconstateerd wordt de vracht door de laadschop of kraan weggeschoven. Indien afwijkingen worden geconstateerd, en de vracht niet verder binnen de inrichting be-/verwerkt kan worden, dan dient de ontdoener de vracht mee retour te nemen

[10] bij steenachtig afval is dit ook nog: teerhoudend asfalt, dakafval, huishoudelijk afval, gips, grond, roet en hout in die mate dat de kwaliteit van het recyclinggranulaat in gevaar kan komen

en/of kan de ontdoener de vracht laten afvoeren, waarbij de kosten in rekening gebracht worden bij de ontdoener.

Ad.2
Aangeboden afvalstoffen, welke bestaan uit bulkstoffen zoals groenafval, grond/zand, bouwstoffen, afvalhout, worden beoordeeld/bemonsterd conform de daartoe reeds beschreven criteria. Allereerst dient men in acht te nemen dat alleen partijen worden geaccepteerd. Een vracht is dan ook een deel van een partij. Wil men monstername met analyses laten plaatsvinden, dan kan dit in de regel alleen, indien de totale partij is aangevoerd. Dit kan praktisch alleen in die gevallen, indien de partij tussentijds wordt opgeslagen of een definitieve opslag krijgt zonder vermenging met andere (afval)stoffen.

De vracht of partij dient geïsoleerd te worden, zodat het be- of verwerkingsproces niet wordt gefrustreerd c.q. belemmerd. Daartoe kan het afval in een apart opslagdepot worden geschoven, een apart controlevak of in een schone container worden geladen. De container wordt verzegeld, duidelijk gemerkt en niet bij de andere containers gezet (om misverstanden te voorkomen).

Doel van de monstername en analyse is een ingangscontrole van de te accepteren vrachten van een partij. Met behulp van analyseresultaten van één vracht kan nog geen partij worden geweigerd. Wel dient te worden achterhaald of dat dit een incidentele verhoging was of een structurele afwijking. Op basis van dit onderzoek kan een weigering voor de gecontracteerde be- of verwerking plaatsvinden.

Bijlage 6

Linge milieu bv

NULSITUATIE BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 21
UTRECHT LAGEWEIDE, APRIL 2015

opdrachtgever	J. Scholman Infra BV postbus 1458 3430 BL Nieuwegein
Projectnummer	15-2017A
versie:	1
datum:	23 april 2015

L NGE M LIEU BV | BODEMONDERZOEK & ADVIES | POPPELENBURGERSTRAAT 52 | 4191 zt | GELDERMALSEN | THE NETHERLANDS
T 0345 - 570 272 | F 0345 - 570 287 | INFO@LINGEMILIEU.NL | WWW.LINGEMILIEU.NL | KVK TIEL 30233558
ING BANK 6717.49.897 | BTW NL 8188.1 3.118. B01

opgesteld door: [redacted]	controle / vrijgave: [redacted]
[redacted]	Hierbij verklaar ik, [redacted] het veldwerk in Utrecht ui[redacted]en volgens BRL SIKB 2000 en bijbehorend protocol 2001 2015, onafhankelijk van opdrachtgever of eigenaar

1. Inleiding 1

2. Vooronderzoek 2
2.1 Historie en actuele situatie 2
2.2 Bodemopbouw 3

3. Opzet en invulling van het onderzoek 5
3.1 Onderzoekstrategie 5
3.2 Veldwerk onderzoek 5
3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek 4

4. Analyse, toetsing en interpretatie 6
4.1 Analyseresultaten grond 6
4.2 Analyseresultaten grondwater 8

5 Conclusie en aanbevelingen 10
5.1 Conclusies 10
5.2 Betrouwbaarheid 11

Bijlagen

bijlage A: Algemene toelichting bodemonderzoek

bijlage B: Analyseresultaten

bijlage C: Boorstaten

bijlage D1 Kadasterkaart, historische gegevens

bijlage D2 Gegevens eerder onderzoek

bijlage E: Situatieschets





1. Inleiding

Op 8 april 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een nulsituatie-bodemonderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht.

De locatie bevindt zich op het bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het perceel zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578, postcode is 3542 AR. Aanleiding voor het bodem-onderzoek is de vestiging van de opdrachtgever op de locatie, als nieuwe huurder. Voorheen was onder andere Hoek Opslag BV op de locatie gevestigd.
De onderstaande locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd.

Sophialaan 21

I. Aan de voorzijde van het terrein bevindt zich een olie/water-scheider,
II. halverwege het terrein is een brandstoftank met afleverpunt in gebruik geweest.

Er zijn 16 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie bestaande peilbuizen van eerder onderzoek zijn herbemonsterd. Het grondwater op het terrein stond in april op 1.3 m-mv.

Als strategie voor het onderzoek is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740 aangehouden, Vaststelling Nul-situatie (NUL). Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket conform de richtlijn AS3000.
Linge Milieu is een onafhankelijk bureau dat als erkend bureau is aangewezen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Linge Milieu is geen eigenaar van het bedrijfsterrein in Utrecht of anderszins betrokken bij het bedrijfsterrein aan de Sophialaan via de eigen organisatie. Voorwaarde voor de onafhankelijkheid is verder dat er geen zakelijke connecties bestaan tussen de monsternemer (Linge Milieu) en de opdrachtgever. Een dergelijke relatie tussen J. Scholman BV en Linge Milieu is er niet.
Dit project is uitgevoerd onder certificaat volgens BRL SIKB 2000, certificaatnummer VB-051/4. Het veldwerk is uitgevoerd conform de VKB-Protocollen 2001 en 2002, waarvoor Linge Milieu volgens het procescertificaat veldwerk voor milieuhygiënisch bodemonderzoek is gecertificeerd.

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van het vooronderzoek gegeven, dat vooraf is gegaan aan het veld-werk. Er wordt daarbij een korte samenvatting gegeven van de huidige situatie. Hoofdstuk 3 behandelt de opzet en uitvoering van het onderzoek. In hoofdstuk 4 en 5 tenslotte worden de resultaten getoetst en worden conclusies aan de resultaten verbonden.

2. Vooronderzoek

2.1 Historie en actuele situatie

De onderzoekslocatie betreft het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht, postcode 3542 AR. Kadastraal is het perceel bekend bij de gemeente Catharijne onder sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578. Een kadastrale kaart is opgenomen in bijlage E. Voor het historisch onderzoek is onder andere informatie gebruikt van de Gemeente Utrecht en is gebruik gemaakt van oude kaarten en luchtfoto's. De historische gegevens, inclusief de resultaten van eerder onderzoek, zijn opgenomen in bijlage D.

Sophialaan 21

In het verleden was onder andere Hoek Opslag & Verhuur BV op de locatie gevestigd. Verder heeft het verhuisbedrijf TEAM Allied BV gebruik gemaakt van het terrein. De bedrijfsgebouwen hebben een oppervlak van 7.500 plus 1.600 m², totaal 9.100 m². In de loodsen liggen stelconplaten en een beton-vloer.

Het buitenterrein is grotendeels verhard met asfalt, deels met klinkers en stelconplaten. Op het terrein zijn containers en (vracht)wagen geparkeerd geweest. Op het moment van het onderzoek stonden de opstallen leeg. Foto's van de locatie zijn te vinden in bijlage D1.

Op het bedrijfsterrein nummer 21 bevinden zich de volgende verdachte locaties:

- Aan de voorzijde van het terrein bevindt zich een olie/water-scheider. Het systeem bestaat uit een ondergrondse betonnen bak, met een afvoer naar het riool langs de Sophialaan.
- Op het midden van het terrein is een bovengrondse brandstoftank met afleverpunt in gebruik geweest. Deze had een volume van 10.000 liter en tussen 2008 en 2010 verwijderd. De locatie is en was verhard met stelconplaten.

Algemene historie van het gebied

Het bedrijventerrein Lage Weide is begin jaren '50 en '60 ontwikkeld. Grote delen van de strook langs het Amsterdam - Rijnkanaal zijn opgespoten. Bij het veldwerk voor onderhavig onderzoek is voornamelijk zand aangetroffen, plaatselijk overgaand in klei op 0.5 á 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn echter tot tenminste 2.0 m-mv zandig.
Lang het kanaal bevinden zich voornamelijk op- en overslagbedrijven. In bijlage E is een fragment van topografische kaarten uit 1960 en 1980 opgenomen. De sophialaan is in 1960 in ontwikkeling genomen.

Eerder onderzoek

Op het terrein Sophialaan 21 is Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd in april 2005, door Grondslag BV. Daarbij zijn boringen en peilbuizen gezet ter plaatse van de voormalige tank en de olie/waterscheider aan de voorzijde van de locatie. Er is op deze twee verdachte locaties geen verontreiniging aangetroffen waar verder onderzoek voor nodig was.

Er zijn twee eerdere onderzoeken op het terrein Sophialaan 23-31 bekend. In 2007 is onderzoek op de locatie verricht door Grondslag BV, in opdracht van Gibo BV. Aanleiding was de vernieuwing van de milieuvergunning van het bedrijf. In 2010 is onderzoek uitgevoerd terrein door Linge Milieu BV, voor de bouw van de zoutloods op het noordwestelijk deel van het terrein.
De relevante delen van de onderzoeken van 2007 (voorblad, conclusies, tekening) zijn opgenomen in bijlage D. Een korte samenvatting van de resultaten is opgenomen in tabel 1.

tabel 1: Overzicht bodemonderzoeken

bureau	onderzoek	resultaten, stand v zaken
Grondslag BV rapp 12569 14 nov 2007	algemeen	In 2007 heeft Grondslag BV Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het terrein van G bo BV. Er zijn 12 verdachte locaties onderscheiden, waarover 26 boringen en 5 peilbuizen zijn verdeeld. Met twee uitzonderingen waren grond en grondwater van het terrein maximaal licht verontreinigd. De uitzonderingen zijn:
	oliespot	Ter plaatse van de machinekamer en olie-opslag en de locatie waar aggregaten werden gestald was de grond verontreinigd met olie, te weten 8.000 mg/kg ds. Het grondwater van deze locatie bevatte een licht verhoogd oliegehalte: 63 µg/l. Aromaten waren niet verhoogd. De verontreiniging is niet afgeperkt.
	metalen	Op de locatie waar olie en chemisch afval werden opgeslagen (deellocatie A) is van 0.6 tot 0.9 m-mv slakken- en puinhoudend. Deze grond (boring 8, 9 en 10) bleek sterk verontreinigd met chroom. Arseen, nikkel en zink waren in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd. Chroom is tegenwoordig geen onderdeel meer van het standaard analysepakket.
	conclusie	Het onderzoek van 2007 heeft geen vervolg gehad. De geconstateerde verontreiniging is geregistreerd als nulsituatie voor dat moment en heeft geen consequenties gehad voor de bedrijfsvoering van Gibo BV.
De Bondt BV dec 1998	algemeen	In het kader van nieuwbouw van een loods is 1998 verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door De Bondt BV. In een mengmonster van de bovengrond was koper boven de tussenwaarde van destijds verhoogd, n kkel en PAK waren licht verhoogd.

Aanleiding onderzoek

J. Scholman Infra BV gaat het terrein huren. Er zal voornamelijk opslag plaats gaan vinden, zowel binnen als buiten.

Potentieel verdachte locaties

De volgende locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd. De locaties zijn aangegeven in de tekeningen in bijlage E.

I. de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein.
II. de voormalige brandstoftank met afleverpunt.

Bodemkwaliteitskaart

Voor de Sophialaan is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar bij de gemeente Utrecht. De bovengrond bevindt zich daarop in de zone Wonen. De ondergrond is Achtergrondwaarde-kwaliteit. Een fragment van de kaart is opgenomen in bijlage D.

2.2 Bodemopbouw

Het onderzoeksterrein ligt op de tijdens het Holoceen gevormde gronden, die worden gerekend tot de Westlandformatie. De bodem van het terrein bestaat uit zand, zeer plaatselijk overgaand in klei tussen 0.5 en 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn zandig tot tenminste 2.0 m-mv.
Het zand van het eerste watervoerend pakket wordt gerekend tot de formatie van Krefteneye en heeft een dikte van circa 60 meter.

Er is lokaal puin in de boven- en ondergrond waargenomen, bijv op de locatie van de voormalige opslag van KCA van Gibo BV aan de kant van het kanaal. Visueel zijn nergens asbest-verdachte materialen als plaatjes geconstateerd.

Het maaiveld van de locatie bevindt zich op gemiddeld op 1.2 meter boven NAP. Ten tijde van het onderzoek stond het grondwater op 1.5 m-mv. De stromingsrichting van het grondwater is oostelijk, richting het Amsterdam-Rijnkanaal. De locatie bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

3. Opzet en invulling van het onderzoek

3.1 Onderzoekstrategie

Bij het opstellen van de onderzoeksstrategie is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740, Vaststelling Nulsituatie (NUL), als richtlijn gehanteerd. Het aantal boringen en de locaties ervan is afgestemd op het doel van het onderzoek; het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, specifiek voor eventuele verontreiniging, die voort kan vloeien uit de bedrijfsvoering op de locatie.

3.2 Veldwerk onderzoek

Voorafgaand aan het veldwerk is het terrein geïnspecteerd. De boringen en de bemonstering van de bodem zijn uitgevoerd overeenkomstig de BRL-protocollen 2001 en 2002. Het veldwerk is uitgevoerd op 8 april 2015.
Er zijn 16 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv. De boringen zijn genummerd in een 100-serie, als vervolg op het onderzoek op het aangrenzend bedrijfsterrein. De locaties van de boringen en de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. Het veldwerk is uitgevoerd door John Hol (Geldermalsen), erkend veldwerker voor deze protocollen. De boringen zijn als volgt verdeeld over het terrein.

tabel 2: Verdeling boringen en pei buizen

locatie	Sophialaan 21	boringen	peilbuis	verdachte stof
1	vm tank en tankeiland	101 - 104	1 en 21A, best	olie, aromaten
2	olie/water-scheider	115, 116	24	olie
3	overig terrein	105 - 114	-	NEN 5740

Drie bestaande peilbuizen van eerder onderzoek (2005, Grondslag BV) zijn herbemonsterd. Daarbij zijn de pH, de troebelheid en de geleidbaarheid zijn bepaald. Een overzicht van de resultaten:

tabel 3: Gegevens grondwater

peilbuis	Sophialaan 21	grondwater, m-mv	pH	EC, µS/cm	troebelheid, NTU
pb 1, bestaand	vm tank	130	6.90	705	5.0
pb 21A, bestaand	vm tank	125	6.94	740	5.8
pb 24, bestaand	olie/water-scheider	122	7.05	610	7.0

3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek

Bij alle boringen is de grond zintuiglijk beoordeeld op bodemkundige eigenschappen en verdachte afwijkingen. De bodem bestaat algemeen uit zand, lokaal overgaand in klei. Allen in boring 110, op het midden van het terrein, is puin waargenomen, en wel in de ondergrond van 0.5 tot 1.0 m-mv.

De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage C. Op basis van de doelstelling van het onderzoek en de bodemopbouw zijn zes grond(meng)monsters samengesteld. Tabel 2 bevat een overzicht van de samengestelde (meng)monsters en uitgevoerde analyses.

tabel 4: boringen, pei buizen en analyses

nr	boringen / peilbuis			m-mv	NEN analyses
	Sophialaan 21				
1	B102	vm tank	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
2	B115	olie/water-scheider	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
3	B116	olie/water-scheider	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
4	B101, 105-107, 115	voorzijde	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
5	B110	midden-terrein	kleiig, geroerd	0.5 - 1.0	NEN 5740 grond
6	B105, 107 en 110	ondergrond	kleiig	0.6 - 1.9	NEN 5740 grond
7	pb 1, bestaand	vm tank	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten
8	pb 21A, bestaand	vm tank	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten
9	pb 24, bestaand	olie/w-scheider	grondwater	2.5 - 3.5	minerale olie

NEN-pakket grond AS3000 (stap 1)

- droge stof, lutum en organische stof,
- zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kw k, lood, molybdeen, nikkel en zink),
- PAK (PAK's genoemd in de leidraad Bodembescherming/ 10 VROM),
- PCB´s en minerale olie.

NEN-pakket grondwater AS3000 (stap 2)

- zuurgraad (pH),
- zware metalen (barium, cadmium, molybdeen, kobalt, koper, kwik, lood, nikkel en zink),
- vluchtige aromaten (benzeen, tolueen, ethylbenzeen, xylenen en naftaleen) en minerale olie,
- vluchtige chloorkoolwaterstoffen (1,2-dichloorethaan, cis 1,2-dichlooretheen, 1,2-dichloorpropaan, tetrachloormethaan, 1,1,1-trichloorethaan, 1,1,2- trichloorethaan, trichlooretheen (tri), trichloormethaan

4. Analyse, toetsing en interpretatie

4.1 Analyseresultaten grond

Kopieën van de analysecertificaten van de grondmonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013). De locaties van de boringen zijn terug te vinden in bijlage E.

tabel 6 : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds) , Sophialaan 21

boring / monster	102	115	116	101, 105-107, 115	110	105, 107, 110	A.W	T	I
m-mv	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5	0.1-0.6	0.5-1.0	0.6-1.9			
	zand			zand	kleiig				
org.stof (%)	2.0	2.0	2.0	0.7	2.1	1.6			
droge stof (%)	68.8	80.8	76.4	91.7	84.2	81.4			
lutum (%)	2.0	1.0	2.0	2.0	7.9	8.8			
zware metalen									
barium				-					
cadmium				-	6.13 •	-	0.6	6.8	
kobalt				-	25.6 •	-	15	103	
koper				-	144 ••	-	40	115	190
kwik				-	0.58 •	-	0.15	18	36
molybdeen				-	4.1 •	-	1.5	96	
nikkel				-	96 ••	-	35	67	100
lood				-	453 ••	-	50	290	530
zink				-	1.057 •••	-	140	430	720
PAK (10 VROM)				-	10.3 •	-	1.5	21	40
PCB´s				0.027 •	1.8 •	-	0.02	0.51	1.0
olie C10-C40	<35	480 •	900 •	-	524 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
• : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W)
••• : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I)

Sophialaan 21, algemeen, buitenterrein

Het zand onder de klinkers en stelconplaten van het buitenterrein is niet noemenswaardig verontreinigd. Alleen PCB's zijn licht verhoogd in het mengmonster van enkele boringen verdeeld over de locatie.

Uitzondering is de kleiige grond van boring 110. Deze staat op het midden van het buitenterrein, tussen de stelconplaten en het asfalt. De stelconplaat op deze locatie is gebroken, de bodem kan op dit punt dus als onverhard worden beschouwd.
De grond van 0.5 tot 1.0 m-mv van boring 110 is als sterk geroerd beoordeeld en bevat wat puin. Oorzaak is vermoedelijk het inspoelen van vuil. Deze grond is sterk verontreinigd met zink. Enkele andere metalen zijn matig verhoogd.
Op google-earth is de locatie van boring 110 goed te zien, vanaf 2005. Er hebben tussen 2005 en heden geen andere activiteiten plaats gevonden dan parkeren en stalling van containers. Er zijn bijv geen aanwijzingen dat er wagens gewassen of containers uitgespoeld zijn. Met als uitgangspunt dat de verontreiniging toe te schrijven is aan ingespoeld (straat)vuil wordt aangenomen dat de verontreiniging beperkt is qua volume.

Verdachte locaties Sophialaan 21

De grond ter plaatse van de voormalige tank en de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein is niet of maximaal verontreinigd met olie. Dat komt overeen met de resultaten van eerder onderzoek.

4.2 Analyseresultaten grondwater

Kopieën van de analysecertificaten van de grondwatermonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De locaties van de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013).

tabel 7: analyseresultaten grondwater (µg/l)

peilbuis m-mv Sophialaan	pb 1 2.0-3.0 21	pb 21A 2.0-3.0	pb 24 2.5-3.5	S	T	I
pH	6.90	6.94	7.05			
geleidbaarheid (µS/cm)	705	740	610			
grondwater, cm-mv	130	125	122			
troebelheid, NTU	5.0	5.8	7.0			
molybdeen						
cadmium						
barium				50	338	625
koper				15	45	75
kobalt						
lood						
nikkel						
zink				65	433	800
kwik						
vluchtige aromaten	<0.9	<0.9				
benzeen	<0.2	<0.2		0.2	15.1	30
tolueen	<0.2	<0.2				
ethylbenzeen	<0.2	<0.2				
xylenen	<0.2	<0.2		0.2	35	70
naftaleen						
vl. chl. koolwaterstoffen						
1,2-dichloorethaan						
cis1,2-dichlooretheen						
tetrachlooretheen						
tetrachloormethaan						
1,1,1-trichloorethaan						
1,1,2-trichloorethaan						
trichlooretheen						
dichloorbenzenen						
chloorbenzenen						
monochloorbenzeen						
cyanide						
minerale olie C10 - C40	<35	<35	<35	50	325	600

- : geen overschrijding van de streefwaarde en/ of detectielimiet,
• : lichte verhoging, overschrijding van de streefwaarde,
•• : matige verhoging, overschrijding van de tussenwaarde.

Het grondwater aan de Sophialaan 21 staat op 1.3 m-mv. De EC, pH en troebelheid van het water kunnen als normaal worden beschouwd.

Het grondwater van de Sophiaal 21 is verdacht voor minerale olie en vluchtige aromaten door de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein en de voormalige aanwezigheid van een grote dieseltank.
Olie en aromaten zijn in het grondwater op deze locaties echter niet boven de streefwaarde verhoogd. Het gebruik van de tank en de olie/water-scheider heeft dus geen verontreiniging van het grondwater veroorzaakt.

5 Conclusie en aanbevelingen

Op 8 april 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Utrecht een milieukundig nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht Lageweide. Kadastrale gegevens van het terrein zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578.

Aanleiding voor het bodemonderzoek is de vestiging van J. Scholman Infra BV op de locatie als huurder. Er zijn 16 boringen verdeeld over de verdachte locaties, tot een diepte van maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie bestaande peilbuizen zijn herbemonsterd. Het grondwater bevond zich in april op circa 1.3 m-mv.
Er zijn twee verdachte deellocaties onderscheiden op het terrein. Dit naar aanleiding van een inventarisatie van de bedrijfsvoering op het terrein in het verleden en in de toekomst en de resultaten van eerder onderzoek. Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket (stap 1 en 2).

5.1 Conclusies

De bodem ter plaatse bestaat uit zand, lokaal overgaand in bruingrijze klei op 0.5 á 1.0 m-mv. Alleen in een boring op het midden van het terrein is puin in de grond aangetroffen, op een diepte van 0.5 tot 1.0 m-mv. Visueel zijn nergens asbestverdachte materialen als plaatjes aangetroffen.

Sophialaan 21, buiten-terrein

Met één uitzondering is grond ter plaatse van het grote buitenterrein niet noemenswaardig verontreinigd. De uitzondering is een boring op het midden van het buitenterrein, tussen de stelconplaten en het asfalt. De stelconplaten op deze locatie zijn gebroken, de bodem kan op dit punt dus als onverhard worden beschouwd. De grond van 0.5 tot 1.0 m-mv van de betreffende boring (nr 110) is als sterk geroerd gekwalificeerd. Oorzaak is mogelijk het inspoelen van vuil. Deze grond is sterk verontreinigd met zink. Er hebben de afgelopen 10 jaar geen andere activiteiten plaats gevonden dan parkeren en stalling van containers op de locatie van boring 110. Er zijn bijv geen aanwijzingen dat er wagens gewassen of containers uitgespoeld zijn.
Met als uitgangspunt dat de verontreiniging toe te schrijven is aan ingespoeld (straat)vuil wordt aangenomen dat de verontreiniging met zink beperkt is qua volume.

Verdachte locaties Sophialaan 21

De grond ter plaatse van de voormalige dieseltank en de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein is niet of maximaal verontreinigd met olie. Dat komt overeen met de resultaten van eerder onderzoek.

Samenvatting

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek per verdachte locatie samengevat.

	Sophialaan 21	grond	grwater	geval van ernstige verontreiniging
1 2	vm dieseltank olie/water-scheider	schoon schoon	schoon schoon	nee nee
3	overig, buitenterrein	zink sterk verhoogd	-	mogelijk

Conclusie

De nu vastgestelde kwaliteit van grond en grondwater moet beschouwd worden als nulsituatie voor het moment dat Scholman BV zich op het terrein vestigt als huurder. Overwogen moet worden of de olie nader afgeperkt moet worden. Aanbevolen wordt dat te bespreken met Gemeente Utrecht, het bevoegd gezag in deze.

5.2 Betrouwbaarheid

Linge Milieu streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Het onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden en Kwalibo. De resultaten van het onderzoek zijn echter gebaseerd op een beperkt aantal boringen en analyses.
Het in Utrecht uitgevoerde bodemonderzoek is een momentopname. Naarmate de periode tussen de uitvoering van het onderzoek en het gebruik van de resultaten langer wordt, zal meer voorzichtigheid betracht dienen te worden bij het gebruik van de resultaten van dit rapport.

Bijlage A: Toelichting onderzoek

Toetsing van de analyseresultaten wordt uitgevoerd met behulp van de Botova-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice). Deze richtlijn is van kracht sinds 1 november 2013, ter vervanging van toetsingsrichtlijnen, die tot die tijd werden gehanteerd voor diverse toepassingen.

Achtergrondwaarde

De achtergrondgehaltes voor Nederlandse bodems of detectielimiet van de toegepaste analysemethode. De streefwaarden kunnen worden beschouwd als indicatieve concentratieniveaus, waarboven wel en waaronder geen sprake is van aantoonbare verontreiniging. De streefwaarden zijn afhankelijk gesteld van het organische stof- en lutum(klei)gehalte, zodat bodemtypecorrectie kan worden toegepast.

Criterium voor nader onderzoek, tussenwaarde

In het kader van de Wet bodembescherming wordt nader onderzoek op korte termijn wenselijk geacht als er sprake kan zijn van een ernstig gevaar voor vermindering van de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft. Wanneer de concentratie van één of meer stoffen het criterium voor nader onderzoek overschrijdt, wordt aangenomen dat in principe sprake kan zijn van dergelijk risico. Of dit inderdaad het geval is, wordt vastgesteld in het nader onderzoek. Overigens kan afhankelijk van de situatie, ook gehalten lager dan dit criterium een nader onderzoek gewenst zijn.

Interventiewaarde

De interventiewaarden geven het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarde is sprake van (een geval van) ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarden zijn vastgesteld voor grond/sediment en grondwater en gelden voor land- en waterbodems.
Voor de interventiewaarden geldt dat zowel ze humaan- als ecotoxicologisch onderbouwd zijn. Verder geldt dat ze gedimensioneerd zijn, om in geval van ernstige bodemverontreiniging te spreken dient het gemiddelde aangetroffen gehalte minimaal 25 m^3 grond of 100 m^3 grondwater hoger te zijn dan de interventiewaarden. De waarden zijn afhankelijk van het organisch stof- en lutumgehalte, hetgeen is vastgelegd in zogenaamde bodemtypecorrectieformules.
Als een geval van ernstige verontreiniging geconstateerd is, dient saneringsonderzoek uitgevoerd te worden. Bij lagere concentraties is de urgentie van een saneringsonderzoek minder groot, maar in bepaalde gevallen kan het echter toch wenselijk zijn het saneringsonderzoek niet te lang uit te stellen.

Veldwerk

Ruimtelijke verdeling boringen/peilbuizen

Als er sprake is van onverdacht terrein worden de boringen ruimtelijk evenredig verdeeld. Van een verdachte locatie is sprake als er op die plaats activiteiten plaatsvinden of in het verleden plaats hebben gevonden, die kunnen leiden tot verontreiniging, ofwel als in de toekomst activiteiten gaan worden uitgevoerd die tot verontreiniging kunnen leiden.
Het aantal boringen is afhankelijk van de oppervlakte van de (verdachte) locatie en van de mogelijke verspreiding. In veel gevallen wordt gekozen voor een gecombineerde onderzoeksstrategie: de bodemkwaliteit voor het gehele terrein wordt bepaald volgens de strategie voor een onverdacht of homogeen verdacht terrein, terwijl verdachte locaties apart worden onderzocht.

Bemonstering

Meestal worden boringen handmatig gezet met een zogenaamde edelmanboor. In andere gevallen wordt gebruik gemaakt van een puin- of pulsboor. Soms is een verharding aanwezig die niet tijdelijk verwijderd kan worden: in beton- of asfaltverhardingen worden met een diamantboor gaten geboord om de onderliggende bodem te kunnen bereiken. Regelmatig komt het voor dat losse verhardingsmaterialen zijn aangebracht (met name puin). Om die reden moeten boringen soms (gedeeltelijk) worden uitgevoerd met een slagguts, een ramguts of een compressorhamer.

In één of meer boorgaten worden peilbuizen geplaatst om grondwatermonsters te kunnen nemen. Peilbuizen zijn PVC of HDPE buizen die over een lengte van één of twee meter zijn geperforeerd. Het filterdeel wordt zo afgesteld dat grondwater van een specifieke diepte wordt bemonsterd. Voor het afpompen en bemonsteren wordt gebruik gemaakt van een slangenpomp of een kunststof slang met pulsklep.
In het veld wordt van elke onderscheiden bodemlaag een grondmonster genomen, met dien verstande dat afwijkende of verontreinigde bodemlagen apart worden bemonsterd. De maximale laagdikte per monster is 50 cm. De grondmonsters worden verpakt in glazen potten die volledig worden gevuld en worden afgesloten met neopreen deksels. De monsters worden gekoeld bewaard.
Voor het verkrijgen van een representatief grondwatermonster wordt de peilbuis gespoeld, direct na plaatsing en voorafgaand aan de bemonstering. Bemonstering vindt in principe plaats na minimaal een week standtijd.

Zintuiglijk onderzoek

In het veld wordt grond opgeboord en grondwater opgepompt. De resultaten van het zintuiglijk onderzoek worden opgenomen in het rapport. Mede op basis van deze resultaten wordt beslist welke monsters op welke chemische stoffen worden geanalyseerd. Het zintuiglijk onderzoek is te splitsen in:

- Lithologisch onderzoek, waarbij de opgeboorde grondsoorten worden geclassificeerd. Dit is onder andere nodig omdat de natuurlijke achtergrondconcentraties van stoffen verschillen per grondsoort. Ook de adsorptie van stoffen aan bodemdeeltjes en daarmee de snelheid van verspreiding van verontreinigingen varieert met de grondsoort.
- Onderzoek naar verontreiniging, waarbij waarneembare afwijkingen in of aan het bodemmateriaal worden beschreven. Hierbij wordt gezocht naar zichtbaar bodemvreemd materiaal zoals puin en afval, en naar geuren van bodemvreemd materiaal, zoals olie en oplosmiddelen.

Waarnemen minerale olie en vluchtige aromaten

De eigenschappen van olie kunnen sterk variëren. Zogenoemde zware oliën (lange koolstofketens) zijn niet of slecht te ruiken. Bij twijfel wordt vaak gebruik gemaakt van de 'oliepanmethode'. Daarbij wordt de grond verkruimeld in een schaal met water. Het verschijnen van een oliefilm op het water is een teken dat er olie in de grond aanwezig kan zijn. Dit kan dan worden gecontroleerd met een analyse.

Chemisch onderzoek

Indien bij het zintuiglijk onderzoek in overeenkomende bodemlagen uit verschillende boringen geen afwijkingen worden aangetroffen, mogen mengmonsters worden samengesteld van maximaal tien monsters. Voor chemische analyse op mengmonsters wordt gekozen om zoveel mogelijk informatie te verkrijgen tegen relatief beperkte analysekosten. Het risico hierbij is dat in het mengmonster een lichte/matige/sterke verontreiniging wordt aangetroffen, waarbij niet duidelijk is of alle monsters in dezelfde mate zijn verontreinigd, ofwel dat één of enkele monsters relatief sterk zijn verontreinigd. Indien een dergelijke situatie optreedt, dan worden in principe de individuele monsters van waaruit dat mengmonster was samengesteld, geanalyseerd op de betreffende stof. Op die manier wordt vastgesteld hoe de verontreiniging is verdeeld over de monsters.
In principe wordt overgegaan op het uitsplitsen van mengmonsters als de tussenwaarde wordt overschreden. Is er sprake is van een onverdacht terrein worden minimaal twee grondmengmonsters en één grondwatermonster geanalyseerd op een breed scala aan stoffen. Dit zijn de zogeheten NEN-analysepakketten. Als er sprake is van aandachtspunten waarbij bekend is om welke verontreinigende stoffen het gaat, of indien het onderzoek wordt uitgevoerd om de nulsituatie te bepalen, worden de betreffende monsters onderzocht op de relevante stoffen. In het kader van het chemisch onderzoek worden in het algemeen monsters die tijdens het zintuiglijk onderzoek als afwijkend zijn beoordeeld, niet gemengd. Wel wordt met mengmonsters gewerkt indien een homogene afwijkende laag wordt aangetroffen, bijvoorbeeld een puinhoudende verhardingslaag. Grondwatermonsters worden in principe nooit gemengd. Voor het chemisch onderzoek worden de grond- en grondwatermonsters aangeleverd bij een onafhankelijk STERLAB laboratorium.

bijlage B1

Linge milieu bv

analyseresultaten & toets

Sophialaan 21 Utrecht, maart 2015

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 16-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015038725/1
Uw project/verslagnummer	15-2017 A
Uw projectnaam	sophialaan 21
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	09-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017 A	Certificaatnummer/Versie	2015038725/1
Uw projectnaam	sophialaan 21	Startdatum	10-04-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	16-04-2015/13:59
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Voorbehandeling				
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	91.7	84.2	81.4
S	Organische stof	% (m/m) ds	<0.7	2.1	1.6
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	99.2	97.3	97.7
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	2.0	7.9	8.8
	Metalen				
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	21	340	47
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0.20	3.9	0.27
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	3.1	12	4.9
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	5.3	84	9.1
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0.050	0.44	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	4.1	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	8.5	49	12
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	15	320	12
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	56	580	53
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	5.2	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	13	<5.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	57	<11
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5.0	24	<5.0
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	9.3	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	110	<35
	Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	
	Polychloorbifenylen, PCB				
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	0.0089	<0.0
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	0.051	<0.0

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	105-01, 106-01, 107-01, 115-01, 101-01>101+105-115 (6-50 6-56)	[redacted]	8528787
2	110-02	08-Apr-2015	8528788
3	107-02, 110-03, 105-03>105+107+110 (56-100 100-150 140 -190)	08-Apr-2015	8528789

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017 A	Certificaatnummer/Versie	2015038725/1
Uw projectnaam	sophialaan 21	Startdatum	10-04-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	16-04-2015/13:59
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	0.034	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	0.0012	0.11	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.11	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.067	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0054	0.39	0.0049 [1)]
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	<0.050	0.90	0.12
S	Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.30	0.055
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.10	2.0	0.28
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.060	1.3	0.15
S	Chryseen	mg/kg ds	0.071	1.4	0.17
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.74	0.070
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.054	1.3	0.13
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.053	1.1	0.090
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.058	1.2	0.10
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.54	10	1.2

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	105-01, 106-01, 107-01, 115-01, 101-01>101+105-115 (6-50 6-56)	[redacted]	8528787
2	110-02	08-Apr-2015	8528788
3	107-02, 110-03, 105-03>105+107+110 (56-100 100-150 140 -190)	08-Apr-2015	8528789

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015038725/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8528787	107	107-01	6	56	0531741270	105-01, 106-01, 107-01, 115-0
8528787	115	115-01	6	56	0531741325	
8528787	101	101-01	6	50	0531741267	
8528787	105	105-01	6	50	0531741277	
8528787	106	106-01	6	50	0531741279	
8528788	110	110-02	50	100	0531741329	110-02
8528789	107	107-02	56	100	0531741271	107-02, 110-03, 105-03>105+1(
8528789	110	110-03	100	150	0531741330	
8528789	105	105-03	140	190	0531741280	

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015038725/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15-2017 A
Projectnaam	sophialaan 21
Datum monstername	08-04-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015038725

		101, 105, 106, 107, 115	GSSD	toets	AW	T	I
		0.1-0.6					
Organische stof		0,7					
lutum		2					
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd					
Droge stof	% (m/m)	91,7					
Gloeirest	% (m/m) ds	99,2					
Metalen							
Barium (Ba)	mg/kg ds	21	81,38		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,20	0,241	-	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	3,1	10,9	-	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	5,3	10,97	-	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,050	0,0502	-	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	8,5	24,79	-	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	15	23,61	-	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	56	132,9	-	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	190	2600	5000
PCB							
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 138	mg/kg ds	0,0012	0,006				
PCB 153	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0054	0,027	*	0,02	0,51	1
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,1	0,1				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,06	0,06				
Chryseen	mg/kg ds	0,071	0,071				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,054	0,054				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0,053	0,053				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,058	0,058				
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,54	0,536	-	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15-2017 A
Projectnaam	sophialaan 21
Datum monstername	08-04-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015038725

		B110.2	GSSD	toets	AW	T	I
		0.5-1.0					
Organische stof		2,1					
Korrelgrootte < 2 µm		7,9					
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd					
Droge stof	% (m/m)	84,2					
Gloeirest	% (m/m) ds	97,3					
lutum	% (m/m) ds	7,9	7,900				
Metalen							
Barium (Ba)	mg/kg ds	340	758,3		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	3,9	6,130	*	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	12	25,64	*	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	84	144	**	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,44	0,5767	*	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	4,1	4,100	*	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	49	95,81	**	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	320	453,3	**	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	580	1057	***	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	523,8	*	190	2600	5000
PCB							
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	0,0033				
PCB 52	mg/kg ds	0,0089	0,0423				
PCB 101	mg/kg ds	0,051	0,2429				
PCB 118	mg/kg ds	0,034	0,1619				
PCB 138	mg/kg ds	0,11	0,5238				
PCB 153	mg/kg ds	0,11	0,5238				
PCB 180	mg/kg ds	0,067	0,319				
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,39	1,817	***	0,02	0,51	1
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,9	0,9				
Anthraceen	mg/kg ds	0,3	0,3				
Fluorantheen	mg/kg ds	2	2				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,3	1,3				
Chryseen	mg/kg ds	1,4	1,4				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,74	0,74				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,3	1,3				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1,1	1,1				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1,2	1,2				
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	10	10,28	*	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan a.w	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	15-2017 A
Projectnaam	sophialaan 21
Datum monstername	08-04-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015038725

		105B107B110	. GGD	toets	AW	S	T
		0IO-1I,					
Krganische stof		1BO					
<orrelgrootte µ 2 9m yUutumv		8BB					
Cr%ogeen malen AG3000		(itge/ oerd					
Droge stof	) ymkmv	81B4					
Krganische stof	) ymkmvds	1BO	1BO				
. loeirest	) ymkmvds	, 7B7					
Metalen							
6arium y6av	mgk*g ds	47	, 8B45		1, 0	555	, 20
Cadmium yCdv	mgk*g ds	0B27	0B420,	-	0BO	OBB	13
<obalt yCov	mgk*g ds	4B,	, BB7,	-	15	103	1, 0
<oper yCuv	mgk*g ds	, B1	15B25	-	40	115	1, 0
<wi* yHgv	mgk*g ds	µ 0B050	0B0453	-	0B15	18B1	3O
Mol%bdeen yMov	mgk*g ds	µ 1B5	1B05	-	1B5	, 5BB	1, 0
Ni**el yNiv	mgk*g ds	12	22B34	-	35	O7B5	100
Ubod yPbv	mgk*g ds	12	1OB78	-	50	2, 0	530
Lin* yLnv	mgk*g ds	53	, 3B45	-	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal yC10-C40v	mgk*g ds	µ 35	122B5	-	1, 0	2O00	5000
PC6							
PC6 28	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 52	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 101	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 118	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 138	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 153	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 180	mgk*g ds	µ 0B001	0B0035				
PC6 ysom 7v yfactor 0B7v	mgk*g ds	0B004,	0B0245	-	0B02	0B51	1
PA<							
Naftaleen	mgk*g ds	µ 0B050	0B035				
Zenanthreen	mgk*g ds	0B12	0B12				
Anthraceen	mgk*g ds	0B055	0B055				
Zluorantheen	mgk*g ds	0B28	0B28				
6enFoyavanthraceen	mgk*g ds	0B15	0B15				
Chr%seen	mgk*g ds	0B17	0B17				
6enFoy*vfluorantheen	mgk*g ds	0B07	0B07				
6enFoyavp%reen	mgk*g ds	0B13	0B13				
6enFoyghivper%leen	mgk*g ds	0B0,	0B0,				
Tndenoy123-cdvp%reen	mgk*g ds	0B1	0B1				
PA< zVKM y10v yfactor 0B7v	mgk*g ds	1B2	1B2	-	1B5	20BB	40

leiner dan of gelij aan AIW	-
groter dan achtergrondwaarde	R
groter dan tussenwaarde	RR
groter dan inter/ entiewaarde	RRR

. GGD = . ehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 17-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015038101/1
Uw project/verslagnummer	15-2017 A
Uw projectnaam	sophialaan 21
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	08-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017 A	Certificaatnummer/Versie	2015038101/1
Uw projectnaam	sophialaan 21	Startdatum	08-04-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	17-04-2015/10:01
		Bijlage	A,C,D
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/1
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Voorbehandeling				
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	68.8	80.8	76.4
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	11
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	18	39
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	11	42	77
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	7.7	25	47
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	96	180
	Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	Zie bijl.

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	102-03	[redacted]	8526754
2	115-03	08-Apr-2015	8526756
3	116-03	08-Apr-2015	8526757

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015038101/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8526754	102	102-03	100	150	0531741274	102-03
8526756	115	115-03	100	150		115-03
8526756					0531741328	
8526757	116	116-03	100	150		116-03
8526757					0531741339	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015038101/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

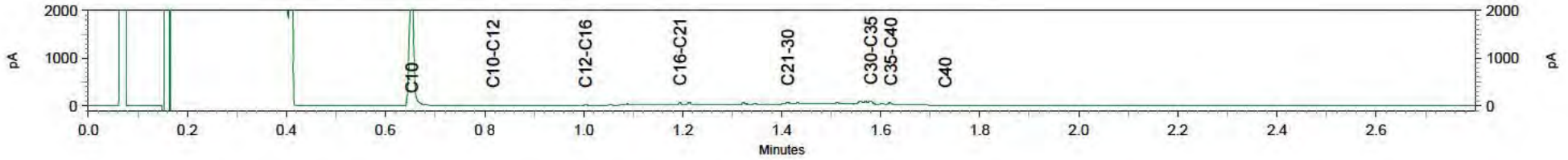
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

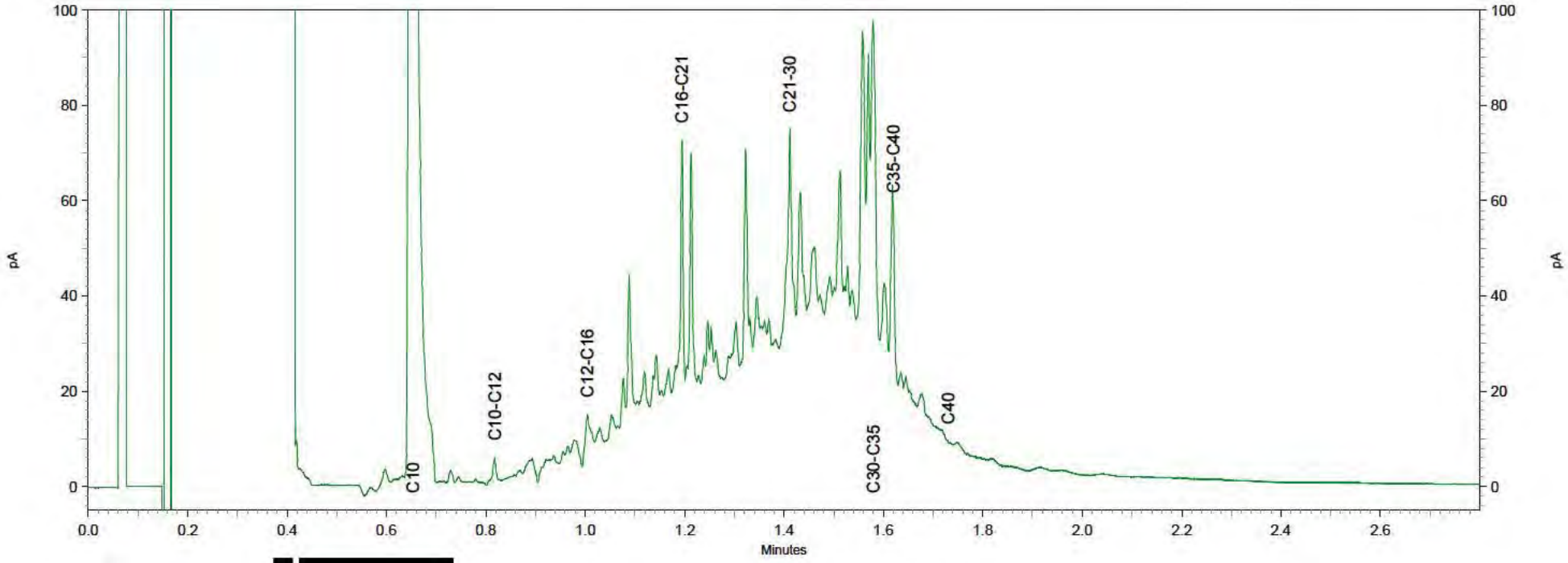
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8526757
Certificate no.: 2015038101
Sample description.: 116-03
V





[redacted]

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

J. Scholman BV

projectnummer	15-2017 A
Projectnaam	sophialaan 21
Datum monstername	08-04-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015038101

		B102	GSSD	toets	B115	GSSD	toets	B116	GSSD	toets
		1.0-1.5			1.0-1.5			1.0-1.5		
Organische stof		2			2			2		
lutum		2			2			2		
Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd									
Droge stof	% (m/m)	68,8			80,8			76,4		
Minerale olie										
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0			<3,0			<3,0		
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0			<5,0			11		
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0			18			39		
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	11			42			77		
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	7,7			25			47		
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0			<6,0			10		
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	96	480	*	180	900	*

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 10-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015037864/1
Uw project/verslagnummer	15-2017A
Uw projectnaam	sophialaan 21 utrecht, april
Uw ordernummer	2017A
Monster(s) ontvangen	08-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017A	Certificaatnummer/Versie	2015037864/1
Uw projectnaam	sophialaan 21 utrecht, april	Startdatum	08-04-2015
Uw ordernummer	2017A	Rapportagedatum	10-04-2015/14:40
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/1
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen				
S	Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20	
S	Tolueen	µg/L	<0.20	<0.20	
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20	
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10	
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20	
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 [1)]	0.21 [1)]	
	BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90	
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10	<10	<10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10	<10	<10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10	<10	12
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15	<15	17
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10	<10	<10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10	<10	<10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	<50	<50

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	pb 1, tankeiland	[redacted]	8525879
2	pb 21A, vm tanks	08-Apr-2015	8525880
3	pb 24, o/w-scheider voor	08-Apr-2015	8525881

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
49G94l d	02 1- 3an85i6	02 1- 3an85i6an7			ewd19N1ddB	02 1- 3an85i6an7
49G944e	02 G1r - v. 3c	02 G1r - v. 3an80			ewd194el eN	02 G1r - v. 3an80
49G9441	02 GB- o/x A0l	02 GB- o/x A0LT5i75+voo+			ewd19N1d4e	02 GB- o/x A0LT5i75+voo+

[redacted]

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Aromaten (BTEX)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

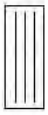
bijlage C

Linge milieu bv

boorstaten Sophialaan

15-2017, maart 2015

Betekenis van afkortingen

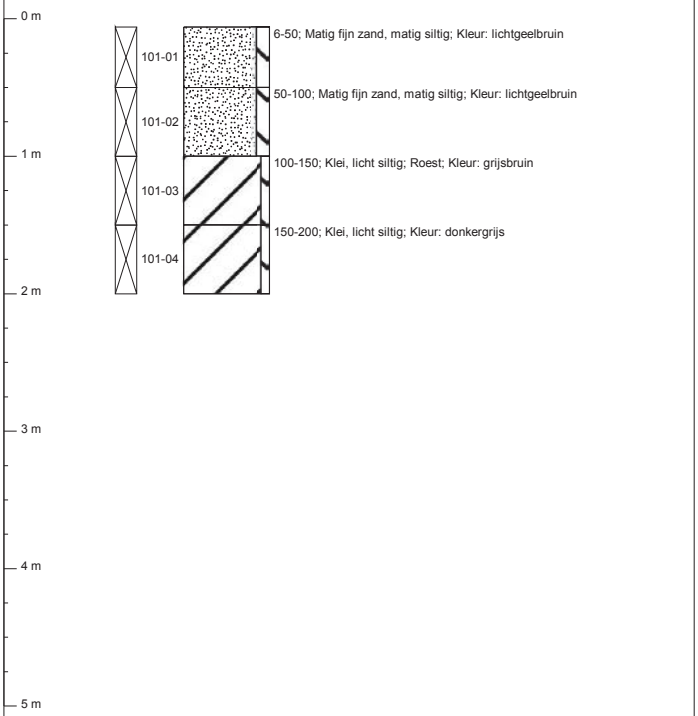
G/g	: grind/grindig		W/w	: Waterkolom		Blinde buis	: 
Z/z	: zand/zandig						
L/s	: leem/siltig					Filter	: 
K/k	: klei/kleiig						
V/h	: veen/humeus					Grondwaterst.	: 
m	: mineraal arm						
	Overig						

Ongeroerd monster	: 	Geroerd monster	: 

Linge milieu bv

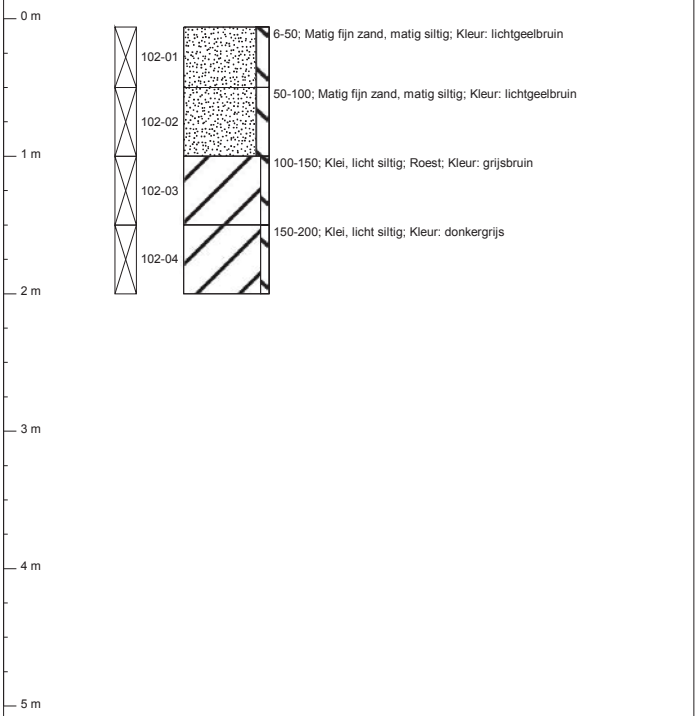
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	101	tankeiland	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	200 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



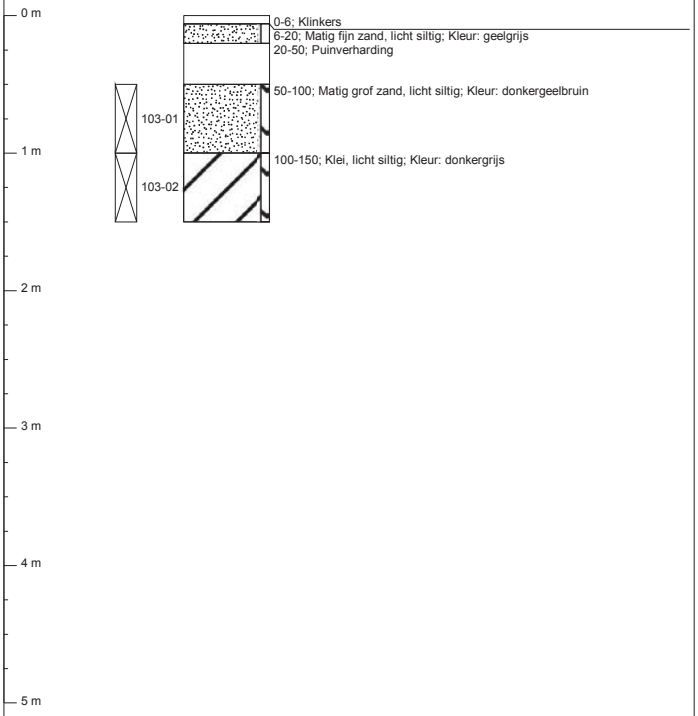
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	102	tankeiland	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	200 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



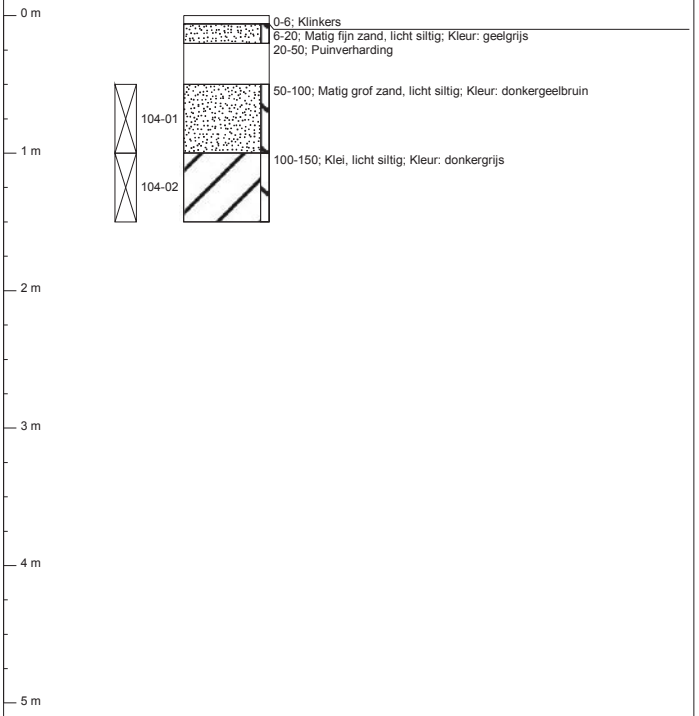
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	103	tankeiland	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	104	tankeiland	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

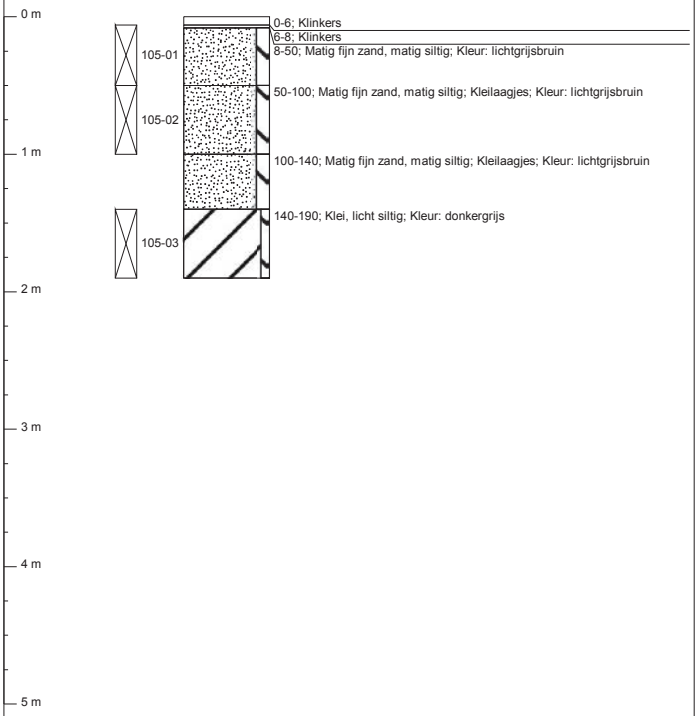
Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

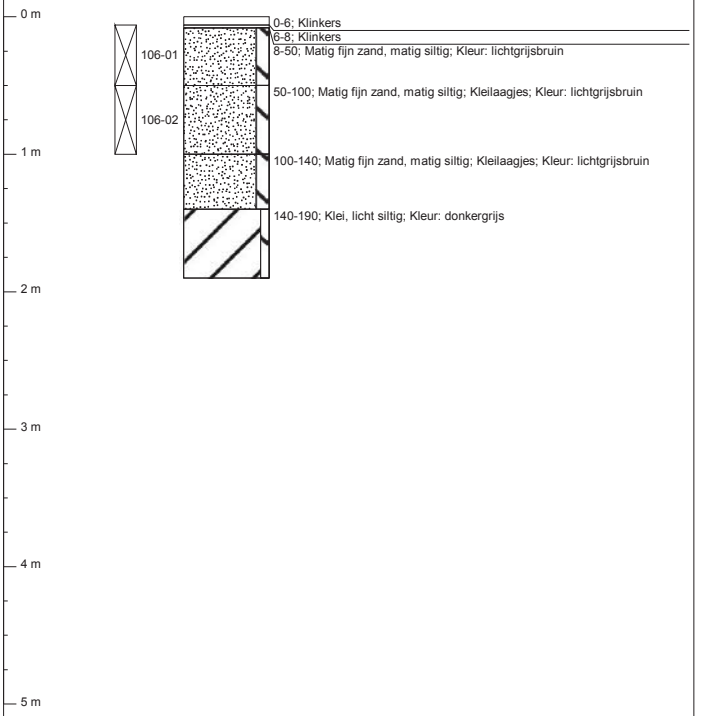
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	105	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



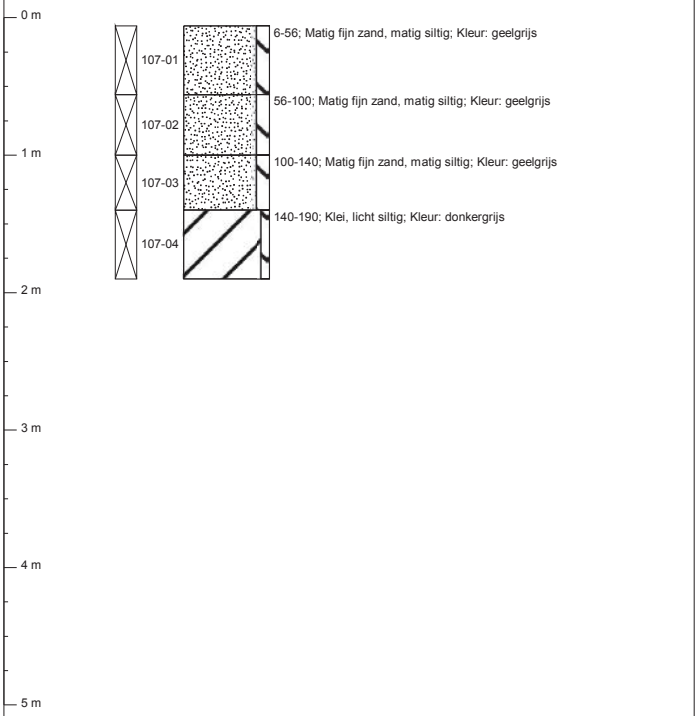
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	106	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



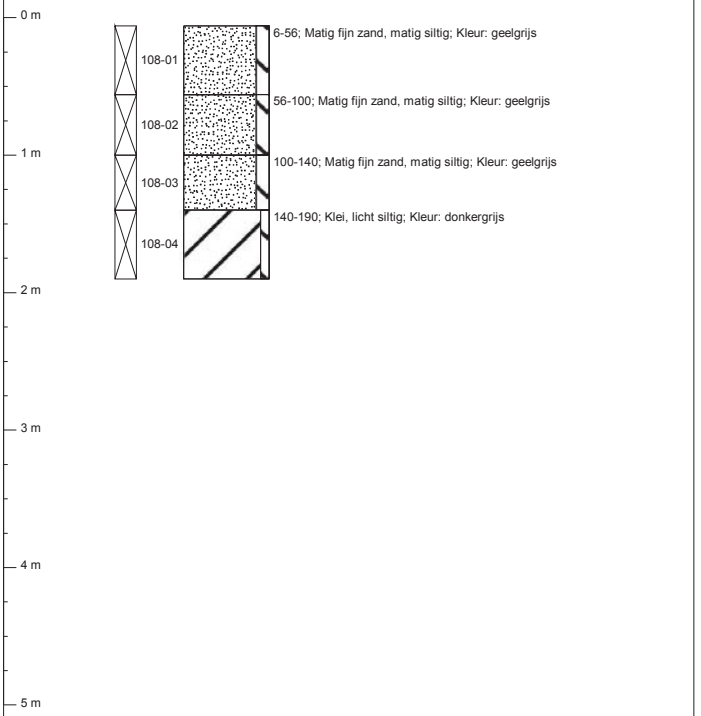
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	107	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	108	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

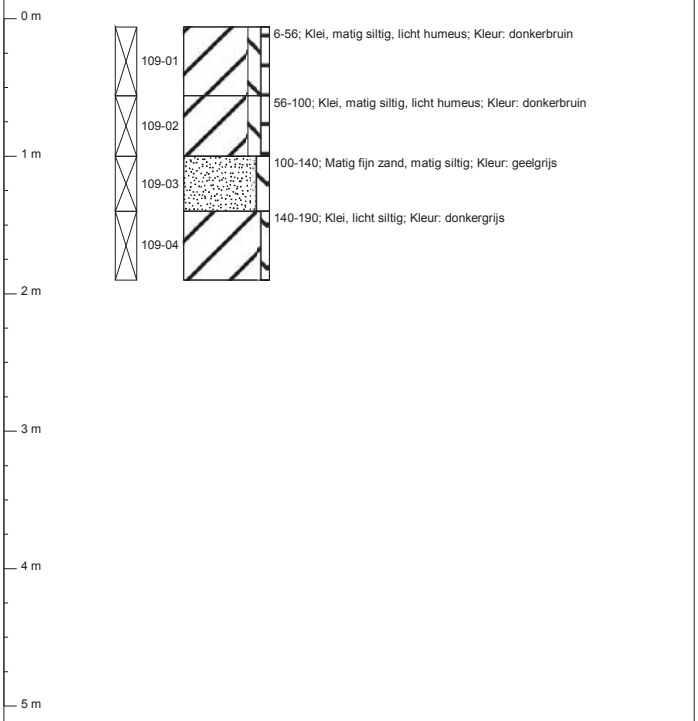
Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

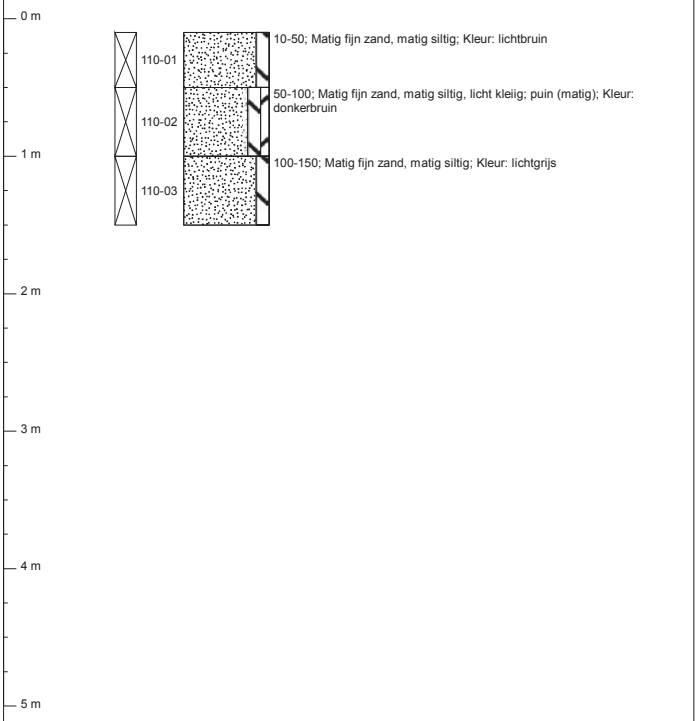
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	109	onverdacht groenstrook	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



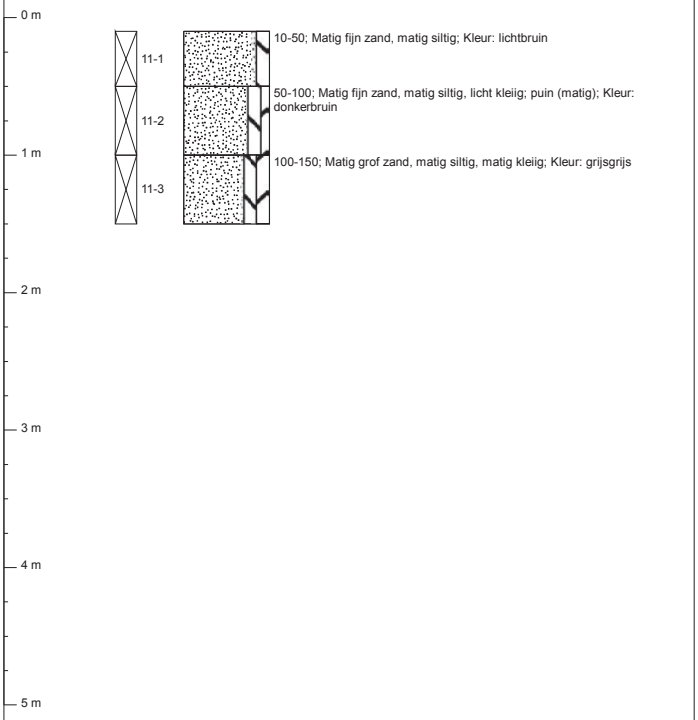
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	110	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	stelcon	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



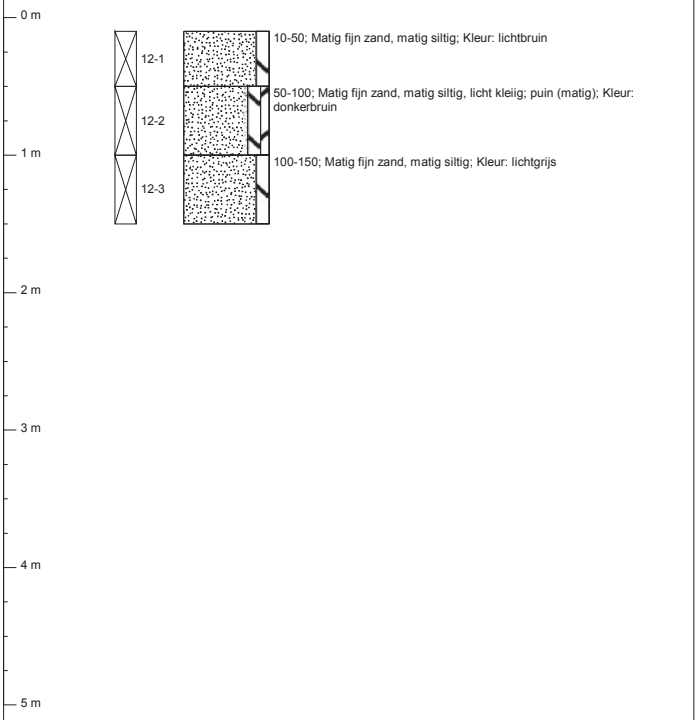
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	111	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	stelcon	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	112	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	stelcon	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	113	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	stelcon	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodemmonster	Bodemonderzoek	
13-1		10-50; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
13-2		50-100; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (matig); Kleur: donkerbruin
13-3		100-150; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijs

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	114	onverdacht	8-4-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	stelcon	140 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodemmonster	Bodemonderzoek	
14-1		10-50; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
14-2		50-100; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (matig); Kleur: donkerbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	115	owas	8-4-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	120 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodemmonster	Bodemonderzoek	
115-01		6-56; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
115-02		56-100; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
115-03		100-150; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: donkergrijs
		150-200; Matig grof zand, matig kleiig, matig siltig; Kleur: donkergrijs

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-sophialaan deel 2	sophialaan deel 2	116	owas	8-4-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
John Hol	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	120 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodemmonster	Bodemonderzoek	
116-01		6-56; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
116-02		56-100; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
116-03		100-150; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: donkergrijs
		150-190; Matig grof zand, matig siltig, sterk kleiig; Kleur: donkergrijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

bijlage D1

Linge milieu bv

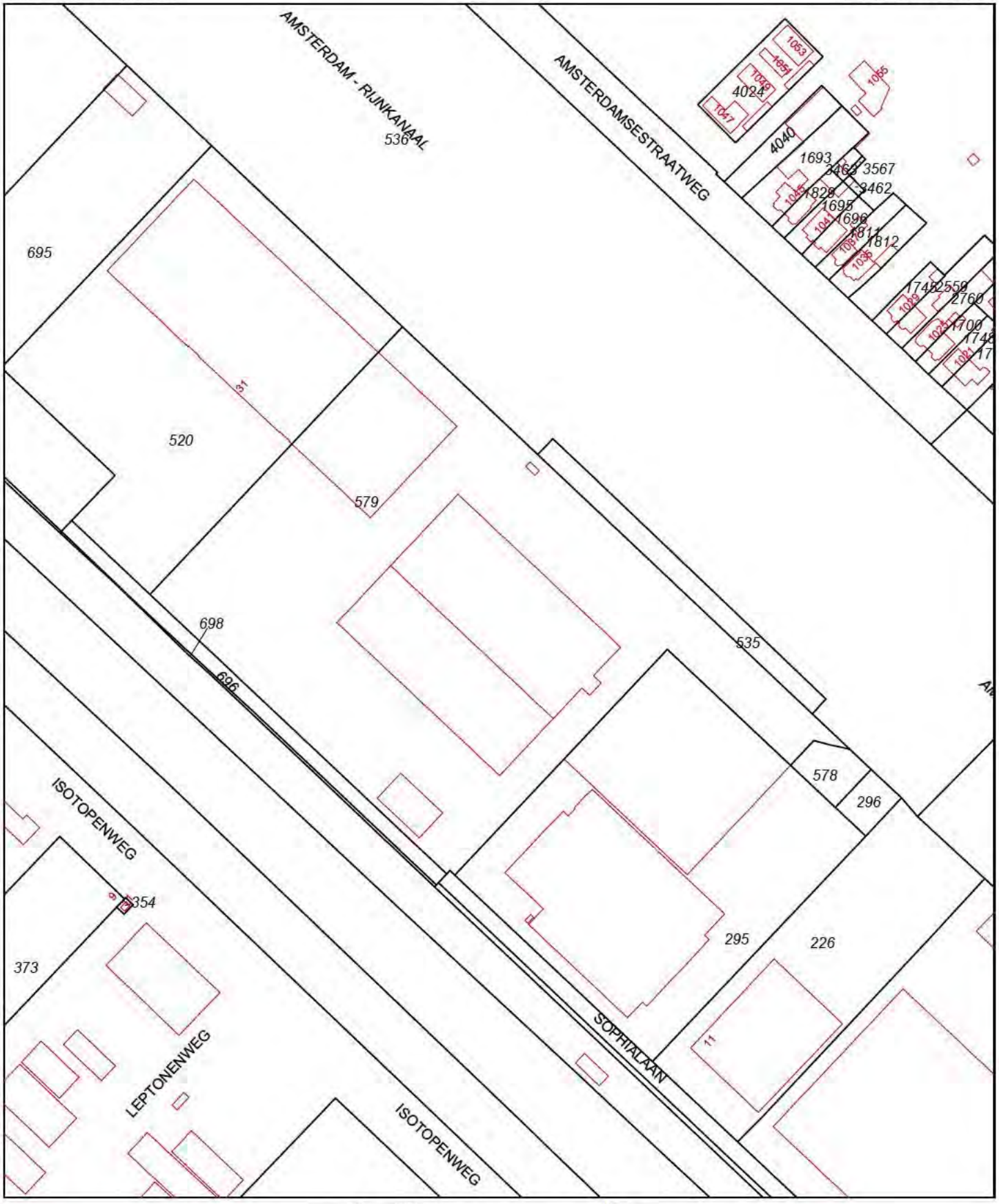
kadastrale kaart

foto's

historische gegevens Gemeente Utrecht

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 15-2017



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

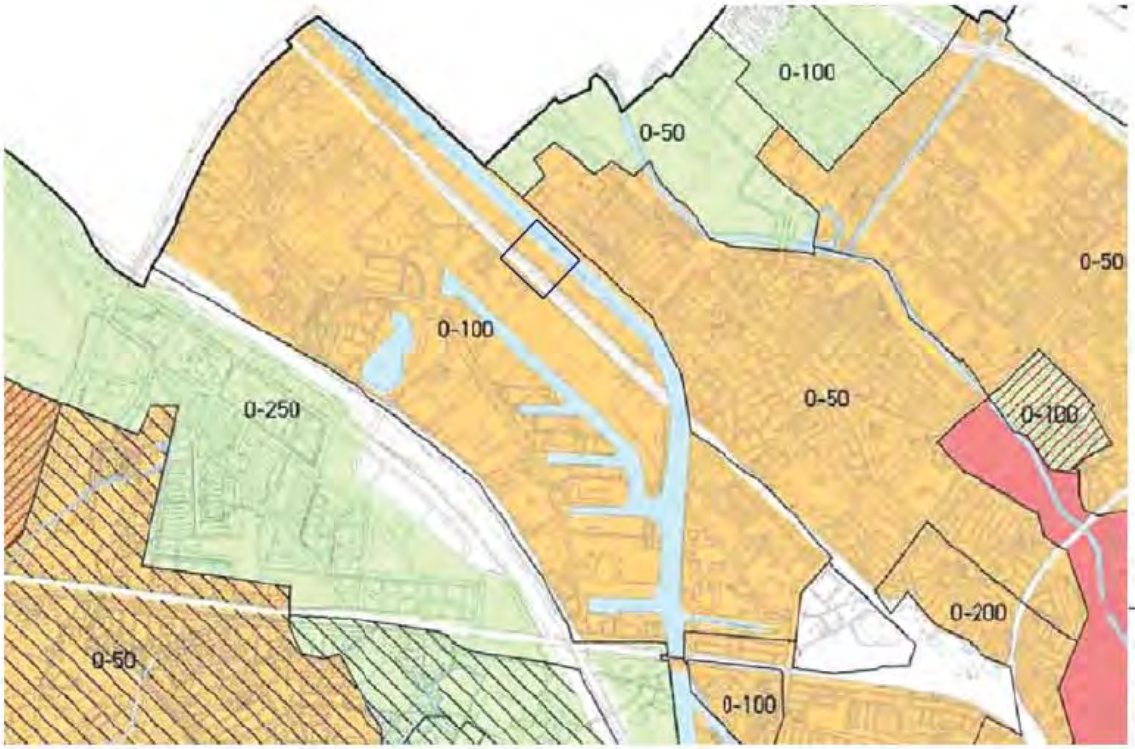
Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 21 februari 2015
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:2000

Kadastrale gemeente	CATHARIJNE
Sectie	E
Perceel	579

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

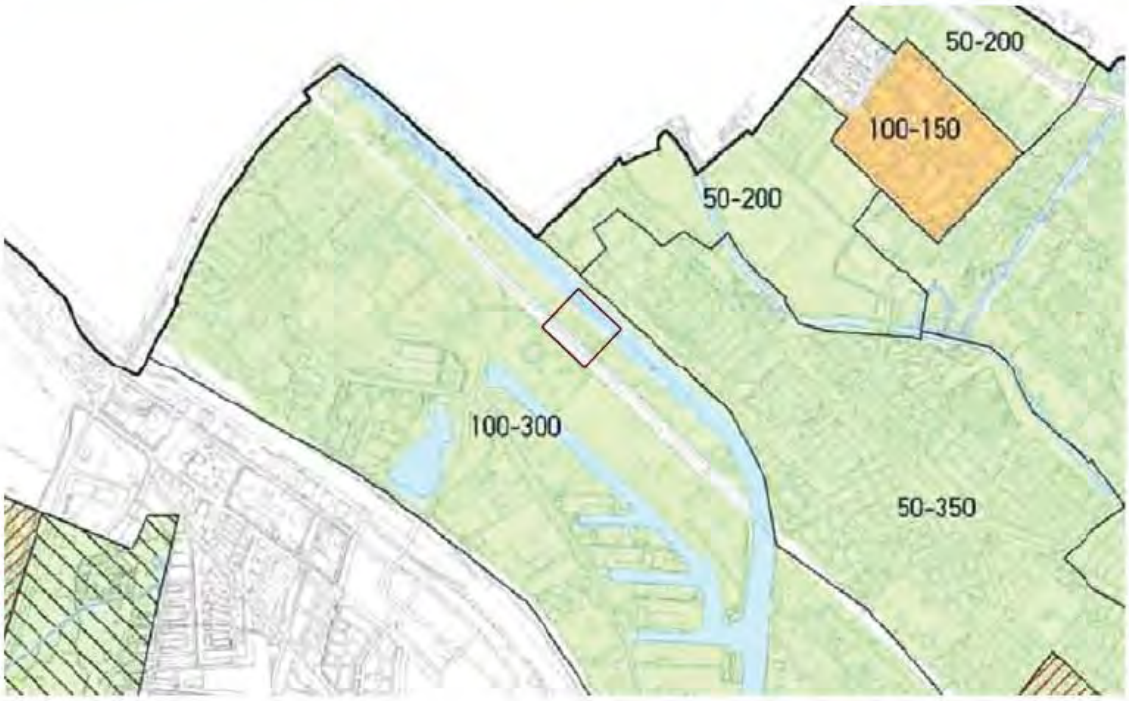


bodemkwaliteitskaart Utrecht

Ontgravingskaart - Laag 1

Ontgravingsklasse

- Industrie
- Wonen
- Landbouw/natuur



Ontgravingskaart - Laag 2

Ongravingsklasse

- Wonen
- Landbouw/natuur


Google earth








HOEK
OPSLAG & VERHUUR

luchtfoto juli 2014



maart 2007



januari 2005



april 2005



Gemeente Utrecht

Omgevingsrapportage

Sophialaan 11 te UTRECHT

Gegevens aanvraag	
Datum aanvraag	23 feb 2015
Datum rapportage	23 feb 2015

Inleiding

Voor u ligt een rapportage van de Gemeente Utrecht van de historisch bodeminformatie van het door u opgevraagde perceel. Dit rapport is een samenvatting van gegevens afkomstig uit het gemeentelijk bodem- en milieuinformatiesysteem. Het systeem bevat gegevens met betrekking tot uitgevoerde bodemonderzoek, brandstoftanks, gedempte sloten en andere historische gegevens.

Dit rapport bestaat uit 3 hoofdstukken en 2 bijlagen:

Hoofdstuk 1: Algemene informatie over de locatie
Dit hoofdstuk bevat een algemene beschrijving van de locatiekenmerken (adres, kadastraal nummer) en een overzichtskaart van het perceel. De kaart geeft de ligging van eventuele bodemonderzoek en andere historische bodeminformatie weer.

Hoofdstuk 2: Informatie over de bodemkwaliteit op de locatie
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van bodemgerelateerde activiteiten op de onderzoekslocatie, bestaande uit uitgevoerde bodemonderzoeken, gegevens van bedrijven en andere historische bodemgegevens.

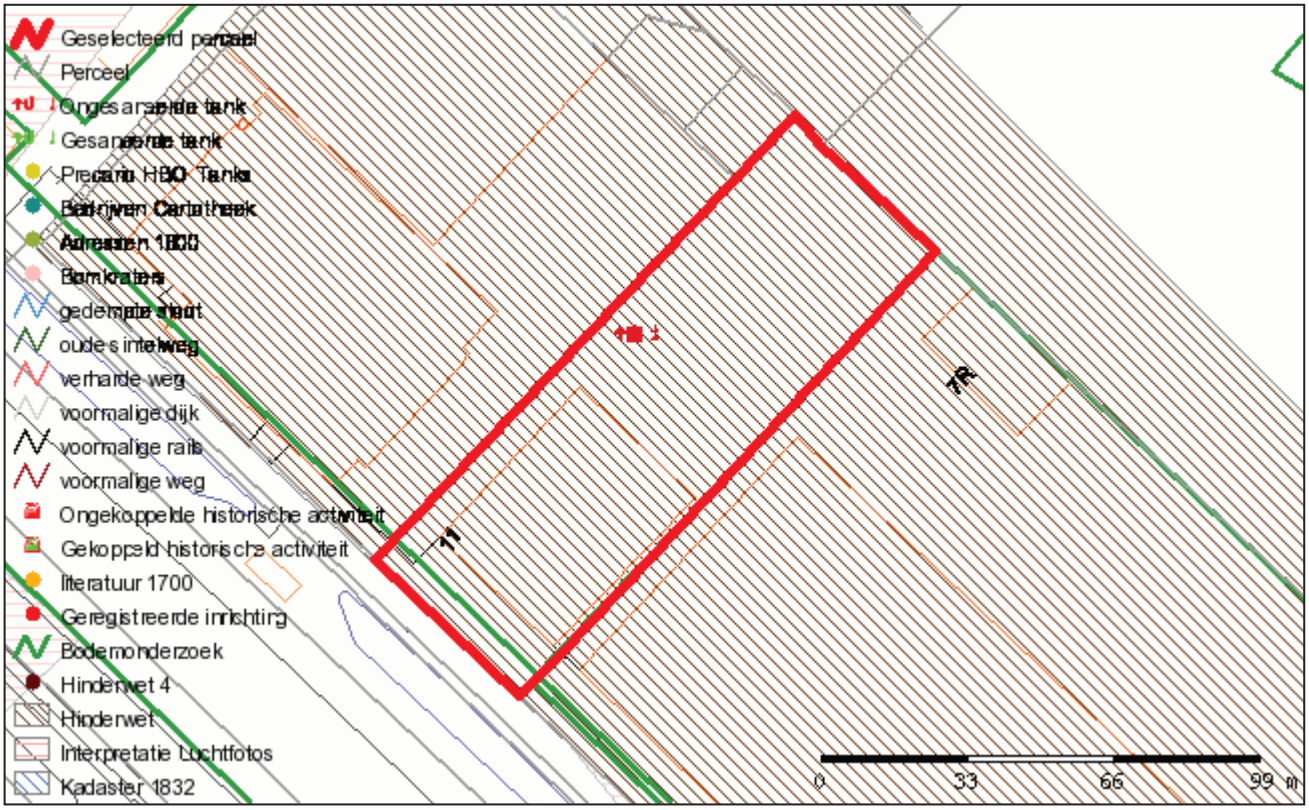
Hoofdstuk 3: Informatie over de bodemkwaliteit in de directe omgeving van de locatie
Geeft een beschrijving van alle bodemgerelateerde activiteiten in een straal van 25 meter rondom de onderzoekslocatie (gerekend vanuit het middelpunt van de locatie).
Deze worden meegenomen omdat bodemverontreiniging een perceel-grensoverschrijdend probleem is. Een verontreiniging op het ene perceel kan van invloed zijn op de kwaliteit van de bodem van een direct aangrenzend perceel.

Bijlage 1: Algemene uitleg bij deze rapportage
Dit hoofdstuk geeft inzicht in de gebruikte terminologie en geeft uitleg bij de informatie uit de hoofdstukken 2 en 3.

Bijlage 2: Disclaimer
Dit hoofdstuk bevat informatie over hoe de gegevens moeten worden geïnterpreteerd en waarvoor de rapportage wel en niet kan worden gebruikt.

1 Algemene informatie Sophialaan 11 te UTRECHT

Een overzicht van het gevraagde perceel met 25 meter daaromheen is hieronder weergegeven.



Over het adres zijn de volgende algemene gegevens bekend:

Adres	Sophialaan 11 te UTRECHT
Kadastrale gegevens	
Gemeente	CTR00
Sectie	E
Nummer	226

2 Gegevens op Sophialaan 11 te UTRECHT

Overzicht geregistreerde bedrijven met meldingsplicht in het kader van de Wet milieubeheer. (meldings- en/of vergunningsplicht)

Er zijn bij de Gemeente Utrecht geen gegevens bekend over de aanwezigheid van meldings- en/of vergunningplichtige bedrijven.

Overzicht bodemonderzoeklocaties

Onderzoekslocatie 'Spoor Breukelen - Utrecht'	
De onderzoekslocatie is bekend onder de naam:	Spoor Breukelen - Utrecht
De locatie staat geregistreerd op het volgende adres:	SOPHIALAAN 0
Type onderzoek	Datum onderzoek
Sanerings evaluatie	07-11-2003

Onderzoekslocatie 'Spanstaal B.V. Sophialaan 7'	
De onderzoekslocatie is bekend onder de naam:	Spanstaal B.V. Sophialaan 7
De locatie staat geregistreerd op het volgende adres:	SOPHIALAAN 7
Type onderzoek	Datum onderzoek
Nul situatieonderzoek	26-04-2005

Overzicht historische bronnen

Adressen1800
geen informatie gevonden

Bedrijven Carthotheek
geen informatie gevonden

Bomkraters
geen informatie gevonden

Brandstoftanks	
Straatnaam	Sophialaan
Huisnummer	9
Huisnummer toevoeging	
Status van tank	onbekend
Soort tank	diesel
Saneringswijze	onbekend

Gedempte Sloten, verhardingen, e.d.
geen informatie gevonden

Historische Activiteiten	
Bedrijfsnaam	Bouwman B.V.
Straat	
Huisnummer	-1733
Extentie	
Bedrijfsomschrijving	dieseltank (ondergronds)
Periode van	
Periode tot	

Kadaster1832
geen informatie gevonden

Literatuur1700
geen informatie gevonden

Interpretatie Luchtfotos
geen informatie gevonden

Hinderwet	
Naam	Demka/Shell
Activiteit	Koudstaalfabriek, beitserij
Naam	Bouwman B.V.
Activiteit	Transportbedrijf, ondehoud

Hinderwet4
geen informatie gevonden

Precario HBO Tanks
geen informatie gevonden

3 Gegevens in een straal van 25 meter rond Sophialaan 11 te UTRECHT

Overzicht geregistreerde bedrijven met meldingsplicht in het kader van de Wet milieubeheer. (meldings- en/of vergunningsplicht)

Er zijn bij de Gemeente Utrecht geen gegevens bekend over de aanwezigheid van meldings- en/of vergunningplichtige bedrijven.

Overzicht bodemonderzoeklocaties

Er zijn, voor zover bekend, geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

Overzicht historische bronnen

Adressen1800
geen informatie gevonden

Bedrijven Carthotheek
geen informatie gevonden

Bomkraters
geen informatie gevonden

Brandstoftanks
geen informatie gevonden

Gedempte Sloten, verhardingen, e.d.
geen informatie gevonden

Historische Activiteiten
geen informatie gevonden

Kadaster1832
geen informatie gevonden

Literatuur1700
geen informatie gevonden

Interpretatie Luchtfotos	
Activiteit	Gedempt water
Jaar	1948

Hinderwet	
Naam	Pacton Rolande
Activiteit	Fabriek van tankwagens

Hinderwet4
geen informatie gevonden

Precario HBO Tanks
geen informatie gevonden

Bijlage 1: Algemene uitleg bij deze rapportage

1.1 Inleiding

De hoofdstukken 2 en 3 bevatten een beschrijving van de bodemgerelateerde activiteiten op de locatie. Of op een locatie bodemonderzoek is uitgevoerd hangt af van vele factoren. Zo verplicht de overheid bodemonderzoek bij een bouwvergunning en worden vaak bodemonderzoeken uitgevoerd bij transacties van grond. Ook kan het zijn dat een verontreiniging bij toeval aan het licht is gekomen waarna de overheid en/of eigenaar overgaan tot een nader onderzoek. Als er geen informatie in de archieven over een locatie te vinden is dan is dit dus geen garantie dat er ook geen bodemverontreiniging aanwezig is. Om inzicht te krijgen in de plaatsen met een risico op bodemverontreiniging zijn de bodembedreigende activiteiten uit het verleden in kaart gebracht. Deze zijn ondergebracht in het zogenaamde HBB bestand.

1.2 Wat u moet weten over Historische gegevens

1 Onderzoeksopzet

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Chemielinco[1] , milieuadviesbureau te Utrecht een stadsdekkend historisch onderzoek uitgevoerd. Hiertoe is op basis van voorgaande historische onderzoeken in de gemeente Utrecht een inventarisatie gemaakt van geschikte bronnen voor het opsporen van bedrijven en/of activiteiten die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Het historisch onderzoek beslaat voornamelijk de periode van 1830 tot heden. Er is voor 1830 als beginjaar gekozen omdat in dat jaar de eerste kadastrale kaart van Utrecht verscheen. Voor die tijd is de exacte locatie van bedrijven moeilijk te achterhalen. Ten aanzien van de periode voor 1830 is gebruik gemaakt van algemene gegevens uit literatuur en oude kaarten. Van de adresboeken, vervallen hinderwetvergunningen en hinderwetvergunningen in het gemeente archief, zijn geautomatiseerde bestanden aangemaakt. Er is ook gebruik gemaakt van geautomatiseerde bestanden die reeds in het bezit zijn van de gemeente Utrecht, zoals de bedrijvencartotheek, een bestand van bij de gemeente aangemelde ondergrondse tanks, en het bestand van actuele hinderwetvergunningen. Alle activiteiten uit de diverse bestanden zijn vervolgens gekoppeld aan de huidige adressen. Het uiteindelijk verkregen bestand is aangevuld met gegevens uit het dossieronderzoek van de hinderwetvergunningen, de kadastrale kaarten, gegevens uit de literatuur en overige bronnen. Indien van een locatie het adres is veranderd, is naast het oude adres ook het huidige adres bepaald, zodat de locatie ook op de recente kaarten aangegeven kan worden. Selectie van potentieel verontreinigende bedrijven heeft plaatsgevonden op basis van gegevens uit de literatuur. Hierbij is onder andere als hulpmiddel de SBI-code van een bedrijf gebruikt.

2 Gebruikte informatiebronnen

Ten behoeve van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:
a) Kadastrale gegevens van 1830;
b) Jaar- en adresboeken Utrecht;
c) Actuele- en vervallen hinderwetvergunningen aanwezig bij de ROVU;
d) Hinderwetvergunningen aanwezig in het Gemeente Archief;
e) Tankbestand Utrecht;
f) Precariogegevens;
g) (Lucht)foto's en (oude) kaarten;
h) Bedrijfscartotheek Utrecht;
i) Historische activiteit;

bijlage D2

Linge milieu bv

resultaten eerder onderzoek (2007)

14-11-2007

PROJECT 12569

VERKENNEND BODEMONDERZOEK SOPHIALAAN 7 TE UTRECHT

opdrachtgever:
GIBO
Postbus 40282
3504 AB Utrecht

contactpersoon:
[redacted]
Tel.: [redacted]
Fax:

projectleider:
[redacted]

rapporteur:
[redacted]

datum:
14 november 2007

Grondslag BV

Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK
Tel.: 0348-402103
Fax: 0348-402703

Galileistraat 69
1704 SE HEERHUGOWAARD
Tel.: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Oevers 16
8331 VC STEENWIJK
Tel.: 0521-521924
Fax: 0521-521928

SAMENVATTING

Soort:	Verkennend bodemonderzoek							
Aanleiding:	Vernieuwing van de milieuvergunning							
Doel:	Vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit							
Opzet:	Conform NEN 5740 (VEP)							
Locatie:	Sophialaan 7 te Utrecht							
Kadastraal:	Gemeente Catherijne, sectie E, nummer 579							
Oppervlakte perceel:	23760 m²							
Terreingebruik:	Bedrijfsmatig							
Terreingebruik in omgeving:	Bedrijfsmatig							
Hypothese:	Ter plaatse van de verdachte deellocaties kan (het ontstaan van) de aanwezigheid van een verontreiniging niet worden uitgesloten							
Aantal boringen en peilbuizen:	Boringen				waarvan peilbuizen:			
	26				9 (8 gebruikt voor watermonstername)			
Globale bodemopbouw:	Vanaf het maaiveld / onder de verhardingslaag is voornamelijk sprake van een zandige bodemopbouw. De bodem wordt veelal doorsneden door kleilagen van een variabele dikte. Ter plaatse van boringen 3, 6, 16 is een verhardingslaag aangetroffen; een zevental boringen is gestuit op een handmatig ondoordringbare laag.							
Grondwaterstand:	pb 1	pb 7	pb 8	pb 13	pb 16	pb 19	pb 21	pb 24
	1,91	2,11	1,85	2,02	2,10	2,09	2,09	2,03
Zintuiglijke waarnemingen	Ter plaatse van vrijwel alle boringen zijn bijmengingen aan puin, baksteen, slakken en/of kolen aangetroffen Ter plaatse van deellocatie J (machineruimte met opvangput) is in de diepere ondergrond een sterke olie-waterreactie en een afwijkende geur waargenomen							
Resultaten grond:	Diverse lichte verhogingen Matige en sterke verhogingen aan zware metalen ter plaatse deellocatie A Sterke verhoging aan minerale olie ter plaatse van deellocaties J+K (betreft één onderzoekslocatie)							
Resultaten grondwater:	Hoogstens lichte verhogingen							
Conclusies:	Nulsituatie is vastgelegd							
	Ter plaatse van deellocaties A en J + K zijn in grond verhogingen aangetroffen die aanleiding vormen tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of bodemsanering.							
	De in de ondergrond van boring 16 aangetroffen sterke verhoging aan minerale olie vormt, gezien het mobiele karakter, aanleiding om het nader onderzoek op korte termijn plaats te laten vinden. In dit kader wordt tevens aanbevolen om de status / werking van de opvangput na te gaan.							

In het grondmonster van de bovengrond van boring 26 overschrijdt het minerale olie-gehalte de streefwaarde niet. De individuele PCB-parameters bevinden zich allen onder de detectielimiet (indien een factor van 0,7 wordt gehanteerd teneinde de gemeten gehalten te kunnen toetsen aan de streefwaarde, wordt een overschrijding van de streefwaarde voor de som PCB's gemeten).

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie H

Deellocatie H: werkplaats/magazijn; in de werkplaats is een stellingkast aanwezig met diverse olieproducten en in het magazijn is een vat afgewerkte olie op een lekbak aanwezig; ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Tabel 4.8: Analyseresultaten deellocatie H

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
20(0,14-0,70)+ 22(0,14-0,50)	2,8/0,3	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	81	-	-	-	-	-
20(0,70-1,20)+ 21(0,90-1,40)	13,6/3,0	puin+ baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	-	-

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
21	2,80-3,80	12	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde

Het grondmengmonster van de bovengrond van de boringen 20 en 22 bevat een lichte verhoging aan lood. In het mengmonster van boringen 20 en 21 is een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

In grondwater zijn lichte verhogingen aan arseen en chroom gemeten.

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie I

Deellocatie I: opslagruimte voor hulpstoffen (kleurstoffen, siliconen en plastijn); ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht.

Tabel 4.9: Analyseresultaten deellocatie I

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
23(0,14-0,70)+ 24(0,14-,50)	2,6/0,5	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23(0,70-1,20)	7,0/0,8	baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	80#

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
24	2,20-3,20	26	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
getal* : het gehalte wordt grotendeels veroorzaakt door PAK's

In het zintuiglijk schone mengmonster van de bovengrond zijn geen verhogingen boven de streefwaarden gemeten; in de ondergrond is een lichte verhoging aan PAK's en een hiermee samenhangende verhoging aan minerale olie gemeten.

Het grondwater afkomstig uit peilbuis 8 bevat lichte verhogingen aan arseen en nikkel.

4.2.7 Analyseresultaten deellocaties J + K

Deellocatie J: machineruimte met lekbakken en opvangput (ca. 2,6 meter diep); in de put wordt voornamelijk water vermengd met olie opgevangen. De put wordt periodiek geleegd. Ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Deellocatie K: aggregaat; het aggregaat staat in een betonnen bak met opstaande rand.

Tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
15(0,26-0,50)+ 16(0,16-0,70)	< 1 / 1,1	slakken+, puin+ puin+, puinbrokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450
15(0,50-1,00)+ 16(0,80-1,40)	1,6 / 0,6	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	200
16(2,60-3,00)	0,6	olie-water+++, afwijkende geur											8000**

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
16	2,00-3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-

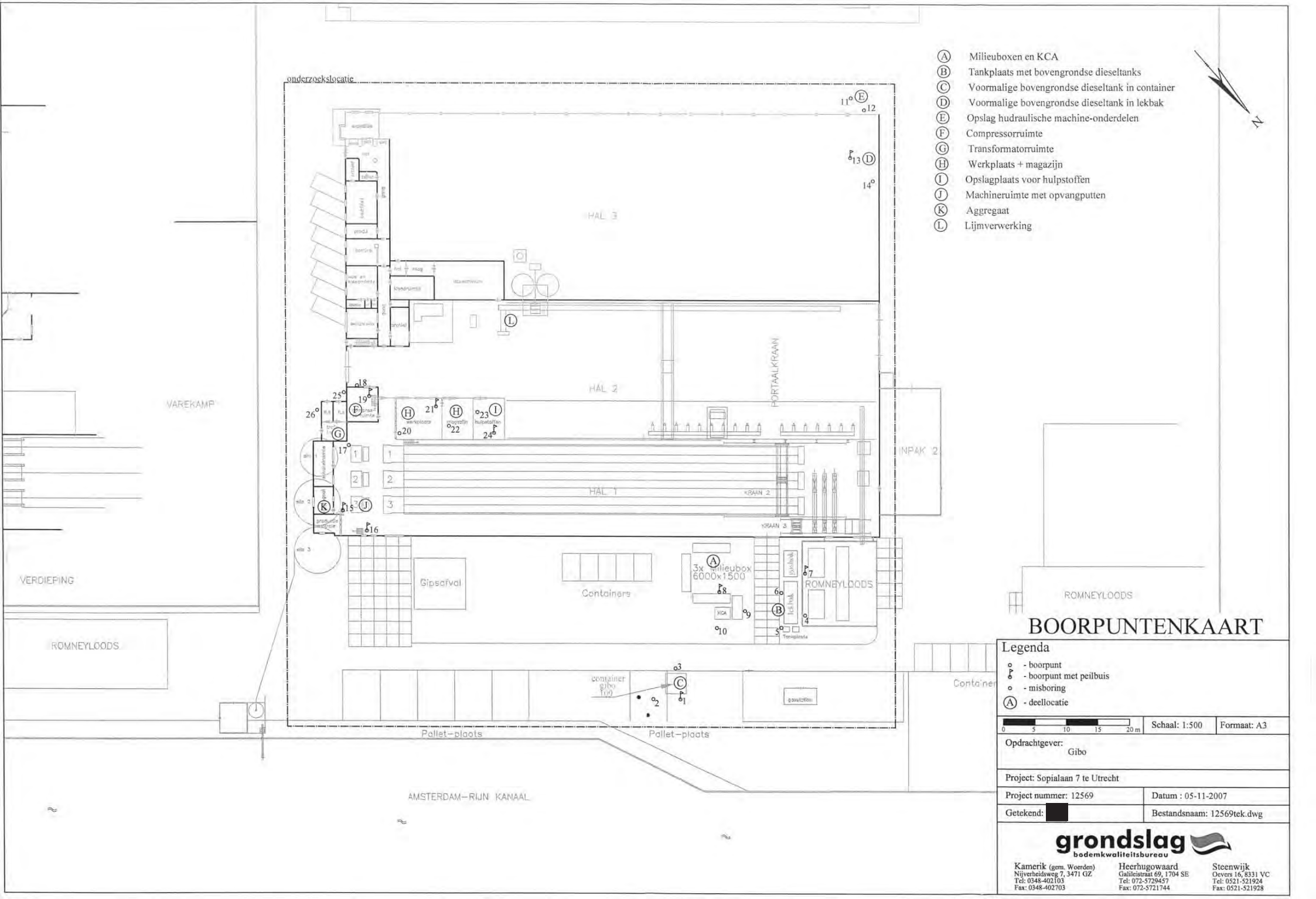
Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
blanco : geen analyse uitgevoerd
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
getal** : het gehalte overschrijdt de interventiewaarde

In zowel het bodemvreemde bijmengingen bevattende mengmonster van de bovengrond als in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten. Uit het oliechromatogram kan worden afgeleid dat de verhoging aan olie veroorzaakt wordt door mengsel van een lichtere en een zwaardere oliesoort. Daarnaast is in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond een lichte verhoging aan PAK's gemeten.
Het grondmengmonster van boring 16(2,60-3,00) waarbij een afwijkende geur en een sterke olie-waterreactie is waargenomen bevat een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie (zwaardere oliesoort).

In het grondwater afkomstig uit peilbuis 16 is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de verdachte deellocaties op het terrein van GIBO aan de Sophialaan 7 te Utrecht is vastgelegd. Middels onderhavig onderzoek is voldaan aan de eis tot het vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit in het kader van de milieuvergunning.



BOORPUNTENKAART

Legenda

- o - boorpunt
- o - boorpunt met peilbuis
- o - misboring
- Ⓐ - deellocatie

0 5 10 15 20 m

Schaal: 1:500 | Formaat: A3

Opdrachtgever: Gibo

Project: Sopialaan 7 te Utrecht

Project nummer: 12569 | Datum : 05-11-2007

Getekend: [redacted] | Bestandsnaam: 12569tek.dwg

grondslag
bodemkwaliteitsbureau

Kamerik (gem. Woerden)
Nijverheidsweg 7, 3471 GZ
Tel: 0348-402103
Fax: 0348-402703

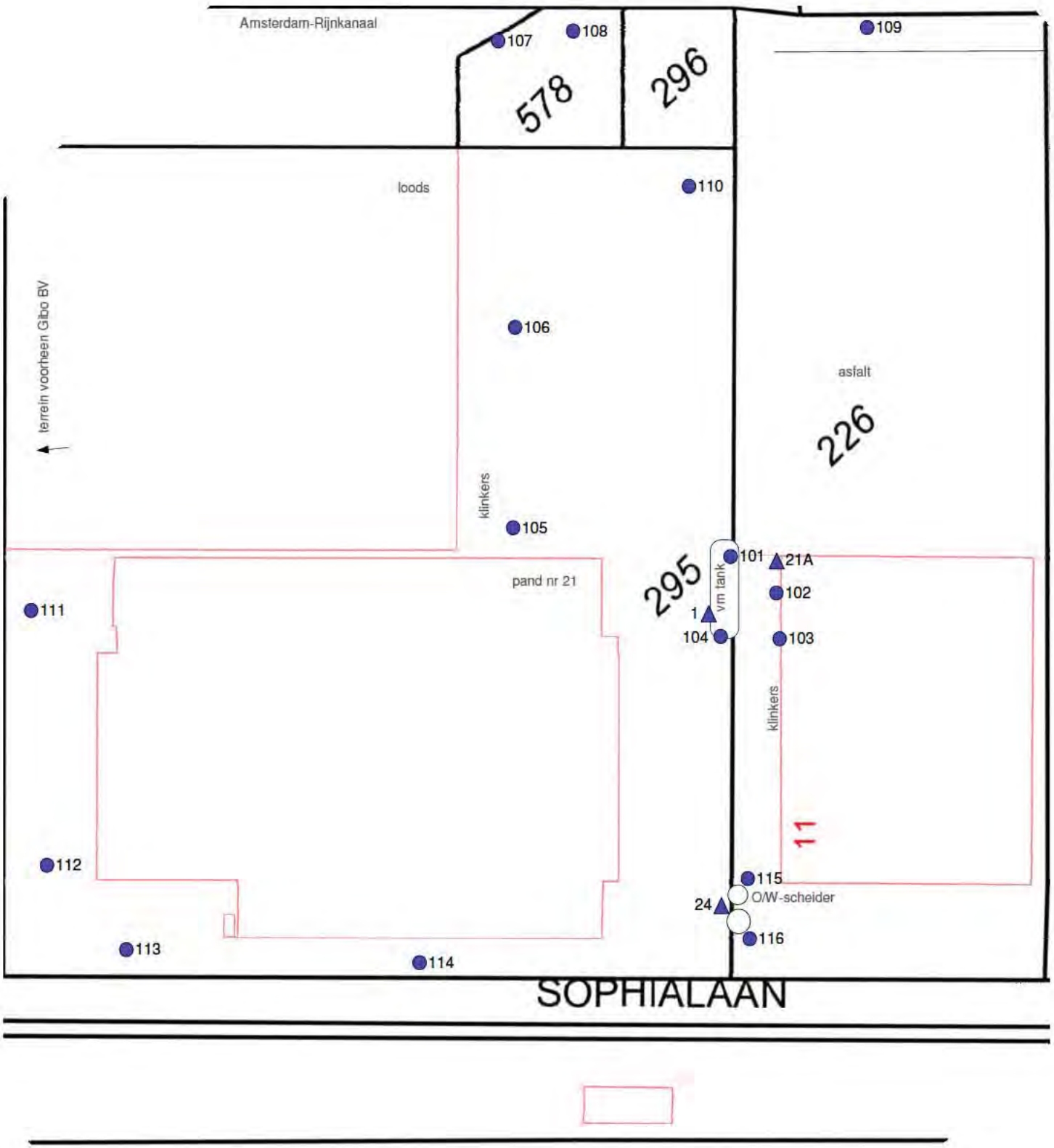
Heerhugowaard
Galileistraat 69, 1704 SE
Tel: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Steenwijk
Oevers 16, 8331 VC
Tel: 0521-521924
Fax: 0521-521928

bijlage E

Linge milieu bv

situatieschets Sophialaan Utrecht, maart 2015



Linge Milieu | poppelenburgerstraat 52 | 4191 zt | geldermalsen
info@lingemilieu.nl | tel 0345 - 570 272
www.lingemilieu.nl | KVK TIEL 30233558

opdrachtgever: J. Scholman Infra BV Nieuwegein	schaal:	1 : 750
	formaat:	A4
	project:	bodemonderzoek
omschrijving: Sophialaan 21 Utrecht	tekeningnummer:	T02
	projectnummer:	15 - 2017A
	datum :	8 april 2015

2 boring
1 peilbuis

Linge milieu bv

NULSITUATIE BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 23-31
UTRECHT LAGEWEIDE, MAART 2015

opdrachtgever	J. Scholman Infra BV postbus 1458 3430 BL Nieuwegein
Projectnummer	15-2017
versie:	1
datum:	22 april 2015

L NGE M LIEU BV | BODEMONDERZOEK & ADVIES | POPPELENBURGERSTRAAT 52 | 4191 zt | GELDERMALSEN | THE NETHERLANDS
T 0345 - 570 272 | F 0345 - 570 287 | INFO@LINGEMILIEU.NL | WWW.LINGEMILIEU.NL | KVK TIEL 30233558
ING BANK 6717.49.897 | BTW NL 8188.1 3.118. B01

opgesteld door: [redacted]	controle / vrijgave: [redacted]
[redacted]	Hierbij verklaar ik, John Hol, het veldwerk in Utrecht uit [redacted] n volgens BRL SIKB 2000 en bijbehorend protocol 2001 2015, onafhankelijk van opdrachtgever of eigenaar

1. Inleiding 1

2. Vooronderzoek 2
2.1 Historie en actuele situatie 2
2.2 Bodemopbouw 4

3. Opzet en invulling van het onderzoek 5
3.1 Onderzoekstrategie 5
3.2 Veldwerk onderzoek 5
3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek 6

4. Analyse, toetsing en interpretatie 7
4.1 Analyseresultaten grond 7
4.2 Analyseresultaten grondwater 9

5 Conclusie en aanbevelingen 11
5.1 Conclusies 11
5.2 Betrouwbaarheid 13

Bijlagen

bijlage A: Algemene toelichting bodemonderzoek

bijlage B: Analyseresultaten

bijlage C: Boorstaten

bijlage D1 Kadasterkaart, historische gegevens

bijlage D2 Gegevens eerder onderzoek

bijlage E: Situatieschets





1. Inleiding

Op 23 februari 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een nulsituatie-bodemonderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23 - 31 in Utrecht, aan het einde van de doodlopende weg.

De locatie bevindt zich op het bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het perceel zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 520 en 579, postcode is 3542 AR. Aanleiding voor het onderzoek is de vestiging van de opdrachtgever op de locatie, als nieuwe huurder. Voorheen was onder andere Gibo Gipsbouw BV op de locatie gevestigd.
In 2007 is Nulsituatie-bodemonderzoek op de locatie uitgevoerd door Grondslag BV. Daarbij is op twee locaties verontreiniging geconstateerd. De onderstaande locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd.

Sophialaan 23-31

I. Naast de bestaande zoutloods (tussen de loods en het spoor) is in het verleden mogelijk verontreinigde grond opgeslagen geweest. De grond is afgevoerd, de locatie is in de huidige situatie braakliggend,
II. Ten noordwesten van het hoofdgebouw is een tank- en wasplaats in gebruik geweest,
III. In de zuidelijke hoek van het terrein is bij het onderzoek in 2007 olieverontreiniging geconstateerd (deellocatie J en K).
IV. Ter plaatse van de voormalige opslag KCA is in 2007 puinhoudende grond aangetroffen, sterk verontreinigd met chroom.

Er zijn 35 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie boringen zijn afgewerkt met een peilbuis. Eén bestaande peilbuis van eerder onderzoek is herbemonsterd. Het grondwater op het terrein stond in maart op 1.5 m-mv.

Als strategie voor het onderzoek is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740 aangehouden, Vaststelling Nul-situatie (NUL). Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket conform de richtlijn AS3000.
Linge Milieu is een onafhankelijk bureau dat als erkend bureau is aangewezen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Linge Milieu is geen eigenaar van het bedrijfsterrein in Utrecht of anderszins betrokken bij het bedrijfsterrein aan de Sophialaan via de eigen organisatie. Voorwaarde voor de onafhankelijkheid is verder dat er geen zakelijke connecties bestaan tussen de monsternemer (Linge Milieu) en de opdrachtgever. Een dergelijke relatie tussen J. Scholman BV en Linge Milieu is er niet.
Dit project is uitgevoerd onder certificaat volgens BRL SIKB 2000, certificaatnummer VB-051/4. Het veldwerk is uitgevoerd conform de VKB-Protocollen 2001 en 2002, waarvoor Linge Milieu volgens het procescertificaat veldwerk voor milieuhygiënisch bodemonderzoek is gecertificeerd.

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van het vooronderzoek gegeven, dat vooraf is gegaan aan het veld-werk. Er wordt daarbij een korte samenvatting gegeven van de huidige situatie. Hoofdstuk 3 behandelt de opzet en uitvoering van het onderzoek. In hoofdstuk 4 en 5 tenslotte worden de resultaten getoetst en worden conclusies aan de resultaten verbonden.

2. Vooronderzoek

2.1 Historie en actuele situatie

De onderzoekslocatie betreft het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23-31 in Utrecht, postcode 3542 AR. Kadastraal is het perceel bekend bij de gemeente Catharijne onder sectie E, nummers 226, 520 en 579. Een kadastrale kaart is opgenomen in bijlage E. Voor het historisch onderzoek is onder andere informatie gebruikt van de Gemeente Utrecht en is gebruik gemaakt van oude kaarten en luchtfoto's. De historische gegevens, inclusief de resultaten van eerder onderzoek, zijn opgenomen in bijlage D.

Sophialaan 23 - 31

Op het terrein Sophialaan 23-31 staat een kantoor met werkplaatsen en loods, waarin voorheen Gibo Gipsbouw BV was gevestigd. De opstallen waren op het moment van het onderzoek leegstaand, Gibo BV is failliet. Het kantoor en de loodsen van Gibo BV dateren van begin jaren '70.
De grootste loods op de locatie heeft een oppervlak van 6.000 m² en is grotendeels voorzien van een betonvloer. Een kleiner deel is verhard met stelconplaten en zeshoek-betonklinkers. Het buitenterrein is deels geasfalteerd en deels verhard met stelconplaten.

Gibo BV was een producent van onder andere gipsblokken. Op diverse locaties op het terrein zijn in het verleden gipsblokken opgeslagen geweest. Aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal stond tot enige jaren terug een romneyloods.
Direct ten noorden van de grote loods bevindt zich een met stelconplaten verharde locatie met een oppervlak van 180 m². Tegen de buitengevel van de loods hangen een brandblusser en hoge drukspuit en er is een vulpunt van een ondergrondse tank aangetroffen. Het vuplunt is een los deksel, het zit niet vast aan een tank. In het verleden stond op deze locatie een loods, genaamd Inpak Twee. Er zijn bij eerder onderzoek geen boringen op deze locatie gezet en er zijn geen tanks aangegeven. Voor onderhavig onderzoek is dit deel van het terrein wel als verdacht aangemerkt en deellocatie 2 genoemd.

Het noordwestelijke deel van het terrein bestond tot 2010 uit gras. Dit terrein werd tot die tijd gebruikt door een honden-trainingsclub. De enige bebouwing was een kleine keet met wat trainingsmateriaal. Momenteel staat op het noordwestelijk deel een grote loods voor strooizout. Deze heeft een oppervlak van 7.500 m².

Direct ten noordwesten van het onderzochte terrein bevindt zich Bonder Recycling en Overslag BV. Daar wordt onder andere spoorballast opgeslagen en verwerkt. De gehele locatie is verhard met beton. Voorheen was Kraan BV op dit perceel gevestigd. In het verleden bevond zich langs het kanaal, verder naar het noordwesten, een steenfabriek.

Algemene historie van het gebied

Het bedrijventerrein Lage Weide is begin jaren '50 en '60 ontwikkeld. Grote delen van de strook langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn opgespoten. Bij het veldwerk voor onderhavig onderzoek is voornamelijk zand aangetroffen, plaatselijk overgaand in klei op 0.5 á 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn echter tot tenminste 2.0 m-mv zandig.
Lang het kanaal bevinden zich voornamelijk op- en overslagbedrijven. In bijlage E is een fragment van topografische kaarten uit 1960 en 1980 opgenomen. De sophialaan is in 1960 in ontwikkeling genomen.

Eerder onderzoek

Er zijn twee eerdere onderzoeken op het terrein Sophialaan 23-31 bekend. In 2007 is onderzoek op de locatie verricht door Grondslag BV, in opdracht van Gibo BV. Aanleiding was de vernieuwing van de milieuvergunning. In 2010 is onderzoek uitgevoerd terrein door Linge Milieu BV, voor de bouw van de zoutloods op het noordwestelijk deel van het terrein.
De relevante delen van de onderzoeken van 2007 en 2010 (voorblad, conclusies, tekening) zijn opgenomen in bijlage D. Een korte samenvatting van de resultaten is opgenomen in tabel 1.

tabel 1: Overzicht bodemonderzoeken

bureau	onderzoek	resultaten, stand v zaken
Grondslag BV rapp 12569 14 nov 2007	algemeen	In 2007 heeft Grondslag BV Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het terrein van G bo BV. Er zijn 12 verdachte locaties onderscheiden, waarover 26 boringen en 5 peilbuizen zijn verdeeld. Met twee uitzonderingen waren grond en grondwater van het terrein maximaal licht verontreinigd. De uitzonderingen zijn:
	oliespot	Ter plaatse van de machinekamer, met olie-opslag en de locatie waar aggregaten werden gestald (deellocatie J en K) was de grond sterk verontreinigd met olie, te weten 8.000 mg/kg ds. Het grondwater van deze locatie (peilbuis 16) bevatte een licht verhoogd oliegehalte: 63 µg/l. Aromaten waren niet verhoogd in grond of grondwater. De verontreiniging is niet afgeperkt.
	metalen	Op de locatie waar olie en chemisch afval werden opgeslagen (deellocatie A) is van 0.6 tot 0.9 m-mv slakken- en puinhoudend. Deze grond (boring 8, 9 en 10) bleek sterk verontreinigd met chroom. Arseen, nikkel en zink waren in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd. Chroom is tegenwoordig geen onderdeel meer van het standaard analysepakket.
	conclusie	Het onderzoek van 2007 heeft geen vervolg gehad. De geconstateerde verontreiniging is geregistreerd als nulsituatie voor dat moment en heeft geen consequenties gehad voor de bedrijfsvoering van Gibo BV.
Linge Milieu BV rapport 10-1213 juni 2010	algemeen	In opdracht van Bottomline Projectbegeleiding BV is door Linge Milieu BV onderzoek uitgevoerd voor de bouw van de zoutloods op het noordoostel jk deel van het terrein. Voor het onderzoek was een oppervlak aangehouden van 8.000 m². Lokaal was n kkel als enige boven de tussenwaarde verhoogd in de bovengrond. Dit was (voor Gemeente Utrecht) geen belemmering voor de bouw van de loods.
	grondwater	Het grondwater van de locatie van de zoutloods was op een licht verhoogd barium-gehalte na schoon. Het grondwater is aanvullend op cyanide geanalyseerd. Cyanide is soms in lage gehaltes aanwezig in zout. Cyanide was niet meetbaar verhoogd in het grondwater.
De Bondt BV dec 1998	algemeen	In het kader van nieuwbouw van een loods is 1998 verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door De Bondt BV. In een mengmonster van de bovengrond was koper boven de tussenwaarde van destijds verhoogd, n kkel en PAK waren licht verhoogd.

Potentieel verdachte locaties

De volgende locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd. De locaties zijn met nummer aangegeven in de tekeningen in bijlage E.

I. Naast de bestaande zoutloods (tussen de loods en het spoor) is in het verleden mogelijk verontreinigde grond opgeslagen geweest. De grond is afgevoerd, de locatie is in de huidige situatie braakliggend,
II. Ten noordwesten van het hoofdgebouw is een tank- en wasplaats in gebruik geweest,
III. In de zuidelijke hoek van het terrein is bij het onderzoek in 2007 olieverontreiniging geconstateerd (deellocatie J en K van het onderzoek van Grondslag BV 2007). De olie is niet afgeperkt.
IV. Ter plaatse van de voormalige opslag KCA is in 2007 puinhoudende grond aangetroffen, sterk verontreinigd met chroom.

Bodemkwaliteitskaart

Voor de Sophialaan is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar bij de gemeente Utrecht. De bovengrond bevindt zich daarop in de zone Wonen. De ondergrond is Achtergrondwaarde-kwaliteit. Een fragment van de kaart is opgenomen in bijlage D.

2.2 Bodemopbouw

Het onderzoeksterrein ligt op de tijdens het Holoceen gevormde gronden, die worden gerekend tot de Westlandformatie. De bodem van het terrein bestaat uit zand, zeer plaatselijk overgaand in klei tussen 0.5 en 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn zandig tot tenminste 2.0 m-mv.
Het zand van het eerste watervoerend pakket wordt gerekend tot de formatie van Krefteneye en heeft een dikte van circa 60 meter.

Er is lokaal puin in de boven- en ondergrond waargenomen, bijv op de locatie van de voormalige opslag van KCA van Gibo BV aan de kant van het kanaal. Visueel zijn nergens asbest-verdachte materialen als plaatjes geconstateerd.
Het maaiveld van de locatie bevindt zich op gemiddeld op 1.2 meter boven NAP. Ten tijde van het onderzoek stond het grondwater op 1.5 m-mv. De stromingsrichting van het grondwater is oostelijk, richting het Amsterdam-Rijnkanaal. De locatie bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

3. Opzet en invulling van het onderzoek

3.1 Onderzoekstrategie

Bij het opstellen van de onderzoeksstrategie is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740, Vaststelling Nulsituatie (NUL), als richtlijn gehanteerd.
Het aantal boringen en de locaties ervan is afgestemd op het doel van het onderzoek; het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, specifiek voor eventuele verontreiniging, die voort kan vloeien uit de bedrijfsvoering op de locatie. Verder zijn locaties als verdacht aangemerkt als daar bij eerder onderzoek verontreiniging is aangetroffen.

3.2 Veldwerk onderzoek

Voorafgaand aan het veldwerk is het terrein geïnspecteerd. De boringen en de bemonstering van de bodem zijn uitgevoerd overeenkomstig de BRL-protocollen 2001 en 2002. Het veldwerk is uitgevoerd in twee ronden op 23 februari 2015.
Er zijn totaal 35 boringen en drie peilbuizen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv. De locaties van de boringen en de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. Het veldwerk is uitgevoerd door John Hol (Geldermalsen), erkend veldwerker voor deze protocollen. De boringen zijn als volgt verdeeld over het terrein.

tabel 3: Verdeling boringen en pei buizen

locatie	Sophialaan 23-31	boringen	peilbuis	verdachte stof
1	opslag mogelijk verdachte grond	17, 18, 19	-	NEN 5740
2	vm tank- en wasplaats, ten noorden van pand	11 - 15	pb 12	olie, aromaten
3	oliespot deellocatie J en K van Grondslag BV, 2007	3, 4	pb 3	olie, aromaten
4	puinhoudende grond vm KCA-opslag	6 - 10	pb 8 bestaand	metalen
5	toekomstige olie-opslag silo's.	1, 2 en 5	pb 2	olie, aromaten
6	overig terrein Sophialaan nr 23-31	16, 20 - 33	-	-

Drie boringen zijn afgewerkt met een peilbuis met een filter van globaal 2.0 tot 3.0 m-mv, bij een grondwaterstand van 1.5 m-mv. Eén boring van eerder onderzoek (2005, Grondslag BV) is herbemonsterd. Dit is boring 8, aan de kant van het kanaal. De nieuwe peilbuis is bemonsterd op 2 maart 2015, waarbij de pH, de troebelheid en de geleidbaarheid zijn bepaald. Een overzicht van de resultaten:

tabel 4: Gegevens grondwater

peilbuis	Sophialaan 23-31	grondwater, m-mv	pH	EC, µS/cm	troebelheid, NTU
pb 8, bestaand	kant kanaal	145	6.80	890	4.2
pb 2	silo's	140	7.00	620	6.0
pb 3	oliespot	132	7.22	690	15
pb 12	vm was- en tankplaats	120	6.98	870	7.2

3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek

Bij alle boringen is de grond zintuiglijk beoordeeld op bodemkundige eigenschappen en verdachte afwijkingen. De bodem bestaat algemeen uit zand, lokaal overgaand in klei, met volgende opmerkingen:

- In de boringen 3 en 4 is een sterke oliereactie waargenomen, tot tenminste 2.5 m-mv. Dit is nabij deellocatie J en K van het onderzoek van Grondslag BV van 2007,
- In de boringen 6 tot en met 9 is puin waargenomen, tot een diepte van 1.0 m-mv.
- Het grondwater van peilbuis 12 is aanvullend geanalyseerd op cyanide. Dit naar aanleiding van de opslag van strooizout naast deze deellocatie.

De bodem is als algemeen volgt opgebouwd:

tabel 5: Schematische weergave bodemopbouw

m-mv	grondsoort	opmerkingen	kleur
0.0 - 0.2	-	beton, verharding	
0.2 - 0.5	zand	lokaal puin	grijsbruin
0.5 - 1.0	zand / klei	lokaal puin	lichtgr js
1.0 - 3.0	zand / klei	siltig	lichtgr js

De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage C. Op basis van de doelstelling van het onderzoek en de bodemopbouw zijn 15 grond(meng)monsters samengesteld. Tabel 2 bevat een overzicht van de samengestelde (meng)monsters en uitgevoerde analyses.

tabel 6: boringen, pei buizen en analyses

nr	boringen / peilbuis			m-mv	NEN analyses
1	B1 en 2	silo's	zand	0.5 - 1.6	NEN 5740 grond
2	B1 en 3	silo's	zand	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
3	B4 en 5	oliespot, bovengr	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
4	B6, 8 en 9	kant kanaal	kleiig	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
5	B8, 9 en 11	kant kanaal	zand	1.0 - 1.6	NEN 5740 grond
6	B11, 12 en 13	vm was- en tankplaats	kleiig	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
7	B12, 13 en 15	vm was- en tankplaats	kleiig	1.0 - 1.5	NEN 5740 grond
8	B16, 17 en 18	vm verdacht depot	kleiig	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
9	B3	oliespot	zand	1.5 - 2.0	minerale olie
10	B3	oliespot	zand	2.0 - 2.5	minerale olie
11	B4	oliespot	zand	1.2 - 1.4	minerale olie
12	B4	oliespot	zand	1.6 - 1.8	minerale olie
13	B11	vm was- en tankplaats	zand	1.5 - 2.0	minerale olie
14	B19, 21 en 22	voor zoutloods	zand	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
15	B27, 29 en 32	overig terrein	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
16	pb 8, bestaand	kant kanaal	grondwater	2.2 - 3.2	NEN 5740 grwater
17	pb 2	silo's	grondwater	2.0 - 3.0	minerale olie
18	pb 3	oliespot	grondwater	2.5 - 3.5	olie en aromaten
19	pb 12	vm was- en tankplaats	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten

NEN-pakket grond AS3000 (stap 1)

- droge stof, lutum en organische stof,
- zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kw k, lood, molybdeen, nikkel en zink),
- PAK (PAK's genoemd in de leidraad Bodembescherming/ 10 VROM),
- PCB´s en minerale olie.

NEN-pakket grondwater AS3000 (stap 2)

- zuurgraad (pH),
- zware metalen (barium, cadmium, molybdeen, kobalt, koper, kwik, lood, n kkel en zink),
- vluchtige aromaten (benzeen, tolueen, ethylbenzeen, xylenen en naftaleen) en minerale olie,
- vluchtige chloorkoolwaterstoffen (1,2-dichloorethaan, cis 1,2-dichlooretheen, 1,2-dichloorpropaan, tetrachloormethaan, 1,1,1-trichloorethaan, 1,1,2- trichloorethaan, trichlooretheen (tri), trichloormethaan

4. Analyse, toetsing en interpretatie

4.1 Analyseresultaten grond

Kopieën van de analysecertificaten van de grondmonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013). De locaties van de boringen zijn terug te vinden in bijlage E.

tabel 7A : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds), Sophialaan 23-31

boring / monster m-mv	1 en 2 0.5-1.6	1 en 3 0.0-0.5	4 en 5 0.1-0.6	6, 8, 9 0.1-0.6	B8, 9, 11 1.0-1.6	11-13 0.0-0.5	12, 13, 15 1.0-1.5	16, 17, 18 0.0-0.5	A.W	T	I
org.stof (%)	3.3	4.0	0.7	2.3	2.0	1.5	1.6	2.3			
droge stof (%)	82.6	81.2	88.3	84.9	82.9	82.1	86.5	84.4			
lutum (%)	3.6	6.2	1.0	6.8	1.0	5.7	5.5	9.4			
zware metalen											
barium			-	-	-	-	-	-			
cadmium	-	1.6 •	0.6 •	1.7 •	0.89 •	-	-	-	0.6	6.8	
kobalt	-	22.9 •	-	16.6 •	98 •	-	17.6 •		15	103	
koper	-	136 ••	-	125 ••	497 •••	-	-	41 •	40	115	190
kwik	-	0.45 •	-	0.39 •	0.16 •	-	-	0.15 •	0.15	18	36
molybdeen	-	9.2 •	-	4.4 •	19 •	-	-	1.7 •	1.5	96	
nikkel	43.8 •	158 •••	111 •	148 •••	350 •••	45 •	41 •	50 •	35	67	100
lood	-	198 •	-	518 ••	88 •	-	-	-	50	290	530
zink	234 •	1182 •••	1068 •	607 ••	285 •	-	-	163 •	140	430	720
PAK (10 VROM)	-	1.95 •	-	5.5 •	5.1 •	3.2 •	1.8 •	2.8 •			
PCB´s	-	0.028 •	-	0.32 •	0.06 •	-	0.07 •	0.18 •	0.02	0.51	
olie C10-C40	-	2225 •	1450 •	478 •	355 •	-	465 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
• : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W)
••• : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I).

tabel 7B : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds), Sophialaan 23-31

boring / monster m-mv	B3 1.5-2.0 oliespot	B3 2.0-2.5	B4 1.2-1.4	B4 1.6-1.8	B11 1.5-2.0 vm tankpl	19, 21, 22 0.0-0.5 puin	27, 29, 32 0.1-0.6 overig	A.W	T	I
org.stof (%)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0			
droge stof (%)	86.3	82.2	70.9	70	75.4	81.6	90.4			
lutum (%)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0			
zware metalen										
barium						-	-			
cadmium						-	-			
kobalt						-	-			
koper						43.5	-	40	115	
kwik						-	-			
molybdeen						-	-			
nikkel						50 •	44 •	35	67	
lood						61 •	-	50	290	
zink						228 •	188 •	140	430	
PAK (10 VROM)						11.6 •	-	1.5	21	
PCB´s						0.035 •	-	0.02	0.51	
olie C10-C40	105000 •••	25000 •••	13000 •••	14000 •••	425 •	550 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
• : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W),
••• : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I).

Sophialaan 23-31, boven- en ondergrond

De boven- en ondergrond van de niet verdachte delen van het bedrijfsterrein aan de Sophialaan is algemeen schoon tot licht verontreinigd met olie en/of PAK.

NEN 5740, deellocatie 1, 2 en 5

De grond van de verdachte deellocaties 1, 2 en 5 is niet boven de tussenwaarde verontreinigd. Aandachtspunt daarbij: deellocatie 5, de toekomstige opslag van olie door Scholman BV bij de silo's, grenst aan deellocatie 3, waar de grond sterk verontreinigd is met olie. Er zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden om na ta gaan hoever de olie zich verspreid heeft richting de silo's.

Oliespot, deellocatie 3

De grond van deellocatie 3, nabij de silo's, is sterk verontreinigd met olie, met een maximum van 105.000 mg/kg ds van 1.5 tot 2.0 m-mv. Alle oliefracties zijn aanwezig in de olie, behalve de zwaarste olie-componenten van C30 tot C40.
Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is een maximum oliegehalte in de grond gemeten van 8.000 mg/kg ds. Dat was op de hoek van het hoofdgebouw, enige meters ten oosten van de silo's. De afstand tussen de sterk verontreinigde boring van Grondslag BV en de boringen van 3 en 4 van onderhavig onderzoek is circa 15 meter. Daartussen ligt asfalt.

Over het oppervlak van de olieverontreiniging in de grond kan op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraak worden gedaan. Aannemelijk is dat het oppervlak tenminste 35 m² beslaat. Bij een dikte van de sterk verontreinigde laag van 1.5 tot 2.5 m-mv is het volume van de sterke verontreiniging minimaal 35 m³.
Het is theoretisch mogelijk dat de olie afkomstig is van het buurterrein, Sophialaan nummer 11-13. Direct langs het pand van de buurman zijn de hoogste oliegehaltes geconstateerd. In de loodsen op het bedrijfsterrein nummer 11-13 (ook wel 21, de nummering van bedrijfsterreinen langs de Sophialaan is onduidelijk) zijn echter geen boringen bekend.

Metalen, deellocatie 4

Een mengmonster van de puinhoudende grond ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal is sterk verontreinigd met nikkel. Koper, lood en zink zijn in hetzelfde meng-monster boven de tussenwaarde verhoogd.
Bij het onderzoek in 2007 was op deze locatie chroom boven de interventiewaarde verhoogd. Arseen, nikkel en zink waren toen boven de tussenwaarde verhoogd.

Geconcludeerd kan worden dat de puinhoudende grond aan de kant van het kanaal boven de inter-ventiewaarde verontreinigd kan zijn met metalen. Dergelijke verontreiniging is heterogeen van karakter. Het oppervlak van de puinhoudende grond wordt geschat op tenminste 100 m². Voor zover daar gesproken van kan worden zullen de gemiddelde gehaltes onder de interventiewaarde liggen. Dit op basis van het feit dat er bij beide onderzoeken (2007 en onderhavig) slechts één interventiewaarde-overschrijding is geconstateerd voor een metaal.
Ook voor de metalen is het aannemelijk dat er ondanks het heterogene karakter meer dan 25 m³ sterk verontreinigd is.
Opgemerkt wordt dat op het overige bedrijfsterrein nauwelijks puin aangetroffen is.

4.2 Analyseresultaten grondwater

Kopieën van de analysecertificaten van de grondwatermonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De locaties van de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013).

tabel 8: analyseresultaten grondwater (µg/l)

peilbuis m-mv Sophialaan	pb 8 2.2-3.2 23-31	pb 2 2.0-3.0	3 2.0-3.0	12 2.0-3.0	S	T	I
pH	6.80	7.00	7.22	6.98			
geleidbaarheid (µS/cm)	890	620	690	870			
grondwater, cm-mv	145	140	132	120			
troebelheid, NTU	4.2	6	15	7.2			
molybdeen	-						
cadmium	-						
barium	140 •	110 •			50	338	625
koper	-				15	45	75
kobalt	-						
lood	-						
nikkel	-						
zink	-				65	433	800
kwik	-						
vluchtige aromaten							
benzeen	-				0.2	15.1	30
tolueen	-						
ethylbenzeen	-						
xylenen	<0.9		<0.9	<0.9	0.2	35	70
naftaleen	<0.02		<0.02	<0.02			
vl. chl. koolwaterstoffen							
1,2-dichloorethaan	-			-			
cis1,2-dichlooretheen	-			-			
tetrachlooretheen	-			-			
tetrachloormethaan	-			-			
1,1,1-trichloorethaan	-			-			
1,1,2-trichloorethaan	-			-			
trichlooretheen	-			-			
dichloorbenzenen	-			-			
chloorbenzenen	-			-			
monochloorbenzeen	-			-			
cyanide				<5			
minerale olie C10 - C40	<50	<50	330 ••	<50	50	325	600

- : geen overschrijding van de streefwaarde en/ of detectielimiet,
• : lichte verhoging, overschrijding van de streefwaarde,
•• : matige verhoging, overschrijding van de tussenwaarde.

Het grondwater aan de Sophialaan staat op 1.2 á 1.5 m-mv. De EC, pH en troebelheid van het water kunnen als normaal worden beschouwd.
In het grondwater is barium algemeen boven de streefwaarde verhoogd. Dit metaal wordt in grote delen van Nederland verhoogd aangetroffen. Het metaal is vermoedelijk niet specifiek voor de locatie zelf.

Sophialaan 23-31

Het grondwater van de verdachte deellocaties 1, 2, 4 en 5 is niet boven de tussenwaarde verontreinigd. De voormalige tank- en wasplaats ten noorden van de grote loods is dus schoon (net als de grond). Bij het eerdere onderzoek van 2007 waren daar geen boringen gezet.

Olie, deellocatie 3

Het grondwater van peilbuis 3 is met 330 µg/l boven de tussenwaarde verontreinigd. In de grond van deellocatie 3 is olie ruim boven de interventiewaarde verhoogd.

Op de hoek van het pand, ten oosten van de silo's, is in 2007 een oliegehalte van 63 µg/l gemeten en ook toen was de grond van dezelfde boring sterk verontreinigd met olie. Geconcludeerd kan worden dat de olie niet of beperkt mobiel is. Het is niet waarschijnlijk dat er in het grondwater sprake is van een Geval van ernstige bodemverontreiniging. Het criterium daarvoor is een sterk verontreinigd bodemvolume aan grondwater van tenminste 100 m³.

Cyanide

Peilbuis 12 staat enige meters van de loods met strooizout op het noordelijk deel van het terrein. Strooizout kan cyanide bevatten. Het grondwater van peilbuis 12 bevat echter geen meetbare cyanide.

5 Conclusie en aanbevelingen

Op 23 februari 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een milieukundig nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23 - 31 in Utrecht, bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het terrein zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 520 en 579.

Aanleiding voor het bodemonderzoek is de voorgenomen vestiging van J. Scholman Infra BV op de locatie als huurder.
Er zijn vier (potentieel) verdachte deellocaties onderscheiden. Dit naar aanleiding van een inventarisatie van de bedrijfsvoering op het terrein in het verleden en in de toekomst en de resultaten van eerder onderzoek. Er zijn totaal 35 boringen en drie peilbuizen verdeeld over het terrein, onder andere over de vier verdachte locaties, tot een diepte van maximaal 3.5 m-mv. Eén bestaande peilbuis is her-bemonsterd. Het grondwater bevond zich in maart op circa 1.5 m-mv. Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het NEN 5740-pakket (stap 1 en 2).

5.1 Conclusies

De bodem ter plaatse bestaat uit zand, lokaal overgaand in bruingrijze klei op 0.5 á 1.0 m-mv. Alleen ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal, is puin in de grond aangetroffen, tot een diepte van 1.0 m-mv. Visueel zijn nergens asbestverdachte materialen als plaatjes aangetroffen.

Sophialaan 23-31, Grond, grondwater

De boven- en ondergrond van het terrein is met twee uitzonderingen maximaal licht verontreinigd. De twee uitzonderingen zijn olie ter plaatse van de voormalige machinekamer in het zuidoostelijk deel van het pand en metalen in de puinhoudende grond onder de stelconplaten tussen de loods en het kanaal. Het grondwater aan de Sophialaan staat op 1.2 á 1.5 m-mv. In het grondwater is barium algemeen boven de streefwaarde verhoogd. Dit metaal is niet specifiek voor de locatie zelf.

Sophialaan 23-31, olie, deellocatie 3

In de grond van deellocatie 3 (de voormalige machinekamer van Gibo BV en de silo's) is olie boven de interventiewaarde verhoogd, met een maximum van 105.000 mg/kg ds. Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is een maximum oliegehalte in de grond gemeten van 8.000 mg/kg ds. Dat was op de hoek van het hoofdgebouw, enige meters ten oosten van de silo's.
Het grondwater ter plaatse van de oliespot is met 330 µg/l boven de tussenwaarde verontreinigd. Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is ten oosten van de silo's een oliegehalte van 63 µg/l gemeten.

Over het oppervlak van de olieverontreiniging in de grond kan op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraak worden gedaan. Aannemelijk is dat het oppervlak tenminste 35 m² beslaat. Bij een dikte van de sterk verontreinigde laag van 1.5 tot 2.5 m-mv is het volume van de sterke verontreiniging minimaal 35 m³. Alleen voor de grond is er daarmee sprake van een Geval van ernstige bodem-verontreiniging. In het grondwater wordt de interventiewaarde voor olie niet overschreden. De olie is dus weinig mobiel. In 2007 is dat ook al geconstateerd.
Het is theoretisch mogelijk dat de olie afkomstig van het buurterrein, Sophialaan nummer 11-13. Direct langs het pand van de buurman zijn namelijk de hoogste oliegehaltes gevonden.

Sophialaan 23-31, metalen, deellocatie 4

Een mengmonster van de puinhoudende grond ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal is sterk verontreinigd met nikkel. Koper, lood en zink zijn in hetzelfde meng-monster boven de tussenwaarde verhoogd. Bij het onderzoek in 2007 was op deze locatie chroom sterk verhoogd. Arseen, nikkel en zink waren toen boven de tussenwaarde verhoogd.

Geconcludeerd kan worden dat de puinhoudende grond aan de kant van het kanaal boven de interventiewaarde verontreinigd kan zijn met metalen. Dergelijke verontreiniging is heterogeen van karakter. Voor zover daar gesproken van kan worden zullen de gemiddelde gehaltes aan metalen onder de interventiewaarde liggen. Dit op basis van het feit dat er bij beide onderzoeken (2007 en onderhavig) slechts één interventiewaarde-overschrijding is geconstateerd voor een metaal. Ook voor de metalen is het aannemelijk dat er ondanks het heterogene karakter meer dan 25 m³ sterk verontreinigd is.

Samenvatting

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek per verdachte locatie samengevat.

tabel 9: samenvatting onderzoeksresultaten

	Sophialaan 23-31	grond	grwater	geval v ernstige verontreiniging
4 5	opslag mogelijk verdachte grond vm tank- en wasplaats, ten noorden van pand	max licht verhoogd max licht verhoogd	- schoon	nee nee
6	oliespot, locatie J en K van Grondslag BV	olie sterk verhoogd, tot 105.000 mg/kg ds	-	grond : ja grondwater : nee
7	puinhoudende grond vm KCA-opslag	nikkel sterk verhoogd, overige metalen matig	-	grond : ja grondwater : nee
8 9	toekomstige olie-opslag silo's. overige terrein	max licht verhoogd max licht verhoogd	schoon -	nee nee

Conclusie

De nu vastgestelde kwaliteit van grond en grondwater moet beschouwd worden als nulsituatie voor het moment dat Scholman BV zich op het terrein vestigt als huurder. Overwogen moet worden of de olie nader afgeperkt moet worden. Aanbevolen wordt dat te bespreken met Gemeente Utrecht, het bevoegd gezag in deze.

5.2 Betrouwbaarheid

Linge Milieu streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Het onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden en Kwalibo. De resultaten van het onderzoek zijn echter gebaseerd op een beperkt aantal boringen en analyses.
Het in Utrecht uitgevoerde bodemonderzoek is een momentopname. Naarmate de periode tussen de uitvoering van het onderzoek en het gebruik van de resultaten langer wordt, zal meer voorzichtigheid betracht dienen te worden bij het gebruik van de resultaten van dit rapport.

Bijlage A: Toelichting onderzoek

Toetsing van de analyseresultaten wordt uitgevoerd met behulp van de Botova-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice). Deze richtlijn is van kracht sinds 1 november 2013, ter vervanging van toetsingsrichtlijnen, die tot die tijd werden gehanteerd voor diverse toepassingen.

Achtergrondwaarde

De achtergrondgehaltes voor Nederlandse bodems of detectielimiet van de toegepaste analysemethode. De streefwaarden kunnen worden beschouwd als indicatieve concentratieniveaus, waarboven wel en waaronder geen sprake is van aantoonbare verontreiniging. De streefwaarden zijn afhankelijk gesteld van het organische stof- en lutum(klei)gehalte, zodat bodemtypecorrectie kan worden toegepast.

Criterium voor nader onderzoek, tussenwaarde

In het kader van de Wet bodembescherming wordt nader onderzoek op korte termijn wenselijk geacht als er sprake kan zijn van een ernstig gevaar voor vermindering van de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft. Wanneer de concentratie van één of meer stoffen het criterium voor nader onderzoek overschrijdt, wordt aangenomen dat in principe sprake kan zijn van dergelijk risico. Of dit inderdaad het geval is, wordt vastgesteld in het nader onderzoek. Overigens kan afhankelijk van de situatie, ook gehalten lager dan dit criterium een nader onderzoek gewenst zijn.

Interventiewaarde

De interventiewaarden geven het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarde is sprake van (een geval van) ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarden zijn vastgesteld voor grond/sediment en grondwater en gelden voor land- en waterbodems.
Voor de interventiewaarden geldt dat zowel ze humaan- als ecotoxicologisch onderbouwd zijn. Verder geldt dat ze gedimensioneerd zijn, om in geval van ernstige bodemverontreiniging te spreken dient het gemiddelde aangetroffen gehalte minimaal 25 m^3 grond of 100 m^3 grondwater hoger te zijn dan de interventiewaarden. De waarden zijn afhankelijk van het organisch stof- en lutumgehalte, hetgeen is vastgelegd in zogenaamde bodemtypecorrectieformules.
Als een geval van ernstige verontreiniging geconstateerd is, dient saneringsonderzoek uitgevoerd te worden. Bij lagere concentraties is de urgentie van een saneringsonderzoek minder groot, maar in bepaalde gevallen kan het echter toch wenselijk zijn het saneringsonderzoek niet te lang uit te stellen.

Veldwerk

Ruimtelijke verdeling boringen/peilbuizen

Als er sprake is van onverdacht terrein worden de boringen ruimtelijk evenredig verdeeld. Van een verdachte locatie is sprake als er op die plaats activiteiten plaatsvinden of in het verleden plaats hebben gevonden, die kunnen leiden tot verontreiniging, ofwel als in de toekomst activiteiten gaan worden uitgevoerd die tot verontreiniging kunnen leiden.
Het aantal boringen is afhankelijk van de oppervlakte van de (verdachte) locatie en van de mogelijke verspreiding. In veel gevallen wordt gekozen voor een gecombineerde onderzoeksstrategie: de bodemkwaliteit voor het gehele terrein wordt bepaald volgens de strategie voor een onverdacht of homogeen verdacht terrein, terwijl verdachte locaties apart worden onderzocht.

Bemonstering

Meestal worden boringen handmatig gezet met een zogenaamde edelmanboor. In andere gevallen wordt gebruik gemaakt van een puin- of pulsboor. Soms is een verharding aanwezig die niet tijdelijk verwijderd kan worden: in beton- of asfaltverhardingen worden met een diamantboor gaten geboord om de onderliggende bodem te kunnen bereiken. Regelmatig komt het voor dat losse verhardingsmaterialen zijn aangebracht (met name puin). Om die reden moeten boringen soms (gedeeltelijk) worden uitgevoerd met een slagguts, een ramguts of een compressorhamer.

In één of meer boorgaten worden peilbuizen geplaatst om grondwatermonsters te kunnen nemen. Peilbuizen zijn PVC of HDPE buizen die over een lengte van één of twee meter zijn geperforeerd. Het filterdeel wordt zo afgesteld dat grondwater van een specifieke diepte wordt bemonsterd. Voor het afpompen en bemonsteren wordt gebruik gemaakt van een slangenpomp of een kunststof slang met pulsklep.
In het veld wordt van elke onderscheiden bodemlaag een grondmonster genomen, met dien verstande dat afwijkende of verontreinigde bodemlagen apart worden bemonsterd. De maximale laagdikte per monster is 50 cm. De grondmonsters worden verpakt in glazen potten die volledig worden gevuld en worden afgesloten met neopreen deksels. De monsters worden gekoeld bewaard.
Voor het verkrijgen van een representatief grondwatermonster wordt de peilbuis gespoeld, direct na plaatsing en voorafgaand aan de bemonstering. Bemonstering vindt in principe plaats na minimaal een week standtijd.

Zintuiglijk onderzoek

In het veld wordt grond opgeboord en grondwater opgepompt. De resultaten van het zintuiglijk onderzoek worden opgenomen in het rapport. Mede op basis van deze resultaten wordt beslist welke monsters op welke chemische stoffen worden geanalyseerd. Het zintuiglijk onderzoek is te splitsen in:

- Lithologisch onderzoek, waarbij de opgeboorde grondsoorten worden geclassificeerd. Dit is onder andere nodig omdat de natuurlijke achtergrondconcentraties van stoffen verschillen per grondsoort. Ook de adsorptie van stoffen aan bodemdeeltjes en daarmee de snelheid van verspreiding van verontreinigingen varieert met de grondsoort.
- Onderzoek naar verontreiniging, waarbij waarneembare afwijkingen in of aan het bodemmateriaal worden beschreven. Hierbij wordt gezocht naar zichtbaar bodemvreemd materiaal zoals puin en afval, en naar geuren van bodemvreemd materiaal, zoals olie en oplosmiddelen.

Waarnemen minerale olie en vluchtige aromaten

De eigenschappen van olie kunnen sterk variëren. Zogenoemde zware oliën (lange koolstofketens) zijn niet of slecht te ruiken. Bij twijfel wordt vaak gebruik gemaakt van de 'oliepanmethode'. Daarbij wordt de grond verkruimeld in een schaal met water. Het verschijnen van een oliefilm op het water is een teken dat er olie in de grond aanwezig kan zijn. Dit kan dan worden gecontroleerd met een analyse.

Chemisch onderzoek

Indien bij het zintuiglijk onderzoek in overeenkomende bodemlagen uit verschillende boringen geen afwijkingen worden aangetroffen, mogen mengmonsters worden samengesteld van maximaal tien monsters. Voor chemische analyse op mengmonsters wordt gekozen om zoveel mogelijk informatie te verkrijgen tegen relatief beperkte analysekosten. Het risico hierbij is dat in het mengmonster een lichte/matige/sterke verontreiniging wordt aangetroffen, waarbij niet duidelijk is of alle monsters in dezelfde mate zijn verontreinigd, ofwel dat één of enkele monsters relatief sterk zijn verontreinigd. Indien een dergelijke situatie optreedt, dan worden in principe de individuele monsters van waaruit dat mengmonster was samengesteld, geanalyseerd op de betreffende stof. Op die manier wordt vastgesteld hoe de verontreiniging is verdeeld over de monsters.
In principe wordt overgegaan op het uitsplitsen van mengmonsters als de tussenwaarde wordt overschreden. Is er sprake is van een onverdacht terrein worden minimaal twee grondmengmonsters en één grondwatermonster geanalyseerd op een breed scala aan stoffen. Dit zijn de zogeheten NEN-analysepakketten. Als er sprake is van aandachtspunten waarbij bekend is om welke verontreinigende stoffen het gaat, of indien het onderzoek wordt uitgevoerd om de nulsituatie te bepalen, worden de betreffende monsters onderzocht op de relevante stoffen. In het kader van het chemisch onderzoek worden in het algemeen monsters die tijdens het zintuiglijk onderzoek als afwijkend zijn beoordeeld, niet gemengd. Wel wordt met mengmonsters gewerkt indien een homogene afwijkende laag wordt aangetroffen, bijvoorbeeld een puinhoudende verhardingslaag. Grondwatermonsters worden in principe nooit gemengd. Voor het chemisch onderzoek worden de grond- en grondwatermonsters aangeleverd bij een onafhankelijk STERLAB laboratorium.

bijlage B

Linge milieu bv

analyseresultaten & toets

Sophialaan 23-31

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 27-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/16:35
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/4
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
	Voorbehandeling						
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses						
S	Droge stof	% (m/m)	88.3	81.2	82.6	84.9	82.9
S	Organische stof	% (m/m) ds	<0.7	4.0	3.3	2.3	
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	99.3	95.6	96.4	97.2	
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	<2.0	6.2	3.6	6.8	
	Metalen						
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	120	100	37	170	130
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.35	1.1	<0.20	1.1	0.52
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	3.5	9.5	3.8	7.2	28
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	7.9	80	11	71	240
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.059	0.34	<0.050	0.29	0.11
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	3.2	9.2	<1.5	4.4	19
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	38	73	17	71	120
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	11	140	17	360	56
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	450	630	110	320	120
	Minerale olie						
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	12	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	8.4	110	6.4	17	9.6
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	210	510	15	61	30
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	49	180	5.8	25	18
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	16	60	<6.0	7.9	8.7
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	290	890	<35	110	71
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.		Zie bijl.	Zie bijl.
	Polychloorbifenylen, PCB						
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0	[redacted]	010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0		010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0		015

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)	23-Feb-2015	8469985
2	1-01, 3-01>1+3 (0-50)	23-Feb-2015	8469986
3	1-02, 1-03, 2-01, 2-02>1+2 (50-150 60-160)	23-Feb-2015	8469987
4	6-01, 8-01, 9-01>6+8+9 (0-50 10-60)	23-Feb-2015	8469988
5	8-02, 9-02, 11-03>8+9+11 (110-160 100-150)	23-Feb-2015	8469989

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/16:35
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	2/4
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0090	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	0.0023	<0.0010	0.018	0.0040
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.0021	<0.0010	0.018	0.0030
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.0041	<0.0010	0.012	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 1)	0.011	0.0049 1)	0.074	0.011
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK						
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.063
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.068	0.20	0.076	0.77	0.76
S	Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.063	<0.050	0.19	0.12
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.11	0.42	0.18	1.3	1.2
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.20	0.10	0.66	0.57
S	Chryseen	mg/kg ds	0.057	0.25	0.12	0.71	0.71
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.12	0.056	0.33	0.33
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.18	0.093	0.59	0.52
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0.050	0.25	0.077	0.42	0.36
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.23	0.087	0.53	0.44
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.48	1.9	0.86	5.5	5.1

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)	[redacted]	8469985
2	1-01, 3-01>1+3 (0-50)	23-Feb-2015	8469986
3	1-02, 1-03, 2-01, 2-02>1+2 (50-150 60-160)	23-Feb-2015	8469987
4	6-01, 8-01, 9-01>6+8+9 (0-50 10-60)	23-Feb-2015	8469988
5	8-02, 9-02, 11-03>8+9+11 (110-160 100-150)	23-Feb-2015	8469989

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/16:35
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	3/4
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	6	7	8
	Voorbehandeling				
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	82.1	86.5	84.4
S	Organische stof	% (m/m) ds	1.5	1.6	2.3
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	98.1	98.0	97.1
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	5.7	5.5	9.4
	Metalen				
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	69	75	71
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.24	<0.20	0.28
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	5.7	6.9	5.9
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	13	14	25
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.051	<0.050	0.12
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	1.7
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	18	28
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	23	16	31
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	60	64	95
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	8.6	13	<5.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	12	44	19
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	5.7	26	10
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	93	41
	Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	Zie bijl.
	Polychloorbifenylen, PCB				
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	0.0

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
6	11-01, 12-01, 13-01>11-13 (0-50)	[redacted]	8469990
7	12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150)	23-Feb-2015	8469991
8	16-01, 17-01, 18-01>16+17+18 (0-50)	23-Feb-2015	8469992

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/16:35
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	4/4
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	6	7	8
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	0.0026
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	0.0038	0.011
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.0034	0.012
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.0031	0.011
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 [1)]	0.013	0.042
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.49	0.18	0.21
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.20	0.085	0.13
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.85	0.39	0.55
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.39	0.25	0.37
S	Chryseen	mg/kg ds	0.40	0.25	0.42
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.17	0.12	0.20
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.26	0.21	0.32
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.19	0.15	0.26
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.19	0.17	0.30
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	3.2	1.8	2.8

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
6	11-01, 12-01, 13-01>11-13 (0-50)	[redacted]	8469990
7	12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150)	23-Feb-2015	8469991
8	16-01, 17-01, 18-01>16+17+18 (0-50)	23-Feb-2015	8469992

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015013817/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8624480	0	05-1	8	08	-091(6G291	05-1, 65-176>0 +8508 1-52-3
8624480	6	65-1	1-	2-	-091(6G290	
8624482	1	15-1	-	0-	-091(6G26G	15-1, 95-171>9 +50-3
8624482	9	95-1	-	0-	-091(6G261	
862448(	1	15-G	0-	1--	-091(6G269	15-G, 15-9, G5-1, G5-G71>G +0-
862448(	1	15-9	1--	10-	-091(6G294	
862448(	G	G5-1	2-	11-	-091(6G2G4	
862448(	G	G5-G	11-	12-	-091(6G299	
8624488	2	25-1	-	0-	-091(6G0-1	25-1, 85-1, 45-172>8>4 +50- 1
8624488	8	85-1	1-	2-	-091(6G0-8	
8624488	4	45-1	1-	2-	-091(6G0--	
8624484	8	85-G	11-	12-	-091(6G0--	85-G, 45-G, 115-978>4>11 +11-
8624484	4	45-G	11-	12-	-091(6G-66	
8624484	11	115-9	1--	10-	-091(6G-62	
862444-	11	115-1	-	0-	-091(6G-9(	115-1, 1G5-1, 195-1711519 +50
862444-	1G	1G5-1	-	0-	-091(6G-9G	
862444-	19	195-1	-	0-	-091(6G-90	
8624441	1G	1G5-9	1--	10-	-091(6G-96	1G5-9, 195-9, 105-971G>19>10
8624441	19	195-9	1--	10-	-091(6G-99	
8624441	10	105-9	1--	16-	-091(6G-61	
862444G	12	125-1	-	0-	-091(6G-94	125-1, 1(5-1, 185-1712>1(>18
862444G	1(	1(5-1	-	0-	-091(6G-6-	
862444G	18	185-1	-	0-	-091(6G-6G	



Eurofins Analytico B.V.

l idewNwg 66562
9((1 Br ravnw.wde
P0o0rxA604
9((- LT ravnw.wde BT

)wd0>91 +396 G6G 29 --
FaA>91 +396 G6G 29 44
E5maidinfx5wn.@wuvxfins0nd
Sitw NNN0wuvxfins0nd

rBP Pavibas S0L0GG(4G60 G0
VL)/r)W Bx0BT8-690160889Or-1
K.K Bx0 -4-882G9
IrLB: BT(1rBPL-GG(4G60G0
rIC: rBPLBTGL

Euvxfins Lnadyticx r0V0is ISo 16--1: G--6 gwcwvtificwwve exxv
)ÜV wn wvkwne exxv hwt Vdbamswl wNwst +oVLM wn Dwp0TBE3,
hwt rvusswdswl wNwst +rIM3, hwt Waadswl wNwst +Dl RBE5oWD3
wn exxv ewx.wvhwewn .an Fvankvijk wn TuAwmbuvg +MEV30

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015013817/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-j ID	Cf. pb 3010-7 en cf. NEN 697F
Chromatogram M0 (GC)	W0202	GC-j ID	Eigen methode
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-F en gw. NEN 69F0
PAK (10 V80M)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 1F2F7
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 1F2F7

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

:el. +31 (0)34 242 63 00
jax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VA:/B:W No. NL F043.14.FF3.B01
KvK No. 090FF623
IBANR NL71BNPA0227924525
BICR BNPANL2A

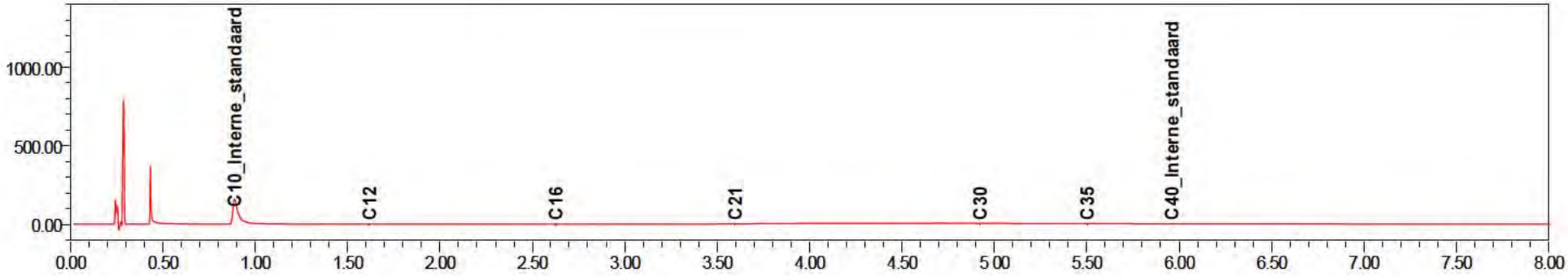
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001R2004 gecertificeerd door :TV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE)Ü het Brusselse Gewest (BIM)Ü het Waalse Gewest (DG8NE-OWD) en door de overheden van j rankri,k en Luxemburg (MEV).

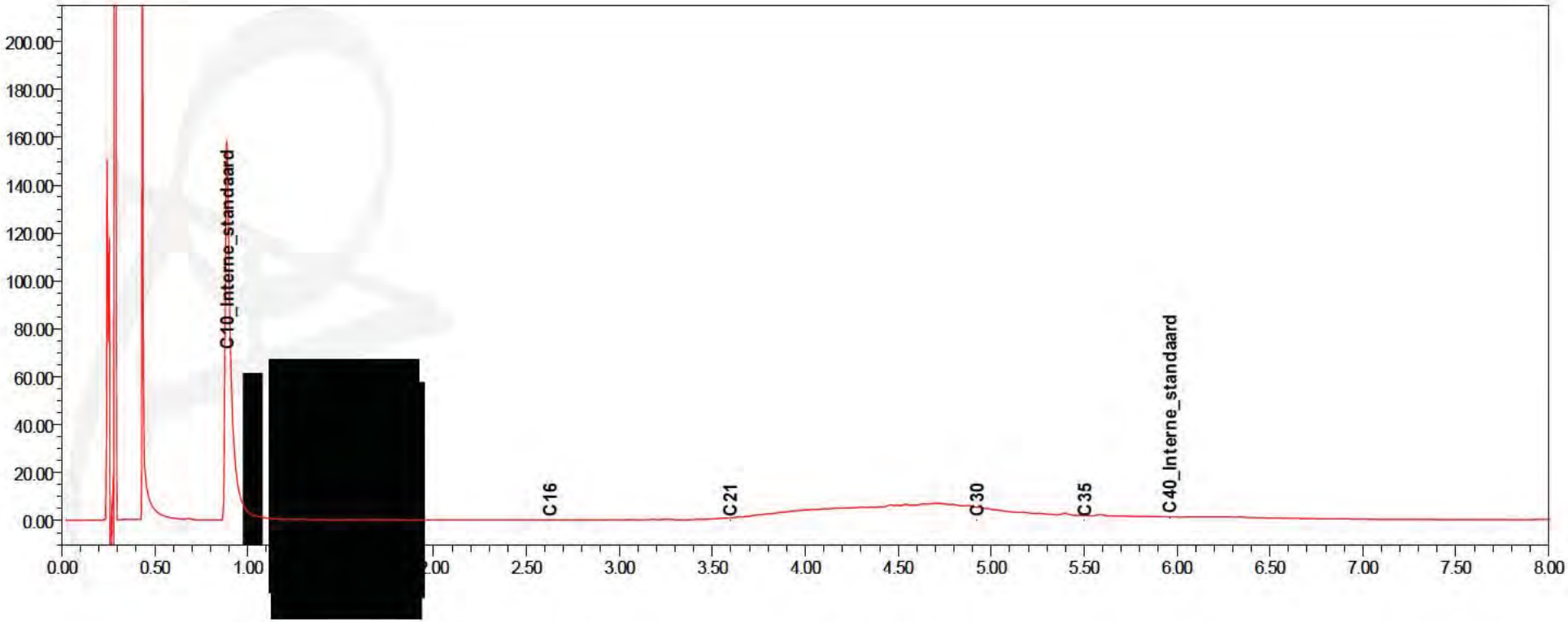
Chromatogram TPH/Mineral Oil

Sample id.: 8469985

Certificate no.: 2015019413

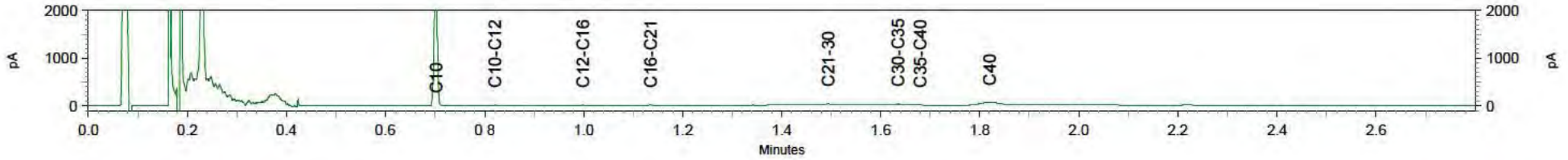
Sample description.: 5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)

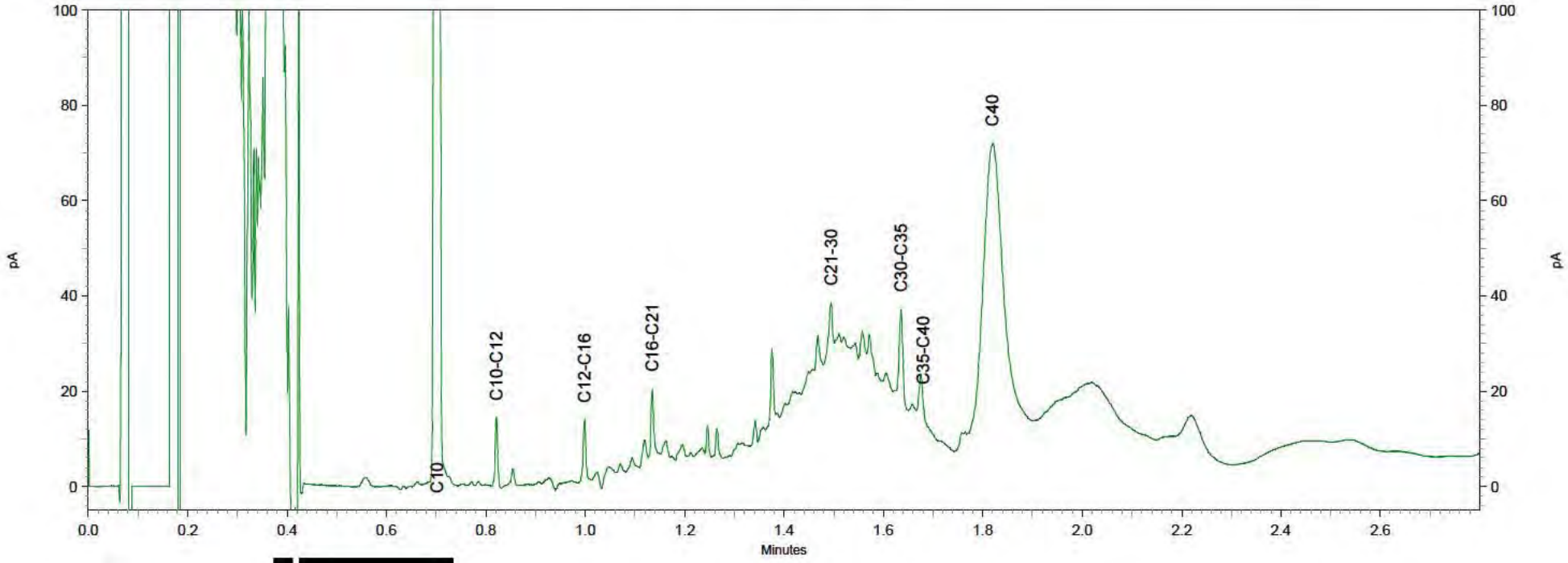




Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8469991
Certificate no.: 2015019413
Sample description.: 12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150) v





[redacted]

BoToVa T1 Beoordeling kwaliteit van grond bij toepassing op of in de landbodem

projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan
Datum monstername	23-02-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015019413

		B4+5	GSSD	toets	B1+3	GSSD	toets	B1+2	GSSD	toets	6+8+9	GSSD	toets	B8+9+11	GSSD	toets
		0.1-0.6			0.0-0.5			0.5-1.6			0.1-0.6			1.0-1.6		
Organische stof		0,7			4			3,3			2,3			2		
Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd															
Droge stof	% (m/m)	88,3			81,2			82,6			84,9			82,9		
Gloeirest	% (m/m) ds	99,3			95,6			96,4			97,2					
lutum	% (m/m) ds	<2,0	1,4		6,2	6,2		3,6	3,6		6,8	6,8		2		
Metalen																
Barium (Ba)	mg/kg ds	120	465		100	254,1		37	119,5		170	411,7		130	503,8	
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,35	0,6025	*	1,1	1,637	*	<0,20	0,2222	-	1,1	1,741	*	0,52	0,8952	*
Kobalt (Co)	mg/kg ds	3,5	12,3	-	9,5	22,89	*	3,8	11,37	-	7,2	16,6	*	28	98,44	*
Koper (Cu)	mg/kg ds	7,9	16,34	-	80	136,4	**	11	20,69	-	71	124,9	**	240	496,6	***
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,059	0,0847	-	0,34	0,4506	*	<0,050	0,0485	-	0,29	0,3858	*	0,11	0,158	*
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	3,2	3,2	*	9,2	9,2	*	<1,5	1,05	-	4,4	4,4	*	19	19	*
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	38	110,8	***	73	157,7	***	17	43,75	*	71	147,9	***	120	350	***
Lood (Pb)	mg/kg ds	11	17,31	-	140	197,7	*	17	25,4	-	360	517,8	**	56	88,15	*
Zink (Zn)	mg/kg ds	450	1068	***	630	1182	***	110	234,2	*	320	606,6	**	120	284,7	*
olie																
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	290	1450	*	890	2225	*	<35	74,24	-	110	478,3	*	71	355	*
PCB																
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0245	-	0,011	0,0282	*	0,0049	0,0148	-	0,074	0,3204	*	0,011	0,0565	*
PAK																
PAK VROM (10, f 0,7)	mg/kg ds	0,48	0,48	-	1,9	1,948	*	0,86	0,859	-	5,5	5,535	*	5,1	5,073	*

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan
Datum monstername	23-02-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015019413

vervolg		B11-13	GSSD	toets	B12+13+15	GSSD	toets	16+17+18	GSSD	toets
		0.0-0.5			1.0-1.5			0.0-0.5		
Organische stof		1,5			1,6			2,3		
Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd							Uitgevoerd		
Droge stof	% (m/m)	82,1			86,5			84,4		
Gloeirest	% (m/m) ds	98,1			98			97,1		
lutum	% (m/m) ds	5,7	5,7		5,5	5,5		9,4	9,4	
Metalen										
Barium (Ba)	mg/kg ds	69	182,8		75	202,2		71	142,9	
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,24	0,391	-	<0,20	0,2287	-	0,28	0,4275	-
Kobalt (Co)	mg/kg ds	5,7	14,27	-	6,9	17,54	*	5,9	11,46	-
Koper (Cu)	mg/kg ds	13	23,85	-	14	25,85	-	25	40,87	*
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,051	0,0691	-	<0,050	0,0475	-	0,12	0,1536	*
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	<1,5	1,05	-	1,7	1,7	*
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	44,59	*	18	40,65	*	28	50,52	*
Lood (Pb)	mg/kg ds	23	33,88	-	16	23,65	-	31	42,71	-
Zink (Zn)	mg/kg ds	60	119,8	-	64	128,9	-	95	162,9	*
olie										
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	93	465	*	41	178,3	-
PCB										
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0245	-	0,013	0,0655	*	0,042	0,1826	*
PAK										
PAK VROM (10, f 0,7)	mg/kg ds	3,2	3,175	*	1,8	1,84	*	2,8	2,795	*

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 27-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019421/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019421/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/14:07
		Bijlage	A,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond; Grond / sediment		

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
Q	Verkleinen brekermolen (cryogeen)		Uitgevoerd	
	Bodemkundige analyses			
Q	Droge stof	% (m/m)	81.6	90.4
	Metalen			
Q	Barium (Ba)	mg/kg ds	86	24
Q	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0.40	<0.40
Q	Kobalt (Co)	mg/kg ds	<5.0	<5.0
Q	Koper (Cu)	mg/kg ds	21	11
Q	Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0.10	<0.10
Q	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5
Q	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	17	15
Q	Lood (Pb)	mg/kg ds	39	15
Q	Zink (Zn)	mg/kg ds	96	79
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	12	<6.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	48	<12
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	33	6.3
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	15	<6.0
Q	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	<38
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	
	Polychloorbifenylen, PCB			
Q	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q	PCB 138	mg/kg ds	0.0015	<0.0010
Q	PCB 153	mg/kg ds	0.0014	<0.0010

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	19-01, 21-01, 22-01, 23-01>19-23 (0-50)	23-Feb-2015	8470010
2	27, 32>27+29+32 (10-60)	23-Feb-2015	8470011

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019421/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/14:07
		Bijlage	A,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond; Grond / sediment		

	Analyse	Eenheid	1	2
Q	PCB 180	mg/kg ds	0.0012	<0.0010
Q	PCB (som 7)	mg/kg ds	<0.0070	<0.0070
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
Q	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050
Q	Fenanthreen	mg/kg ds	0.71	<0.050
Q	Anthraceen	mg/kg ds	0.45	<0.050
Q	Fluorantheen	mg/kg ds	2.1	0.062
Q	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1.4	<0.050
Q	Chryseen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.79	<0.050
Q	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1.6	<0.050
Q	PAK Totaal VROM (10)	mg/kg ds	12	<0.50

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		...ter nr.
1	19-01, 21-01, 22-01, 23-01>19-23 (0-50)	23-Feb-2015	8470010
2	27, 32>27+29+32 (10-60)	23-Feb-2015	8470011

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
JV

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015019421/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
349--1-	10	105-1	-	8-	-871946-48	105-1, 615-1, 665-1, 675-1>10!
349--1-	61	615-1	-	8-	-871946-7(	
349--1-	66	665-1	-	8-	-8719468-(	
349--11		69	1-	(-	-8719468-7	69, 76>69G60G76 +1-5(-2
349--11		60	1-	(-	-87194640(	
349--11		76	-	8-	-871946408	

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

l idewNwg 4454(7991 Br ravnw.wde P0o0rxA480 799- LT ravnw.wde BT

)wd0G71 +-274 646 (7 -- FaAG71 +-274 646 (7 00 E5maidinfx5wn.@wuvxfins0nd Sitw NNN0wuvxfins0nd

rBP Pavibas S0L0669 0648 68 VL)/r)W Bx0BT3-4701403370r-1 K.K Bx0 -0-33(67 IrLB: BT91rBPL-669064868 rIC: rBPLBT6L

Euvxfins Lnadyticx r0V0is ISo 14--1: 6--4 gwcwvtificwwve exxv)ÜV wn wvkwne exxv hwt Vdbamswl wNwst +oVLM wn Dwp0TBE2, hwt rvusswdswl wNwst +rIM2, hwt Waadswl wNwst +Dl RBE5oWD2 wn exxv ew x.wvhwewn .an Fvankvijk wn TuAwmbuvg +MEV20

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015019421/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. NEN-EN 15934 en cf. CMA 2/II/A.1
Malen cryogeen, max 250 gram	W0106	Crushen	Cf. NVN 7313
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Eigen methode
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	Eigen methode
PCB (7)	W0271	GC-MS	Gw. NEN 6980
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	gw. NEN-ISO 18287

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

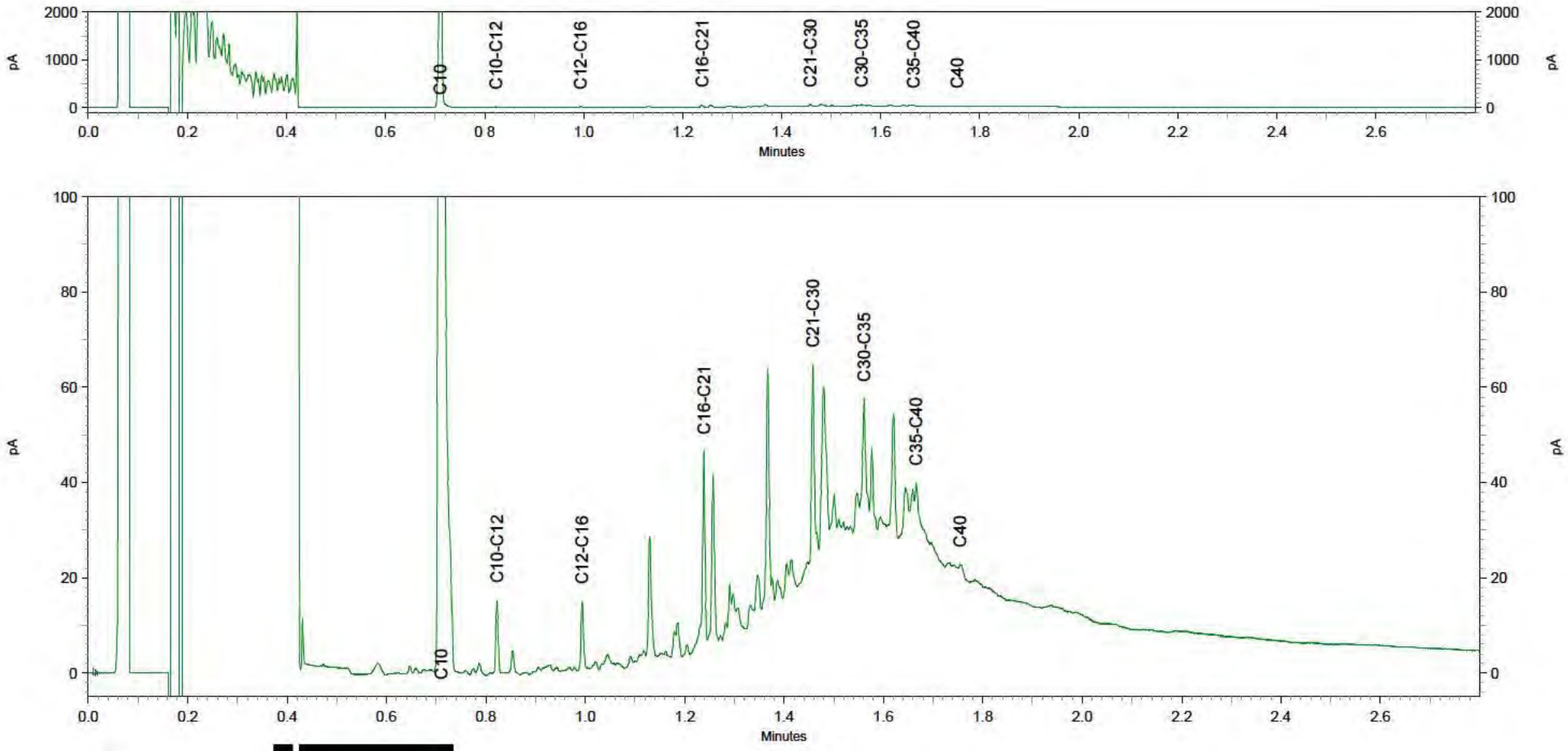
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8470010
Certificate no.: 2015019421
Sample description.: 19-01, 21-01, 22-01, 23-01>19-23 (0-50)



[redacted]

toets BoToVa T12 Wbb grond

Projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan
Datum monstername	23-02-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015019421

		B19-21	GSSD	toets	B27, 29, 32	GSSD	toets	AW	T	I
		0.0-0.5			0.1-0.6					
Organische stof		2			2					
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		2			2					
Verkleinen brekermolen (cryogeen)										
Droge stof	% (m/m)	81,6			90,4					
Metalen										
Barium (Ba)	mg/kg ds	86	333,3		24	93		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,40	0,482	-	<0,40	0,482	-	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	<5,0	12,30	-	<5,0	12,3	-	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	21	43,45	*	11	22,76	-	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,10	0,1006	-	<0,10	0,1006	-	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	<1,5	1,05	-	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	17	49,58	*	15	43,75	*	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	39	61,39	*	15	23,61	-	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	96	227,8	*	79	187,5	*	140	430	720
Minerale olie										
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	550	*	<38	133	-	190	2600	5000
PCB										
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 138	mg/kg ds	0,0015	0,0075		<0,001	0,0035				
PCB 153	mg/kg ds	0,0014	0,0070		<0,001	0,0035				
PCB 180	mg/kg ds	0,0012	0,0060		<0,001	0,0035				
PCB (som 7)	mg/kg ds	<0,0070	0,0345	*	<0,007	0,0245	-	0,02	0,51	1
PAK										
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035		<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,71	0,71		<0,050	0,035				
Anthraceen	mg/kg ds	0,45	0,45		<0,050	0,035				
Fluorantheen	mg/kg ds	2,1	2,1		0,062	0,062				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,4	1,4		<0,050	0,035				
Chryseen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,79	0,79		<0,050	0,035				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1,6	1,6		<0,050	0,035				
PAK Totaal VROM (10)	mg/kg ds	12	11,59	*	<0,50	0,377	-	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 02-03-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019420/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019420/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	02-03-2015/12:58
		Bijlage	A,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/1
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
	Voorbehandeling						
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses						
S	Droge stof	% (m/m)	70.9	70.0	86.3	82.2	75.4
	Minerale olie						
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	64	250	1700	300	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	610	940	7800	1800	8.9
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	800	920	7900	1900	28
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	950	640	3500	890	32
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	120	68	72	23	10
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	31	14	8.1	<6.0	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	2600	2800	21000	5000	85
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		...ter nr.
1	4-02	23-Feb-2015	8470005
2	4-03	23-Feb-2015	8470006
3	3-04	23-Feb-2015	8470007
4	3-05	23-Feb-2015	8470008
5	11-04	23-Feb-2015	8470009

Akkoord
Pr.coörd. VA

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015019420/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
805---6	0	02-3	13-	10-	-671503470	02-3
805---4	0	02-7	14-	18-	-671503473	02-7
805---5	7	72-0	16-	3--	-671503474	72-0
805---8					-671503475	72-6
805---9	11	112-0	16-	3--	-671503-07	112-0

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 00204
7551 NB Barneveld
P.O. Box 069
755- AL Barneveld NL

Tel. +71 (-)70 303 47 --
Fax +71 (-)70 303 47 99
E2mail info2env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 335 9306 36
VAT/BTW No. NL 8-07.10.887.B-1
KvK No. -9-88437
IBAN: NL51BNPA-335930636
BIC: BNPANL3A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 10--1: 3--0 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE20WD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015019420/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
T O+g9 wA+2	L 616B	. 0aoix 9A0i9	02- 38 561674 9n gG- l dl 7ewN 11Br v
0 0f+g99n x am9n (w5666	L 616r	) ++089F anE 9ming	02- (w5666
b in90am9 Nmi9 V. 0WV016 7 0B6W	L 6464	. 07teT	02- 38 56167@9n u2- l dl r s@5
0F O+x aA+g0ax b N V. 0W	L 6464	. 07teT	dig9n x 9AF +E 9

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

. inE 9G 9g BB7Br
5@@1 l : : a0n9o9mE
P-N- : +p Bv s
5@@6 (k : a0n9o9mE l k

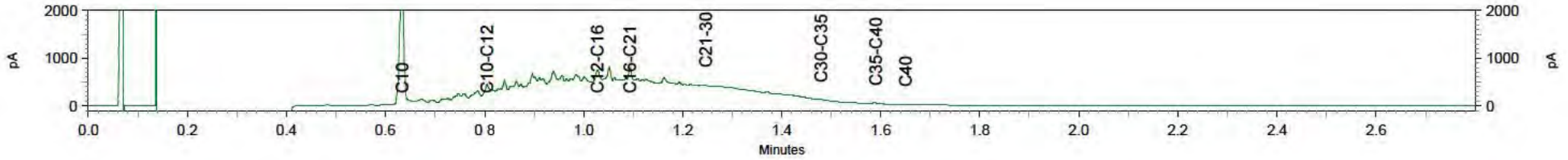
y9m- , 51 V6W5B 4B4 r 5 66
tap , 51 V6W5B 4B4 r 5 ss
d7x aimin2+79noR 9K0+2inI-nm
wiA9 GGG-9K0+2inI-nm

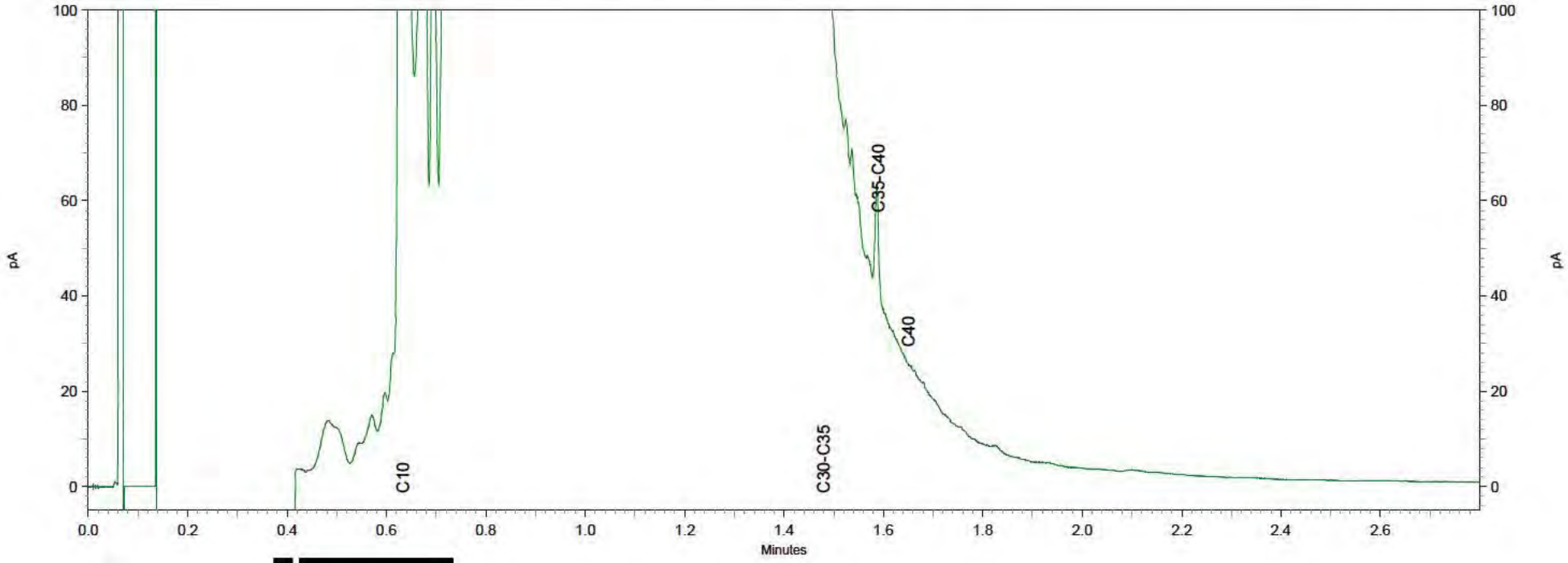
: l P Pa0i8aI w-(- 44@s4Bv 4v
)(y/: yL l +- l kS6B5-1B-SS5-: 61
j oj l +- 6s6SSr45
e: (l C l k@1: l P(644@s4Bv4v
: e0C: l P(l k4(

dK0+2inI (namfAiu+ : -) - iI ewN 1B661C466B g9u90Ai2iu990E E ++0
yc) 9n 90Ü9nE E++0F9A) maax I9 . 9G9IA VN) (b 9n T93- kl dWh
F9A : 0KII9mI9 . 9G9IA V: ebWh F9A L aamI9 . 9G9IA VT. Ml d7NL TW
9n E++0E9 +o90F9E9n oan t0anÜ0iÜ 9n kKp9x 8K0g Vbd) W-

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8470006
Certificate no.: 2015019420
Sample description.: 4-03
V





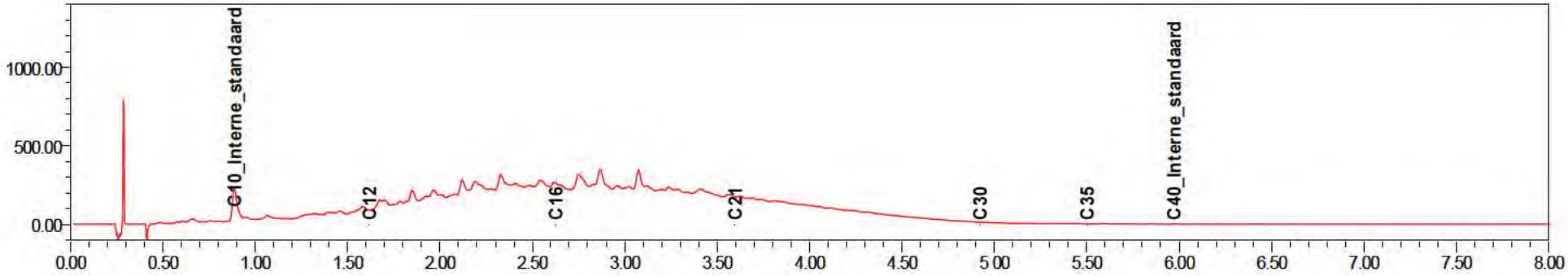
[redacted]

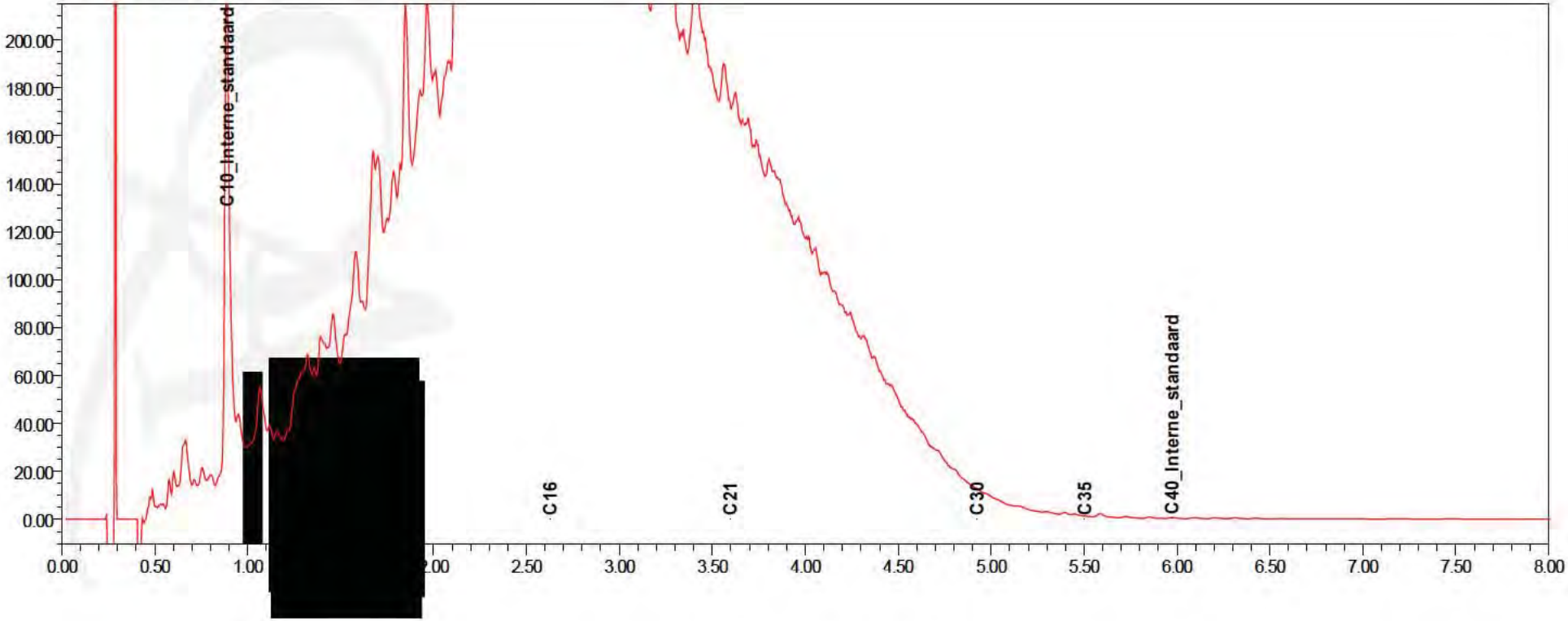
Chromatogram TPH/Mineral Oil

Sample id.: 8470007

Certificate no.: 2015019420

Sample description.: 3-04





BoToVa T1 Beoordeling kwaliteit van grond bij toepassing op of in de landbodem

J. Scholman Infra BV

projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan
Datum monstername	23-02-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015019420

		boring 4	GSSD	toets	boring 4	GSSD	toets	boring 3	GSSD	toets	boring 3	GSSD	toets	boring 11	GSSD	toets
		1.2-1.4			1.6-1.8			1.5-2.0			2.0-2.5			1.5-2.0		
Organische stof		2			2			2			2			2		
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		2			2			2			2			2		
Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd															
Droge stof	% (m/m)	70,9			70			86,3			82,2			75,4		
Minerale olie																
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	64			250			1700			300			<3,0		
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	610			940			7800			1800			8,9		
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	800			920			7900			1900			28		
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	950			640			3500			890			32		
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	120			68			72			23			10		
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	31			14			8,1			<6,0			<6,0		
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	2600	13000	***	2800	14000	***	21000	105000	***	5000	25000	***	85	425	*

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan achtergrondwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 26-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019301/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Uw ordernummer	2017
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019301/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	26-02-2015/15:39
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1
	Metalen		
S	Barium (Ba)	µg/L	140
S	Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20
S	Kobalt (Co)	µg/L	<2.0
S	Koper (Cu)	µg/L	<2.0
S	Kwik (Hg)	µg/L	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	µg/L	<2.0
S	Nikkel (Ni)	µg/L	6.4
S	Lood (Pb)	µg/L	2.1
S	Zink (Zn)	µg/L	39
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen		
S	Benzeen	µg/L	<0.20
S	Tolueen	µg/L	<0.20
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 [1)]
	BTEX (som)	µg/L	<0.90
S	Naftaleen	µg/L	<0.020
S	Styreen	µg/L	<0.20
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
S	Dichloormethaan	µg/L	<0.20
S	Trichloormethaan	µg/L	<0.20
S	Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10
S	Trichlooretheen	µg/L	<0.20
S	Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10
S	1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S	1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10

Nr.	Monsteromschrijving	ter nr.
1	pb 8, kant kanaal, Grondslag BV okt 2007	8469553

[redacted]

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019301/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	26-02-2015/15:39
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	[redacted]	Pagina	2/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1
S	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
	CKW (som)	µg/L	<1.6
S	Tribroommethaan	µg/L	<0.20
S	Vinylchloride	µg/L	<0.10
S	1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
S	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 [1)]
S	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S	Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42
	Minerale olie		
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<4.0
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	8.8
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<8.0
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<8.0
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<8.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving	ter nr.
1	pb 8, kant kanaal, Grondslag BV okt 2007	8469553

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015013801/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
-r v. 00o	02 - 3 2x l 5aa ı	02 - 3 8an5 8anaa6 3 749nGl 6ag d	wwN	owN	Nv. 10owNNN	02 - 3 8an5 8anaa6 3 749nGl 6ag de
-r v. 00o	02 - 3 2x l 5aa ı	02 - 3 8an5 8anaa6 3 749nGl 6ag d	wwN	owN	N- NNor wov 0	
-r v. 00o					Nv. 10owNNN	

[redacted]

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015019301/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015013801/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOCl (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiClEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

toets BoToVa T13 Wbb grondwater

Projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Datum monstername	23-02-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015019301

		bestaande pb 8 kanaalzijde	GSSD	toets	S	T	I
Metalen							
Barium (Ba)	µg/L	140	140	*	50	338	625
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,20	0,14	-	0,4	3,2	6
Kobalt (Co)	µg/L	<2,0	1,4	-	20	60	100
Koper (Cu)	µg/L	<2,0	1,4	-	15	45	75
Kwik (Hg)	µg/L	<0,050	0,035	-	0,05	0,175	0,3
Molybdeen (Mo)	µg/L	<2,0	1,4	-	5	153	300
Nikkel (Ni)	µg/L	6,4	6,4	-	15	45	75
Lood (Pb)	µg/L	2,1	2,1	-	15	45	75
Zink (Zn)	µg/L	39	39	-	65	433	800
vl Koolwaterstoffen							
Benzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	0,2	15,1	30
Tolueen	µg/L	<0,20	0,14	-	7	504	1000
Ethylbenzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	4	77	150
o-Xyleen	µg/L	<0,10	0,07				
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	0,14				
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	0,21	-	0,2	35,1	70
BTEX (som)	µg/L	<0,90	0,63				
Naftaleen	µg/L	<0,020	0,014	-	0,01	35	70
Styreen	µg/L	<0,20	0,14	-	6	153	300
vl halogeenkoolwaterstoffen							
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	0,01	500	1000
Trichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	6	203	400
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	5	10
Trichlooretheen	µg/L	<0,20	0,14	-	24	262	500
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	7	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	7	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	65	130
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07				
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07				
CKW (som)	µg/L	<1,6	1,12				
Tribroommethaan	µg/L	<0,20	0,14				630
Vinylchloride	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	2,5	5
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	5	10
1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,14	0,14	-	0,01	10	20
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0,42	0,42	-	0,8	40,4	80
Minerale olie							
olie totaal C10-40	µg/L	<50	50	-			

kleiner dan of gelijk aan A.W	-
groter dan streefwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

eurofins | — analytico®

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 06-03-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Uw ordernummer	2017
Monster(s) ontvangen	02-03-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	02-03-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	06-03-2015/17:41
		Bijlage	A,B,C,D
Monsternemer	[redacted]	Pagina	1/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Metalen				
S	Barium (Ba)	µg/L	110		
S	Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20		
S	Kobalt (Co)	µg/L	<2.0		
S	Koper (Cu)	µg/L	3.9		
S	Kwik (Hg)	µg/L	0.097		
S	Molybdeen (Mo)	µg/L	5.6		
S	Nikkel (Ni)	µg/L	4.9		
S	Lood (Pb)	µg/L	6.5		
S	Zink (Zn)	µg/L	26		
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen				
S	Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S	Tolueen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10	<0.10
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 [1)]	0.21 [1)]	0.21 [1)]
	BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90	<0.90
S	Naftaleen	µg/L	<0.020	<0.020	<0.020
S	Styreen	µg/L	<0.20		
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen				
S	Dichloormethaan	µg/L	<0.20		
S	Trichloormethaan	µg/L	<0.20		
S	Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10		
S	Trichlooretheen	µg/L	<0.20		
S	Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10		
S	1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20		
S	1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20		
S	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10		
S	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10		
S	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	pb 2, locatie silo s	[redacted]	8477546
2	pb 3, olievlek	02-Mar-2015	8477547
3	pb 12, vm tank- en wasplaats	02-Mar-2015	8477548

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	02-03-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	06-03-2015/17:41
		Bijlage	A,B,C,D
Monsternemer	[redacted]	Pagina	2/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
S	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		
	CKW (som)	µg/L	<1.6		
S	Tribroommethaan	µg/L	<0.20		
S	Vinylchloride	µg/L	<0.10		
S	1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		
S	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 [1)]		
S	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S	Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42		
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<4.0	98	5.0
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<7.0	180	<7.0
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<8.0	47	8.2
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15	<15	<15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<8.0	<8.0	<8.0
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<8.0	<8.0	<8.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	330	<50
	Chromatogram			Zie bijl.	
	Cyanide				
S	Cyanide-totaal	µg/L			<5.0

[redacted]

Nr.	Monsteromschrijving		ter nr.
1	pb 2, locatie silo s	[redacted]	8477546
2	pb 3, olievlek	02-Mar-2015	8477547
3	pb 12, vm tank- en wasplaats	02-Mar-2015	8477548

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
Gl ddel w	02 -	02 - 3 9i85 9			NGNN-wGdBG	02 - 3 856a7i4 9i85 9
Gl ddel w	02 -	02 - 3 9i85 9			NwB1er 1Bdd	
Gl ddel d	02 r	02 r 3 584v84.			NwB1er-NNe	02 r 3 584v84.
Gl ddel d					NwB1er-NNe	
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908aa79			NwB1er 1BBN	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908aa79
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908aa79			ANwdl wl w	
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908aa79			L Gwl Gr Gw	

[redacted]

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOCl (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiClEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5
Chromatogram olie (GC)	W0215	LVI-GC-FID	Eigen methode
Cyanide - totaal	W0517	Spectrometrie (CFA)	Cf. pb3140-1 en cf. NEN-EN-ISO 14403

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

BoToVa T13 Toetsing Wbb grondwater

Projectnummer	15-2017
Projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Datum monstername	02-03-2015
Monsternemer	[redacted]
Certificaatnummer	2015021862

		pb 2	GSSD	toets	pb 3	GSSD	toets	pb 12	GSSD	toets	S	T	I
		silo's			olievlek			wasplaats					
Metalen													
Barium (Ba)	µg/L	110	110	*							50	338	625
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,20	0,14	-							0,4	3,2	6
Kobalt (Co)	µg/L	<2,0	1,4	-							20	60	100
Koper (Cu)	µg/L	3,9	3,9	-							15	45	75
Kwik (Hg)	µg/L	0,097	0,097	*							0,05	0,175	0,3
Molybdeen (Mo)	µg/L	5,6	5,6	*							5	153	300
Nikkel (Ni)	µg/L	4,9	4,9	-							15	45	75
Lood (Pb)	µg/L	6,5	6,5	-							15	45	75
Zink (Zn)	µg/L	26	26	-							65	433	800
vl Koolwaterstoffen													
Benzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	0,2	15,1	30
Tolueen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	7	504	1000
Ethylbenzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	4	77	150
o-Xyleen	µg/L	<0,10	0,07		<0,10	0,07		<0,10	0,07				
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	0,14		<0,20	0,14		<0,20	0,14				
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	0,21	-	0,21	0,21	-	0,21	0,21	-	0,2	35,1	70
BTEX (som)	µg/L	<0,90	0,63		<0,90	0,63		<0,90	0,63				
Naftaleen	µg/L	<0,020	0,014	-	<0,020	0,014	-	<0,020	0,014	-	0,01	35	70
Styreen	µg/L	<0,20	0,14	-							6	153	300
vl halogeenkoolwaterstoffen													
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							0,01	500	1000
Trichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							6	203	400
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	5	10
Trichlooretheen	µg/L	<0,20	0,14	-							24	262	500
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							7	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							7	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	65	130
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07										
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07										
CKW (som)	µg/L	<1,6	1,12										
Tribroommethaan	µg/L	<0,20	0,14										630
Vinylchloride	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	2,5	5
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	5	10
1,2-Dichloorethenen (Som) fa	µg/L	0,14	0,14	-							0,01	10	20
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14										
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14										
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14										
Dichloorpropanen som factor	µg/L	0,42	0,42	-							0,8	40,4	80
Minerale olie													
olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	35	-	330	330	**	<50	35	-	50	325	600
Cyanide													
Cyanide-totaal	µg/L							<5,0	3,5		15	758	1500

kleiner dan of gelijk aan S	-
groter dan streefwaarde	*
groter dan tussenwaarde	**
groter dan interventiewaarde	***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

bijlage C

Linge milieu bv

boorstaten Sophialaan

15-2017, maart 2015

Betekenis van afkortingen

G/g : grind/grindig 

Z/z : zand/zandig 

L/s : leem/siltig 

K/k : klei/kleiig 

V/h : veen/humeus 

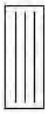
m : mineraal arm 

Overig 

W/w : Waterkolom 

Ongeroerd monster : 

Blinde buis : 

Filter : 

Grondwaterst. : 

Afdichtingen

Bentoniet 

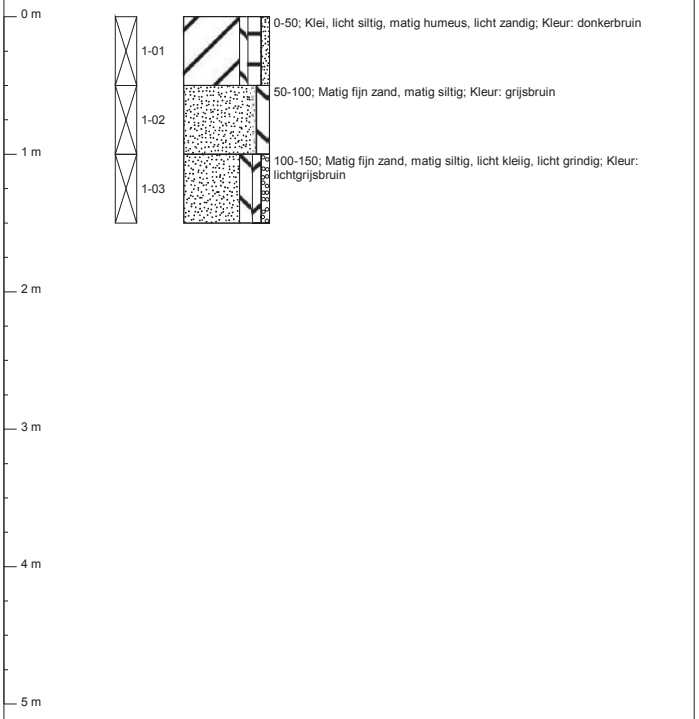
Filterzand 

Geroerd monster : 

Linge milieu bv

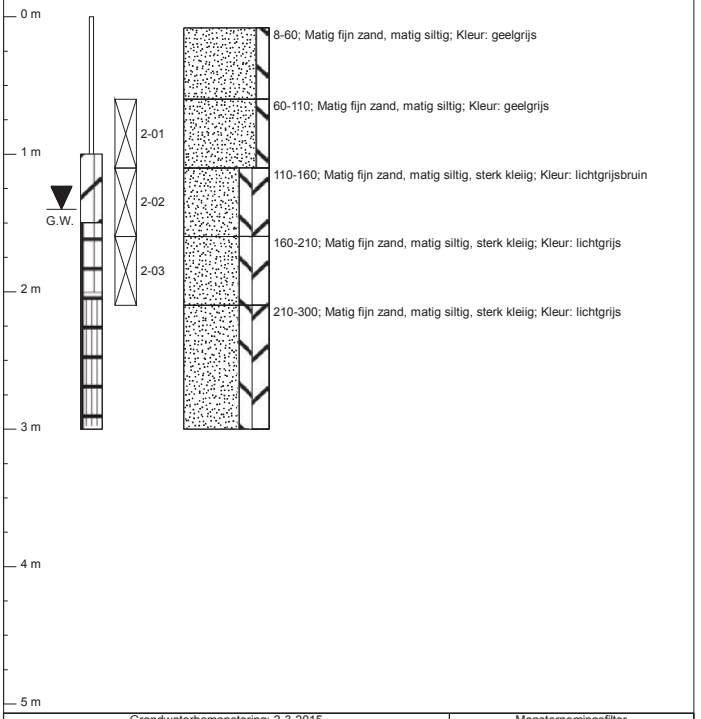
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	1	silo	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	200 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	2	silo	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	150 cm-mv

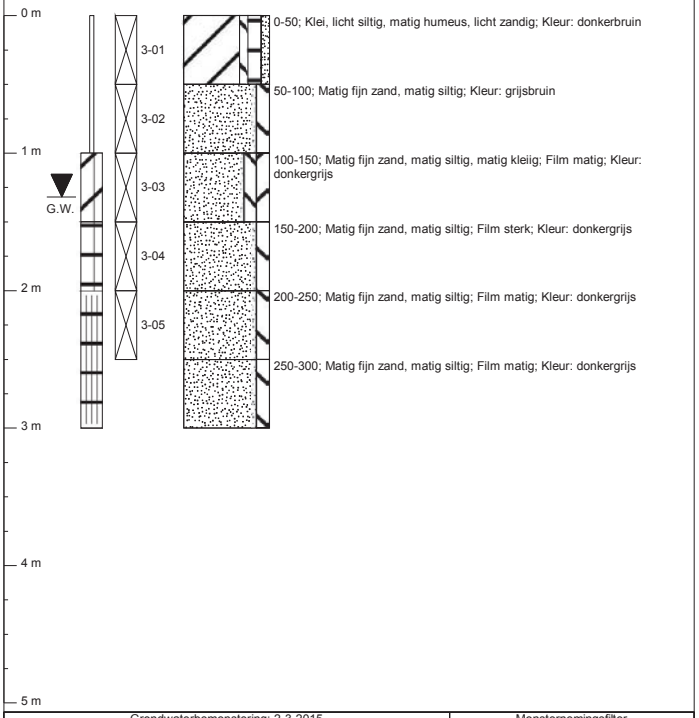
Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Grondwaterbemonstering: 2-3-2015				Monsternemingsfilter	
pH:	7,0	Grondwaterstand:	140 cm-mv	Diepte	Perforatie
EGV:	620 µS/cm	Troebelheidmeting:	6 NTU	300 cm-mv	200-300 cm-mv
Temp.:		Zuurstofmeting:			

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	3	silo	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	200 cm-mv

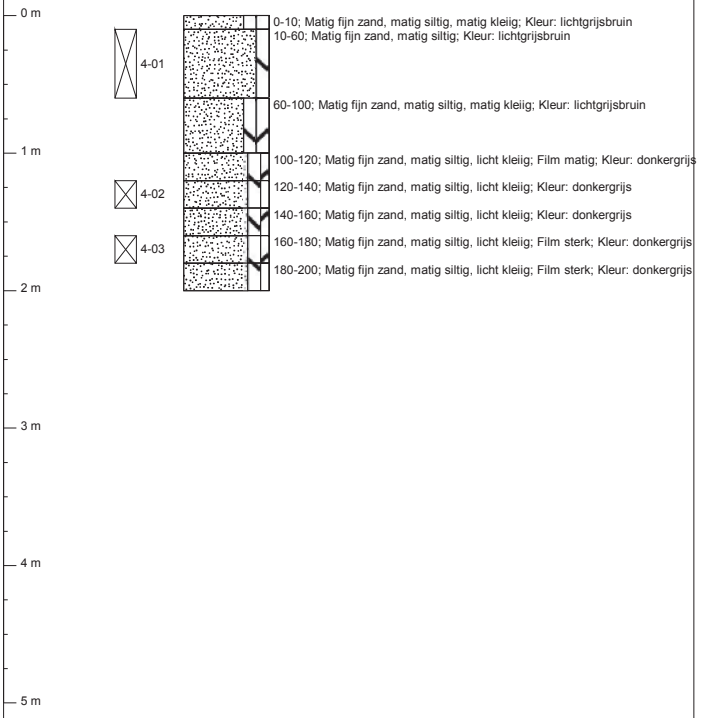
Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Grondwaterbemonstering: 2-3-2015				Monsternemingsfilter	
pH:	7,22	Grondwaterstand:	132 cm-mv	Diepte	Perforatie
EGV:	690 µS/cm	Troebelheidmeting:	15 NTU	300 cm-mv	200-300 cm-mv
Temp.:		Zuurstofmeting:			

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	4	silo	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	200 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	5	hooddeur	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
		0-8; Klinkers
5-01		8-58; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
		58-108; Klei, licht siltig; Kleur: donkergrijs
		108-158; Klei, sterk zandig, matig siltig; Kleur: grijs

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	6	containers	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
6-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig; puin (matig); Kleur: grijsbruin
		50-100; Matig fijn zand, matig siltig; puin (matig); Kleur: grijsbruin
6-02		100-150; Klei, matig siltig, licht zandig; Kleur: donkergrijs
		150-180; Klei, matig siltig, sterk zandig; Kleur: grijsgrijs

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	7	kade	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
		0-10; Matig fijn zand, matig siltig, licht humeus; Kleur: grijsbruin
7-01		10-60; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijsbruin
		60-100; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijsbruin
7-02		100-150; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	8	kade	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

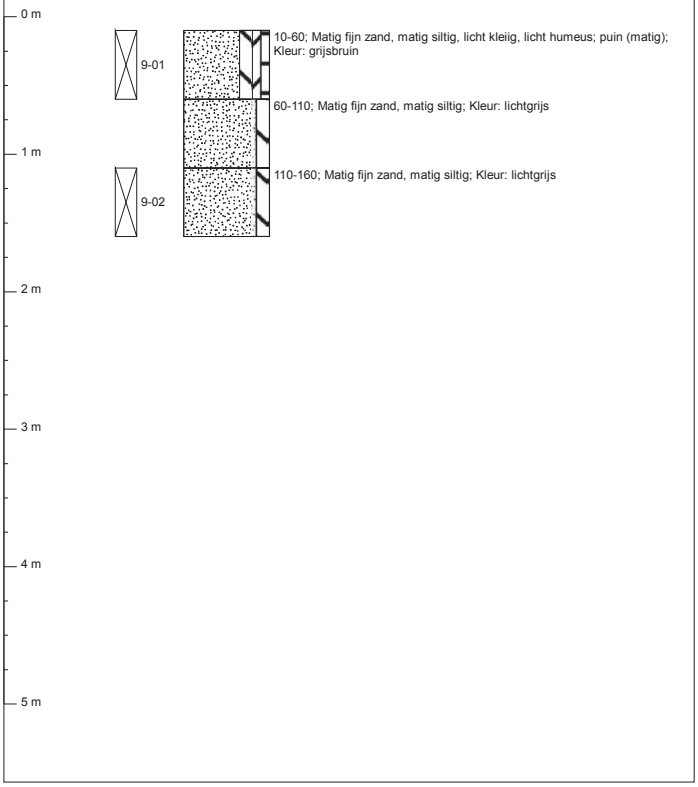
Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
8-01		10-60; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig, licht humeus; puin (matig); Kleur: grijsbruin
		60-110; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijs
8-02		110-160; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtgrijs
		160-190; Matig grof zand, matig kleiig, matig siltig; Kleur: grijsgrijs

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Linge milieu bv

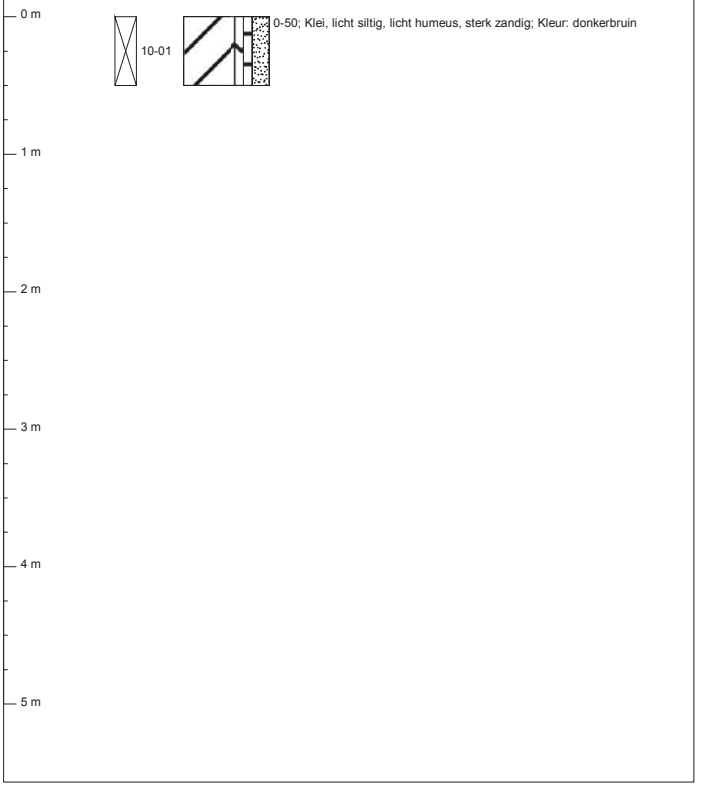
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	9	kade	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



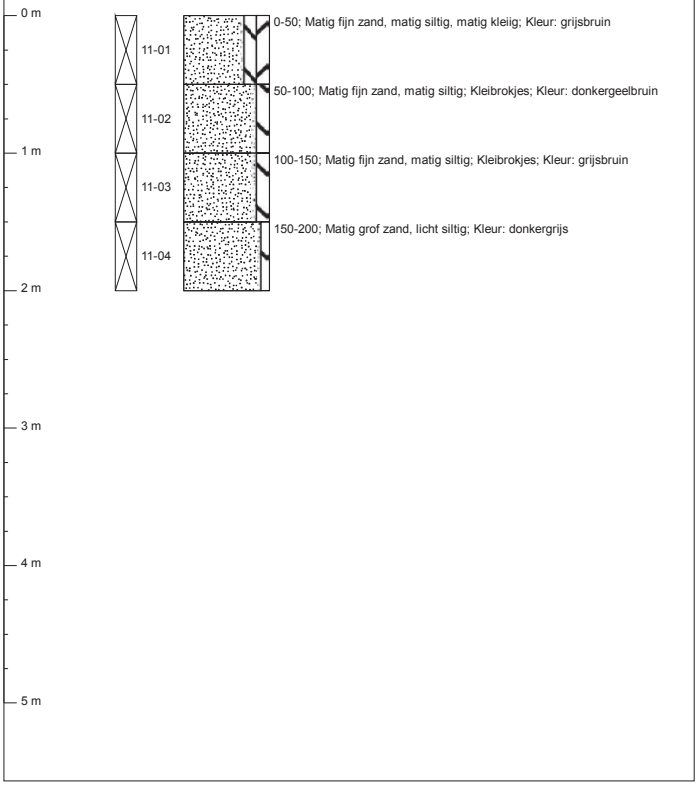
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	10	oever	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



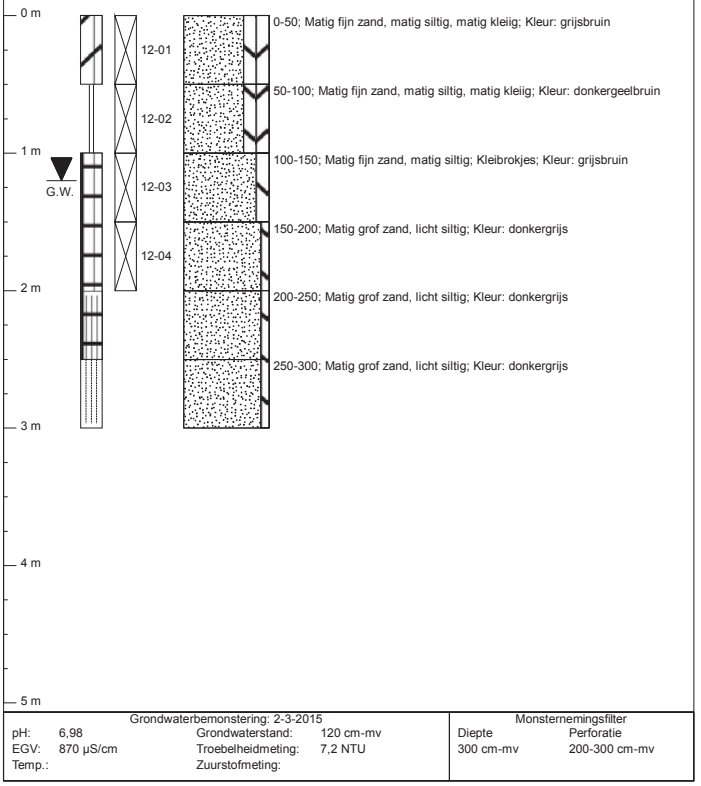
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	11	tank	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	12	tank	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Grondwaterbemonstering: 2-3-2015

pH:	6,98	Grondwaterstand:	120 cm-mv
EGV:	870 µS/cm	Troebelheidmeting:	7,2 NTU
Temp.:		Zuurstofmeting:	

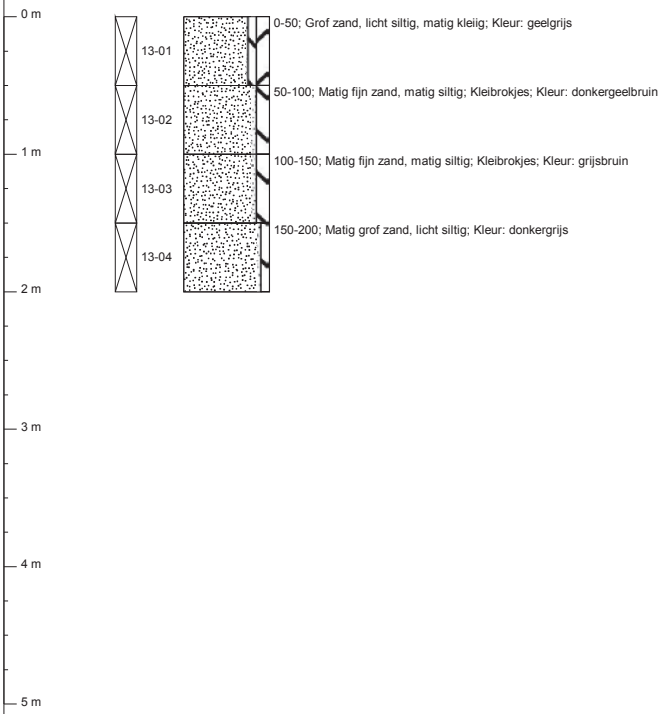
Monsternemingsfilter

Diepte	Perforatie
300 cm-mv	200-300 cm-mv

Linge milieu bv

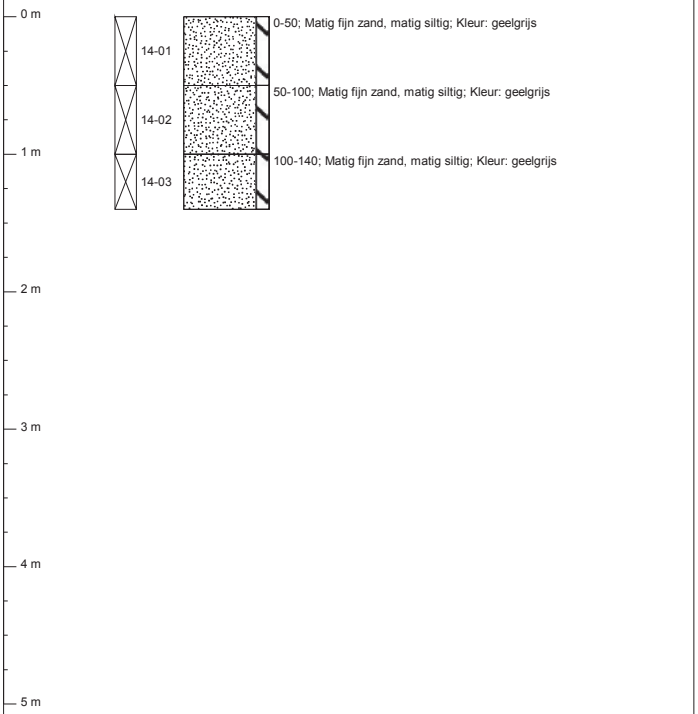
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	13	tank	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



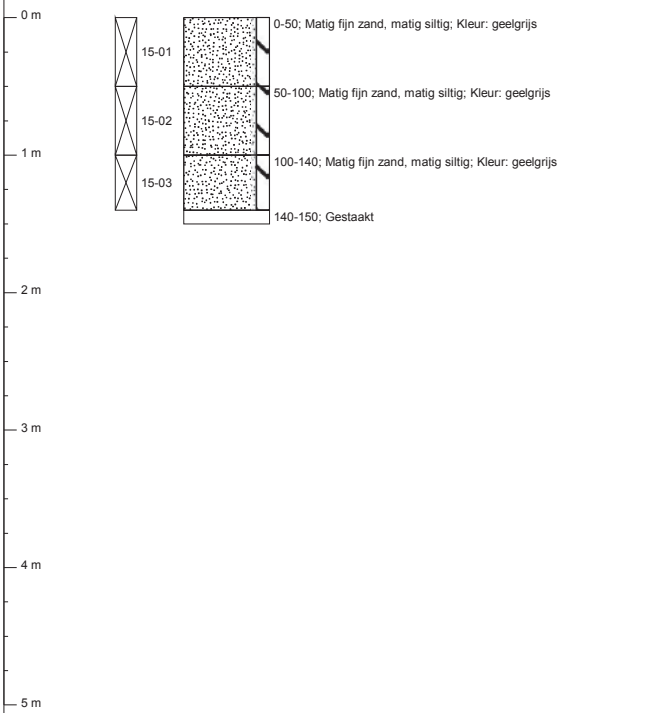
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	14	binnen	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



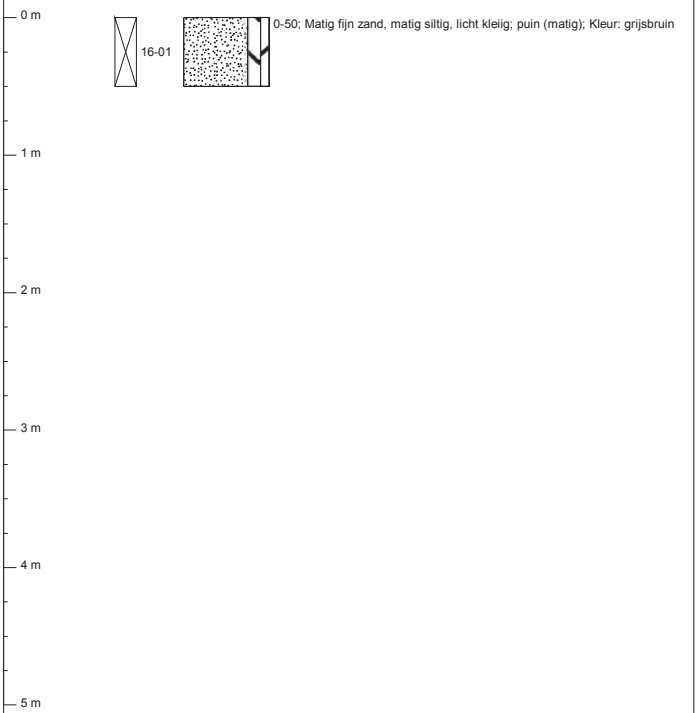
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	15	binnen	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	16	vml gronddepot	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	17	vml gronddepot	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
17-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (matig); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	18	vml gronddepot	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
18-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (matig); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	19	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
19-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	20	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
20-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Linge milieu bv

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	21	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
21-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	22	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
22-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	23	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
23-01		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	24	puinverharding zoutloods	23-2-2015
Beschrijver	Boorfirma	Boormethode	Maaiveldtype	Globale grondwaterstand
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
24-1		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; puin (sterk); Kleur: grijsbruin

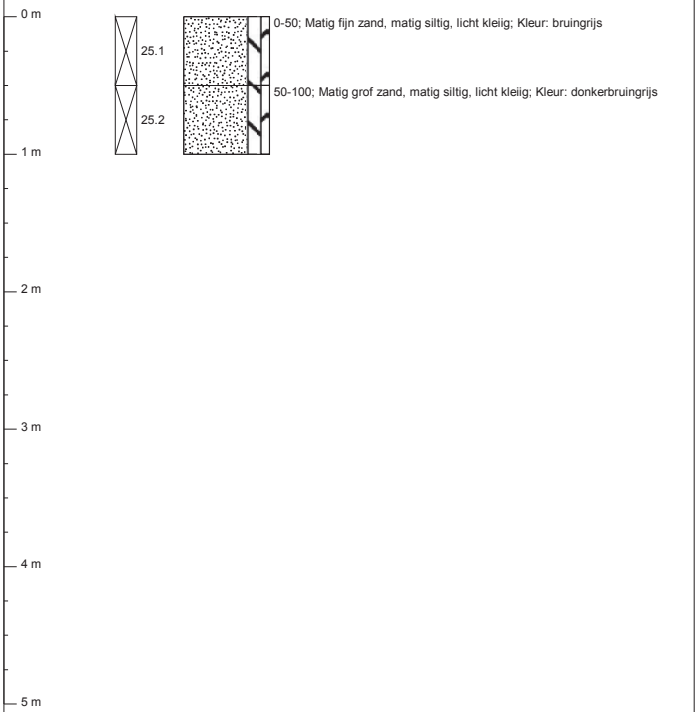
0 m
1 m
2 m
3 m
4 m
5 m

Linge milieu bv

Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	25	buiten	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

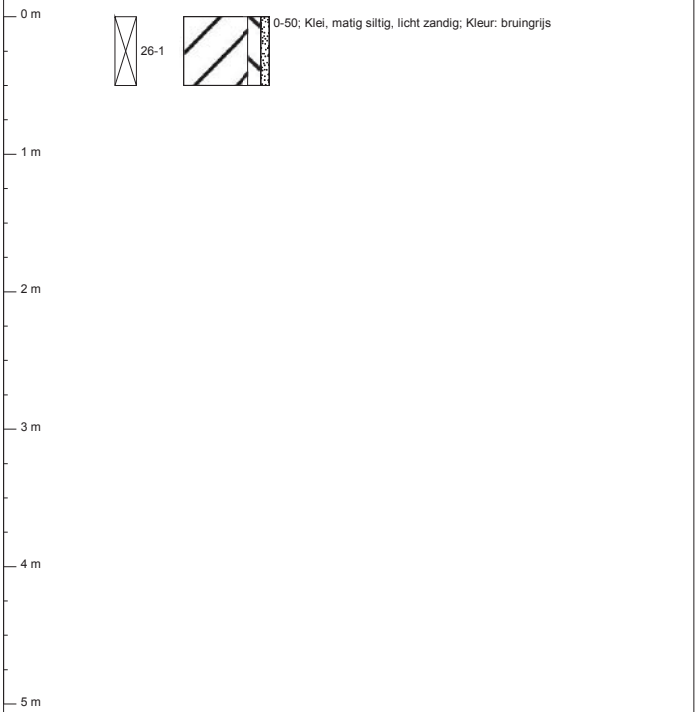
Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
25.1		0-50; Matig fijn zand, matig siltig, licht kleiig; Kleur: bruingrijs
25.2		50-100; Matig grof zand, matig siltig, licht kleiig; Kleur: donkerbruingrijs



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	26	buiten, spoor	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

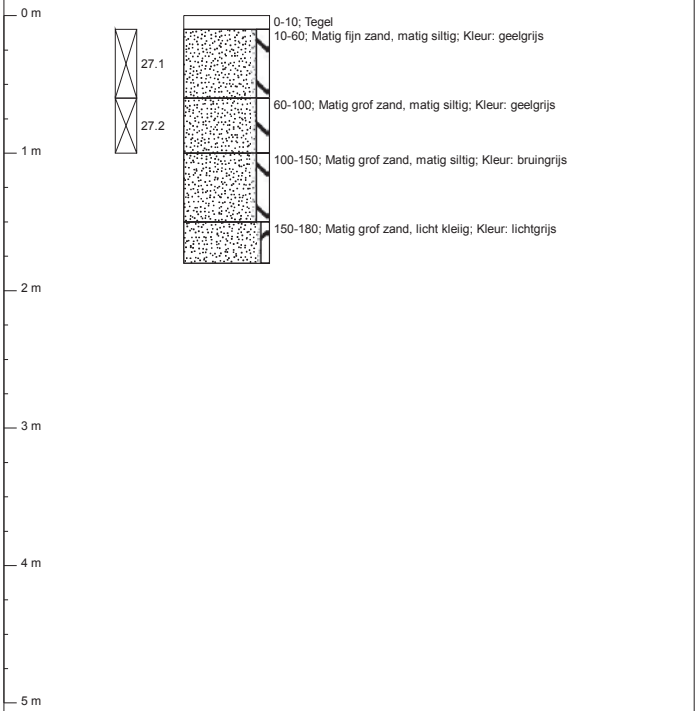
Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
26-1		0-50; Klei, matig siltig, licht zandig; Kleur: bruingrijs



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	27	binnen	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

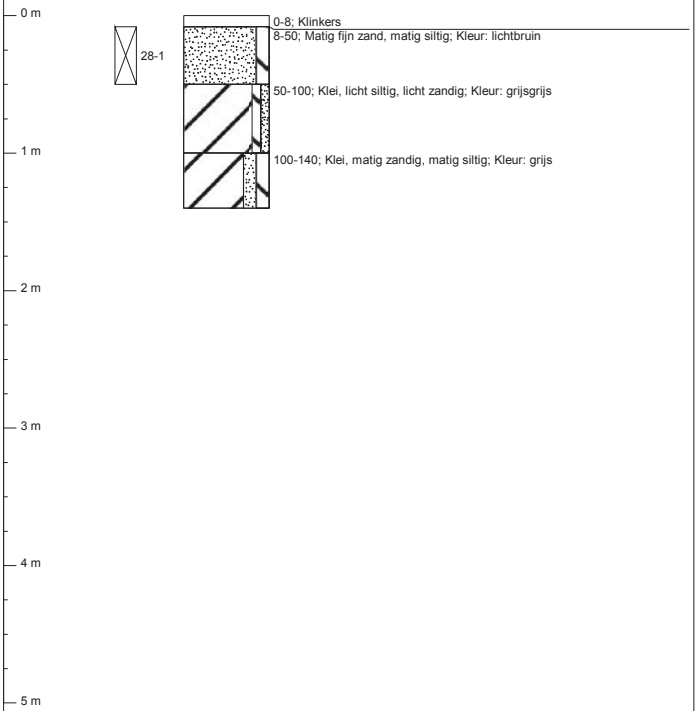
Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
27.1		0-10; Tegel
		10-60; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: geelgrijs
27.2		60-100; Matig grof zand, matig siltig; Kleur: geelgrijs
		100-150; Matig grof zand, matig siltig; Kleur: bruingrijs
		150-180; Matig grof zand, licht kleiig; Kleur: lichtgrijs



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	28	hooddeur	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	klinker	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104

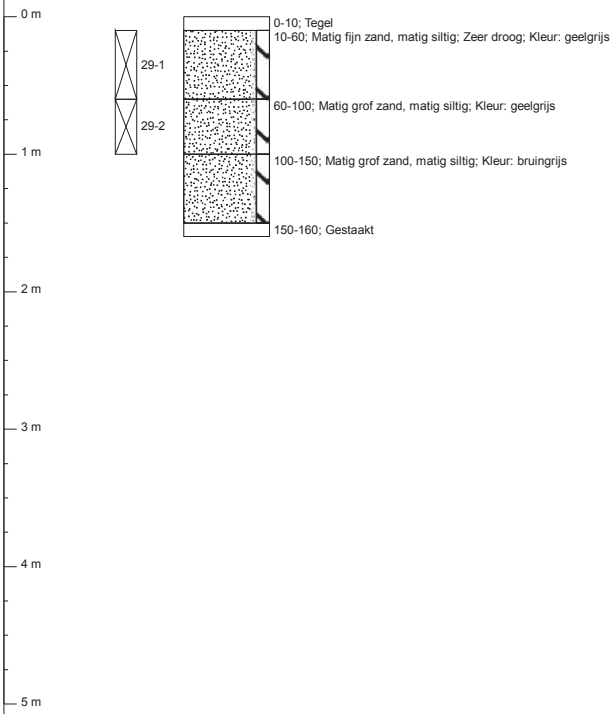
Bodem-monster	Bodem-onderzoek	
28-1		0-8; Klinkers
		8-50; Matig fijn zand, matig siltig; Kleur: lichtbruin
		50-100; Klei, licht siltig, licht zandig; Kleur: grijsgrijs
		100-140; Klei, matig zandig, matig siltig; Kleur: grijs



Linge milieu bv

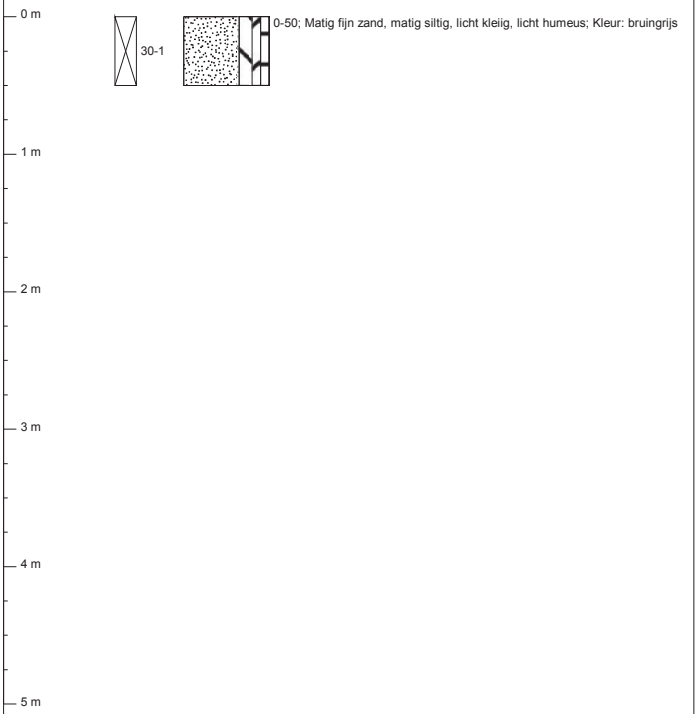
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	29	binnen	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



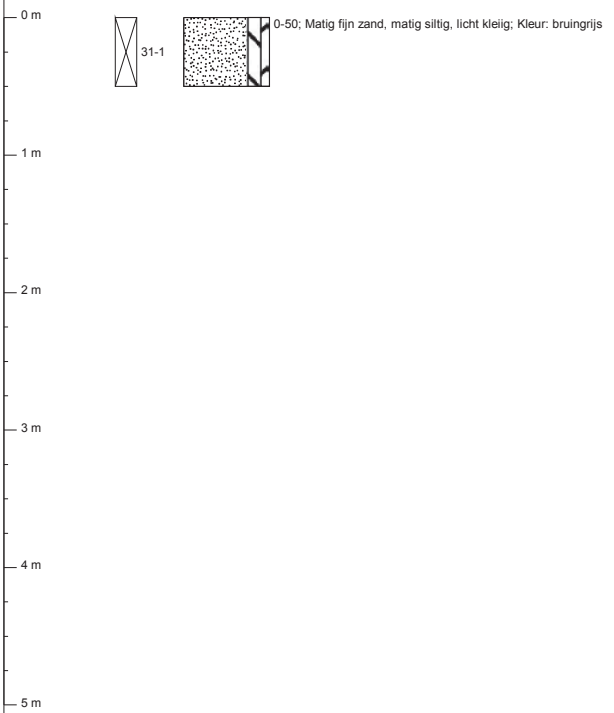
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	30	buiten, spoor	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



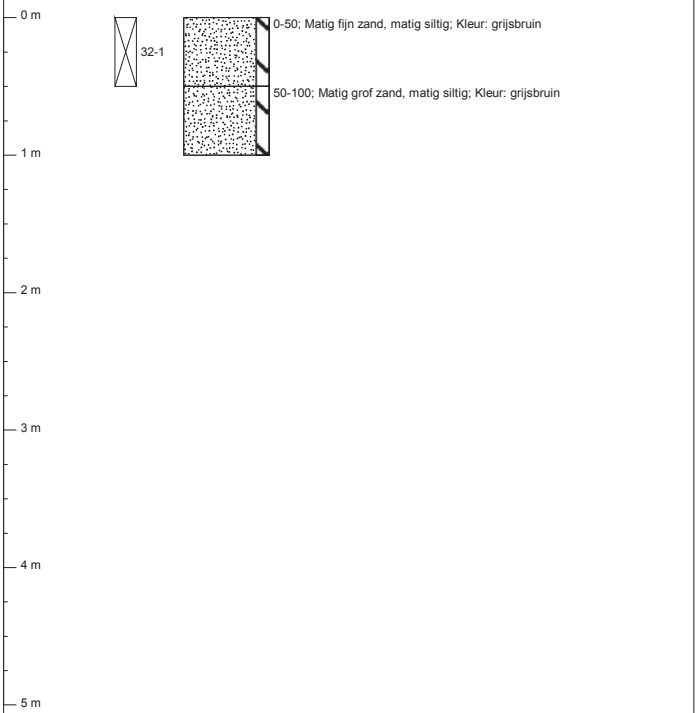
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	31	buiten, spoor	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	32	voorzijde	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

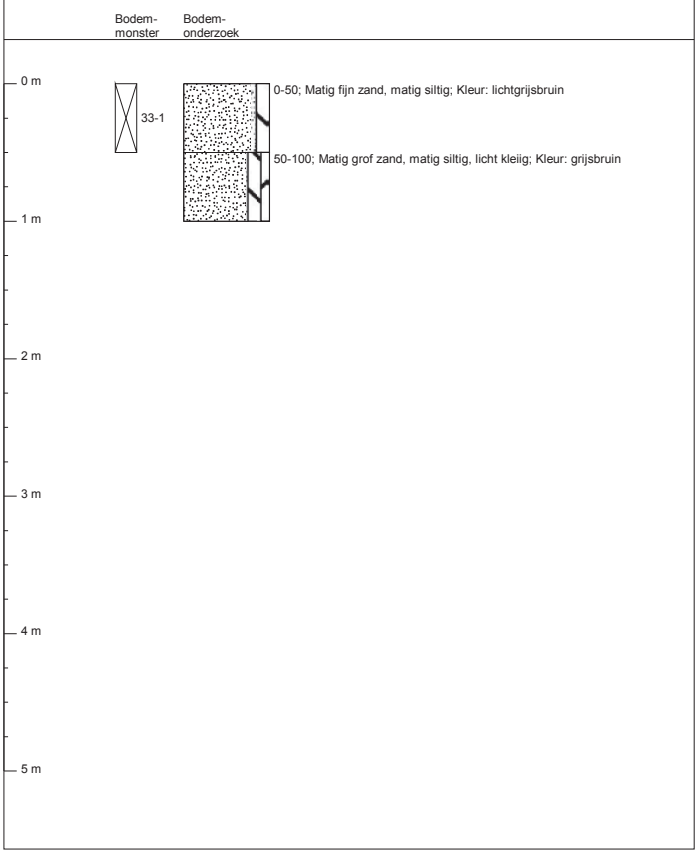
Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Linge milieu bv

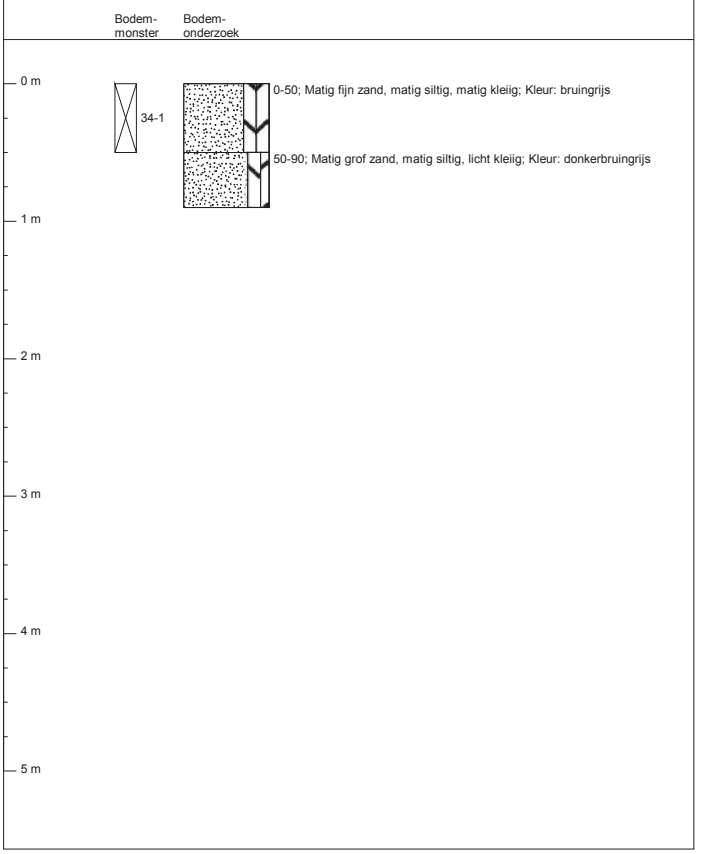
Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	33	kantoor	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



Projectcode	Projectnaam	Boornummer	Locatie	Datum
15-2017	sophialaan	34	buiten	23-2-2015
Beschrijver	**Boorfirma**	**Boormethode**	**Maaiveldtype**	**Globale grondwaterstand**
[redacted]	linge milieu bv	Edelmanboor, pulsboor	braak	150 cm-mv

Boorprofiel getekend volgens NEN 5104



bijlage D1

Linge milieu bv

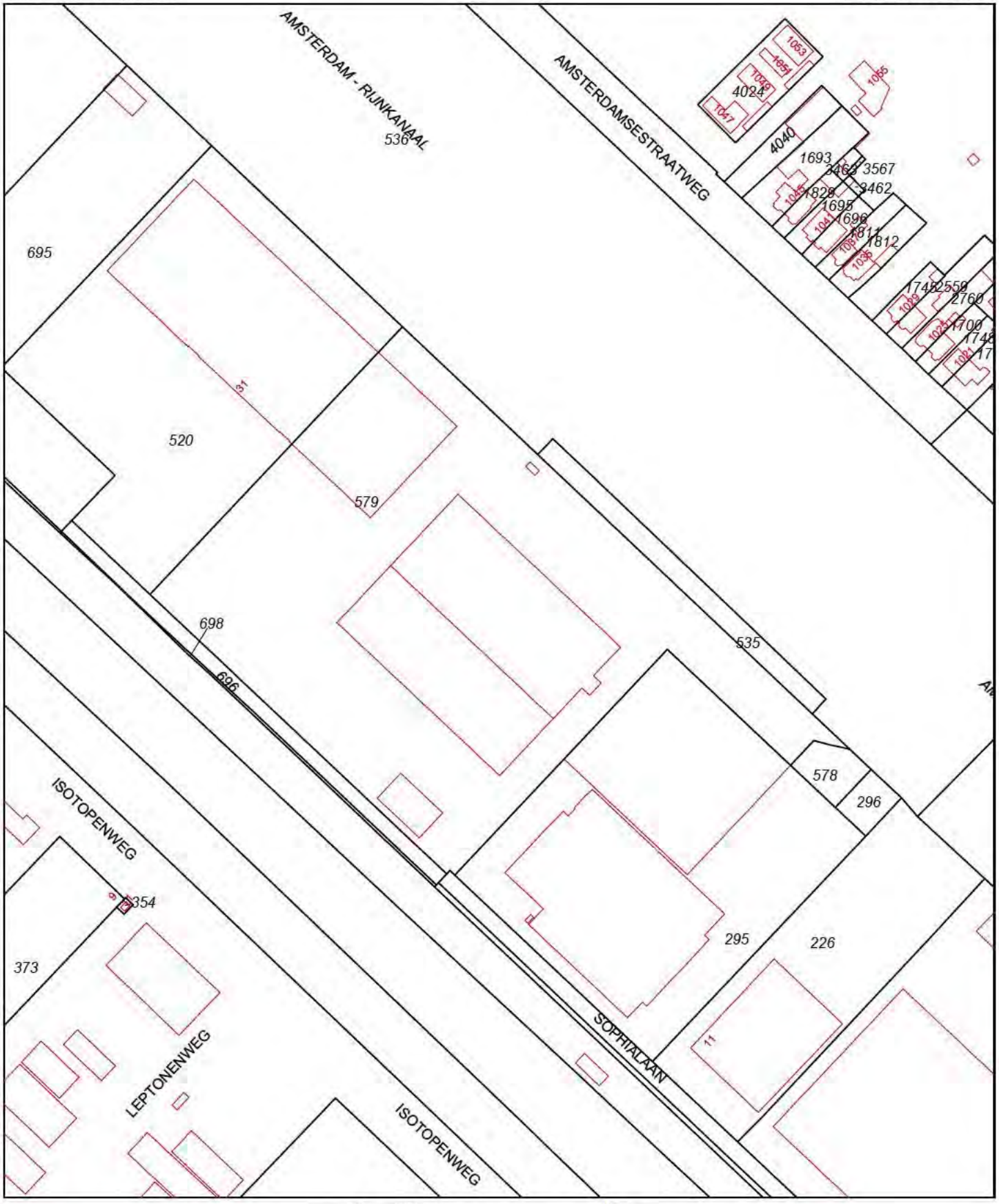
kadastrale kaart

foto's

historische gegevens Gemeente Utrecht

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 15-2017



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

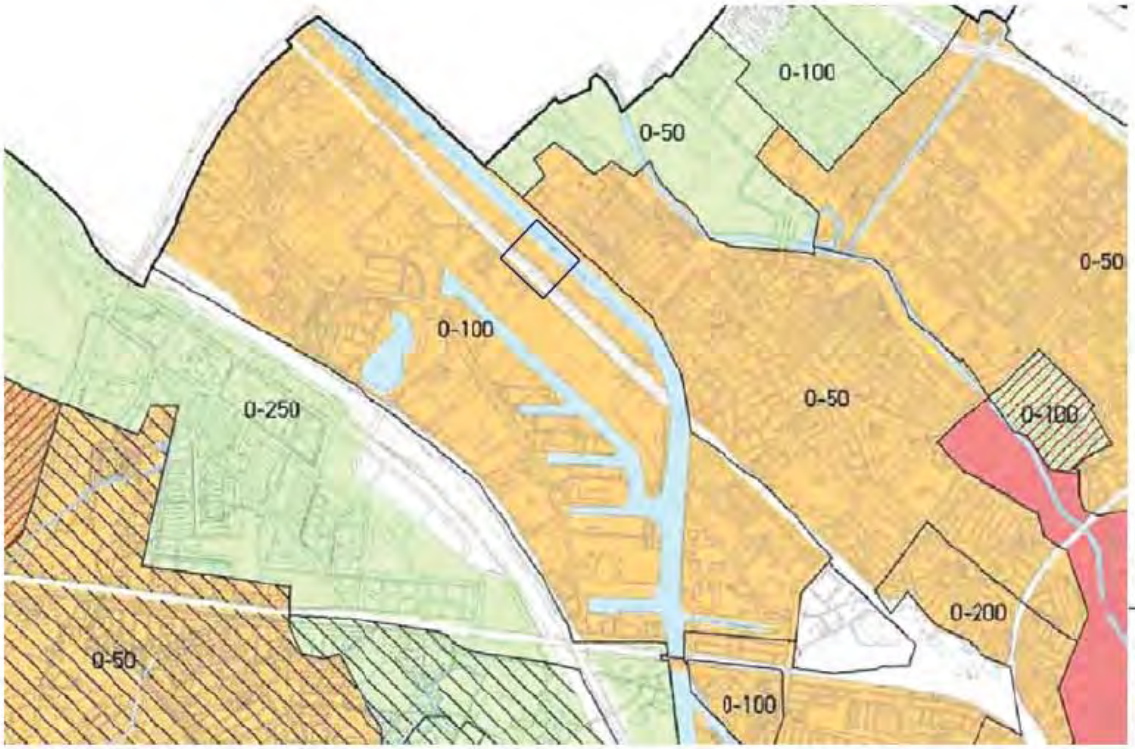
Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 21 februari 2015
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:2000

Kadastrale gemeente	CATHARIJNE
Sectie	E
Perceel	579

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

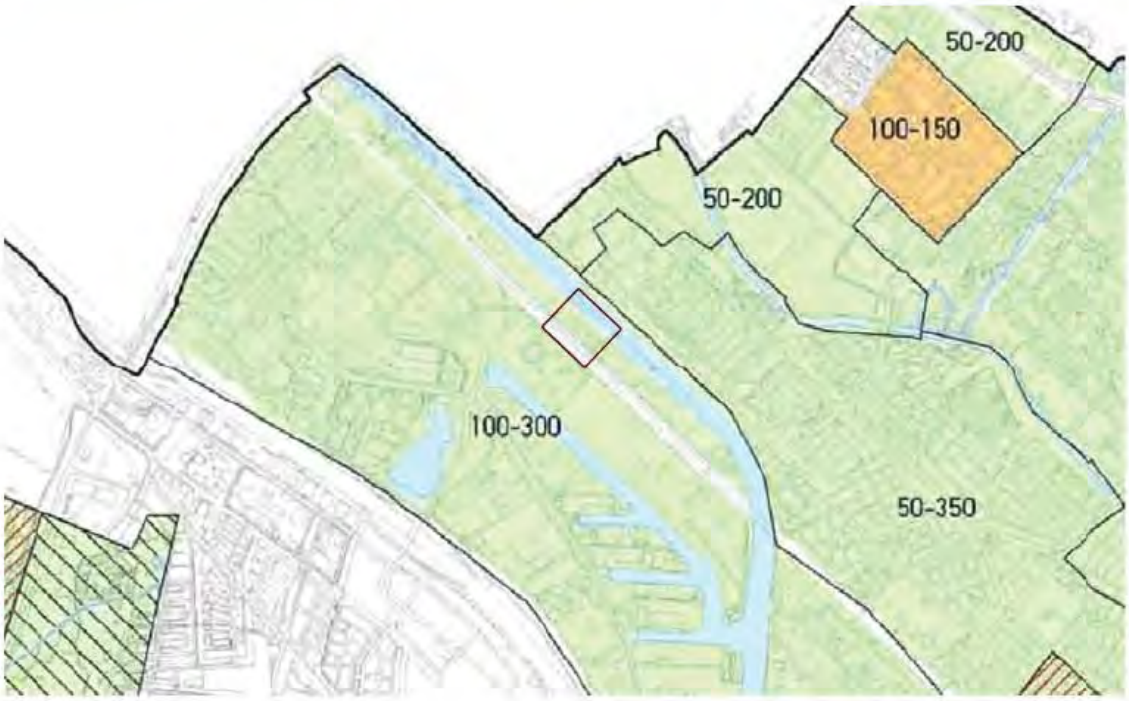


bodemkwaliteitskaart Utrecht

Ontgravingskaart - Laag 1

Ontgravingsklasse

- Industrie
- Wonen
- Landbouw/natuur



Ontgravingskaart - Laag 2

Ongravingsklasse

- Wonen
- Landbouw/natuur

luchtfoto maart 2007



sept 2006



april 2005
















GIPSBOUW







bijlage D2

Linge milieu bv

resultaten eerder onderzoek (2007)

14-11-2007

PROJECT 12569

VERKENNEND BODEMONDERZOEK SOPHIALAAN 7 TE UTRECHT

opdrachtgever:
GIBO
Postbus 40282
3504 AB Utrecht

contactpersoon:
[redacted]
Tel.: [redacted]
Fax:

projectleider:
[redacted]

rapporteur:
[redacted]

datum:
14 november 2007

Grondslag BV

Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK
Tel.: 0348-402103
Fax: 0348-402703

Galileistraat 69
1704 SE HEERHUGOWAARD
Tel.: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Oevers 16
8331 VC STEENWIJK
Tel.: 0521-521924
Fax: 0521-521928

SAMENVATTING

Soort:	Verkennend bodemonderzoek							
Aanleiding:	Vernieuwing van de milieuvergunning							
Doel:	Vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit							
Opzet:	Conform NEN 5740 (VEP)							
Locatie:	Sophialaan 7 te Utrecht							
Kadastraal:	Gemeente Catherijne, sectie E, nummer 579							
Oppervlakte perceel:	23760 m²							
Terreingebruik:	Bedrijfsmatig							
Terreingebruik in omgeving:	Bedrijfsmatig							
Hypothese:	Ter plaatse van de verdachte deellocaties kan (het ontstaan van) de aanwezigheid van een verontreiniging niet worden uitgesloten							
Aantal boringen en peilbuizen:	Boringen				waarvan peilbuizen:			
	26				9 (8 gebruikt voor watermonstername)			
Globale bodemopbouw:	Vanaf het maaiveld / onder de verhardingslaag is voornamelijk sprake van een zandige bodemopbouw. De bodem wordt veelal doorsneden door kleilagen van een variabele dikte. Ter plaatse van boringen 3, 6, 16 is een verhardingslaag aangetroffen; een zevental boringen is gestuit op een handmatig ondoordringbare laag.							
Grondwaterstand:	pb 1	pb 7	pb 8	pb 13	pb 16	pb 19	pb 21	pb 24
	1,91	2,11	1,85	2,02	2,10	2,09	2,09	2,03
Zintuiglijke waarnemingen	Ter plaatse van vrijwel alle boringen zijn bijmengingen aan puin, baksteen, slakken en/of kolen aangetroffen Ter plaatse van deellocatie J (machineruimte met opvangput) is in de diepere ondergrond een sterke olie-waterreactie en een afwijkende geur waargenomen							
Resultaten grond:	Diverse lichte verhogingen Matige en sterke verhogingen aan zware metalen ter plaatse deellocatie A Sterke verhoging aan minerale olie ter plaatse van deellocaties J+K (betreft één onderzoekslocatie)							
Resultaten grondwater:	Hoogstens lichte verhogingen							
Conclusies:	Nulsituatie is vastgelegd							
	Ter plaatse van deellocaties A en J + K zijn in grond verhogingen aangetroffen die aanleiding vormen tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of bodemsanering.							
	De in de ondergrond van boring 16 aangetroffen sterke verhoging aan minerale olie vormt, gezien het mobiele karakter, aanleiding om het nader onderzoek op korte termijn plaats te laten vinden. In dit kader wordt tevens aanbevolen om de status / werking van de opvangput na te gaan.							

In het grondmonster van de bovengrond van boring 26 overschrijdt het minerale olie-gehalte de streefwaarde niet. De individuele PCB-parameters bevinden zich allen onder de detectielimiet (indien een factor van 0,7 wordt gehanteerd teneinde de gemeten gehalten te kunnen toetsen aan de streefwaarde, wordt een overschrijding van de streefwaarde voor de som PCB's gemeten).

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie H

Deellocatie H: werkplaats/magazijn; in de werkplaats is een stellingkast aanwezig met diverse olieproducten en in het magazijn is een vat afgewerkte olie op een lekbak aanwezig; ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Tabel 4.8: Analyseresultaten deellocatie H

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
20(0,14-0,70)+ 22(0,14-0,50)	2,8/0,3	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	81	-	-	-	-	-
20(0,70-1,20)+ 21(0,90-1,40)	13,6/3,0	puin+ baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	-	-

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
21	2,80-3,80	12	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde

Het grondmengmonster van de bovengrond van de boringen 20 en 22 bevat een lichte verhoging aan lood. In het mengmonster van boringen 20 en 21 is een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

In grondwater zijn lichte verhogingen aan arseen en chroom gemeten.

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie I

Deellocatie I: opslagruimte voor hulpstoffen (kleurstoffen, siliconen en plastijn); ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht.

Tabel 4.9: Analyseresultaten deellocatie I

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
23(0,14-0,70)+ 24(0,14-,50)	2,6/0,5	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23(0,70-1,20)	7,0/0,8	baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	80#

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
24	2,20-3,20	26	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
getal* : het gehalte wordt grotendeels veroorzaakt door PAK's

In het zintuiglijk schone mengmonster van de bovengrond zijn geen verhogingen boven de streefwaarden gemeten; in de ondergrond is een lichte verhoging aan PAK's en een hiermee samenhangende verhoging aan minerale olie gemeten.

Het grondwater afkomstig uit peilbuis 8 bevat lichte verhogingen aan arseen en nikkel.

4.2.7 Analyseresultaten deellocaties J + K

Deellocatie J: machineruimte met lekbakken en opvangput (ca. 2,6 meter diep); in de put wordt voornamelijk water vermengd met olie opgevangen. De put wordt periodiek geleegd. Ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Deellocatie K: aggregaat; het aggregaat staat in een betonnen bak met opstaande rand.

Tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K

grond (mg/kg d.s.)														
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie
15(0,26-0,50)+ 16(0,16-0,70)	< 1 / 1,1	slakken+, puin+ puin+, puinbrokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450
15(0,50-1,00)+ 16(0,80-1,40)	1,6 / 0,6	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	200
16(2,60-3,00)	0,6	olie-water+++, afwijkende geur											8000**

grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl-benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
16	2,00-3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-

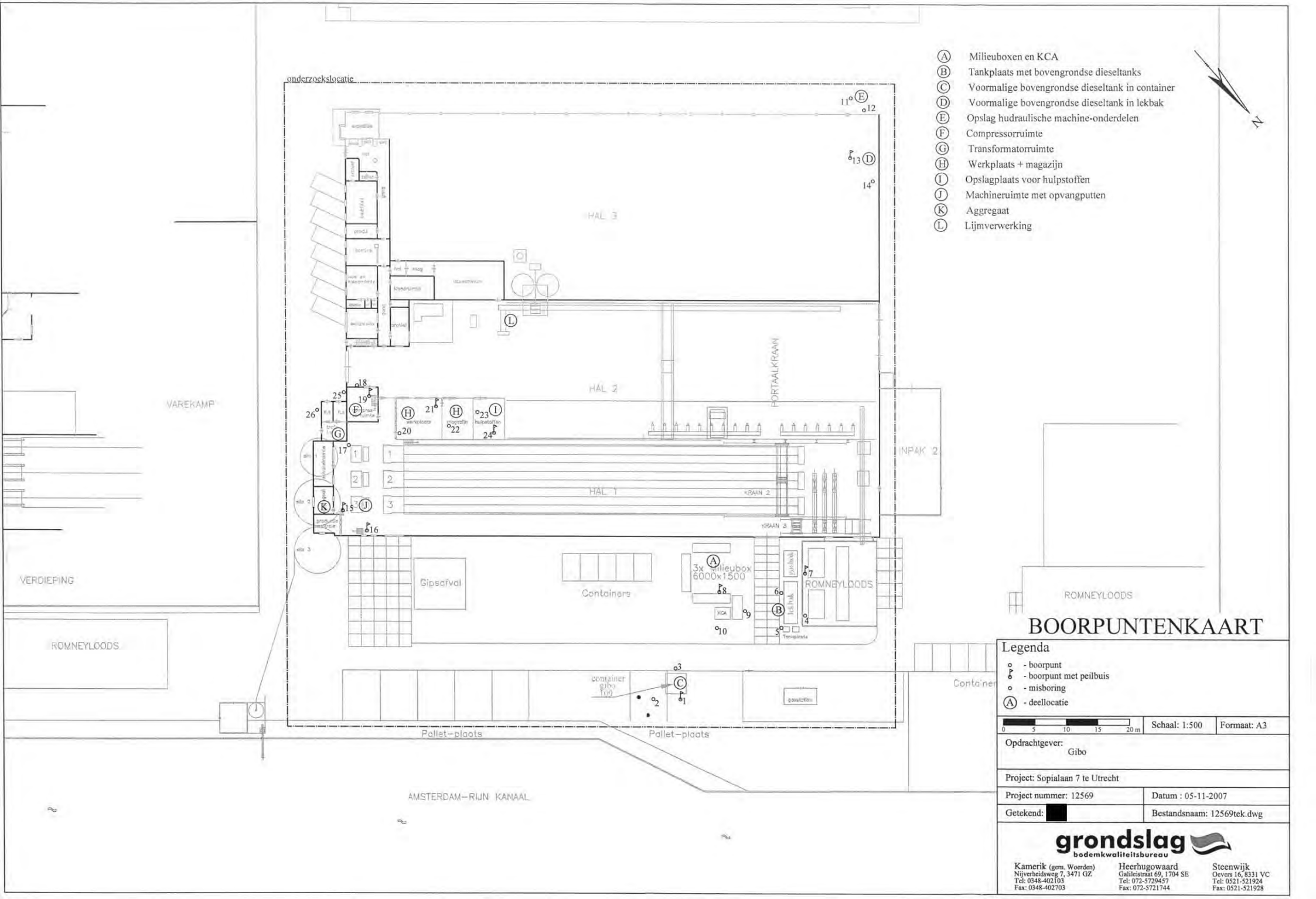
Lu/o.s. : Percentages lutum en organische stof
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
blanco : geen analyse uitgevoerd
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
getal** : het gehalte overschrijdt de interventiewaarde

In zowel het bodemvreemde bijmengingen bevattende mengmonster van de bovengrond als in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten. Uit het oliechromatogram kan worden afgeleid dat de verhoging aan olie veroorzaakt wordt door mengsel van een lichtere en een zwaardere oliesoort. Daarnaast is in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond een lichte verhoging aan PAK's gemeten.
Het grondmengmonster van boring 16(2,60-3,00) waarbij een afwijkende geur en een sterke olie-waterreactie is waargenomen bevat een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie (zwaardere oliesoort).

In het grondwater afkomstig uit peilbuis 16 is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de verdachte deellocaties op het terrein van GIBO aan de Sophialaan 7 te Utrecht is vastgelegd. Middels onderhavig onderzoek is voldaan aan de eis tot het vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit in het kader van de milieuvergunning.



BOORPUNTENKAART

Legenda

- ○ - boorpunt
- ⚷ - boorpunt met peilbuis
- ○ - misboring
- Ⓐ - deellocatie

0 5 10 15 20 m

Schaal: 1:500 | Formaat: A3

Opdrachtgever: Gibo

Project: Sopialaan 7 te Utrecht

Project nummer: 12569 | Datum : 05-11-2007

Getekend: | Bestandsnaam: 12569tek.dwg

grondslag
bodemkwaliteitsbureau

Kamerik (gem. Woerden)
Nijverheidsweg 7, 3471 GZ
Tel: 0348-402103
Fax: 0348-402703

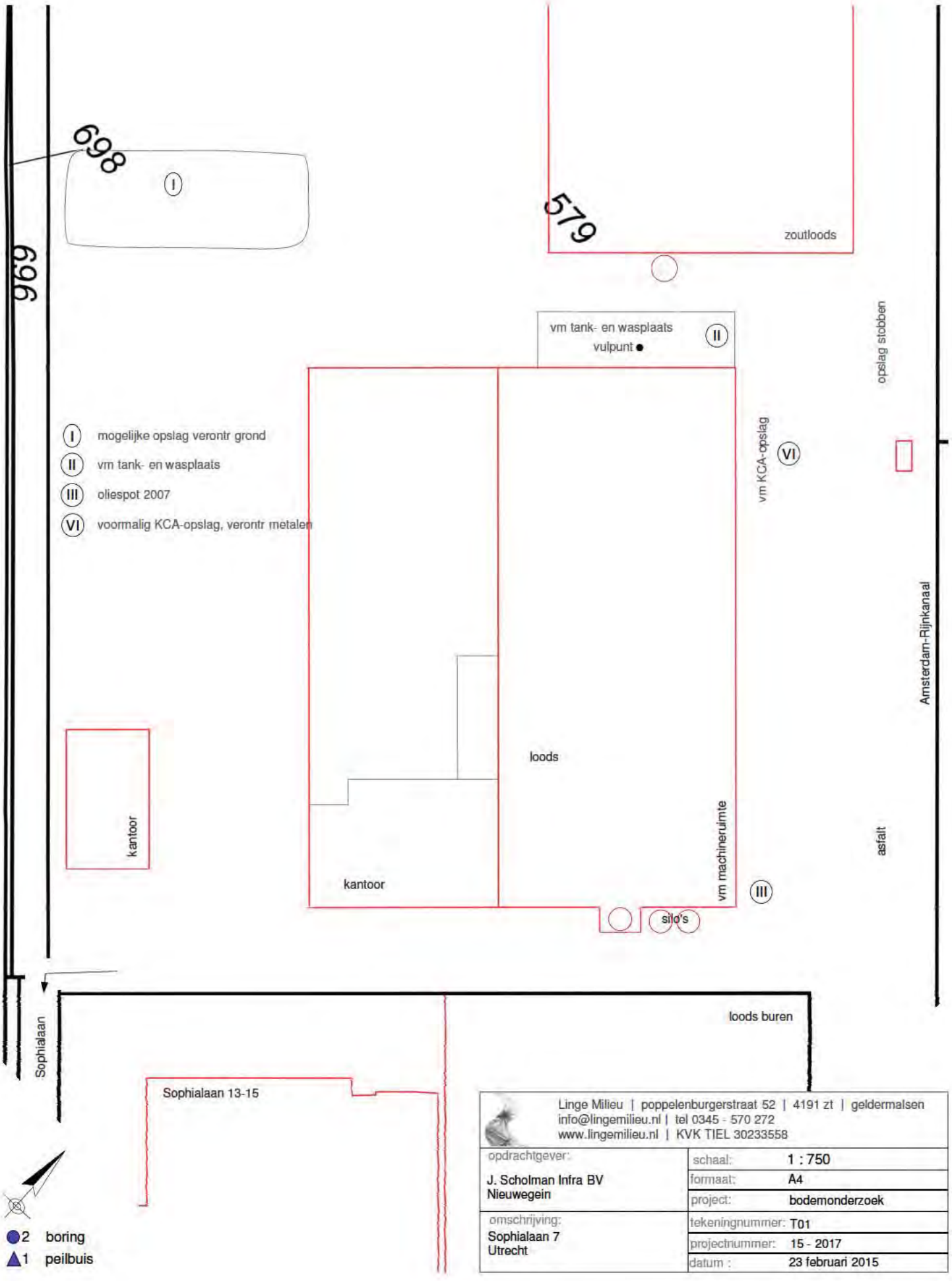
Heerhugowaard
Galileistraat 69, 1704 SE
Tel: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Steenwijk
Oevers 16, 8331 VC
Tel: 0521-521924
Fax: 0521-521928

bijlage E

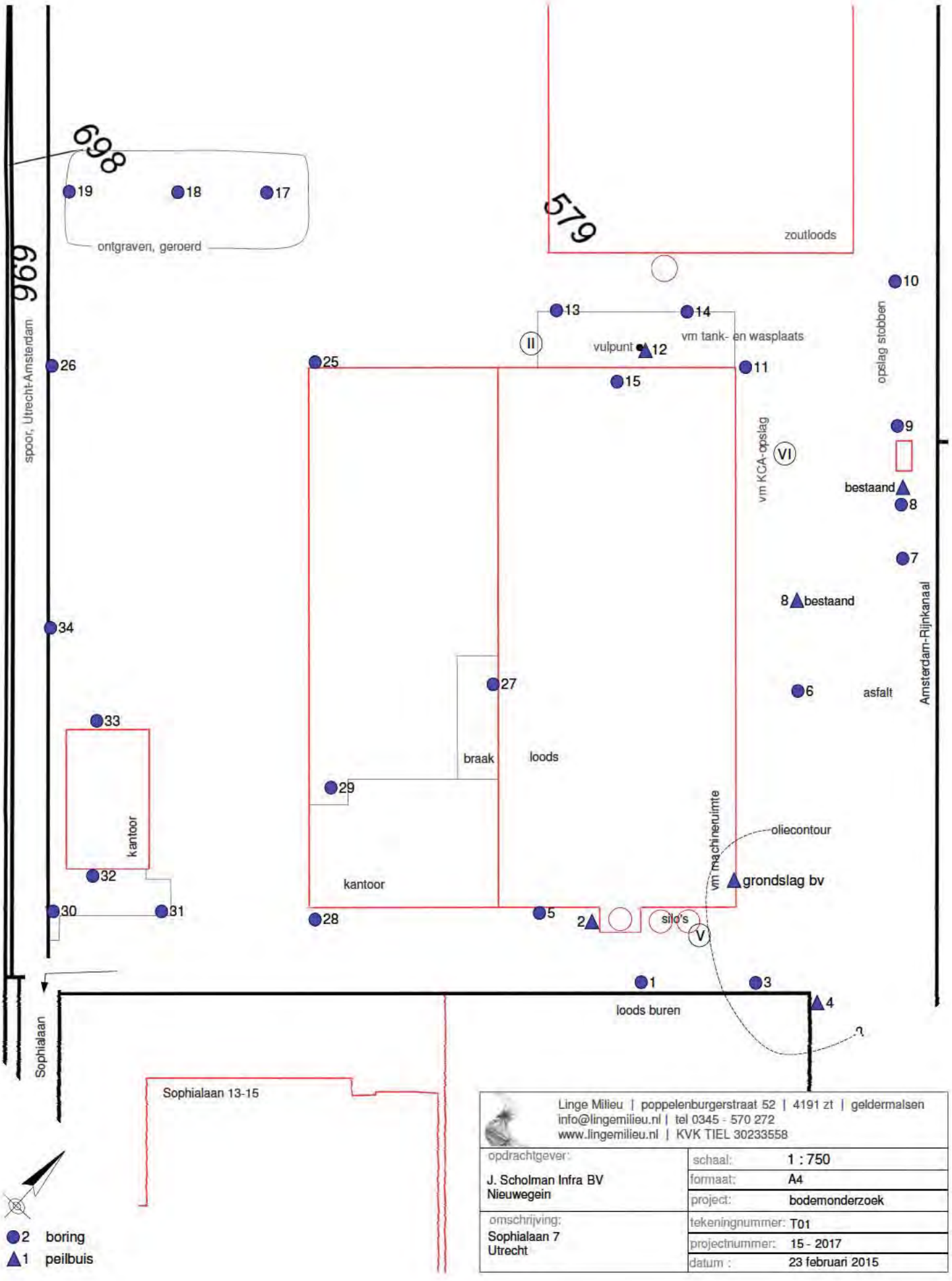
Linge milieu bv

situatieschets Sophialaan Utrecht, maart 2015



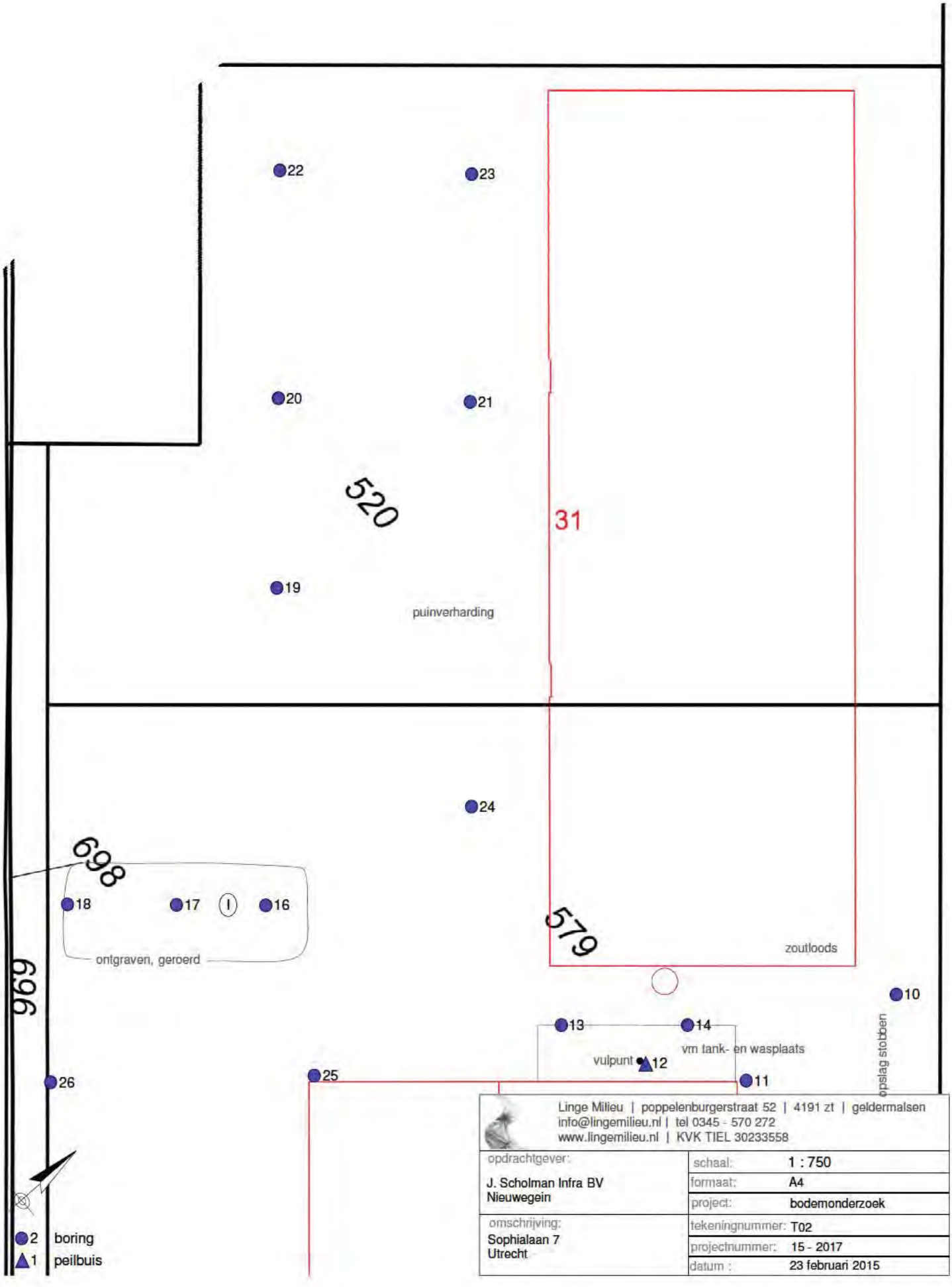
Linge Milieu | poppelenburgerstraat 52 | 4191 zt | geldermalsen
info@lingemilieu.nl | tel 0345 - 570 272
www.lingemilieu.nl | KVK TIEL 30233558

opdrachtgever: J. Scholman Infra BV Nieuwegein	schaal:	1 : 750
	formaat:	A4
	project:	bodemonderzoek
omschrijving: Sophialaan 7 Utrecht	tekeningnummer:	T01
	projectnummer:	15 - 2017
	datum :	23 februari 2015



Linge Milieu | poppelenburgerstraat 52 | 4191 zt | geldermalsen
info@lingemilieu.nl | tel 0345 - 570 272
www.lingemilieu.nl | KVK TIEL 30233558

opdrachtgever: J. Scholman Infra BV Nieuwegein	schaal: 1 : 750
	formaat: A4
	project: bodemonderzoek
omschrijving: Sophialaan 7 Utrecht	tekeningnummer: T01
	projectnummer: 15 - 2017
	datum : 23 februari 2015



Linge Milieu | poppelenburgerstraat 52 | 4191 zt | geldermalsen
info@lingemilieu.nl | tel 0345 - 570 272
www.lingemilieu.nl | KVK TIEL 30233558

opdrachtgever: J. Scholman Infra BV Nieuwegein	schaal:	1 : 750
	formaat:	A4
	project:	bodemonderzoek
omschrijving: Sophialaan 7 Utrecht	tekeningnummer:	T02
	projectnummer:	15 - 2017
	datum :	23 februari 2015

Bijlage 7



ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT

in het kader van de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

26 mei 2016

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

www.m-tech.be

www.m-tech-nederland.nl

Onderzoek luchtkwaliteit in het kader van de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
email :

rapportnummer	datum	
Tri.Utr.15.LK WB-02	26 mei 2016	
projectleider	**auteur**	**status**
[redacted]	[redacted]	definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: **0475 - 420191**
telefax : **0475 - 311558**
E-mail : **info@m-tech-nederland.nl**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
	2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	5
	2.2 algemene beschrijving activiteiten	5
	2.3 representatieve bedrijfssituatie	6
3	Wettelijk kader	7
	3.1 beoordeling luchtkwaliteit	7
	3.2 opzet luchtkwaliteittoets	8
4	Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek	11
	4.1 rekenmodel	11
	4.2 objecten	11
	4.3 immissiepunten	11
	4.4 bronnen	11
5	Rekenresultaten	19
	5.1 fijn stof	19
	5.2 stikstofdioxiden	20
6	Samenvatting en conclusies	21

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel	I
Bijlage 2: berekening emissies naar de lucht	II
Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel	III
Bijlage 4: rekenresultaten	IV

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Doel van het onderzoek is toetsing van de NO_2-immissie en de fijn stof-immissie als gevolg van de activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV aan de Wet milieubeheer.

De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens. Met een verspreidingsmodel is de immissie rondom de locatie berekend.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

Voorliggende rapportage geeft de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit.

2 Uitgangspunten

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV (hierna te noemen: De Trip) zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht (perceelnummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk). Dit terrein maakt deel uit van industrieterrein Lage Weide. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich op circa 130 meter afstand van het inrichtingsterrein. Zie figuur 1.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV.

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd, te weten:

1. op- en overslag van diverse grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen en afvalstoffen van eigen werken;
2. inname, op- en overslag van afvalstoffen zoals grond en afvalmateriaal van derden;
3. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden;

In de navolgende paragrafen worden de relevante activiteiten binnen de inrichting, met betrekking tot emissies naar de lucht, nader toegelicht.

2.3 representatieve bedrijfssituatie

Binnen de inrichting van De Trip BV vinden de volgende relevante activiteiten plaats met betrekking tot emissies naar de lucht:

- aan- en afvoer van stuifgevoelig materiaal middels vrachtwagens en schepen;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van stuifgevoelig materiaal middels twee mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- het bewerken (verkleinen en scheiden) van stuifgevoelig materiaal
- opslag van (al dan niet bewerkt) stuifgevoelig materiaal.

Aan- en afvoer van stuifgevoelig materiaal middels vrachtwagens en schepen
De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgt worden richting de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal

route	voertuig	voertuigenbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting westzijde)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12

Schepen maken gebruik van de insteekhaven bij het inrichtingsterrein aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Dagelijks arriveert en vertrekt circa één schip. Het manoeuvreren van het schip en het stationair draaien van de motor is als emissiebron meegenomen in de berekening.

Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug
De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait.

Intern transport van stuifgevoelig materiaal middels twee mobiele laadsystemen
Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Op- en overslag vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan
Op de kade is een mobiele kraan actief die het laden en lossen van de schepen verzorgt.

Het bewerken (verkleinen en scheiden) van stuifgevoelig materiaal
Binnen de inrichting van De Trip BV wordt stuifgevoelig materiaal verkleind en gescheiden. Het vullen van de bewerkingsmachines geschiedt via een mobiele kraan.

Opslag van (al dan niet bewerkt) stuifgevoelig materiaal.
Binnen de inrichting van De Trip BV wordt stuifgevoelig materiaal opgeslagen in daartoe bestemde opslagvakken.

In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de emissies van fijn stof en stikstofoxiden van bovengenoemde bronnen.

3 Wettelijk kader

3.1 beoordeling luchtkwaliteit

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2 ("luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer. Hierin is opgenomen dat een project doorgang kan vinden indien aan minimaal één van de volgende eisen wordt voldaan:

* Het project resulteert niet in een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer;
* Het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Saldering moet plaatsvinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plangebied. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Meer informatie over projectsaldering is te vinden in de Handreiking 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
* Het project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is sinds 1 augustus 2009 in werking. In het NSL is het begrip NIBM gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM;
* Een project past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De onder het eerste punt genoemde grenswaarden in de Wet milieubeheer geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit dat op een aangegeven tijdstip moet zijn bereikt.

3.1.1 te beschouwen stoffen

Conform artikel 5 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit[1] dient rekening te worden gehouden met de emissies fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofoxiden (NO_x).

3.1.2 toetsingkader

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden onderstaand weergegeven.

Fijn stof

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}) per 2011:

* 40 µg/m^3 als jaargemiddelde concentratie;
* 50 µg/m^3 als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor ultrafijn stof ($PM_{2,5}$) per 1 januari 2015:

* jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m^3.

Stikstofdioxide

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) per 2015:

* 40 µg/m^3 als jaargemiddelde concentratie;
* 200 µg/m^3 als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

[1] "*Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*", Ministerie van VROM, nr. LMV 2007.109578 inclusief laatste wijziging cf. Wijzigingsregeling (Stcrt. 7230, 2013) (Inwerkingtreding: 22 maart 2013)

Conform de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit[2] dient getoetst te worden in het jaar waarin de activiteiten worden vergund, terwijl tevens aangegeven moet worden of de beschouwde situatie in de toekomst past binnen de luchtkwaliteitkaders. Aangezien de algemene verwachting is dat de achtergrondconcentraties alleen nog maar afnemen, wordt met de beschouwing van het kalenderjaar 2015 een worst case inzichtelijk gemaakt.

3.2 opzet luchtkwaliteittoets

Hoe een luchtkwaliteittoets dient te worden uitgevoerd is uitgewerkt in de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit (actualisatie 2011) en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). De werkwijze in dit rapport sluit aan bij beide documenten. Enkele belangrijke aspecten voor de luchtkwaliteittoets worden in onderstaande paragrafen besproken.

3.2.1 bronnen

Allereerst wordt een inventarisatie gemaakt van de voor luchtkwaliteit relevante bronnen binnen de inrichting. Niet alleen de bronnen binnen de inrichting kunnen van belang zijn bij berekening en toetsing van de immissieconcentraties; ook bronnen buiten de inrichting, zoals de verkeersaantrekkende werking, dienen beschouwd te worden. Wanneer in de directe omgeving ook bronnen gelegen zijn die (nog) niet in de achtergrondconcentraties zijn meegenomen (bijvoorbeeld nog niet gerealiseerde bronnen), dienen ook deze bronnen bij de berekeningen te worden betrokken.

Voor verkeersaantrekkende werking geldt dat het verkeer dient te worden beschouwd totdat dit is opgenomen in het ‘heersende verkeersbeeld’. Daarbij wordt gesteld dat dit de ontsluitingsweg en de weg waarop de ontsluitingsweg uitkomt betreft. Bij het berekenen van de bijdrage van de verkeersaantrekkende werking dient rekening te worden gehouden met uitsluitend het verkeer ten behoeve van de inrichting (dus niet al het bestaande verkeer, dit is reeds opgenomen in de achtergrondconcentraties).

3.2.2 achtergrondconcentraties

Bij de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de in het onderzochte gebied aanwezige achtergrondconcentraties. In onderhavig onderzoek is gebruik gemaakt van de achtergrondconcentraties zoals die in opdracht van het Ministerie van I&M door het RIVM worden aangeleverd[3].

3.2.3 zeezoutcorrectie

Concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, worden bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM_{10}) buiten beschouwing gelaten. In bijlage 5 van de Rbl wordt hieraan concreet invulling gegeven voor wat betreft het in de achtergrondconcentraties aanwezige zeezout. Per locatie in Nederland wordt aangegeven met welke getalswaarde de achtergrondconcentratie mag worden gecorrigeerd. Voor de onderhavige locatie (gemeente Utrecht, provincie Utrecht) zijn dit de volgende waarden:

- jaargemiddeld: aftrek van 1 µg/m^3,
- 24-uurgemiddeld: aftrek van 2 overschrijdingsdagen.

Artikel 5.19 vierde lid bepaalt dat de concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen in aftrek gebracht worden, indien het kwaliteitsniveau hoger is dan die grenswaarde.

---

[2] “*Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit*”, ministerie van I&M – actualisatie 2011

[3] http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/publicaties/2015/03/16/invoergegevens-luchtkwaliteit-2014.html

3.2.4 terreinruwheid

De terreinruwheid, symbool z0 [m], is een effectieve maat voor de hoeveelheid en hoogte van obstakels op de grond. De aanwezigheid van vegetatie, gebouwen en andere structuren is een belangrijke factor voor de verspreiding van stoffen in de atmosfeer: een ruw oppervlak veroorzaakt afremming van de wind aan de grond, waardoor een zekere mate van (mechanische) turbulentie wordt gegenereerd en zich een hoogteafhankelijk windprofiel instelt. Andere benamingen voor ruwheidslengte zijn ruwheid, terreinruwheid, ruwheidshoogte en oppervlakteruwheid.

In Nederland varieert de ruwheidslengte van minder dan een centimeter tot enkele meters. Bij iedere verspreidingsberekening moet één ruwheidslengte worden ingevoerd. Deze wordt bepaald op basis van de terreinruwheid rondom bron en receptor(en). Het gebied waarover de ruwheid wordt bepaald heeft een doorsnede van minimaal 1 km. De ruwheden worden ontleend aan de door het Ministerie van I&M beschikbaar gestelde ruwheidskaart[4].

In de gehanteerde rekenprogrammatuur kan de waarde door de gebruiker handmatig ingevoerd worden, of via de PreSRM tool op basis van de door het ministerie van I&M vrijgegeven ruwheidskaart van Nederland[5]. Wanneer wordt gekozen voor de optie 'gebaseerd op modelgebied', worden de x- en y coördinaten (rijksdriehoekscoördinaten-stelsel) van de linkeronderhoek en rechterbovenhoek van het modelgebied ingevuld. Dit is standaard de 'bounding box' om alle bronnen in het model, met daaromheen een rand van 1 km afgerond op hele kilometers. Geomilieu bepaalt dan geautomatiseerd de gemiddelde terreinruwheid van het gebied. Voor onderhavige situatie is gekozen voor de optie ‘gebaseerd op modelgebied’ en bedraagt de ruwheid 0,8388 m.

3.2.5 immissiepunten

In de Wet milieubeheer en Rbl is uitwerking gegeven aan de nieuwe Europese Richtlijn luchtkwaliteit[6], waarin onder andere is uitgewerkt op welke locaties de luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld. Daarbij geldt:

* geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen bewoning is;
* geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de Arbo regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiek toegankelijke plaatsen; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingcriterium een rol);
* geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Voor het bepalen van de rekenpunten dient rekening gehouden te worden met het ‘blootstellingcriterium’. Dit criterium houdt in dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingperiode, die in vergelijking met de middelingtijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is. In onderstaande tabel is de uitwerking overgenomen van dit blootstellingcriterium.

[4] http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/publicaties/2014/03/15/ruwheidskaart.html

[5] Help functie Geomilieu V2.62

[6] Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

tabel 3-a: overzicht uitwerking blootstellingcriterium		
middelingtijd	**op de volgende locaties dient te worden getoetst aan de grenswaarden**	**op de volgende locaties dient over het algemeen niet te worden getoetst aan de grenswaarden**
jaar	- alle locaties waar leden van het publiek regelmatig kunnen worden blootgesteld - bij de gevel van woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen, scholen, ziekenhuizen, bibliotheken, etc.	- alle trottoirs (in tegenstelling tot locaties bij de gevel) en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek naar verwachting van korte duur is - bij de gevel van gebouwen van inrichtingen waar Arbo voorzieningen van toepassing zijn en waar leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben
24 uur (etmaal)	- alle locaties, als voorgaand, alsmede - tuinen bij woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen	- trottoirs (in tegenstelling tot locaties bij de gevel) en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek naar verwachting van korte duur is
uur	- alle locaties, als voorgaand, alsmede - trottoirs (bijvoorbeeld in drukke winkelstraten) - die gedeelten van parkeerterreinen, stations voor openbaar vervoer e.d. die niet volledig zijn afgesloten en waar de wind vrije toegang heeft en waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft - elke in de buitenlucht gelegen locatie waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft	- locaties waar het publiek naar mag worden aangenomen geen reguliere toegang heeft, zoals de middenberm van wegen

Toetsing van de grenswaarden vindt plaats vanaf de inrichtingsgrenzen, waardoor de immissiepunten worden bepaald vanaf de grens van het terrein. Langs de openbare weg worden de immissiepunten gesitueerd op maximaal 10 meter van de wegrand.
De totale immissieconcentratie op de immissiepunten wordt berekend door de lokale bijdrage van de inrichting, de heersende achtergrondconcentratie en de lokale bijdrage van eventueel nabijgelegen bronnen op te tellen.

3.2.6 terminologie

Immissie van stikstofdioxide wordt veroorzaakt door emissies van zowel stikstofmonoxide (NO) als stikstofdioxide (NO_2), samen stikstofoxiden (NO_x) genoemd. In de atmosfeer vinden chemische reacties plaats waardoor een deel van het NO wordt omgezet in NO_2. Op emissieniveau zal daarom van stikstof*oxiden* worden gesproken, op immissieniveau van stikstof*dioxide*.

Fijn stof (PM_{10}) is gedefinieerd als in de buitenlucht voorkomende stofdeeltjes die een op grootte selecterende instroomopening passeren met een efficiencygrens van 50 procent bij een aerodynamische diameter van 10 µm. Een andere benaming hiervoor is 'fijn stof'.

Fijn stof ($PM_{2,5}$) is gedefinieerd als in de buitenlucht voorkomende stofdeeltjes die een op grootte selecterende instroomopening passeren met een efficiencygrens van 50 procent bij een aerodynamische diameter van 2,5 µm.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

4.1 rekenmodel

Ten behoeve van de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit vanwege de aangevraagde activiteiten is een rekenmodel opgesteld. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever en via het kadaster verkregen tekeningen gehanteerd. Het rekenmodel is opgesteld met behulp van het programma “Geomilieu” versie 2.62. Dit programma rekent op basis van STACKS+ (Short Term Air-pollutant Concentrations Kema modelling System) van KEMA. Volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit dienen de concentraties van verontreinigde stoffen bij inrichtingen te worden vastgesteld middels standaardrekenmethode 3, het Nieuw Nationaal Model[7]. Het model STACKS+ is opgebouwd volgens het NNM en geschikt gemaakt voor het doorrekenen van wegverkeer en is goedgekeurd door het ministerie van I&M[8]. Bijlage 3 geeft een overzicht van de invoergegevens van het rekenmodel.

4.2 objecten

In de rekenmodellen zijn alle relevante objecten (gebouwen) en bronnen meegenomen overeenkomstig de door opdrachtgever aangeleverde tekeningen en gegevens. In figuur 3 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

4.3 immissiepunten

Volgens het blootstellingcriterium (§ 3.2.5) dient daar te worden getoetst, waar het aannemelijk is dat daar significante blootstelling plaatsvindt, exclusief de arbeidsplaats. Ten behoeve van de bepaling van de jaar- en uurgemiddelde concentraties zijn hiervoor enkele relevante immissiepunten overgenomen uit het zonemodel voor geluid. Deze betreffen woningen aan onder andere de Amsterdamsestraatweg (zowel in Utrecht als in Maarssen) en de Kantonaleweg, plus een aanvullend immissiepunt bij Sportpark Elinkwijk. Tevens zijn enkele immissiepunten toegevoegd aan het rekenmodel waar de uurgemiddelde concentratie een rol speelt, te weten de OV-haltes bij de Hyperonenweg en de Otto Hahnweg. Figuur 4 geeft de locatie van de immissiepunten.

4.4 bronnen

In deze paragraaf worden de voor luchtkwaliteit relevante bronnen omschreven. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de gehanteerde bronnen, de berekening van de PM_{10}-, NO_2-, $PM_{2,5}$-emissies en de bedrijfsduur. Figuur 5 geeft een overzicht van alle bronnen binnen de inrichting. De bedrijfsduur van de diverse bronnen is in overeenstemming gebracht met het geluidonderzoek en het geuronderzoek die mede deel uitmaken van de oprichtingsvergunning.

Stuifgevoeligheidsklassen
De emissie van fijn stof is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de deeltjesgrootte en deeltjesgrootteverdeling, het vochtgehalte, de duur van de opslag, de neiging tot conglomeratie, de herkomst, de productiewijze, de uitgevoegde handelingen en de

[7] artikel 75 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit

[8] http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/regelingen/2011/07/04/overzicht-goedgekeurde-rekenmethoden.html

windsnelheidsparameters.
In bijlage 4.6 van de NeR[9] is een klassenindeling van stuifgevoelige stoffen gegeven en zijn aan een aantal goederen stuifgevoeligheidsklassen toegekend. Hierbij is de volgende indeling gemaakt:

S1 : sterk stuifgevoelig, niet bevochtigbaar
S2 : sterk stuifgevoelig, wel bevochtigbaar
S3 : licht stuifgevoelig, niet bevochtigbaar
S4 : licht stuifgevoelig, wel bevochtigbaar
S5 : nauwelijks of niet stuifgevoelig

Emissie-eigenschappen
De concentratieverdeling wordt voornamelijk bepaald door de afstand vanaf de bron en de turbulentie in de atmosfeer. De berekende concentratie is recht evenredig met de emissiesterkte en wordt in het algemeen lager naarmate de windsnelheid hoger is. De effectieve emissiehoogte speelt ook een belangrijke rol. Dit is de hoogte van de puntbron met daarbij opgeteld de stijghoogte. De stijghoogte hangt naast de weersomstandigheden onder andere af van de warmte-inhoud van de emissie en de impuls van de emissie. Hoe groter de effectieve hoogte van de bron, hoe verder weg het maximum van de berekende concentraties op grondniveau doorgaans zal liggen en hoe lager het doorgaans zal zijn.

Gezien het feit dat het rekenmodel (Nieuw Nationaal Model) gebaseerd is op het Gaussisch pluimmodel zal bij een hogere stijghoogte het maximum van de berekende concentraties op een grotere afstand zijn gelegen. Door uit te gaan van een minimale uittreedsnelheid wordt ter plaatse van relatief dichtbij gelegen immissiepunten een worst case beschouwd.

4.4.1 bewerking van stuifgevoelige goederen

Voor het bewerken van stuifgevoelige goederen zijn emissiefactoren afgeleid uit:

U.S. Environmental Protection Agency (EPA), Emissions Factors & Policy Applications Center (EFPAC), http://www.epa.gov/ttn/chief/efpac/index.html, update augustus 2004.

Hierbij is gebruik gemaakt van de cijfers voor *'crushed stone processing operations'* die in tabel 11.19.2-1 van genoemde publicatie vermeld staan, waarbij een onderscheid is gemaakt in *'Tertiary crushing'* (verkleinen) en *'Screening'* (zeven). In de aangevraagde situatie wordt het materiaal tijdens het handelen bevochtigd. Derhalve dienen voor deze handelingen de emissiefactoren voor "*controlled*" handelingen te worden toegepast.

Bij De Trip BV vinden verschillende bewerkingen van (stuifgevoelige) goederen plaats, die kort samengevat neerkomen op verkleinen en zeven. De verscheidenheid aan (stuifgevoelige) goederen die worden bewerkt is groot. Derhalve is gekozen voor een worst case, waarin:

* alle geaccepteerde afvalstoffen die worden bewerkt, als stuifgevoelig worden aangemerkt;
* een aantal geaccepteerde afvalstoffen die worden bewerkt, bevatten (veel) meer vocht dan puin, zoals bijvoorbeeld groenafval. Deze materialen zijn daarom veel minder stuifgevoelig dan puin.;

Tabel 4-a geeft een overzicht van de bewerkingsactiviteit met het bijbehorende, emissieduur, bronverwijzing en emissieconcentratie.

[9] Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht

tabel 4-a: PM-emissies voor handelingen met stuifgevoelige materialen						
activiteit	doorzet [ton/jaar]	emissieduur [h/jr]	emissie-factor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
			PM_{10}	$PM_{2,5}$	PM_{10}	$PM_{2,5}$
verkleinen puin	60.000	480	3,70E-04	3,70E-04	2,07E-05	2,07E-05
verkleinen houtachtig afval	36.640					
zeven stuifgevoelige stoffen	224.000	480	3,70E-04	3,70E-04	4,80E-05	4,80E-05

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

4.4.2 transport en verlading van stuifgevoelige goederen

Voor de transport- en verlading van stuifgevoelige goederen zijn emissiefactoren afgeleid uit:

U.S. Environmental Protection Agency (EPA), Emissions Factors & Policy Applications Center (EFPAC), last update 18 October 2005, Chapter 11, Table 11.19.2-1[10].

Hierbij is gebruik gemaakt van de cijfers voor *'Truck Unloading – Fragmented Stone' voor* de aanvoer van afvalstoffen *en 'Truck Unloading – Conveyor, crushed stone'* voor de overslag en afvoer van afvalstoffen. Voor de uitstoot van de emissie van fijn stof bij de overslag en afvoer van afvalstoffen is aangesloten bij de emissiefactor voor gebroken puin (granulaat).

Bij De Trip BV vinden de volgende transport- en verladingactiviteiten van stuifgevoelige goederen plaats:

* aanvoer afvalstoffen;
* overslag afvalstoffen;
* afvoer afvalstoffen.

Ten aanzien van de aan- en afvoer en overslag van (afval)stoffen is worst case uitgegaan van een situatie waarbij de gehele doorzet per jaar als stuifgevoelig wordt aangemerkt. In werkelijkheid zal de doorzet van de inrichting niet geheel bestaan uit stuifgevoelige goederen. De aan- en afvoer en overslag van (afval)stoffen is meegenomen in de berekeningen, omdat hierbij fijn stof vrijkomt.

In navolgende tabel 4-b is een overzicht gegeven van de overslagactiviteiten met de bijbehorende doorzetten, emissieduren en emissiefactoren.

tabel 4-b: PM-emissies voor overslag van stuifgevoelige materialen							
activiteit	doorzet [ton/jaar]	emissie-duur [h/jr]	bron	emissiefactor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
				PM_{10}	$PM_{2,5}$	PM_{10}	$PM_{2,5}$
aanvoer stuifgevoelig materiaal	244.000	2.771	EPA: truck unl – frag., stone	8,0E-06	8,0E-06	1,80E-07	1,80E-07
afvoer stuifgevoelig materiaal	244.000	5.675	EPA: truck unl – frag., stone	8,0E-06	8,0E-06	8,77E-08	8,77E-08

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

[10] http://www.epa.gov/ttn/chief/ap42/ch11/final/c11s1902.pdf

4.4.3 opslag van stuifgevoelige goederen

De emissie van fijn stof tijdens de opslag van stuifgevoelige materialen vindt plaats als gevolg van verwaaiing. De emissiefactor voor verwaaiing van fijn stof van materiaal in opslag is afkomstig uit:

Vrins, E., 'Fijn stof-emissies bij op- en overslag', Vrins Luchtonderzoek, rapportnummer VrOO8, september 1999, in opdracht van ministerie van VROM

In tabel 4-c is de PM_{10}-emissie voor de opslag van stuifgevoelige materialen weergegeven.

tabel 4-c: PM_{10}-emissies voor opslag van stuifgevoelige materialen

activiteit	oppervlak [ha]	emissieduur [h/jr]	emissiefactor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
			PM_{10}	$PM_{2,5}$	PM_{10}	$PM_{2,5}$
opslag 1	0,41	8.760	1	1	1,31E-05	1,31E-05
opslag 2	0,47	8.760	1	1	1,50E-05	1,50E-05
opslag 3 (onder overkapping)	0,30	8.760	1	1	9,59E-06	9,59E-06
opslag 4	0,12	8.760	1	1	3,74E-06	3,74E-06

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

In de praktijk zal het fijn stof echter slechts gedeeltelijk naar de omgeving emitteren. Aangezien niet bekend is welke reductie hiervoor mag worden aangehouden, wordt geen reductie gehanteerd. Tevens wordt ervan uitgegaan dat al het materiaal dat wordt opgeslagen op de betreffende locaties stuifgevoelig is. In werkelijkheid zal dit slechts een gedeelte zijn van de totale opslag. Hiermee wordt een worst case beschouwd.

4.4.4 installaties/machines

Hoewel de temperatuur van uitlaatgassen hoger is dan de omgevingstemperatuur, is deze vanwege de kleine afmetingen van de uitstroomopening en de lage uitreedsnelheid, niet in het rekenmodel verdisconteerd[11].

De fijn stof- en NO_x-emissie van de machines zijn gebaseerd op de Europese emissiefactoren zoals opgenomen in “DieselNet: Emission Standards >> European Union”[12]. Deze emissiefactoren zijn bepaald op basis van verschillende emissiestandaarden uit Europese regelgeving. Voor onderhavig onderzoek wordt uitgegaan van de emissiefactoren voor Stage III B Standards for Nonroad Engines. In deze tabel wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen PM_{10} en $PM_{2,5}$. Om deze reden wordt in voorliggend onderzoek met betrekking tot de invoergegevens van $PM_{2,5}$ voor de machines dezelfde invoerwaarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie onderdeel is van PM_{10}, wordt hiermee een worst-case scenario benaderd voor $PM_{2,5}$.

Onderstaande tabel 4-d geeft een overzicht van het machinepark met de vermogens, emissieduren en emissiefactoren voor PM en NO_x.

[11] De ontwikkelaar van de software heeft aangegeven dat middels deze modelleerwijze de werkel jkheid het beste wordt benaderd.
[12] www.dieselnet.com/standards/eu/nonroad.php

tabel 4-d: emissiefactoren machines								
machine	ver-mogen [kW]	emissie-duur [h/jr]	emissiefactor [g/kWh]*			emissie [kg/s]*		
			PM_{10}	$PM_{2,5}$	NO_x	PM_{10}	$PM_{2,5}$	NO_x
mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	110	240	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	110	240	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
mobiele kraan op kade	110	1601	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
shovel 1 (buiten)	180	2920	0,025	0,025	0,40	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05
shovel 2 (onder overkapping)	180	2190	0,025	0,025	0,40	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05
schip (aangemeerd)	335	803	0,025	0,025	2,00	2,33E-06	2,33E-06	1,86E-04
mobiele verkleiningsinstallatie (breker) + mobiele verkleiningsinstallatie (shredder)	368	480	0,025	0,025	3,30	2,56E-06	2,56E-06	3,37E-04
mobiele scheidingsinstallatie	95	480	0,025	0,025	2,00	6,60E-07	6,60E-07	5,28E-05

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

4.4.5 verkeer

Met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking van en naar De Trip BV is er sprake van:

- vrachtwagens;
- personenauto's;
- scheepvaart.

Voor de emissie van fijn stof en stikstofoxiden van het vrachtverkeer maakt het rekenprogramma (Geomilieu 2.62) gebruik van generieke emissiegegevens, die beschikbaar worden gesteld door de Rijksoverheid [13].

De kentallen aangaande de verkeersemissies worden in het rekenmodel ontleend aan het te hanteren rekenjaar (in casu 2015). Het verkeer op het terrein van het bedrijf betreft personenauto's en vrachtwagens en is als itemtype 'weg' gemodelleerd. Er is uitgegaan van een representatieve rijsnelheid van 15 km/u op het inrichtingsterrein en 50 km/u op de openbare weg.

Het parkeren van de vrachtwagens op de weegbrug is in het rekenmodel gemodelleerd als brontype "parkeerplaats", waaraan dezelfde generieke emissiegegevens aan ten grondslag liggen als bij brontype "weg".

Verkeersaantrekkende werking vrachtverkeer

In de bepaling van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met het verkeer van en naar de inrichting aan de Sophialaan 7. Gezien de infrastructuur ter plaatse wordt aangenomen dat al het inrichtingsgebonden verkeer in zuidoostelijke richting rijdt. In paragraaf 3.2.1 is gesteld dat de verkeersaantrekkende werking beschouwd moet worden totdat het inrichtingsgebonden verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval zodra het inrichtingsgebonden verkeer de eerstvolgende kruising heeft bereikt, in casu de

[13] http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/berekenen-luchtvervuiling

kruising met de Isotopenweg.

Verkeersaantrekkende werking binnenvaartschepen
Met betrekking tot binnenvaartschepen op het Amsterdam Rijnkanaal is sprake van verkeersaantrekkende werking wanneer het schip handelingen verricht die zijn toe te schrijven aan de inrichting, zoals het manoeuvreren richting de insteekhaven. Zulke handelingen zullen plaatsvinden binnen een afstand van 500 m van de insteekhaven, waarmee de totale vaarlengte van de verkeersaantrekkende werking van de schepen uitkomt op 1 km. De maximum vaarsnelheid op het Amsterdam Rijnkanaal bedraagt 18 km/u [14], wat betekent dat een voorbijvarend schip in 0,06 uur de inrichting van De Trip is gepasseerd. Qua emissieduur wordt daarom uitgegaan van een worst case tijdsperiode van 0,5 uur over het hele traject. In het rekenmodel wordt de verkeersaantrekkende werking van de binnenvaartschepen verdeeld over 6 puntbronnen.

Om te bepalen wat de emissie is van de verkeersaantrekkende werking van varende binnenvaartschepen is gebruik gemaakt van de rekenapplicatie Prelude [15]. Hierbij is uitgegaan van scheepstype M8 (groot Rijnschip) en 364 schepen per jaar. In navolgende tabel 4-e is een samenvatting gegeven van emissies naar de lucht van de binnenvaartschepen. Een uitgebreid overzicht van de uit Prelude afkomstige gegevens is terug te vinden in bijlage 2.

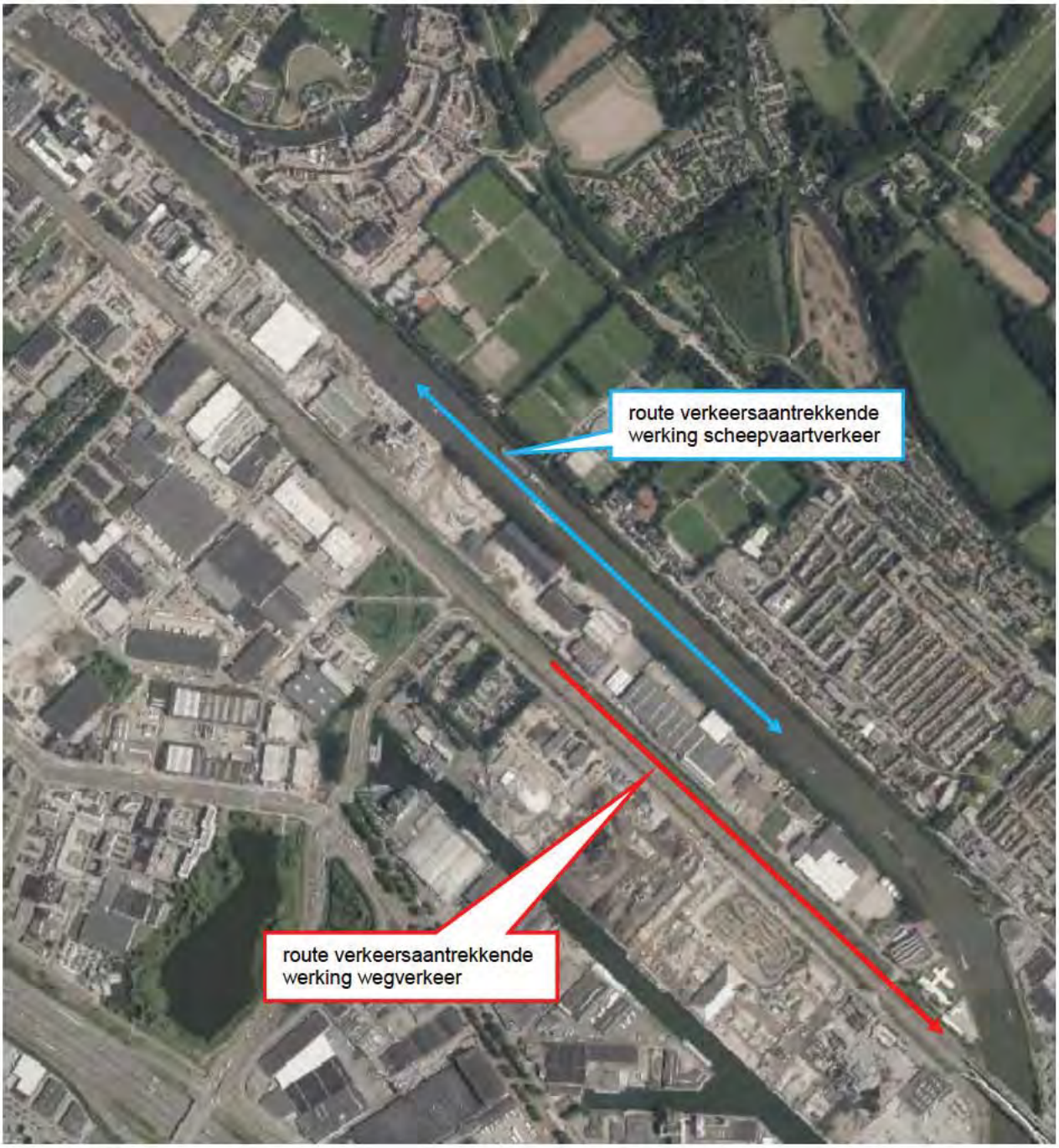
tabel 4-e: emissiefactoren binnenvaartschepen

ladingstoestand	emissieduur [h/jr]	emissiefactor [g/km]*			jaarlijkse emissie [kg/s]*		
		PM_{10}	$PM_{2,5}$	NO_x	PM_{10}	$PM_{2,5}$	NO_x
geladen	n.v.t.	16,3	16,3	482,0	7,40E-08	7,40E-08	2,46E-06
leeg		14,5	14,5	488,7	6,58E-08	6,58E-08	2,19E-06
TOTAAL		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,40E-07	1,40E-07	4,65E-06

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

Met betrekking tot de invoer in het rekenmodel is de verkeersaantrekkende werking verdeeld over diverse puntbronnen. In navolgende figuur 2 zijn de routes van de verkeersaantrekkende werking, zoals deze zijn verwerkt in het rekenmodel, weergegeven op een luchtfoto.

[14] http://www.wegwijzerark.nl/
[15] http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/slag/rekeninstrumenten-0/binnenvaartschepen/



4.4.6 overzicht emissies

In tabel 4-b zijn de wijzigingen opgenomen van de invoergegevens met betrekking tot aanvoer, afvoer, bewerking en opslag van stuifgevoelige materialen, alsmede de activiteiten van machines op het inrichtingsterrein.

tabel 4-b: overzicht emissies naar de lucht					
bron		emissie*			emissieduur [h]
nr.	omschrijving	PM_{10} [kg/s]	$PM_{2,5}$ [kg/s]	NO_x [kg/s]	
handelingen en bewerkingen stuifgevoelige goederen					
H01	verkleinen stuifgevoelige stoffen	2,07E-05	2,07E-05	–	480
H02	zeven stuifgevoelige stoffen	4,80E-05	4,80E-05	–	480
opslag van stuifgevoelige goederen					
OP01	opslag	1,31E-05	1,31E-05	–	8.760
OP02	opslag	1,50E-05	1,50E-05	–	8.760
OP03	opslag onder overkapping	9,59E-06	9,59E-06	–	8.760
OP04	opslag	3,74E-06	3,74E-06	–	8.760
transport- en verlading van stuifgevoelige stoffen					
Ov01	aanvoer stuifgevoelig materiaal	1,80E-07	1,80E-07	–	2.771
Ov01	afvoer stuifgevoelig materiaal	8,77E-08	8,77E-08	–	5.675
machines					
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	240
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	240
MK	mobiele kraan op kade	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	1601
SB	shovel 1 (buiten)	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05	2920
SO	shovel 2 (onder overkapping)	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05	2190
S	schip (aangemeerd)	2,33E-06	2,33E-06	1,86E-04	803
MV	mobiele verkleiningsinstallatie	2,56E-06	2,56E-06	3,37E-04	480
MS	mobiele scheidingsinstallatie	6,60E-07	6,60E-07	5,28E-05	480
schip VAW 1t/m6	verkeersaantrekkende werking scheepvaart	1,40E-07	1,40E-07	4,65E-06	182

** Als emissiefactoren voor $PM_{2,5}$ zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM_{10}. Aangezien $PM_{2,5}$ per definitie een onderdeel van PM_{10} is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.*

5 Rekenresultaten

Hiernavolgend zijn de berekeningsresultaten gepresenteerd. Bijlage 4 geeft de rekenresultaten in alle gehanteerde immissiepunten. De resultaten zijn berekend op basis van de situatie waarin alle vijf de proceslijnen actief zijn: aangezien het ook voor kan komen dat één proceslijn actief is, wordt hiermee een worst-case situatie inzichtelijk gemaakt.

5.1 fijn stof

Onderstaande tabel 5-a geeft een overzicht van de berekeningsresultaten voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). In de tabel zijn de waarden van de jaargemiddelde totaalconcentraties ter plaatse van de immissiepunten opgenomen, alsmede de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de inrichting van De Trip BV op de jaargemiddelde concentratie. Tevens zijn per immissiepunt het aantal overschrijdingsdagen van de daggemiddelde concentratie opgenomen.

tabel 5-a: jaargemiddelde immissie PM_{10} en $PM_{2,5}$

immissiepunt		jaargemiddelde immissieconcentratie [µg/m³]						
		PM_{10}				$PM_{2,5}$		
id.	omschrijving	totaal concentratie *	achtergrond-concentratie *	bijdrage inrichting	over-schrijdings-dagen	totaal concentratie	achtergrond-concentratie	bijdrage inrichting
ZS05	Kantonaleweg 3	22,9	22,8	0	12	14,3	14,3	0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	23,1	23	0,1	12	14,7	14,6	0,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	23,4	23	0,4	12	15,1	14,6	0,4
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	23,3	23,2	0,1	12	15	14,9	0,1
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	23	23	0,1	12	14,7	14,6	0,1
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24	24	0	14	15,5	15,5	0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	23,2	23	0,2	12	14,9	14,7	0,2
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	23,3	23,2	0,1	12	14,9	14,9	0,1
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	23,2	23,2	0	12	14,9	14,9	0
Z5	Maarssenbroeksed jk 1A	22,9	22,8	0	12	14,3	14,3	0
HW151 -E6	Woonwagenstandplaats HW=5	23,5	23	0,5	12	15,1	14,6	0,5
t1	Sportpark Elinkwijk	23,4	23	0,4	12	15	14,6	0,4
t2	Hyperonenweg	22,9	22,9	0	12	14,4	14,4	0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	23,3	23	0,3	12	15	14,7	0,3
t3	Otto Hahnweg	22,9	22,9	0,1	12	14,4	14,4	0
grenswaarde:		**40**			**35**	**25**		

**exclusief zeezoutcorrectie*

Tabel 5-a laat zien dat voor zowel de jaargemiddelde immissieconcentratie, als het aantal overschrijdingsdagen voor PM_{10} wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Aangezien de rekenresultaten van fijn stof binnen het toetsingskader blijven, hoeft geen zeezoutcorrectie te worden toegepast (zie paragraaf 3.2.3).

5.2 stikstofdioxiden

Navolgende tabel 5-b geeft een overzicht van de berekeningsresultaten voor de stof stikstofdioxide (NO_2). In de tabel zijn de waarden van de jaargemiddelde totaalconcentraties ter plaatse van de immissiepunten opgenomen, alsmede de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de inrichting van De Trip BV op de jaargemiddelde concentratie. Tevens zijn per immissiepunt het aantal overschrijdingsdagen van de uurgemiddelde concentratie opgenomen.

tabel 5-b: jaargemiddelde immissie NO_2

immissiepunt		jaargemiddelde immissieconcentratie [µg/m³]			
		NO_2			
id.	omschrijving	totaal concentratie	achtergrondconcentratie	bijdrage inrichting	over-schrijdings-dagen
ZS05	Kantonaleweg 3	25,9	25,9	0	0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	24	24	0,1	0
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	24,3	24	0,4	0
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	24,2	24,1	0,1	0
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	24	24	0	0
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,7	24,7	0	0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	22,3	22,1	0,2	0
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	24,2	24,1	0,1	0
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	24,1	24,1	0,1	0
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	25,9	25,9	0	0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	24,4	24	0,5	0
t1	Sportpark Elinkwijk	24,4	24	0,5	0
t2	Hyperonenweg	25,3	25,3	0	0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	22,5	22,1	0,4	0
t3	Otto Hahnweg	25,3	25,3	0,1	0
grenswaarde:		**40**			**18**

Tabel 5-b leert dat voor zowel de jaargemiddelde immissieconcentratie, als het aantal overschrijdingsdagen voor de stof NO_2 wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

6 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens. Met een verspreidingsmodel is de luchtkwaliteit rondom de locatie inzichtelijk gemaakt.

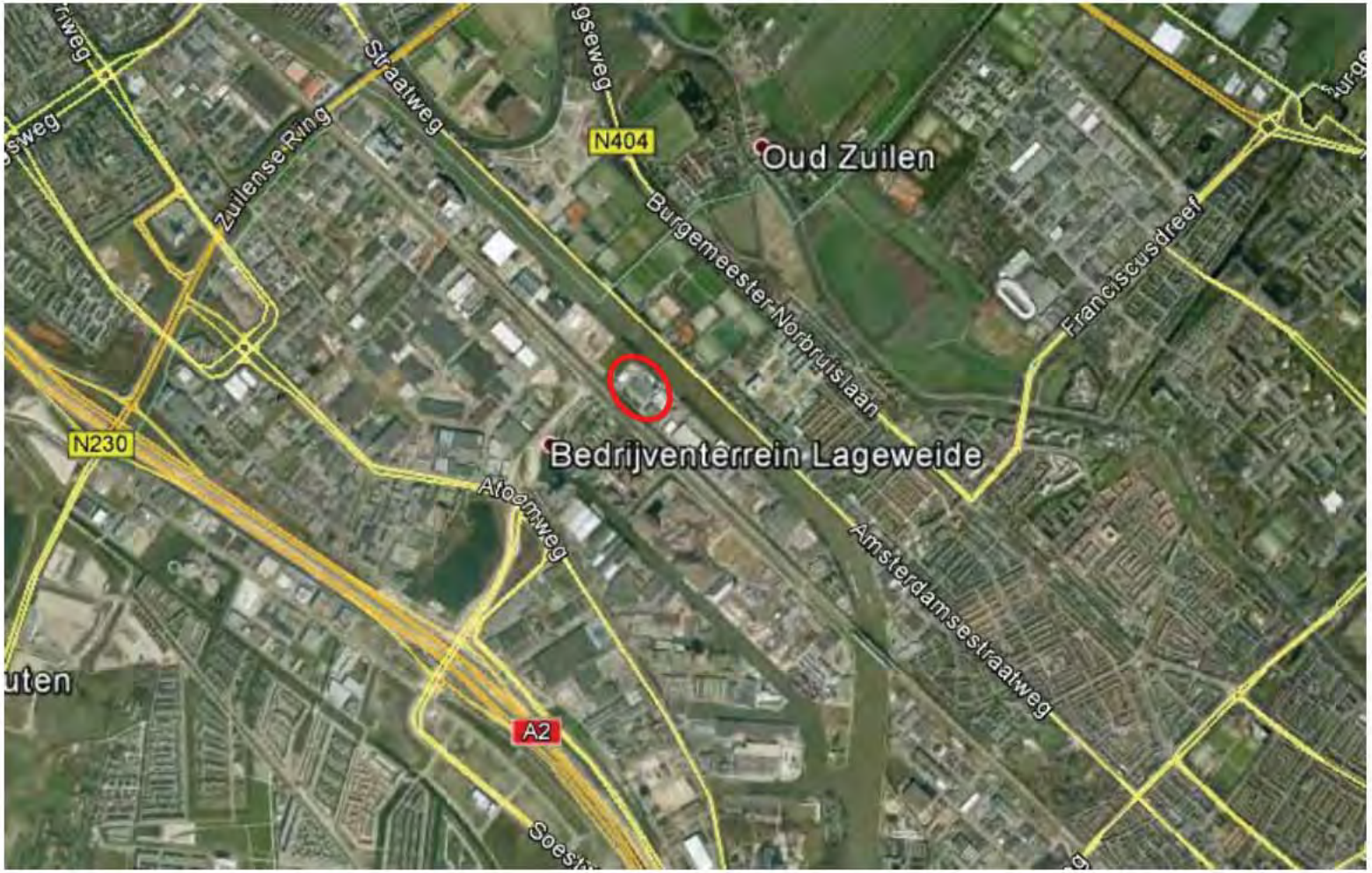
Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor alle immissiepunten voor zowel PM_{10}, $PM_{2,5}$ als NO_2 wordt voldaan wordt aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

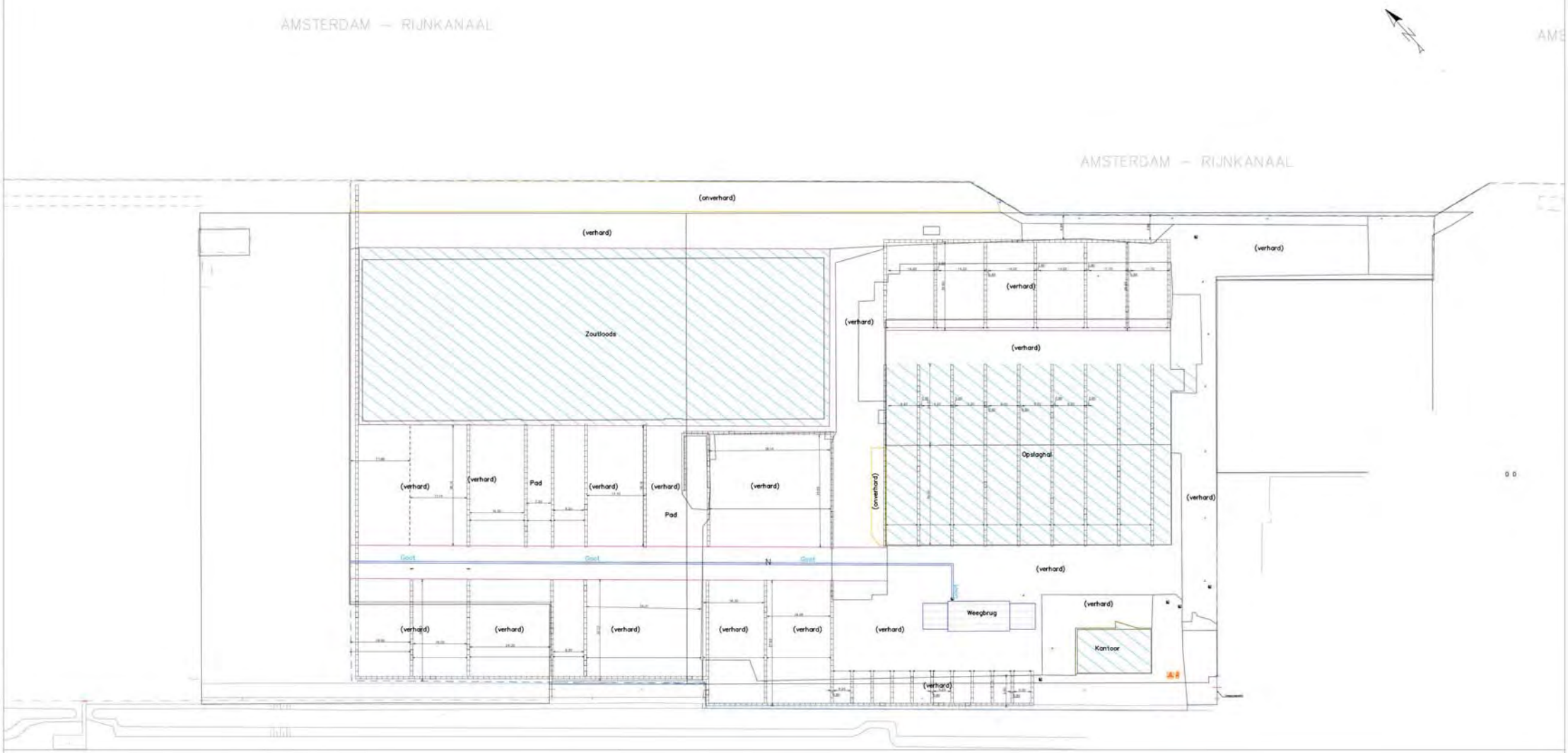
Blijkens het bovenstaande vormen de emissies naar de lucht als gevolg van de aangevraagde activiteiten geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en de bevindingen van dit luchtkwaliteitonderzoek.

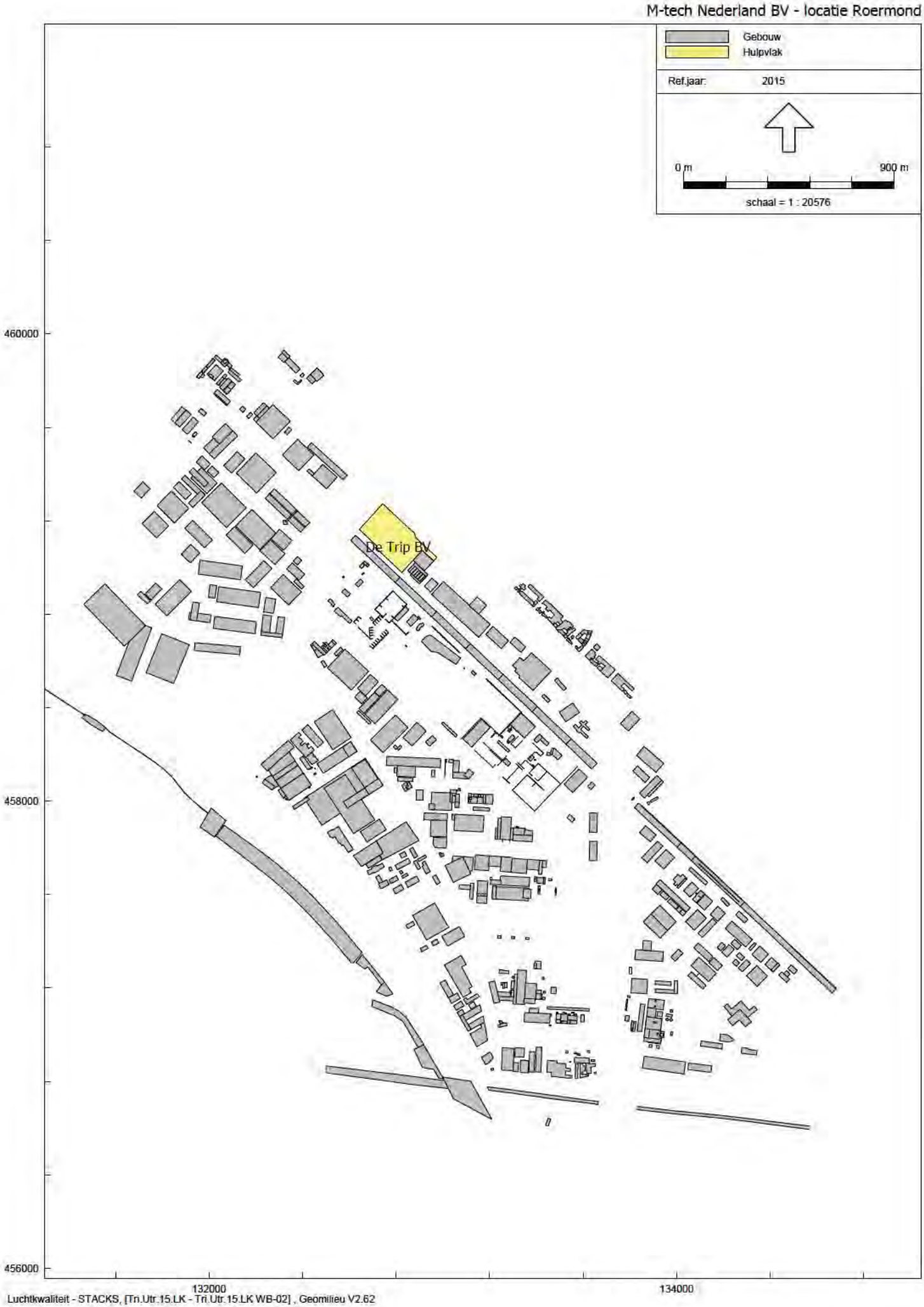
Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel

Bijlage 1



Figuur 1: geografische ligging inrichting

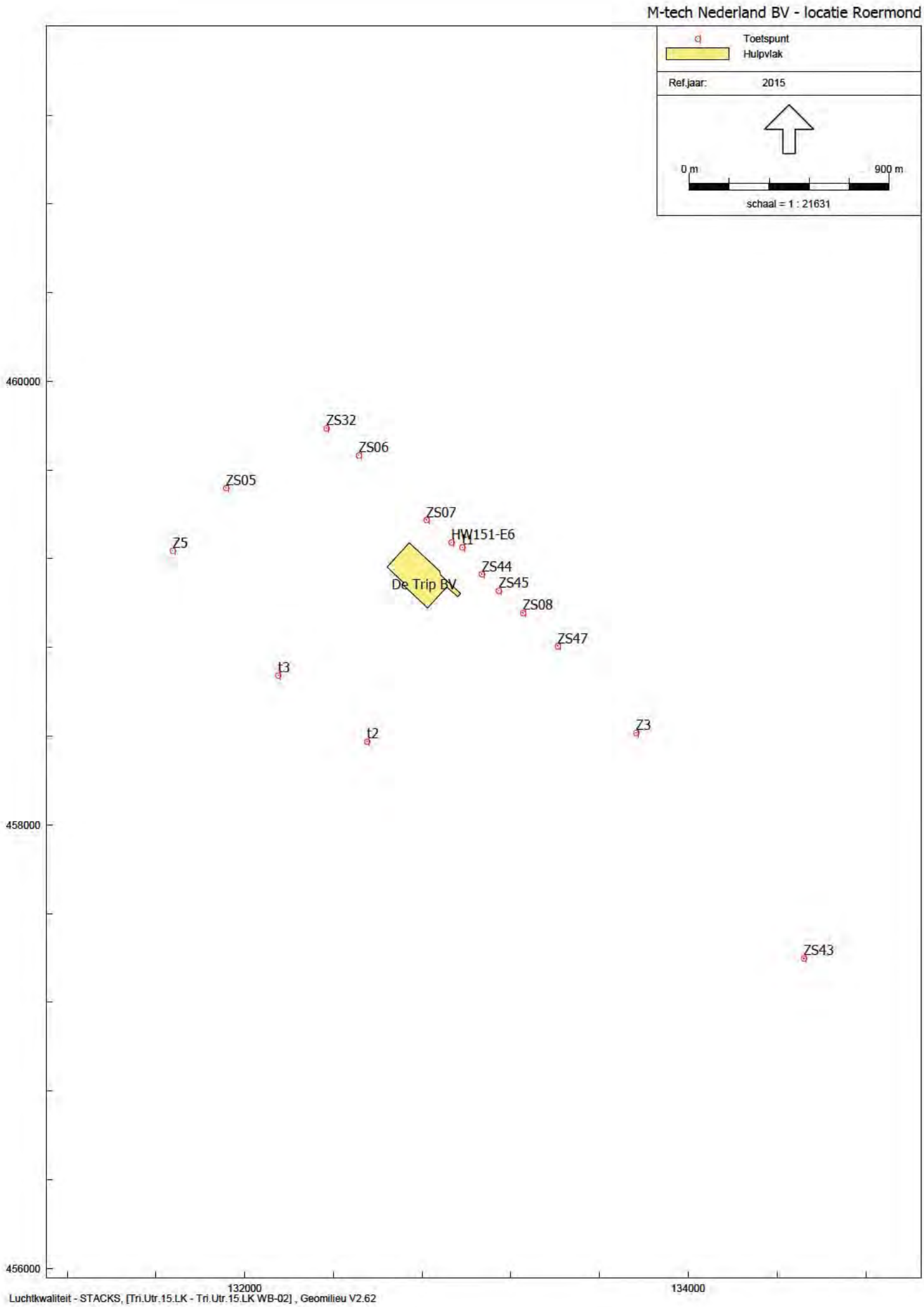

AMSTERDAM – RIJNKANAAL
AMSTERDAM – RIJNKANAAL
(onverhard)
(verhard)
Zoutloods
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
Opslaghal
(onverhard)
(verhard)
(verhard)
Pad
(verhard)
(verhard)
Pad
(verhard)
Goot
Goot
Goot
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
(verhard)
Weegbrug
(verhard)
Kantoor
(verhard)
Legenda
bebouwd / overkapt bestand
opstelgumbalcken keerwanden kleine (zicht-, o.g. buitenwanden) worden die niet zichtbaar zijn van de openbare (voor)weg kunnen intern worden verschoven
Perceelsgrens
Balder
Pompput
Straatkolk
Rioolput



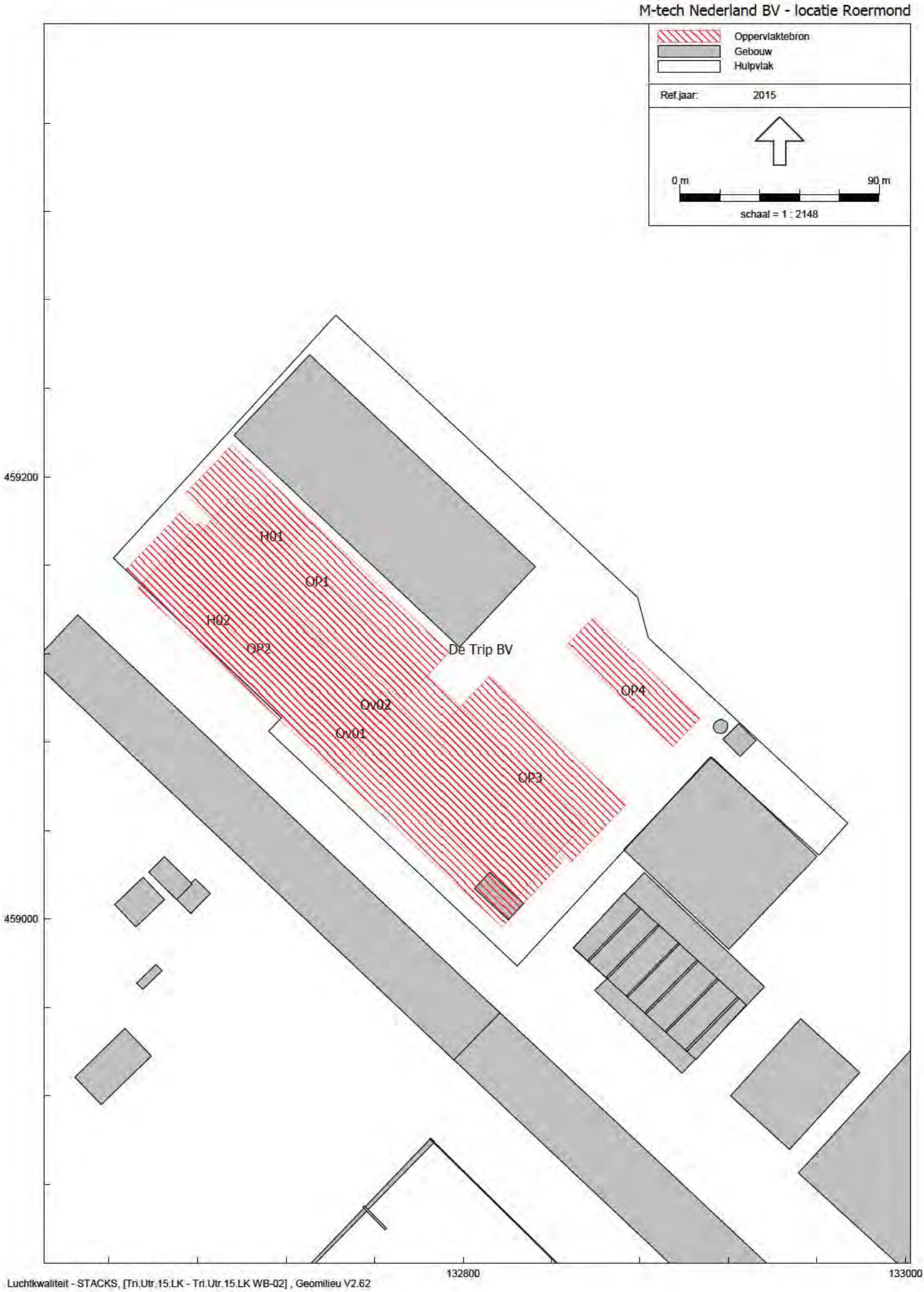
Figuur 3: grafische weergave rekenmodel - objecten



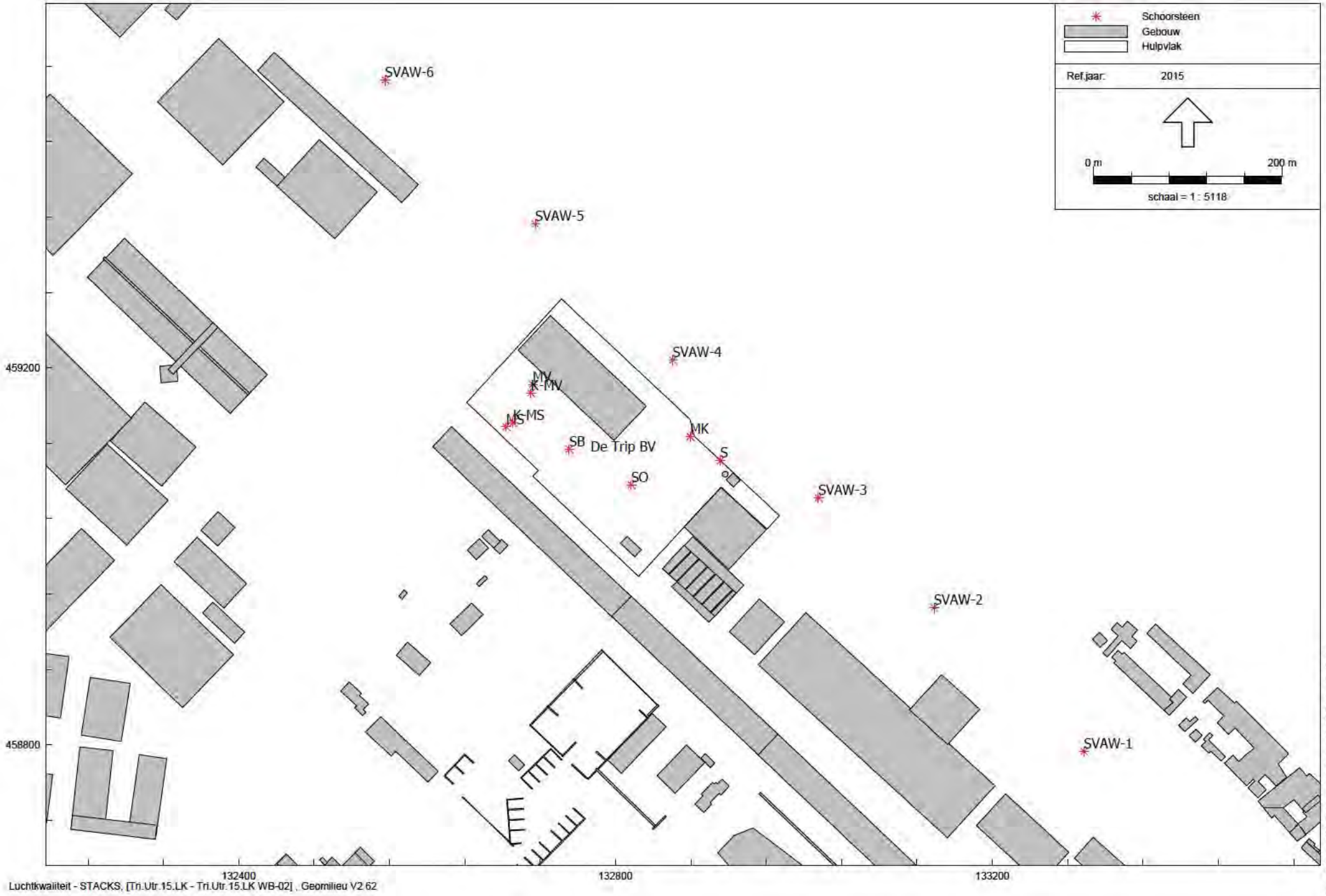
Figuur 4a: grafische weergave rekenmodel - immissiepunten



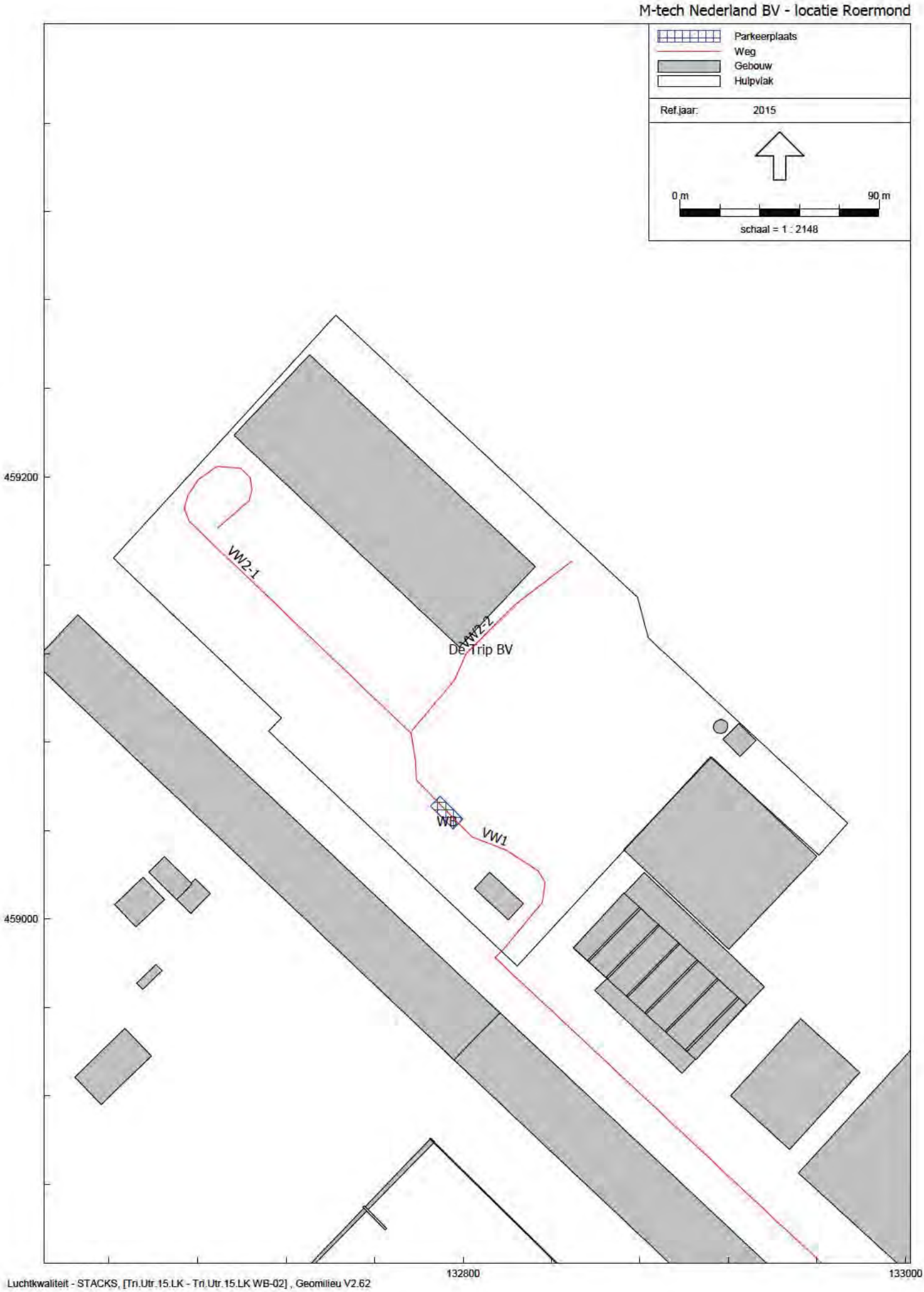
Figuur 4b: grafische weergave rekenmodel - immissiepunten



Figuur 5a: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen



Figuur 5b: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (puntbronnen/schoorstenen)



Figuur 5c: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (verkeer)



Figuur 5d: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (verkeersaantrekkende werking)

Bijlage 2: berekening emissies naar de lucht

Bron/activiteiten				PM10						NOx				
Bewerkingen met stuifgevoelige stoffen		Doorzet [ton/jr]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [kg/ton]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
H01	verkleinen puin	60.000	480	3,70E-04	0,07	0	2,07E-05	35,76	2,43					
	verkleinen houtachtig afval	36.640												
H02	zeven stuifgevoelige stoffen	224.000	480	3,70E-04	0,17	0	4,80E-05	82,88	5,63					
	totaal handelingen						*6,87E-05*	*118,6*	*8,1*					
Opslag van stuifgevoelige stoffen		Oppervlakte [ha]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [ton/(ha·jr)]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
OP01	opslag	0,41	8760	1	0,05	0	1,31E-05	413,60	28,12					
OP02	opslag	0,47	8760	1	0,05	0	1,50E-05	473,80	32,21					
OP03	opslag onder overkapping	0,30	8760	1	0,03	0	9,59E-06	302,40	20,56					
OP04	opslag	0,12	8760	1	0,01	0	3,74E-06	117,80	8,01					
	totaal opslag	1,31					*4,15E-05*	*1307,6*	*88,9*					
Transport- en verlading van stuifgevoelige stoffen		Doorzet [ton/jr]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [kg/ton]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
Ov01	aanvoer stuifgevoelig materiaal	224.000	2.771	8,00E-06	6,47E-04	0	1,80E-07	1,79	0,12					
Ov01	afvoer stuifgevoelig materiaal	224.000	5.675	8,00E-06	3,16E-04	0	8,77E-08	1,79	0,12					
	totaal overslag						*2,67E-07*	*3,6*	*0,2*					
Machines		Vermogen [kW]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [g/kWh]	Emissie PM10 [g/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]	Emissiefactor NO_x [g/kWh]	Jaarlijkse emissie NO_x [g/h]	Emissie NO_x [kg/s]	Jaarlijkse emissie NO_x [kg/jr]	Bijdrage NO_x aan jaarlijkse emissie [%]
	transport													
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	110	240	0,025	2,75	0	7,64E-07	0,66	0,04	0,40	44,0	1,22E-05	10,56	0,6
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	110	240	0,025	2,75	0	7,64E-07	0,66	0,04	0,40	44,0	1,22E-05	10,56	0,6
MK	mobiele kraan op kade	110	1601	0,025	2,75	0	7,64E-07	4,40	0,30	0,40	44,0	1,22E-05	70,45	4,2
SB	shovel 1 (buiten)	180	2920	0,025	4,50	0	1,25E-06	13,14	0,89	0,40	72,0	2,00E-05	210,24	12,6
SO	shovel 2 (onder overkapping)	180	2190	0,025	4,50	0	1,25E-06	9,86	0,67	0,40	72,0	2,00E-05	157,68	9,4
S	schip	335	803	0,025	8,38	0	2,33E-06	6,73	0,46	2,00	670,0	1,86E-04	538,01	32,2
	bewerking													
MV	mobiele verkleiningsinstallatie (breker)	368	147	0,025	9,20	0	2,56E-06	4,42	0,30	3,30	1214,4	3,37E-04	582,91	34,9
	mobiele verkleiningsinstallatie (shredder)	368	333											
MS	mobiele scheidingsinstallatie	95	480	0,025	2,38	0	6,60E-07	1,14	0,08	2,00	190,0	5,28E-05	91,20	5,5
	totaal machines						*9,67E-06*	*41,0*	*2,8*			*6,00E-04*	*1.671,6*	*100,0*
								Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]				Jaarlijkse emissie red. NO_x [kg/jr]	Bijdrage NO_x aan jaarlijkse emissie [%]
	totale emissie						*1,20E-04*	*1470,8*	*100,00*			*6,00E-04*	*1.671,6*	*100,00*

Uittreksel uit Prelude 1.1 (rekenapplicatie luchtemissies binnenvaart)

Pluimvaarweg	Scheepstype	Ladingstoestand	Richting	Stof	Emissiefactor(g/km)	Aantal schepen per jaar	Afstand (km)	trendfactor	Emissie (g/jaar)	Emissie (kg/jr)	Emissie (kg/s)
CEMT Va	M8	geladen	beide	Fijn Stof	16,3	181,0	1,0	0,8	2333	2	7,40E-08
CEMT Va	M8	geladen	beide	NOx	482,0	181,0	1,0	0,9	77645	78	2,46E-06
CEMT Va	M8	leeg	beide	Fijn Stof	14,5	181,0	1,0	0,8	2075	2	6,58E-08
CEMT Va	M8	leeg	beide	NOx	428,7	181,0	1,0	0,9	69054	69	2,19E-06

	Totale emissie (kg/s)
PM10 / PM2,5	1,40E-07
NOx	4,65E-06

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Tri.Utr.15.LK WB-02

Model eigenschap	
Omschrijving	Tri.Utr.15.LK WB-02
Verantwoordelijke	RPK
Rekenmethode	STACKS
Aangemaakt door	roel op 31-3-2015
Laatst ingezien door	[redacted] op 26-5-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.62
Referentiejaar	2015
GCN referentiepunt	X: -999.00 Y: -999.00
Rekenperiode	1-1-1995 tot 31-12-2004
Stoffen	NO2, PM10, PM2.5
Zeezoutcorrectie	Nee
Weekend verkeersverdeling	Weekdag
Verkeersverdeling zaterdag	L: 0.87, M: 0.52, H 0.33
Verkeersverdeling zondag	L: 0.84, M: 0.34, H 0.16
Terreinruwheid	0.8388
Steekproefberekening	Nee
Berekening met achtergrond	Ja
Custom meteo	Nee
Store journal files	Nee
Custom emission file	Nee

Commentaar

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Emis NOx	Emis PM10	Emis PM2.5	%NO2	Bedr. uren
OP1	opslag 1	132695,46	459214,35	2,50	0,00000000	0,00001310	0,00001310	5,00	8760,00
OP2	opslag 2	132647,80	459158,22	2,50	0,00000000	0,00001500	0,00001500	5,00	8760,00
OP3	opslag 3 onder overkapping	132812,12	459109,87	2,50	0,00000000	0,00000959	0,00000959	5,00	8760,00
OP4	opslag 4	132894,78	459077,94	2,50	0,00000000	0,00000374	0,00000374	5,00	8760,00
H01	verkleinen stuifgevoelige stoffen	132713,01	459193,28	2,50	0,00000000	0,00002070	0,00002070	5,00	480,00
H02	zeven van stuifgevoelige stoffen	132688,78	459155,30	2,50	0,00000000	0,00004800	0,00004800	5,00	480,00
Ov01	aanvoer stuifgevoelig materiaal	132653,15	459149,55	2,50	0,00000000	0,00000018	0,00000018	5,00	2771,00
Ov02	afvoer stuifgevoelig materiaal	132665,54	459158,09	2,50	0,00000000	0,00000009	0,00000009	5,00	5675,00

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Parkeerplaatsen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Type	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)
WB	weegbrug	132789,68	459055,50	Verdeling	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Parkeerplaatsen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	%Bus(A)	%Bus(N)
WB	--	--

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Emis NOx	Emis PM10	Emis PM2.5	Bedr. uren	Int.diam.	Ext.diam.	Flux
MV	mobiele verkleiningsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	0,00033700	0,00000256	0,00000256	480,00	0,10	0,20	0,100
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	132709,89	459173,39	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	240,00	0,10	0,20	0,100
MS	Mobiele scheidingsinstallatie	132683,78	459137,54	2,00	0,00005280	0,00000066	0,00000066	480,00	0,10	0,20	0,100
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	132691,08	459141,76	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	240,00	0,10	0,20	0,100
MK	mobiele kraan op kade	132879,29	459127,00	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	1601,00	0,10	0,20	0,100
SB	shovel 1 (buiten)	132750,80	459113,63	2,00	0,00002000	0,00000125	0,00000125	2920,00	0,10	0,20	0,100
SO	shovel 2 (onder overkapping)	132816,50	459075,84	2,00	0,00002000	0,00000125	0,00000125	2190,00	0,10	0,20	0,100
S	schip	132911,27	459101,42	2,00	0,00018600	0,00000233	0,00000233	803,00	0,10	0,20	0,100
SVAW-1	schip VAW	133297,43	458793,06	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-2	schip VAW	133138,04	458945,80	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-3	schip VAW	133015,18	459062,02	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-4	schip VAW	132860,78	459208,13	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-5	schip VAW	132714,67	459352,57	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-6	schip VAW	132555,29	459505,31	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Gas temp	Warmte	Geb.bron	%NO2
MV	285,0	0,00	Ja	5,00
K-MV	285,0	0,00	Ja	5,00
MS	285,0	0,00	Ja	5,00
K-MS	285,0	0,00	Ja	5,00
MK	285,0	0,00	Nee	5,00
SB	285,0	0,00	Nee	5,00
SO	285,0	0,00	Nee	5,00
S	285,0	0,00	Nee	5,00
SVAW-1	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-2	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-3	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-4	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-5	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-6	285,0	0,00	Ja	5,00

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Wegtype	V	Lengte	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)
VAW	vrachtwagens VAW	133667,28	458184,33	Normaal	50	1173,36	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	Normaal	15	216,27	320,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
VW1	vrachtwagens route 1	132818,29	458986,24	Normaal	15	133,86	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	Normaal	15	106,80	64,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
VAW	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW2-1	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW1	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW2-2	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X	Y
ZS05	Kantonaleweg 3	131915,78	459520,30
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	132514,35	459667,60
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	133254,46	458956,76
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	132368,74	459789,72
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	134520,89	457399,19
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	133069,32	459131,96
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	133145,88	459056,75
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	133410,86	458806,96
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	133764,46	458415,87
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	131676,17	459236,78
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931,55	459274,47
t1	Sportpark Elinkwijk	132980,27	459252,29
t2	Hyperonenweg	132552,05	458376,61
t3	Otto Hahnweg	132150,15	458674,11

Bijlage 4: rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Resultaten voor model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
ZS05	Kantonaleweg 3	22,9	22,8	0,0	12
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	23,1	23,0	0,1	12
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	23,4	23,0	0,4	12
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	23,3	23,2	0,1	12
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	23,0	23,0	0,1	12
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,0	24,0	0,0	14
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	23,2	23,0	0,2	12
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	23,3	23,2	0,1	12
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	23,2	23,2	0,0	12
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	22,9	22,8	0,0	12
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	23,5	23,0	0,5	12
t1	Sportpark Elinkwijk	23,4	23,0	0,4	12
t2	Hyperonenweg	22,9	22,9	0,0	12
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	23,3	23,0	0,3	12
t3	Otto Hahnweg	22,9	22,9	0,1	12

Rapport: Resultatentabel
Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Resultaten voor model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
ZS05	Kantonaleweg 3	14,3	14,3	0,0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	14,7	14,6	0,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	15,1	14,6	0,4
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	15,0	14,9	0,1
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	14,7	14,6	0,1
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	15,5	15,5	0,0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	14,9	14,7	0,2
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	14,9	14,9	0,1
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	14,9	14,9	0,0
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	14,3	14,3	0,0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	15,1	14,6	0,5
t1	Sportpark Elinkwijk	15,0	14,6	0,4
t2	Hyperonenweg	14,4	14,4	0,0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	15,0	14,7	0,3
t3	Otto Hahnweg	14,4	14,4	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Resultaten voor model: Tri.Utr.15.LK WB-02
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
ZS05	Kantonaleweg 3	25,9	25,9	0,0	0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	24,0	24,0	0,1	0
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	24,3	24,0	0,4	0
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	24,2	24,1	0,1	0
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	24,0	24,0	0,0	0
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,7	24,7	0,0	0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	22,3	22,1	0,2	0
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	24,2	24,1	0,1	0
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	24,1	24,1	0,1	0
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	25,9	25,9	0,0	0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	24,4	24,0	0,5	0
t1	Sportpark Elinkwijk	24,4	24,0	0,5	0
t2	Hyperonenweg	25,3	25,3	0,0	0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	22,5	22,1	0,4	0
t3	Otto Hahnweg	25,3	25,3	0,1	0

Bijlage 8



GEURONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

14 maart 2016

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

m-tech

www.m-tech-nederland.nl

Geuronderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
email :

rapportnummer Tri.Utr.15.GO WB-02	**datum** 14 maart 2016	
projectleider [redacted]	**auteur** [redacted]	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax : 0475 - 311558
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	2
2.1	situering inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	2
2.2	algemene beschrijving activiteiten	2
2.3	aangevraagde bedrijfssituatie – geurrelevante activiteiten	2
3	Toetsingskader	4
3.1	landelijk geurbeleid	4
3.2	lokaal beleid	4
3.3	planologisch	5
4	Geuremissie	6
4.1	continu en fluctuerend	6
4.2	overzicht geurkentallen	6
4.3	omschrijving activiteiten en berekening geuremissie	7
4.4	samenvatting geurbronnen	9
5	Berekeningssystematiek	10
5.1	algemeen	10
5.2	immissiepunten	10
5.3	geurbronnen	10
5.4	terreinruwheid	11
6	Resultaten berekeningen en toetsing	12
6.1	immissiepunten	12
6.2	geurcontouren	12
6.3	toetsing	12
7	Samenvatting en conclusies	13
Bijlage 1, figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel		I
Bijlage 2, overzicht berekening geuremissies		II
Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel		III
Bijlage 4, rekenresultaten		IV

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een geuronderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig: (1) het verzoek van het bevoegd gezag naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit, (2) de nu in te dienen oprichtingsvergunning, onderdeel milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding en (3) een omgevingsvergunningaanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan.

Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geuremissie van de inrichting naar haar directe omgeving. De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van kentallen verkregen uit metingen aan vergelijkbare processen, emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens.

Voorliggende rapportage geeft de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde geuronderzoek.

2 Uitgangspunten

2.1 situering inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Dit terrein maakt deel uit van industrieterrein Lage Weide. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich op circa 130 meter afstand van het inrichtingsterrein in oostelijke richting aan de Amsterdamsestraatweg, aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Figuur 1 geeft de topografische ligging van de inrichting.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:

1. op- en overslag van diverse grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen en afvalstoffen van eigen werken;
2. inname, op- en overslag van afvalstoffen zoals grond en afvalmateriaal van derden;
3. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden;

2.3 aangevraagde bedrijfssituatie – geurrelevante activiteiten

De geurrelevante activiteiten betreffen handelingen met groenafval (houtachtig en niet-houtachtig) alsmede RKG-slib.

De jaarlijkse doorzet van niet-houtachtig groenafval (waaronder grasmaaisel afkomstig uit eigen werken) bedraagt 30.000 ton. Dit afval wordt gedurende de maanden mei t/m november aangevoerd in gesloten ladingen. Het afval wordt op het buitenterrein gedeponeerd en middels een kraan in containers geladen.

Het houtachtig groenafval (16.640 ton/j) wordt gedurende het gehele jaar aangevoerd in batches van 640 ton (26 batches per jaar, dus één batch per twee weken). Het aangevoerde houtachtig groenafval van één batch wordt op het buitenterrein opgeslagen. Dit groenafval wordt verkleind en opgeslagen in afwachting van afvoer.

Daarnaast wordt RKG-slib aangevoerd, opgeslagen en ontwaterd.

3 Toetsingskader

3.1 landelijk geurbeleid

De brief van de Minister van VROM van 30 juni 1995[1] vormt de basis voor de beoordeling van geurbelaste situaties. De essentie van deze brief is dat het bevoegd gezag dient vast te stellen welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is en dat maatregelen ter bestrijding van geuroverlast moeten worden bepaald in overeenstemming met het ALARA-principe. In 2005 is het begrip ALARA in de Wet milieubeheer vervangen door het begrip BBT (Beste Beschikbare Technieken). Deze Beste Beschikbare Technieken moeten worden toegepast om een hoog beschermingsniveau te bereiken.
Als instrumentarium voor het bepalen van het acceptabel hinderniveau is in de NeR de hindersystematiek geur opgenomen. De hindersystematiek leidt tot het toepassen van een Bijzondere regeling geldend voor een bepaalde bedrijfstak of tot een specifieke afweging voor een individuele situatie, rekening houdend met het landelijke en lokale geurbeleid.

3.2 lokaal beleid

De regels omtrent de toelaatbare geuremissie vanwege bedrijven op het industrieterrein Lage Weide zijn verankerd in het bestemmingsplan[2]. Uit het bestemmingsplan blijkt dat oprichting van een bedrijf mogelijk is mits daardoor de totale geurbelasting op woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, binnen en buiten het plangebied niet toeneemt. Algemeen wordt gesteld[3] dat een geuremissie van ten hoogste 0,5 ou_E/m^3 nauwelijks of geen geur waarneembaar is en klachten onwaarschijnlijk zijn. Indien de geurbelasting vanwege een bedrijf niet meer dan 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel bedraagt, zal het bedrijf dus geen noemenswaardige geurimmissie tot gevolg hebben, waardoor de totale geurimmissie niet zal toenemen.
Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat bij nieuwvestiging van bedrijven voldaan moet worden aan een geurconcentratie als 98-percentiel waarbij een hedonische waarde van H = -0,5 geldt. Voor de in de omgeving gelegen diervoederbedrijven, zo blijkt uit de toelichting, wordt deze hedonische waarde bereikt bij een geurconcentratie van 0,7 ou_E/m^3. Het is aannemelijk dat het karakter van de geur vanwege Scholman (groenafval) minder hinderlijk (aangenamer) zal zijn dan de geur afkomstig van diervoederbedrijven. De concentratie bij een hedonische waarde van H=-0,5 zal voor Scholman dan ook hoger dan 0,7 ou_E/m^3 liggen.
Indien getoetst wordt aan 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel conform bestemmingsplan zal in ieder geval ook worden voldaan aan de concentratie waarbij H=-0,5.

3.3 bijzondere regeling G2

De voorheen geldende regels uit de NeR, bijzondere regeling G2 – hoewel niet van toepassing op de inrichting – dienden om een aanvaardbaar geurklimaat te realiseren. Om die reden zal de berekende geurimmissie vanwege De Trip eveneens worden getoetst aan de geurnormering uit de bijzondere regeling G2:

[1] opgenomen in de NeR
[2] vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht op 17 juli 2014
[3] VNG-publicatie “Bedr jven en milieuzonering”, editie 2009, bijlage 5.3

tabel 3-a: toetsingswaarden geur conform bijzondere regeling G2 (NeR)		
percentiel	immissieconcentratie [ou_E/m^3]	
	geurgevoelige objecten	minder te beschermen geurgevoelige objecten
98	1,5	4,5
99,5	3	9
99,9	6	18

Aangaande het beschermingsniveau van geurgevoelige objecten verwijst de NeR naar de Handleiding geur[4]. In deze Handleiding is gesteld dat woningen een normaal beschermingsniveau genieten en dat voor bedrijfswoningen, verspreid liggende woningen en woningen in een landelijk gebied een lager beschermingsniveau van toepassing kan zijn. In casu betreffen de meest nabij gelegen woningen “geurgevoelige objecten”. Deze normstelling is overigens ruimer dan de norm uit het lokale bestemmingsplan.

3.4 planologisch

De Trip valt onder categorie 4.2 volgens de reeds genoemde publicatie “bedrijven en milieuzonering”. Volgens deze publicatie geldt voor geur een richtafstand van 300 m. Op de beoogde locatie waar De Trip zich wil vestigen zijn echter bedrijfscategorieën van ten hoogste categorie 4.1 toegelaten (richtafstand 200 m). Indien echter wordt aangetoond dat het bedrijf milieuhygiënisch aan categorie 4.1 voldoet is de inrichting planologisch inpasbaar. Volgens bovengenoemde publicatie is inpassing mogelijk bij een geurimmissie van 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel en/of de concentratie waarbij H=-0,5. Gezien het gestelde in de vorige paragraaf vormt 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel hiervan de meest strenge toetsing.

[4] Handleiding geur: bepalen van het aanvaardbaar hinderniveau van industrie en bedr jven (niet veehouderijen); Agentschap NL, 28 juni 2012

4 Geuremissie

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt wat de geuremissie is van de activiteiten zoals genoemd in hoofdstuk 2. Als basis hiervoor worden kentallen gebruikt van geurmetingen die verricht zijn bij vergelijkbare processen bij vergelijkbare inrichtingen. Vervolgens wordt uit deze kentallen en de bedrijfsduur per activiteit, alsmede de doorzet en het opslagoppervlak, de geuremissie berekend.

4.1 continu en fluctuerend

Qua geuremissie wordt onderscheid gemaakt tussen continue en fluctuerende geurbronnen. Opslag van groenafval is bijvoorbeeld een continue geurbron, wat inhoudt dat de emissie gelijkmatig verdeeld is over de tijdperiode van een uur. In de beschikbare verspreidingsmodellen wordt gerekend met hele uren, waarbij de gebruikte meteorologische gegevens uurgemiddelden zijn.
Bronnen die binnen een uur afwisselend wel en niet actief zijn, worden "fluctuerende" bronnen genoemd. Een voorbeeld hiervan is het lossen van een vrachtwagen, daar dit slechts in enkele minuten per uur en verspreid over de dag plaatsvindt.
Om een fluctuerende bron zodanig in het verspreidingsmodel op te nemen dat de immissiesituatie niet wordt onder- / overschat moet de emissie, conform NTA 9065[5], worden omgerekend naar een uurgemiddelde emissie met onderstaande formule:

$$E_{uurgemiddeld} = E_{momentaan} * \sqrt{f}$$

waarbij geldt:

$E_{uurgemiddeld}$ (E_u): uurgemiddelde geuremissie [ou_E/h];
$E_{momentaan}$ (E_m): de momentane geuremissie [ou_E/h];
f: de fractie binnen het uur dat de emissie optreedt.

4.2 overzicht geurkentallen

In onderstaande tabel 4-a is een overzicht gegeven van de geurkentallen die betrekking hebben op de activiteiten binnen de inrichting.

tabel 4-a: overzicht geurkentallen

activiteit / handeling	geuremissiekental		literatuurbron
	waarde [$\cdot 10^6$]	eenheid	
aanvoer RKG-slib	0,096	ou_E/ton	3
aanvoer groenafval niet-houtachtig	0,435	ou_E/ton	1
afvoer groenafval niet-houtachtig	0,00225	ou_E/ton	4
verkleinen en zeven groenafval houtachtig	2,0	ou_E/ton	2
opslag groenafval niet-houtachtig	0,430	ou_E/ton/h	1
opslag verkleind groenafval houtachtig	0,00075	ou_E/ton	4

1: Rapport 94-202: "*Compostering van groenafval (geen GFT-afval) – Branche geuronderzoek in opdracht van BVOR*", van TNO-MEP, d.d. juni 1994
2: Rapport VVC097B: "*Geuronderzoek Van Vliet Contrans – Meetrapport als aanvulling van het milieu-effectrapport en vergunningaanvraag Wet milieubeheer*", van PRA Odournet, d.d. juni 1997
3: Rapport NVAZ02A4: "*Geuronderzoek NV Afvalzorg te Halfweg*", van PRA Odournet, d.d. 24 april 2003;
4: Rapport WERV04B3: "*Geuronderzoek Biomassa Van Werven Energie B.V. te Biddinghuizen*", van PRA Odournet, d.d. augustus 2004;

[5] Nederlandse technische afspraak; Luchtkwaliteit – Geurmetingen – Meten en rekenen geur; NTA 9065:2012, december 2012

4.3 omschrijving activiteiten en berekening geuremissie

Hiernavolgend wordt per activiteit omschreven en onderbouwd welke geurkentallen zijn gebruikt en wordt de geuremissie en bedrijfsduur van de geurrelevante activiteiten bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- aanvoer en lossen materialen;
- opslag;
- verkleinen en zeven;
- afvoer.

In bijlage 2 wordt een totaaloverzicht gegeven van de berekeningen zoals deze in navolgende paragrafen worden beschouwd.

4.3.1 aanvoer en lossen materialen

Kentallen

De aanvoer van groenafval kan worden onderverdeeld in 30.000 ton/j niet-houtachtig (waaronder grasachtig materiaal) en 16.640 ton/j houtachtig.

Handelingen met onverkleind houtachtig groenafval (waaronder stobben, snoeihout en stammen) worden als niet geurrelevant beschouwd [2].

De aanvoer van niet-houtachtig groenafval vindt plaats in gesloten containers, waardoor hier geen geuremissie ontstaat. Geuremissie kan wel ontstaan bij het lossen van de vrachten. Voor de aanvoer van het niet-houtachtige materiaal zal worden uitgegaan van het kengetal uit het brancheonderzoek [1] gemeten aan het opzetten van hopen, waarvan de geuremissie vergelijkbaar wordt verondersteld met de geuremissie tijdens lossen, te weten $0{,}435 \cdot 10^6$ ou_E/ton.

Voor het lossen van RKG-slib wordt het kental uit [3] gehanteerd. In betreffende rapportage is een geuremissie van $7{,}65 \cdot 10^6$ ou_E/h gemeten, uitgaande van het lossen van 80 ton/h. Het emissiekental bedraagt daarmee $0{,}096 \cdot 10^6$ ou_E/ton.

Geuremissie

De aanvoer van niet-houtachtig groenafval vindt plaats met vrachten van gemiddeld 7,5 ton, waarbij het lossen ongeveer 5 minuten in beslag neemt. De uurcapaciteit bedraagt (60/5 * 7,5 =) 90 ton/h, wat leidt tot een momentane geuremissie E_m van (90 * $0{,}435 \cdot 10^6$ =) $39{,}2 \cdot 10^6$ ou_E/h. Deze bron kan worden beschouwd als fluctuerende bron. Een jaarcapaciteit van 30.000 ton betekent dat ongeveer 4.000 vrachten per jaar worden gelost. Er vanuit gaande dat in een uur gemiddeld één vracht wordt gelost, bedraagt de uurfractie f (5 / 60 =) 0,083. E_u bedraagt dan ($39{,}1 \cdot 10^6$ * √0,083 =) $11{,}3 \cdot 10^6$ ou_E/h gedurende 4.000 uur per jaar.

De berekening van de geuremissie van de aanvoer van RKG-slib verloopt op gelijke wijze: dit wordt aangevoerd in vrachten van gemiddeld 10 ton, terwijl het lossen 1 minuut per vracht in beslag neemt (uurcapaciteit: (60/1 * 10 =) 600 ton/h; E_m = (600 * $0{,}095 \cdot 10^6$ =) $57{,}6 \cdot 10^6$ ou_E/h). De jaarcapaciteit bedraagt 9.000 ton, wat betekent dat 900 vrachten per jaar worden gelost. Één vracht per uur betekent een uurfractie van (1/60=) 0,017, waardoor E_u = ($57{,}6 \cdot 10^6$ * √0,017 =) $7{,}44 \cdot 10^6$ ou_E/h, gedurende 900 h/j.

4.3.2 opslag

Kentallen
Aan de opslag van gemengd groenafval is in meerdere onderzoeken gemeten. In het brancheonderzoek [1] is een waarde gemeten van $0,43 \cdot 10^6$ $ou_E/(ton \cdot h)$.

In [4] is de geuremissie van de opslag van verkleind houtachtig groenafval (in het betreffend onderzoek aangeduid als “shreddermateriaal”) gemeten. Deze bedraagt $0,00075 \cdot 10^6$ $ou_E/(m^2 \cdot h)$.

Volgens [3] is de geuremissie vanwege de opslag van RKG-slib verwaarloosbaar en wordt om die reden in voorliggend onderzoek verder niet beschouwd.

Geuremissie
Gedurende de maanden mei t/m november wordt grasachtig materiaal aangevoerd. Uit § 4.3.1 volgt dat per uur (en per vracht) 7,5 ton wordt aangevoerd. Uitgegaan wordt van 8 vrachten per dag, wat betekent dat per dag (7,5 x 8 =) 60 ton (200 m^3)[6] wordt aangevoerd. Gedurende de dag (acht uur) wordt dus ten hoogste een opslaghoeveelheid van 200 m^3 bereikt. Voor de bepaling van de geuremissie wordt uitgegaan van een gemiddelde opslagduur van 4 uur per dag, gedurende de maanden mei t/m november (600 h/j)[7].
De geuremissie bedraagt ($0,43 \cdot 10^6$ x 60 =) $25,8 \cdot 10^6$ ou_E/h.

Het aangevoerde grasachtig materiaal wordt door een kraan in containers geladen. Volle containers worden afgedekt, waardoor geen geuremissie meer plaatsvindt. Het kan echter voorkomen dat een hoeveelheid materiaal gedurende de avond- en nachtperiode (in totaal 16 uur) op het terrein blijft liggen, omdat hiermee geen hele container meer gevuld kan worden. Dit zal maximaal 40 m^3 (12 ton) materiaal zijn, gedurende 2.400 h/j[8], terwijl de geuremissie dan ($0,43 \cdot 10^6$ x 12 =) $5,16 \cdot 10^6$ ou_E/h bedraagt.

Het houtachtig groenafval wordt aangevoerd in batches van 640 ton; per jaar worden (16.640 / 640 =) 26 batches aangevoerd (één batch per twee weken). Het aangevoerde materiaal wordt vervolgens verkleind (zie § 4.3.3) en daarna opgeslagen in de daarvoor bestemde opslagvakken. Na verkleining neemt het materiaal een volume in van[9] 2.560 m^3. Het geuremitterend oppervlak bedraagt 1.050 m^2 (uitgaande van een opslaghoogte van 4 m). De geuremissie bedraagt dan ($0,00075 \cdot 10^6$ x 1.050 =) $0,79 \cdot 10^6$ ou_E/h. Het verkleinde materiaal van iedere batch zal maximaal twee weken in opslag blijven, waardoor continu verkleind materiaal aanwezig kan zijn.

4.3.3 verkleinen en zeven

Kentallen
Bij De Trip wordt houtachtig groenafval verkleind. Hiervoor wordt de waarde uit [2] gebruikt, gemeten aan het verkleinen van bomen en takken (met aanhangend groen): $2,0 \cdot 10^6$ ou_E/ton. Dit kental wordt ook voor het zeven gebruikt.

Geuremissie
De aangevoerde 16.640 ton houtachtige fractie wordt verkleind. Met een capaciteit van 50 ton/h bedraagt de geuremissie ($50 * 2,0 \cdot 10^6$) = $100 \cdot 10^6$ ou_E/h gedurende (16.640 / 50 =) 333 uur per jaar. Voor het zeven wordt van dezelfde capaciteit uitgegaan, waardoor deze geuremissie eveneens $100 \cdot 10^6$ ou_E/h gedurende 333 h/j bedraagt.

[6] uitgaande van een gemiddelde soortel jke massa van grasachtig materiaal van 0,3 ton/m^3
[7] 7 maanden = 150 dagen per jaar à 4 uur per dag
[8] 7 maanden = 150 dagen per jaar à 16 uur per dag
[9] uitgaande van een gemiddelde soortel jke massa van verkleind houtachtig groenafval van 0,25 ton/m^3

4.3.4 afvoer en laden materialen

Kentallen
De afvoer van het grasachtige materiaal vindt plaats in gesloten containers waardoor deze activiteit geen relevante geuremissie heeft.

Voor de aanvoer van verkleind houtachtig groenafval wordt uitgegaan van geuremissie zoals deze in [4] is gehanteerd. Hier wordt gebruik gemaakt van de verschilfactor tussen op- en overslag die volgt uit de bijzondere regeling G4 (GFT-composteringen) uit de NeR. Uit de NeR blijkt een verschil van een factor 3 tussen de getalswaarden voor de kentallen van opslag [$ou_E/m^2/h$] en de overslag [ou_E/ton]. Aangezien in [4] een geuremissie voor de opslag van $0{,}00075 \cdot 10^6$ $ou_E/(m^2 \cdot h)$ is gemeten, wordt voor de overslag een kental van $0{,}00225 \cdot 10^6$ ou_E/ton gehanteerd.

Geuremissie
De afvoer van verkleind houtachtig groenafval vindt plaats met vrachten van gemiddeld 30 ton, waarbij het laden ongeveer 10 minuten in beslag neemt. De uurcapaciteit bedraagt (60/10 * 30 =) 180 ton/h. Dit leidt tot een momentane geuremissie E_m van ($180 * 0{,}00225 \cdot 10^6$ =) $0{,}405 \cdot 10^6$ ou_E/h. Deze bron kan worden beschouwd als fluctuerende bron. Uitgaande van een jaarcapaciteit van 16.640 ton worden ongeveer 555 vrachten per jaar worden gelost. In een uur wordt gemiddeld één vracht geladen, wat de uurfractie f op (10 / 60 =) 0,167 brengt. De uurgemiddelde emissie E_u bedraagt dan ($0{,}405 \cdot 10^6 * \sqrt{0{,}167}$ =) $0{,}165 \cdot 10^6$ ou_E/h gedurende 555 uur per jaar.

4.4 samenvatting geurbronnen

In navolgende tabel 4-b zijn de in paragraaf 4.3 beschreven geurbronnen samengevat. Tevens is in deze tabel de hedonische weegfactor bijgevoegd en de gewogen geuremissie (in ou_E/s) die daaruit voortvloeit. De gewogen geuremissie is tevens de waarde die in het rekenmodel wordt ingevoerd.
Figuur 4 geeft de locatie van de gemodelleerde geurbronnen (zie ook bijlage 3).

tabel 4-b: brongegevens verspreidingsberekeningen

bron		locatie*		geuremissie		duur	jaar-lijkse emis-sie	aandeel
nr.	omschrijving	X	Y	[$\cdot 10^6$ ou_E/h]	[ou_E/s]	[h/jr]	[$\cdot 10^9$ ou_E/j]	
A1	aanvoer RKG-slib	132812,5	459110,9	7,4	2066	900	6,7	4,4%
A2	aanvoer groenafval niet-houtachtig	132688,3	459147,1	11,3	3139	4000	45,2	29,5%
Af1	afvoer verkleind groenafval houtachtig	132672,2	459175,7	0,2	46	555	0,1	0,1%
B1	verkleinen groenafval houtachtig	132682,1	459170,9	100,0	27778	333	33,3	21,7%
B2	zeven groenafval houtachtig	132672,0	459177,6	100,0	27778	333	33,3	21,7%
O1	opsl. groenafval niet-hout avond+nacht	132669,3	459135,8	5,2	1433	2400	12,4	8,1%
O2	opsl. groenafval niet-hout dag	132686,1	459121,3	25,8	7167	600	15,5	10,1%
O3	opslag verkleind groenafval houtachtig	132643,2	459162,2	0,8	219	8760	6,9	4,5%
tot.							153,2	100%

* bij oppervlaktebronnen wordt de locatie van het eerste vormpunt weergegeven

5 Berekeningssystematiek

5.1 algemeen

Ten behoeve van de bepaling van de geurbelasting in de omgeving van de inrichting vanwege de aangevraagde activiteiten is een verspreidingsmodel opgesteld. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever en via het kadaster verkregen tekeningen gehanteerd. Het rekenmodel is opgesteld met behulp van het programma "Geomilieu STACKS-G", versie 3.00. Dit programma rekent op basis van STACKS+ (Short Term Air-pollutant Concentrations Kema modelling System) van KEMA. De verspreidingsberekeningen worden uitgevoerd conform het Nieuw Nationaal Model.

Het Nieuw Nationaal Model (NNM) beschrijft het transport en de verdunning van stoffen in de atmosfeer op basis van het Gaussisch pluimmodel. Het betreft een "lange termijn" berekening en een beschouwde periode van één jaar. De gebruikte meteorologische gegevens bestaan uit uurgemiddelde gegevens van onder meer de windrichting, de windsnelheid, de zonne-instraling en de temperatuur.

Het NNM berekent op verschillende gridpunten en immissiepunten de geurconcentratie voor elk afzonderlijk uur van de beschouwde periode. Hieruit volgt gedurende welk percentage van de jaarlijkse uren een bepaalde uurgemiddelde concentratie wordt overschreden (de overschrijdingsfrequentie). In de onderstaande tabel 5-a zijn de invoerparameters voor de verspreidingsberekening met het Nieuw Nationaal Model weergegeven.

tabel 5-a: invoerparameters voor de verspreidingsberekening met het NNM

parameter	gebruikt
meteorologische periode	1-1-1995 tot 31-12-2004
ruwheidslengte z_0	0,785
meteorologisch referentiepunt	X 210690; Y 499574

Bijlage 3 geeft een overzicht van de rekenparameters. Figuur 3 geeft de locatie van de gemodelleerde gebouwen.

5.2 immissiepunten

De immissiepunten zijn gekozen ter plaatse van de locaties van in de meest nabij gelegen woningen (zie figuur 4 en bijlage 3). De puntlocatie zijn ontleend aan het door de gemeente Utrecht beschikbaar gestelde akoestisch rekenmodel van industrieterrein Lage Weide.

5.3 geurbronnen

Conform de in 2012 gemaakt afspraak[10] mag bij het modelleren van puntbronnen in standaardrekenmethode 3, de rekenmethode van het NNM, de buitendiameter van de emissiebron niet groter zijn dan 20% van de hoogte van de puntbron. Hiermee wordt voorkomen dat oppervlaktebronnen ten onrechte worden gemodelleerd als puntbronnen. Dit betekent dat in voorliggende situatie alle geurrelevante activiteiten als puntbronnen worden gemodelleerd. De gemodelleerde bronnen zijn weergegeven in figuur 5. In bijlage 3 wordt een overzicht van de invoergegevens aangaande de geurbronnen weergegeven.

[10] zie: http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/rekenen-meten/nnm/paarse-boekje/

5.4 terreinruwheid

De terreinruwheid, symbool z0 [m], is een effectieve maat voor de hoeveelheid en hoogte van obstakels op de grond. De aanwezigheid van vegetatie, gebouwen en andere structuren is een belangrijke factor voor de verspreiding van stoffen in de atmosfeer: een ruw oppervlak veroorzaakt afremming van de wind aan de grond, waardoor een zekere mate van (mechanische) turbulentie wordt gegenereerd en zich een hoogteafhankelijk windprofiel instelt. Andere benamingen voor terreinruwheid zijn ruwheid, ruwheidslengte, ruwheidshoogte, ruwheidsfactor en oppervlakteruwheid.

In Nederland varieert de ruwheidslengte van minder dan een centimeter tot enkele meters. Bij iedere verspreidingsberekening moet één ruwheidslengte worden ingevoerd. Deze wordt bepaald op basis van de terreinruwheid rondom bron en receptor(en). Het gebied waarover de ruwheid wordt bepaald heeft een doorsnede van minimaal 1 km.

De terreinruwheid wordt in het rekenmodel bepaald aan de hand van de KNMI-ruwheidskaart en bedraagt in onderhavige situatie 0,785.

6 Resultaten berekeningen en toetsing

Hiernavolgend zijn de berekeningsresultaten van de geurimmissies gepresenteerd. Onderscheid wordt gemaakt tussen de immissies ter plaatse van immissiepunten in de omgeving en geurcontouren. Bijlage 4 geeft de rekenresultaten in alle gehanteerde immissiepunten.

6.1 immissiepunten

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende geurconcentraties in de relevante immissiepunten.

tabel 6-a: geurimmissie

immissiepunt		locatie		geurimmissie per percentiel [ou_E/m^3]	
id.	omschrijving	X	Y	98	99,5
200-1	toetspunt 200m	132894,6	459404,8	0,3	1,0
200-2	toetspunt 200m	133060,0	459243,1	0,2	0,6
200-3	toetspunt 200m	133158,3	459144,9	0,1	0,5
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	132931,6	459274,5	0,3	1,1
vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965,8	459232,6	0,3	1,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,6	459376,0	0,5	1,7
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133014,0	459184,5	0,3	0,9
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,2	459242,7	0,3	1,1

6.2 geurcontouren

Figuur 6 geeft een grafische weergave van de geurimmissies middels contouren.

6.3 toetsing

Uit tabel 6-a blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat ter plaatse van woningen geen of nauwelijks geur vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Zoals gesteld in § 3.2 neemt de totale geurbelasting vanwege het industrieterrein dan niet toe. De geurimmissie voldoet tevens aan het toetsingscriterium conform de bijzondere regeling G2 uit de NeR.

Uit de rekenresultaten blijkt dat ook op 200 meter afstand van De Trip de geurimmissie minder dan 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat de inrichting van De Trip voldoet aan de richtafstand voor geur voor een categorie 4.1-bedrijf.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een geuronderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht.

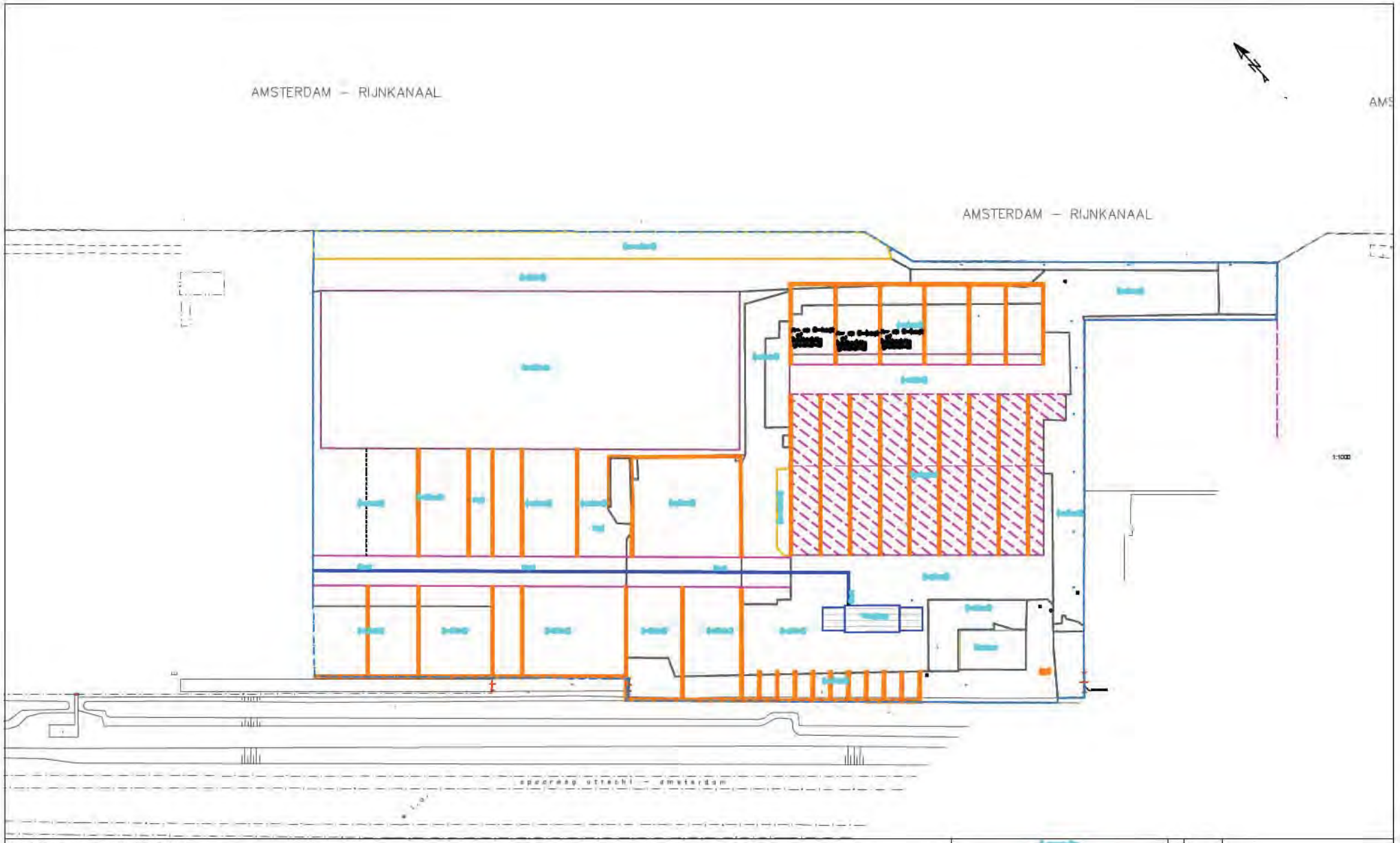
Aan de hand van de aangevraagde bedrijfssituatie is een rekenmodel opgesteld. Middels dit rekenmodel zijn de effecten van de aangevraagde activiteiten – met betrekking tot geur – inzichtelijk gemaakt.

Uit de uitgevoerde verspreidingsberekeningen blijkt dat dat de geurimmissie ter plaatse van omliggende woningen ten hoogste 0,5 ou_E/m^3 als 98-percentiel bedraagt. Hierdoor neemt de totale geurimmissie vanwege het industrieterrein Lage Weide niet toe en kan omgevingsvergunning worden verleend. De geurimmissie voldoet tevens aan het toetsingscriterium conform de bijzondere regeling G2 uit de NeR.

Daarnaast blijkt dat De Trip voor het aspect geur voldoet aan de richtafstand voor een categorie 4.1-bedrijf.

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van geur geen belemmering vormen voor het verlenen van een omgevingsvergunning en dat de inrichting planologisch inpasbaar is. Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en bevindingen van onderhavig onderzoek.

Bijlage 1, figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel



Gescheiden opgelagen partijen (afval) stoffen:

A: tweede hands bouwmaterialen/bulkgoederen (inert)
B: toepasbare inerte bouwstoffen conform Bbk
C: grond e.d. conform Bbk
D: glas (vlakglas/consumentenglas)
E1: A-hout en B-hout (ongeshredderd)
E2: B-hout (geshredderd)
F: Papier en karton
Textiel
Voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel
G: bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken
H: RKG (stib), alleen van eigen werken
I: restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken
J: groenafval alleen van eigen werken
K: dakafval alleen van eigen werken
L: metalen
M: C-hout
N: asbesthoudende materialen
O: asfalt (waaronder teerhoudend)
P: kunststoffen
Q: banden

A, B, C, D, E1: opslag uitpandig of inpandig (kwaliteitsafhankelijk)

E2, F, G, H, I, J, K: L, M, N, O, P, Q: opslag inpandig of overdekt

Legenda

Overkant (4700 m2)

Balen
Pompstal
Strobloek
Rhodyn

Wijz.	Datum	Omschrijving
0	16-03-2015	Inrichtings tekening vervaardigd

Formaat: A0
Schaal: 1 : 1000
Getekend door: MB

Inrichtingstekening behorende bij oprichtingsvergunning Wabo

Versie: IT-16-03-2015
Datum: 16-03-2015
Status: CONCEPT

Trip BV
Sophialaan 7 en 31 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
Tel 0475-420191
Fax 0475-568855
E-mail info@m-tech-nederland.nl



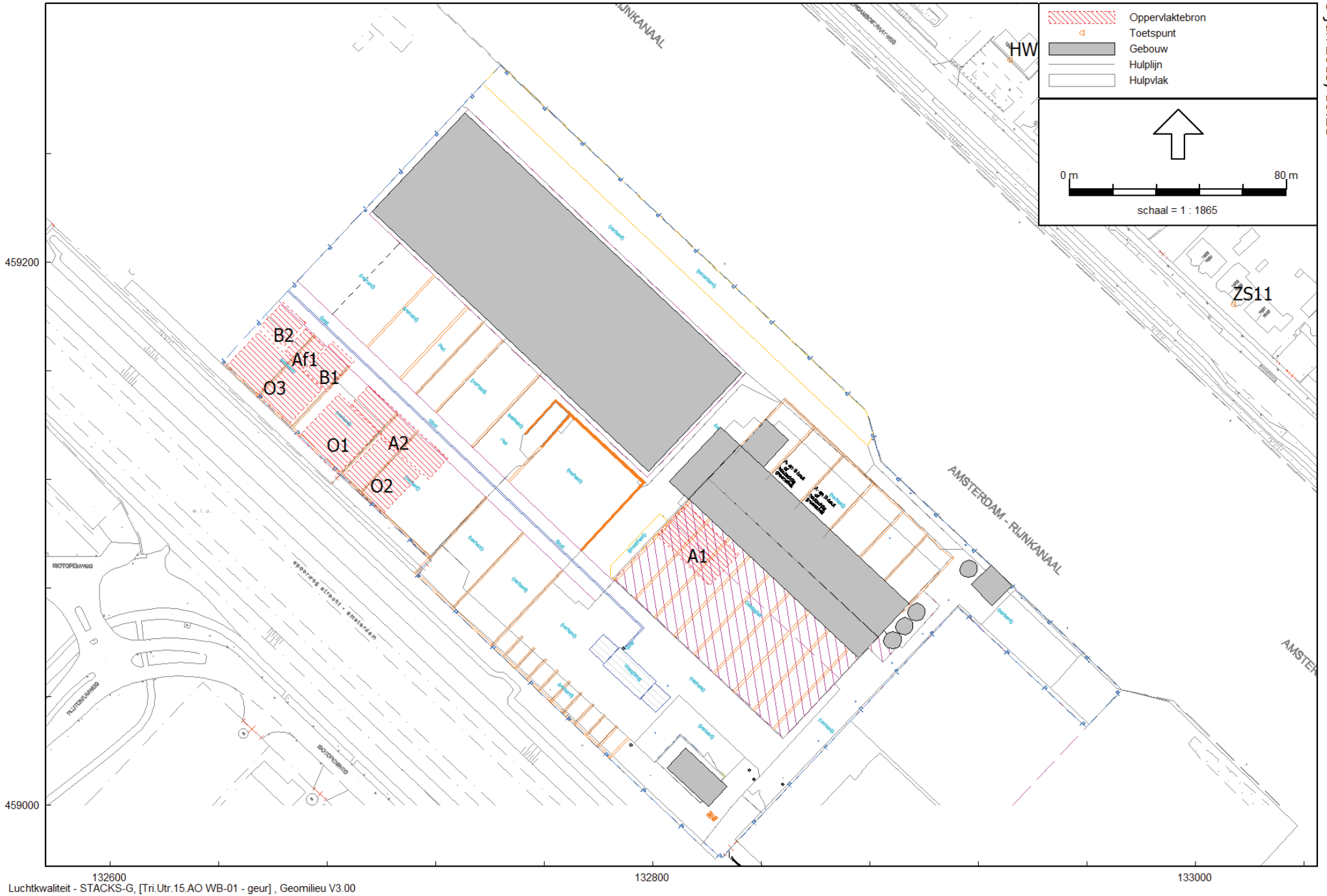
Figuur 3: Grafische weergave rekenmodel: objecten



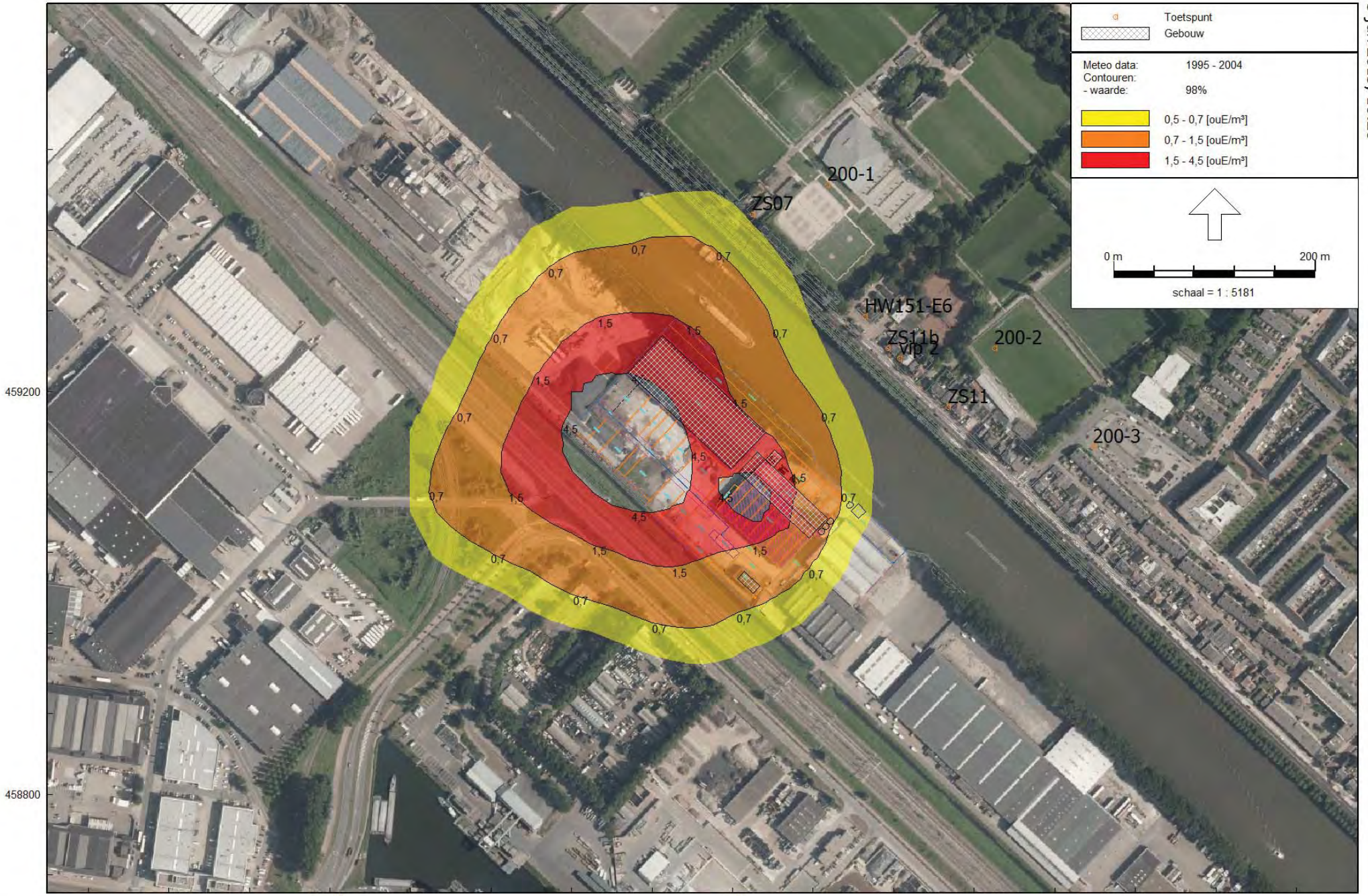
geur
5 jun 2015, 16:21

M-Tech Nederland BV - locatie Roermond

Figuur 4: Grafische weergave rekenmodel: immissiepunten



Figuur 5: Grafische weergave rekenmodel: bronnen



Figuur 6: Geurcontour 98-percentiel

Bijlage 2, overzicht berekening geuremissies

Bijlage 2 - berekening geuremissie

Berekening geuremissie De Trip Utrecht																		
nummer	materiaal	kental	bron	eenheid	hoeveelheid [t/j]	capaciteit [t/h]	cap. per vracht [ton]	aantal vrachten per uur	gem.opslaghoeveelheid of losduur	e	bedrijfsduur [h/j]	emissie [ou_E/h]	uurfrac ie	emissie [ou_E/h] corr	emissie [ou_E/s]	jaarlijkse emissie	bijdrage
A1	aanvoer RKG-slib	9,60E+04	3	ou_E/ton	9000	600	10	1,00	1	min	900	5,76E+07	0,017	7,44E+06	2066	6,69E+09	4,37%
A2	aanvoer groenafval niet-houtachtig	4,35E+05	1	ou_E/ton	30000	90	7,5	1,00	5	min	4000	3,92E+07	0,083	1,13E+07	3139	4,52E+10	29,49%
Af1	afvoer verkleind groenafval houtachtig	2,25E+03	1	ou_E/ton	16640	180	30	1,00	10	min	555	4,05E+05	0,167	1,65E+05	46	9,17E+07	0,06%
B1	verkleinen groenafval houtach ig	2,00E+06	2	ou_E/ton	16640	50					333	1,00E+08		1,00E+08	27778	3,33E+10	21,71%
B2	zeven groenafval houtachtig	2,00E+06	2	ou_E/ton	16640	50					333	1,00E+08		1,00E+08	27778	3,33E+10	21,71%
O1	opslag groenafval niet-houtach ig (avond+nacht)	4,30E+05	1	ou_E/ton/h					12	ton	2400	5,16E+06		5,16E+06	1433	1,24E+10	8,08%
O2	opslag groenafval niet-houtach ig (dag)	4,30E+05	1	ou_E/ton/h					60	ton	600	2,58E+07		2,58E+07	7167	1,55E+10	10,10%
O3	opslag verkleind groenafval houtachtig	7,50E+02	4	$ou_E/m^2/h$					1050	m^2	8760	7,88E+05		7,88E+05	219	6,90E+09	4,50%
																1,53E+11	100,00%
1	BVOR (is gemeten incl. gras/hooi => worst case)																
2	Van Vliet Contrans																
3	Veegvuil NVAZ																
4	Van Werven																

Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: geur

Model eigenschap	
Omschrijving	geur
Verantwoordelijke	[redacted]
Rekenmethode	STACKS-G
Aangemaakt door	robert op 13-4-2015
Laatst ingezien door	[redacted] op 9-6-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.62
GCN referentiepunt	X: 133022.33 Y: 458264.32
Rekenperiode	1-1-1995 tot 31-12-2004
Terreinruwheid	0.7851
Custom meteo	Nee
Store journal files	Nee
Custom emission file	Nee
Calculation type	Uurgemiddeld
Improved Low wind speed calculation	Nee

Commentaar

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte
056	GIBO produktiehal	132832,13	459132,65	6,50
064	GIBOgebouw	132820,37	459120,66	9,00
065A	GIBO Loods	132841,93	459142,07	6,00
065A	GIBO Silo	132886,43	459063,13	25,00
065A	GIBO Silo	132890,84	459068,29	32,50
065A	GIBO Silo	132895,25	459073,46	26,50
065E	GIBO Kantoor	132820,49	458999,56	8,50
65F	Gibo gebouw	132832,02	459132,69	6,50
99	los installatie	132924,67	459088,44	3,00
099A	GIBO Silo bij los installatie	132914,45	459089,42	15,00
	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Geur	Bedr. uren
A1	aanvoer RKG-slib	132812,47	459110,85	2,00	2044,00	900,00
A2	aanvoer groenafval niet-houtachtig	132688,34	459147,05	2,00	3139,00	4000,00
Af1	afvoer verkleind groenafval houtachtig	132672,17	459175,68	2,50	46,00	555,00
B1	verkleinen groenafval houtachtig	132682,13	459170,94	2,50	27778,00	333,00
B2	zeven groenafval houtachtig	132672,00	459177,61	2,50	27778,00	333,00
O1	opsl. groenafval niet-hout avond+nacht	132669,33	459135,75	6,00	1433,00	2400,00
O2	opsl. groenafval niet-hout dag	132686,09	459121,29	6,00	7167,00	600,00
O3	opslag verkleind groenafval houtachtig	132643,22	459162,20	6,00	219,00	8760,00

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	X	Y
200-1	toetspunt 200m	132894,55	459404,75
200-2	toetspunt 200m	133060,04	459243,13
200-3	toetspunt 200m	133158,27	459144,93
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931,55	459274,47
vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965,81	459232,59
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013,96	459184,54
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,23	459242,71

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	DeltaX	DeltaY
01		20	20

Bijlage 4, rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: geur
Resultaten voor model: geur

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	98% [ouE/m³]	99,50% [ouE/m³]
200-1	toetspunt 200m	132894,55	459404,75	0,3	1,0
200-2	toetspunt 200m	133060,04	459243,13	0,2	0,6
200-3	toetspunt 200m	133158,27	459144,93	0,1	0,5
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	132931,55	459274,47	0,3	1,1
vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965,81	459232,59	0,3	1,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96	0,5	1,7
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013,96	459184,54	0,3	0,9
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,23	459242,71	0,3	1,1

Bijlage 9



AKOESTISCH ONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

1 april 2016

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

www.m-tech.be

www.m-tech-nederland.nl

Akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
email :

rapportnummer Tri.Utr.15.AO WB-04	**datum** 1 april 2016	
projectleider	**auteur**	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: **0475 - 420191**
telefax : **0475 - 311558**
E-mail : **info@m-tech-nederland.nl**

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Uitgangspunten 5

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten 5
2.2 algemene beschrijving activiteiten 6
2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven 6
2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods 7
2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan 8
2.6 incidentele bedrijfssituaties 8

3 Toetsingskader 9

3.1 normstelling directe hinder 9
3.2 normstelling indirecte hinder 9
3.3 bestemmingsplan 10
3.4 vigerende geluidnormen 10

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek 11

4.1 objecten 11
4.2 immissiepunten 11
4.3 bronnen 11

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie 16

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten 16
5.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) 16
5.3 richtafstanden / bestemmingsplan 17

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie 18

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) 18
6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) 18

7 Samenvatting en conclusies 19

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel I

Bijlage 2: bronverantwoording II

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel III

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$) IV

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax}) V

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid in het bestemmingsplan en in de geluidszone aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

In het bepalen van de geluiduitstraling van de inrichting is de bedrijfsvoering van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit beschouwd, alsmede de bedrijfsvoeringen van Gibo (voorheen gevestigd op het perceel in kwestie) en de zoutloods van Eurosalt.

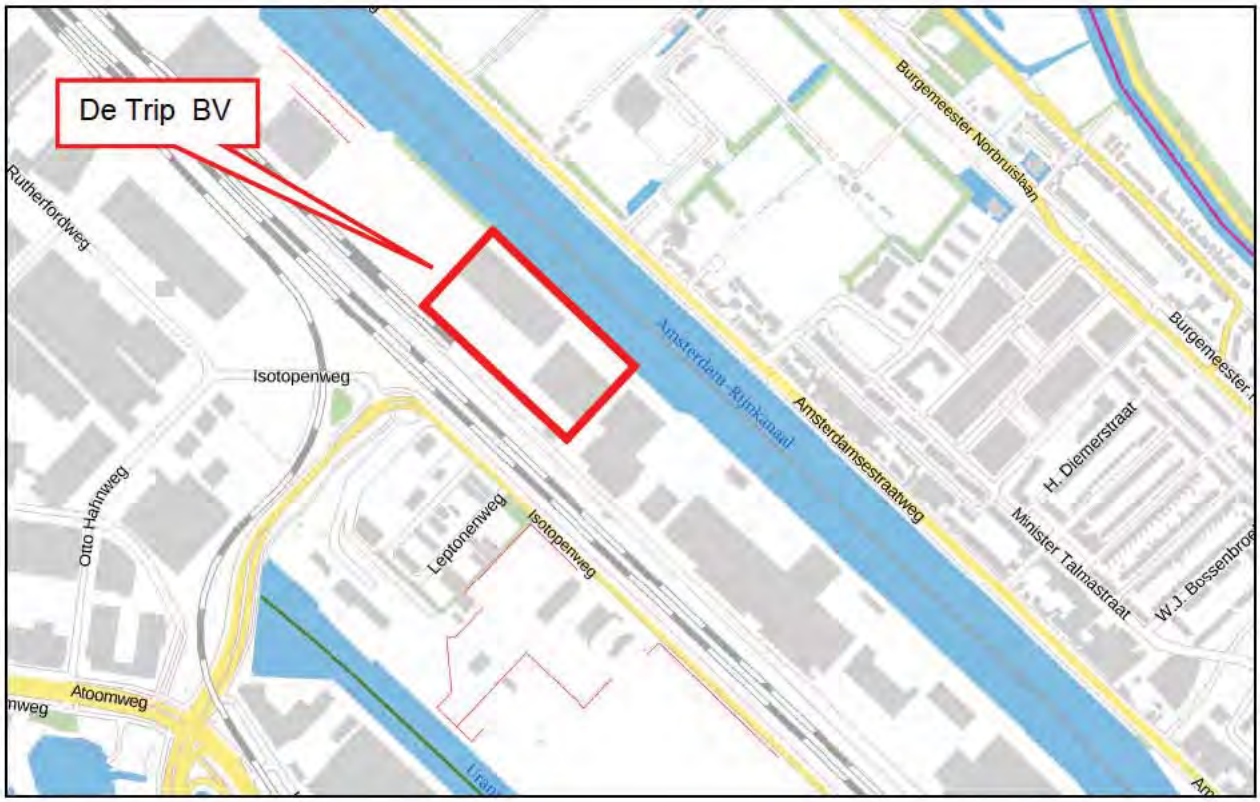
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek en worden alle in onderhavige procedure verhandelde akoestische onderzoeken ingetrokken en vervangen door voorliggende rapportage.

2 Uitgangspunten

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht (perceelnummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk)). Dit terrein maakt deel uit van het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide, waarvan de gemeente Utrecht de zonebeheerder is. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich binnen de geluidzone op circa 120 meter afstand van het inrichtingsterrein, zie figuur 1. Op het terrein waren voorheen de inrichtingen Gipsbouw bv (Gibo) en Eurosalt gevestigd. Voor Gibo is een vergunning van kracht, waarin ook geluidruimte is vastgelegd die is vertaald naar het zonemodel. Eurosalt valt onder het Activiteitenbesluit, waarin standaard geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor beide bedrijven is op grond hiervan en van de akoestische onderzoeken die daarbij zijn uitgevoerd, geluidruimte gereserveerd in het geluidzonemodel. De bestaande akoestische onderzoeken en de beschikbare gezamenlijke geluidruimte zijn bij de uitgangspunten voor dit onderzoek betrokken.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV.

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:
1. op- en overslag van diverse afval-, grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen;
2. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

In de navolgende paragrafen zijn de akoestisch relevante activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV nader uitgewerkt in drie representatieve bedrijfssituaties, die nooit gelijktijdig zullen plaatsvinden.

De melding ten behoeve van het Activiteitenbesluit ten behoeve van de huidige situatie betreft in hoofdlijnen het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen, vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor. Daarnaast vindt de opslag van grond- en hulpstoffen plaats, zoals strooizout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Deze werkzaamheden zijn beschreven onder punt 1 en 2.

Voor toekomstige situatie wordt, middels de omgevingsvergunningen (milieu en afwijken bestemmingsplan) die worden aangevraagd, een uitbreiding van de opslag- en doorzet-capaciteiten voorzien, alsmede de acceptatie van andere afvalstoffen.

In navolging van paragraaf 5.3 van de Handreiking ‘Industrielawaai en vergunningverlening’ wordt de bedrijfsvoering omschreven in representatieve bedrijfssituaties; waarbij rekening gehouden wordt met een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. Dit betekent voor voorliggend onderzoek dat de maximale geluiduitstraling over het etmaal beschouwd wordt. Dit is een worst case benadering, aangezien dit niet iedere dag voor hoeft te komen.

Hierna volgt de omschrijving van drie representatieve bedrijfssituaties, waarbij, naast andere relevante geluidbronnen, per bedrijfssituatie één hoofdactiviteit centraal staat die voor de geluiduitstraling naar de omgeving maatgevend is.

2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven

In RBS 1 vinden de volgende akoestisch relevante activiteiten plaats:
- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods.

Deze werkzaamheden worden zowel binnen de gemelde bedrijfssituatie als binnen de aangevraagde toekomstige situatie uitgevoerd. Er kunnen in deze situatie op een maatgevende dag veel in- of externe transportbewegingen plaatsvinden, bijvoorbeeld bij het lossen van een schip of bij gebruik van de volledige capaciteit van de zoutloods (zoals nu reeds is vergund voor Eurosalt). In de berekeningen is daarom geen onderscheid gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie en zijn alle vervoersbewegingen gedimensioneerd op de grootst aangevraagde capaciteit en de maximale dag.

Aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens
De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgd worden richting de opslagvakken aan de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

Transportbewegingen van afvoer van de zoutloods ten behoeve van de bevoorrading elders zijn opgenomen in het aantal voertuigbewegingen.

In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht aantal voertuigbewegingen

route	voertuig	aantal voertuigbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting opslagvakken)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12

Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug
De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait gedurende een tijdsperiode van 1 minuut per weging.

Intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen
Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan
Op de kade zijn een mobiele kraan en transportbanden actief die het laden en lossen van de schepen verzorgen richting respectievelijk de opslagvakken nabij de kade en de zoutloods.

Activiteit in de zoutloods
Ten behoeve van voorliggend onderzoek is aangaande de activiteiten binnen in de zoutloods uitgegaan van de meest uitgebreide situatie: gladheidsbestrijding. Deze situatie wordt zo geschetst dat alle voertuigbewegingen die de inrichting bereiken in dat geval bestemd zijn voor de zoutloods. In de zoutloods is dan een shovel actief die de vrachtwagens laadt. Ondanks dat deze situatie alleen voorkomt wanneer de weersomstandigheden zodanig zijn, is om een worst case-situatie te hanteren dit in iedere berekening meegenomen.

2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods

In RBS 2 vindt geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de westzijde van het terrein tegen de zoutloods is een verkleiningsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een puinbreker), gecombineerd met een mobiele scheidingsinstallatie. Doordat deze verkleiningsinstallatie tussen de opslagvakken geplaatst wordt, blijft de geluiduitstraling naar de omgeving beperkt.

De verkleiningsinstallatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is. De mobiele kraan kan ook voorzien zijn van een crusher, waarbij het motorgeluid van de kraan overheersend is: het crushen zelf is akoestisch niet relevant en wordt om die reden niet verder beschouwd.

2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan

In RBS 3 vindt, net als bij RBS 2 geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen van materiaal middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden van materiaal middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan is een mobiele verkleiner en/of mobiele scheidingsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een houtverkleiner). Deze installatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is.

2.6 incidentele bedrijfssituaties

Gedurende 12 dagen per jaar kan de inrichting afwijken van de bovengenoemde representatieve bedrijfssituaties. De incidentele situaties kunnen opgedeeld worden in twee afzonderlijke bedrijfssituaties, maar deze zullen gezamenlijk niet meer dan 12 keer per jaar voorkomen.

<u>Incidentele bedrijfssituatie 1</u>
In deze bedrijfssituatie zijn alle activiteiten gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 1, met als enige uitzondering dat het laden en lossen van schepen niet alleen in de dagperiode, maar ook in de avond- en nachtperiode kan plaatsvinden.

<u>Incidentele bedrijfssituatie 2</u>
De activiteiten in deze bedrijfssituatie zijn gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 2, met als enige verschil dat de verkleiningsinstallatie (inclusief scheidingsinstallatie) actief is in de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan in plaats van tegen de zoutloods.

3 Toetsingskader

3.1 normstelling directe hinder

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)
De toetsing aangaande het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zal plaatsvinden op basis van de akoestische inpasbaarheid binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de vastgestelde hogere grenswaarden (MTG's) bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook zal rekening worden gehouden met de bestaande rechten voor dit perceel die in de huidige vergunning op deze locatie zijn opgenomen. Dit is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en de vergunningverlener. Op grond hiervan zullen controlepunten in de vergunning worden opgenomen.

In het Activiteitenbesluit is in artikel 2.17 lid 2 opgenomen dat moet worden voldaan aan 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens. Op grond van artikel 2.20 lid 1 kan hier middels maatwerkvoorschriften van worden afgeweken als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze normen vervallen als er een omgevingsvergunning van kracht wordt, aangezien deze voorschriften alleen van toepassing zijn als de gehele inrichting onder het Activiteitenbesluit valt. In het geval dat een inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein, is de belangrijkste voorwaarde dat de geluidzone wordt gerespecteerd. Indien hieraan is voldaan kunnen hogere grenswaarden op 50 meter afstand of andere grenswaarden op andere afstanden in een maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})
Aangaande het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) wordt, ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen, getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hierbij geldt een streefwaarde gelijk aan het ter plaatse optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) vermeerderd met 10 dB . De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) mogen echter de 70 dB(A) etmaalwaarde in beginsel niet overschrijden. Gezien de verleende MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde bij de woningen aan de overzijde van het kanaal, kan worden uitgegaan van de grenswaarde 70 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde geldt ook op grond van het Activiteitenbesluit.

3.2 normstelling indirecte hinder

De verkeersbewegingen van en naar de inrichting worden beoordeeld conform de "Circulaire indirecte hinder"[1]. In het kader van de zonevaststelling rond het industrieterrein Lage Weide is geen rekening gehouden met de hier bedoelde transportbewegingen, hetgeen in lijn is met artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Afdeling van de Raad van State heeft onder meer overwogen in de uitspraak van 13 oktober 1997 in zaak no. E03.96.0906 (AB 1998, 29) dat de geluidimmissie vanwege verkeersbewegingen op een openbare weg (op of buiten het industrieterrein) van en naar een inrichting op een gezoneerd industrieterrein, niet mag worden getoetst aan de voor de inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Wanneer dit wel zou gebeuren, zou het speciale regime van de Wet geluidhinder, dat er onder meer van uitgaat dat een verruiming van de geluidruimte van de verkeersbewegingen op de openbare weg is toegestaan, worden doorkruist.
Mede op basis van het bovenstaande wordt de geluidimmissie vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet inzichtelijk gemaakt.

[1] "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996"

3.3 bestemmingsplan

Volgens de recente uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vestiging tot maximaal milieucategorie 3.2 mogelijk op deze locatie[2]. De standaard richtafstand voor een categorie 3.2 bedrijf is 100 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid).

De standaard richtwaarden zijn voor geluid op deze afstand zijn gebaseerd op de grenswaarden voor het gebiedstype “gemengd gebied”, vanwege de aanwezigheid van bedrijven en drukke verkeerswegen in de omgeving (Amsterdamsestraatweg, Amsterdam Rijnkanaal). Deze richtwaarden zijn voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 50 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 45 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

3.4 vigerende geluidnormen

Op het perceel waar De Trip zich zal vestigen bevond zich voorheen de inrichting van Gibo. In de maatwerkvoorschriften[3] voor geluid is vastgelegd dat ter hoogte van woningen (in casu Amsterdamsestraatweg 1023) de geluidbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode niet meer mag bedragen dan 47/41/41 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en 60/55/50 voor de maximale geluidniveaus.

[2] Uitspraak 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016.

[3] Beschikking afgegeven door de gemeente Utrecht op 24 april 2007 met kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

Ten behoeve van de berekening van de geluidimmissie van de inrichting op de rekenpunten is een rekenmodel opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het programma “Geomilieu” versie 3.11. Het zonemodel is aangeleverd door de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en is ten behoeve van beide aanvragen aangepast naar de beoogde situatie. De invoergegevens van het rekenmodel zijn ondergebracht in bijlage 3.

4.1 objecten

In het rekenmodel zijn alle relevante objecten en bodemgebieden opgenomen. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt conform het vergunde model rekening gehouden met een bodemfactor van 0,5. In figuur 3 van bijlage 1 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

Opslagvakken
In de rekenmodellen zijn tevens de opslagen meegenomen in de opslagvakken, waarbij, vanwege het tegen de wanden opgeslagen materiaal, rekening gehouden wordt met een reflectiefactor van 0,3 aan de binnenzijde van de opslagvakken. Aangezien de opslagen tijdens bewerkingsactiviteiten permanent aanwezig zijn (in bewerkte en/of onbewerkte vorm) is het modelleren van de opslagen en diens geluidabsorberende werking legitiem.
In de opslagvakken onder de overkapping is, indien een shovel aan het werk is, steeds een opslag aanwezig met een gemiddelde hoogte van 4 m.

Keerwand aan kanaalzijde
De keerwand op de kade wordt aan de kanaalzijde bekleed met geluidabsorberend materiaal met een maximale reflectiefactor van 0,3 om zo reflecties van geluid naar de omgeving te beperken.

4.2 immissiepunten

De geluidimmissie vanwege de activiteiten binnen de inrichting wordt berekend ter plaatse van de zonebewakingspunten. Figuur 4 van bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Om de geluidbelasting vanwege de inrichting te kunnen toetsen aan de eisen voor milieucategorie 3.2, worden op 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van de geluidgevoelige bestemmingen toetspunten geplaatst (rekenhoogte 5 m).

4.3 bronnen

4.3.1 overzicht geluidbronnen
Navolgende tabellen 4-a en 4-b geven een overzicht van de geluidbronnen die actief zijn in respectievelijk de representatieve en incidentele bedrijfssituatie aangaande de bepaling van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Aangezien in de incidentele bedrijfssituatie enkele geluidbronnen wijzigen ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie, laat tabel 4-b alleen zien welke geluidbronnen wijzigen. De overige geluidbronnen zijn gelijk aan de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 4-c geeft een overzicht van de geluidbronnen met betrekking tot de maximale geluidniveaus. Bij de bepaling van de geluidimmissie als gevolg van maximale geluidniveaus wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten. Om deze reden wordt in deze

tabel alleen aangegeven bij welke bedrijfssituatie deze geluiden optreden in de dag-, avond- of nachtperiode.

In navolgende tabellen zijn, naast het bronnummer, de bronomschrijving en het bronvermogen (gemiddeld dan wel maximaal) opgenomen wat de bedrijfsduur van elke geluidbron in de dag-, avond- en nachtperiode is.

Onder het kopje "ontleend aan" is vermeld waar de gehanteerde bronvermogens uit afkomstig zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in elders uitgevoerde metingen (EM), literatuur (L[4]), berekeningen (B) of bureau-ervaringscijfers (BE). Met betrekking tot diverse bronvermogens voor de maximale geluidniveaus is gebruik gemaakt van het geluidonderzoek van de naastgelegen inrichting Bentum Recycling Centrale[5] (in tabel vermeld als BRC). Geluidbronnen die betrekking hebben op activiteiten van de zoutloods zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek dat voor de zoutloods is uitgevoerd[6]. Deze geluidbronnen hebben in de tabellen de vermelding "Z" gekregen.

Figuur 5 van bijlage 1 geeft de situering van de diverse geluidbronnen.

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS

bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (RBS1)	104	EM	7,5	–	0,3
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem	103	EM	4	2	2
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping	103	EM	4	2	2
WB	vr.wagens weegbrug	93	EM	4	1,2	1,2
K	mobiele kraan (RBS2 + RBS3)	104	EM	4	–	–
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginst. (RBS2)	116	EM	8	–	–
V3/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie (RBS3)	110	EM	8	–	–
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	82 dB(A)/m^2	B	*	–	–
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	81 dB(A)/m^2	B	–	*	–
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	78 dB(A)/m^2	B	–	–	*
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	84 dB(A)/m^2	B	*	–	–
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	83 dB(A)/m^2	B	–	*	–
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	80 dB(A)/m^2	B	–	–	*
TBs	transportband silo	88	Z	10	–	–
TBe-1	transportband elevator	81	Z	10	–	–
AE	aandrijving elevator	86	Z	10	–	–
TBe-2	transportband elevator	81	Z	10	–	–

[4] *Ontleend aan het onderzoek van Peutz: Geluidvermogens van vrachtwagens bij lage snelheden* - EHA Granneman et al. Publicatie in het blad Geluid, maart 2013

[5] *Geluid in de omgeving ten gevolge van op- en overslag en breken van asfaltgranulaat op de BRC locatie Sophialaan te Utrecht* - opgesteld door Peutz, rapportnummer FA4552-1RA002 d.d. 4 april 2014.

[6] Akoestisch onderzoek Eurosalt Utrecht voor aanvraag oprichtingsvergunning krachtens de Wet milieubeheer, opgesteld door Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs (kenmerk 20101179-02, d.d. 28 juli 2010).

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
mobiele bronnen						
VW1, VW2-1, VW2-2	Vrachtwagens	102	L	**	**	**

**Zie bijlage 2: de bedrijfsduur van iedere geluidbron die actief is in de dag-, avond- en nachtperiode is verwerkt in de bepaling van het bedrijfsduurgecorrigeerde halniveau.*
***De bedrijfsduur van de voertuigbewegingen is afhankelijk van het aantal bewegingen, de routelengte op het inrichtingsterrein, de rijsnelheid en het aantal bronpunten dat de rijroute simuleert. Het aantal voertuigen is terug te vinden in tabel 2-b.*

tabel 4-b: overzicht geluidbronnen IBS (afwijkend van RBS)						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (IBS1)	104	EM	12	4	8
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem (IBS2)	103	EM	12	4	8
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping (IBS1)	103	EM	12	4	8
K	mobiele kraan (IBS2)	104	EM	12	4	8
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie (IBS2)	116	EM	12	4	8

tabel 4-c: overzicht LAmax-geluidbronnen						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	activiteit**		
				dag	avond	nacht
puntbronnen						
V2/S	mobiele verkleiningsinstallatie	126	B	RBS /IBS	IBS	IBS
S1 t/m 26	schrapen	115	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
vw1 t/m vw8	vw LAmax	110	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
SiS	storten materiaal in schip	115	BRC	RBS /IBS	–	–
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	120	BRC	RBS /IBS	–	–
SiO1 t/m SiO14	storten materiaal in opslagvak	115	BRC	RBS /IBS	–	–
lk1 t/m k18	dichtslaan laadklep	120	BRC	RBS /IBS	–	–

Bronvermogens mobiele werktuigen

Aangaande de geluidemissie van de mobiele werktuigen en installaties zijn gemiddelde bronvermogens gehanteerd. Deze gemiddelden zijn bepaald aan de hand van diverse metingen, uitgevoerd aan soortgelijke werktuigen en installaties. Zie bijlage 2 voor de verdere onderbouwing van deze bronvermogens.

Laden schip
In het schip wordt alleen materiaal van kleine omvang gestort. Hierbij wordt de systematiek gehanteerd zoals Peutz toepast in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling Centrale[5]. Hieruit volgt dat het storten van materiaal gemiddeld effectief gezien over de dagperiode zo laag is dat dit verwaarloosbaar is tegenover het bronvermogen van de kraan (104 dB(A)).

Het storten van materiaal in het schip is wel meegenomen in de berekening van de geluidimmissie als gevolg van piekgeluiden. Voor een schip dat aangemeerd ligt in de insteekhaven wordt voor het storten van materiaal in het ruim gebruik gemaakt van de L_{Amax} geluidbron voor het storten van asfaltgranulaat in het schip, zoals ook gebruikt in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling. Hierbij is het mogelijk dat de grijper van de kraan op de kade tegen de scheepswand komt: dit is in het L_{Amax} rekenmodel gesimuleerd door hetzelfde bronvermogen te gebruiken als het dichtslaan van de laadklep van een vrachtwagen.

Geluiduitstraling zoutloods
In de zoutloods is sprake van drie geluidbronnen: het rijden van vrachtwagens, een shovel die de vrachtwagens vult en het stationair draaien van de vrachtwagens tijdens het vullen door de shovel. Deze geluidbronnen zorgen tezamen voor een bepaald halniveau. Ten behoeve van voorliggend onderzoek is een inschatting gemaakt van het halniveau, waarbij de vloer en de wanden van de loods een gemiddelde absorptie hebben van 0,5 meegekregen om zo de opslagen te simuleren. Het dak heeft een gemiddelde absorptie van 0,0 meegekregen (maximale reflectie). Aangezien het geluidniveau in de loods in de dagperiode anders is dan in de avond- en/of nachtperiode, zijn hiervoor aparte berekeningen uitgevoerd. In elk van deze berekeningen is de bedrijfsduur van de bronnen voor die specifieke etmaalperiode gehanteerd. Aangezien de hieruit voortvloeiende bedrijfsduurcorrectie slechts eenmaal toegepast kan worden, is deze alleen in de separate berekening van het halniveau meegenomen en niet in de rekensoftware.

De gebouwdelen die maatgevend zijn voor de geluiduitstraling is de open poort en het dak. In de rekensoftware kan de geluidemissie volgens de II.7-methode uit de HMRI worden ingevoerd. De isolatiewaarden van het dak zijn ontleend aan het geluidonderzoek voor Eurosalt[6].

4.3.2 bijzondere geluiden en trillingen
Gezien de relevante bronnen binnen het bedrijf zal de geluidimmissie vanwege de inrichting geen muziek- of impulsachtig karakter hebben.

Gedragsregels
In het kader van “good housekeeping” heeft het bedrijf gedragsregels opgesteld. Deze gedragsregels omvatten onder meer een verbod op het dichtslaan van laadkleppen van vrachtwagens en het gebruiken van achteruitrijsignalering. Bij de entree worden chauffeurs verzocht de laadklep van de vrachtwagen niet dicht te laten vallen bij het lossen van goederen, alsmede de achteruitrijsignalering uit te schakelen.

Dichtslaan van laadkleppen
Het kan echter sporadisch voorkomen dat een laadklep toch dichtslaat. Om daarom toch enig inzicht te verschaffen in het effect hiervan is in het L_{Amax} rekenmodel hier rekening mee gehouden. Voor dit type geluidbron is gebruik gemaakt van hetzelfde bronvermogen zoals dit is gebruikt bij het geluidonderzoek voor de naastgelegen inrichting van Bentum Recycling.

Achteruitrijsignalering
Het gebruiken van achteruitrijsignalering door de vrachtwagens is eveneens niet toegestaan op het inrichtingsterrein. Dit wordt direct bij de entree duidelijk op een bord aangegeven

zodat chauffeurs hier rekening mee houden. De shovels en mobiele kranen op het inrichtingsterrein maken eveneens geen gebruik van achteruitrijsignalering.

Geluiden met een tonaal karakter zijn uitgezonderd van de straffactor van +5 dB, omdat de inrichting zich op een gezoneerd industrieterrein bevindt. Voor de achteruitrijsignalering is wel een inschatting gemaakt van het effect naar de omgeving toe, mocht dit geluid zich toch voordoen ondanks de gedragsregels. Hierbij gaat men er vanuit dat het maximaal 1 minuut duurt voordat de signalering door een medewerker binnen de inrichting opgemerkt wordt en tot een halt geroepen wordt. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid bij een klein deel van het totale aantal vrachtwagens voorkomen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de toename van de geluidbelasting als gevolg van de achteruitrijsignalering (inclusief de straffactor van +5 dB). Hieruit blijkt dat gemiddeld over de etmaalperiodes de geluidbelasting met niet meer dan 0,1 dB zal toenemen in de geschetste situatie.

Trillingshinder

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding of een verharding van betonplaten waarbij met een lage snelheid wordt gereden. Hierdoor worden trillingen, veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet dichter langs woningen zullen rijden dan via de openbare weg, kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie

In dit hoofdstuk worden de berekende geluidimmissies van de inrichting gepresenteerd. Een uitgebreid overzicht van de rekenresultaten van de geluidimmissie is ondergebracht in respectievelijk bijlage 4 en 5.

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten

Tabel 5-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor representatieve bedrijfssituatie 1, 2 en 3.

tabel 5-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
		dag	avond	nacht
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	47 / 41 / 40	38 / 38 / 38	38 / 34 / 34
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	47 / 41 / 40	38 / 38 / 38	38 / 35 / 35
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	46 / 41 / 40	37 / 37 / 37	37 / 34 / 34
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	44 / 39 / 38	36 / 36 / 36	36 / 33 / 33
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	41 / 38 / 37	34 / 34 / 34	33 / 31 / 31

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) bedraagt ten hoogste 47, 38 en 38 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Aangezien de inrichting gelegen is op het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht dient de geluidimmissie inpasbaar te zijn binnen de zone. De toets van de inpasbaarheid is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht).

Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gibo en Eurosalt).

5.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 5-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten.

tabel 5-b: maximaal geluidniveau (L_{Amax})

immissiepunt		maximaal geluidniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS		
		dag	avond	nacht
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	64	58	58
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	63	60	60
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	62	58	58
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	61	55	55
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	58	52	52

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 64, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde wordt hiermee niet overschreden. Er wordt zowel aan de richtwaarden uit de 'Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening' voldaan als aan de grenswaarden voor het maximale geluidniveau uit het Activiteitenbesluit.

5.3 richtafstanden / bestemmingsplan

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens

immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

De tabel laat zien dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voldoen aan de grenswaarde op 100 m die geldt voor een milieucategorie 3.2 bedrijf, uitgaande van het gebiedstype "gemengd gebied".

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor incidentele bedrijfssituatie 1 en 2.

tabel 6-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS1 / IBS2		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	51 / 46	51 / 46	51 / 46
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	50 / 45	50 / 45	50 / 44
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	49 / 46	49 / 45	49 / 45
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	48 / 45	48 / 45	48 / 45
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	45 / 44	45 / 43	45 / 43

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) bedraagt ten hoogste 51, 51 en 51 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 6-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor de incidentele bedrijfssituaties.

tabel 6-b: maximaal geluidniveau (L_{Amax})

immissiepunt		maximaal geluidniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	64	64	64
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	63	63	63
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	62	62	62
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	61	61	61
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	58	58	58

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 64, 64 en 64 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid van de inrichting in de geluidzone en in het bestemmingsplan aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de drie representatieve bedrijfssituaties, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door bijvoorbeeld het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het opstellen van gedragsregels.

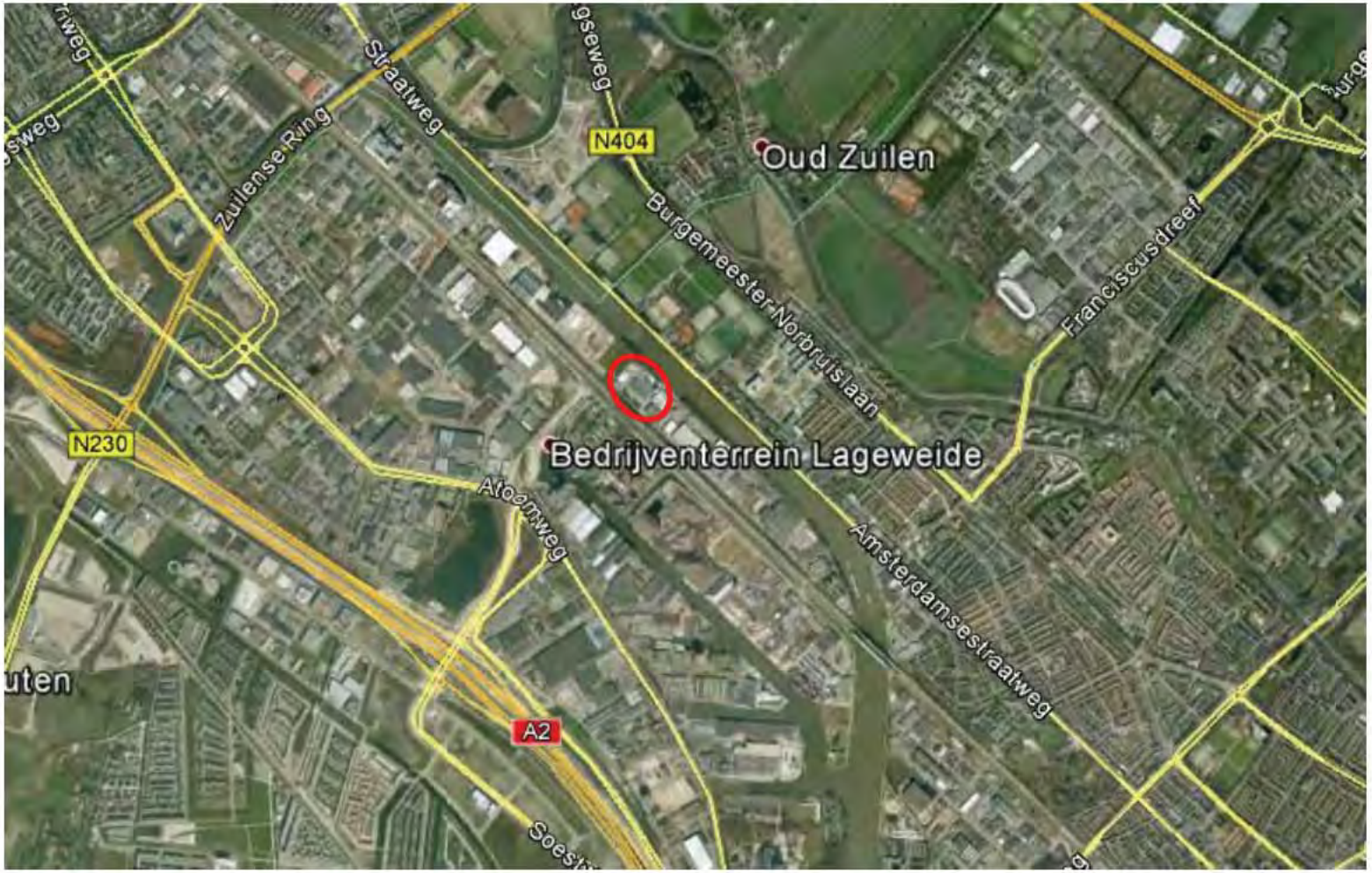
Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie ($L_{Ar,LT}$) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gibo en Eurosalt).

De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voldoen aan de gehanteerde normstelling.

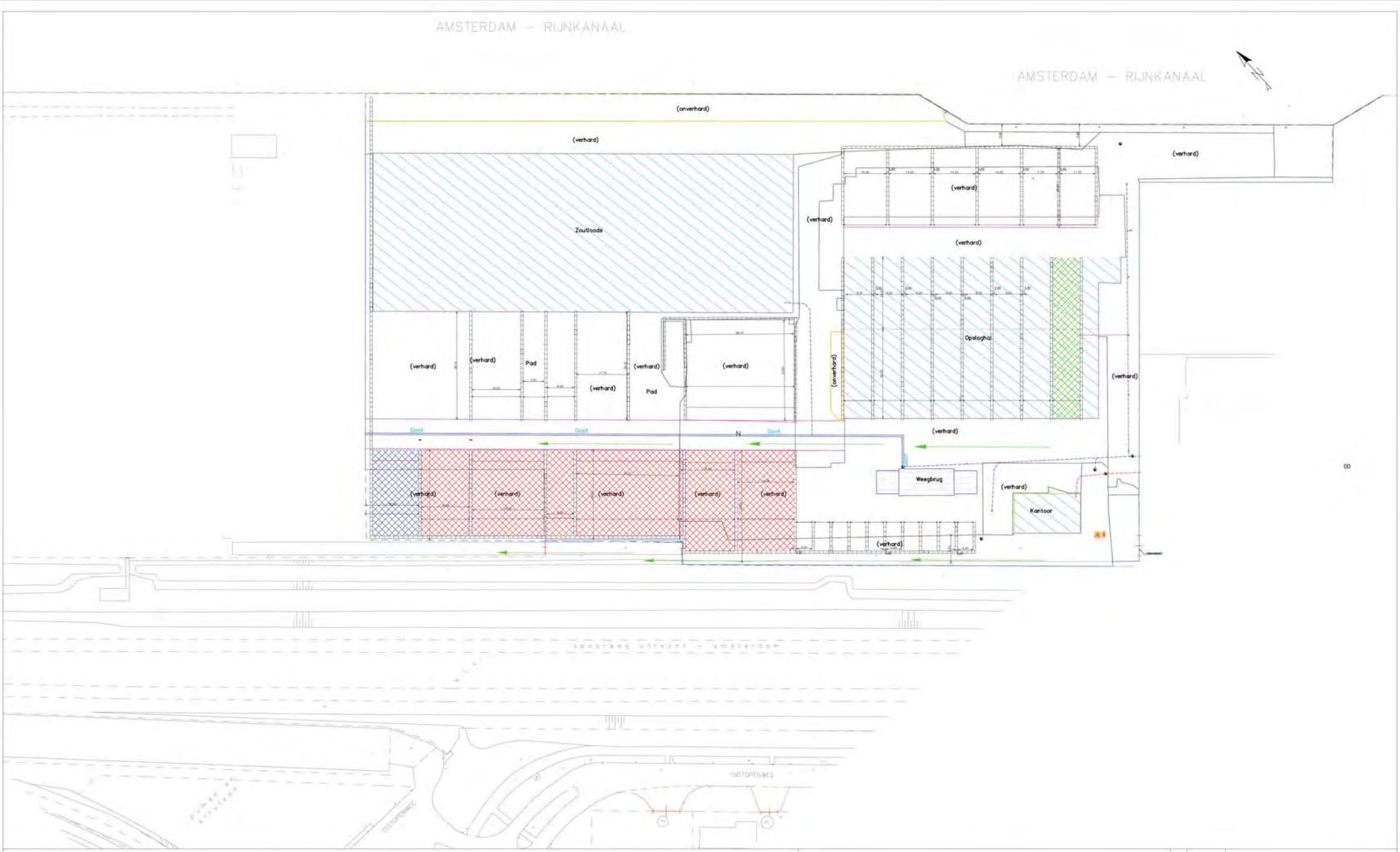
Op afstand van 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 in omgevingstype “gemengd gebied”.

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel

Bijlage 1



Figuur 1: geografische ligging inrichting



Gescheiden opgelagen partijen (afval) stoffen:

A:	tweede hands bouwmaterialen/bulkgoederen (inert)	L:	metalen	A, B, C, D, E1:	opslag uitpandig of inpandig (o.a. kwaliteitsafhankelijk)
B:	toepasbare inerte bouwstoffen conform Bbk	M:	C-hout		
C:	grond e.d. conform Bbk	N:	asbesthoudende materialen	E2, F, G, H, I, J, K:	opslag inpandig of overdekt
D:	glas (vlakglas/consumentenglas)	O:	asfalt (waaronder teerhoudend)	L, M, N, O, P, Q, R	
E1:	A-hout en B-hout (ongeshredderd)	P:	kunststoffen		
E2:	B-hout (geshredderd)	Q:	banden		
F:	Papier en karton Textiel	R:	zwerfvuil		
G:	bouw- en sloopafval				
H:	RKG (slib)				
I:	niet-houtig groenafval				
J:	houtiggroenafval				
K:	dakafval				

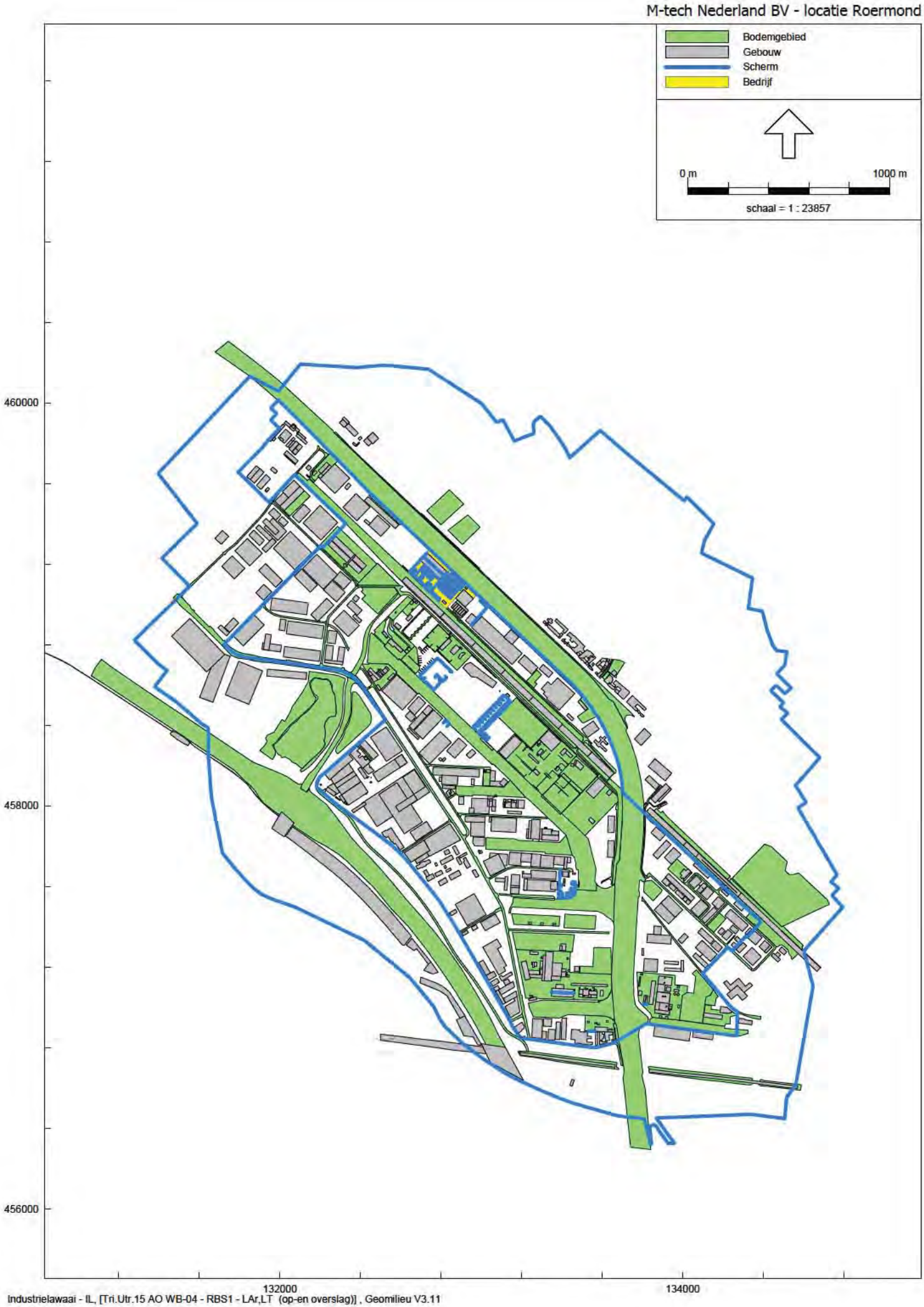
S
V g 0
g 0
S

g v u W

So h a aan 7 3 42 AR)
te U ec t

0

@



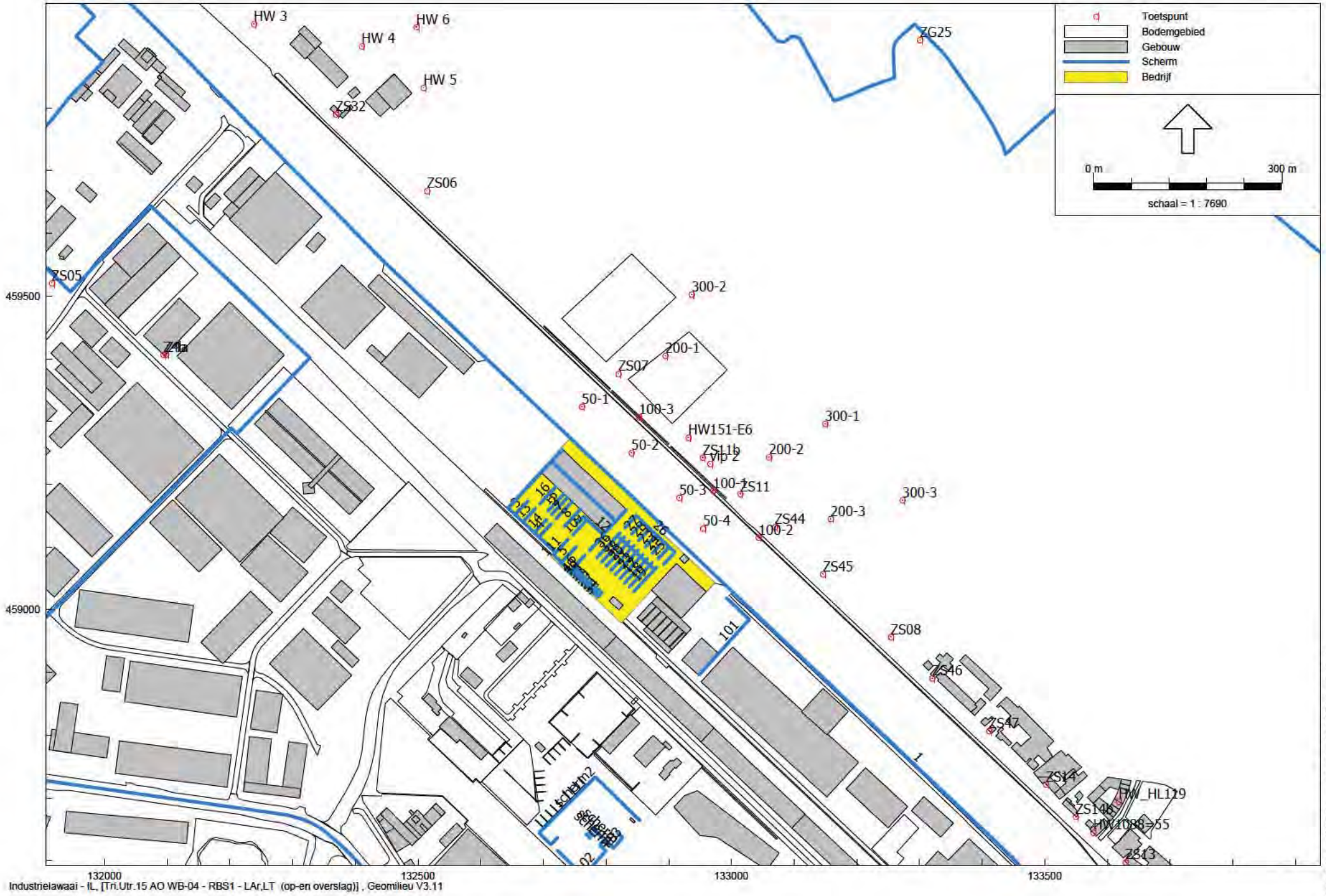
Figuur 3a: grafische weergave rekenmodel - objecten



Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.15 AO WB-04 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)] , Geomilieu V3.11

M-tech Nederland BV - locatie Roermond

Figuur 3b: grafische weergave rekenmodel - objecten



Figuur 4: grafische weergave rekenmodel - immissiepunten

M-tech Nederland BV - locatie Roermond



Figuur 5a: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS1)



Figuur 5b: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS2)



Figuur 5c: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS2)



Figuur 5d: grafische weergave rekenmodel - LAmax geluidbronnen

Bijlage 2: bronverantwoording

bronvermogen shovel

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	102,5	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0
#2	102,7	59,9	81,5	88,5	91,9	98,9	96,0	95,3	89,7	79,6
#3	102,8	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7
gemiddeld	**102,6**	**58,5**	**84,9**	**85,6**	**94,6**	**97,3**	**96,9**	**95,4**	**90,2**	**81,1**

bronvermogen mobiele kraan

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	103,4	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2
#2	103,7	57,2	75,1	90,0	93,0	97,2	98,2	97,5	93,9	88,4
gemiddeld	**103,6**	**64,8**	**76,2**	**90,0**	**92,4**	**97,0**	**99,4**	**96,3**	**92,3**	**86,1**

bronvermogen zware verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	115,3	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9
#2	116,5	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1
gemiddeld	**115,9**	**77,1**	**88,9**	**101,2**	**104,9**	**109,9**	**110,7**	**109,2**	**105,5**	**100,5**

bronvermogen lichte verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	108,9	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2
#2	111,7	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1
gemiddeld	**110,5**	**62,3**	**87,3**	**100,2**	**100,9**	**105,6**	**104,8**	**101,8**	**98,4**	**89,9**

	Bronvermogenniveau Lw										T		Cb
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	[uur]	%	[dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	4,167	34,7	-4,6

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,5	26,4	52,7	53,5	62,4	65,1	64,7	63,2	58,1	49,0
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	60,9	29,6	35,5	39,2	47,6	52,4	58,2	53,8	50,2	33,5
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	67,0	21,5	41,1	50,0	54,9	59,5	63,2	61,5	54,7	41,4
TOTAAL	**72,4**	**31,7**	**53,1**	**55,2**	**63,2**	**66,4**	**67,6**	**65,7**	**60,2**	**49,8**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	31,3	-5,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,1	25,9	52,3	53,0	62,0	64,7	64,3	62,8	57,6	48,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	60,5	29,1	35,0	38,7	47,1	51,9	57,7	53,3	49,7	33,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	66,6	21,0	40,6	49,5	54,4	59,0	62,7	61,0	54,2	40,9
TOTAAL	**72,0**	**31,2**	**52,6**	**54,7**	**62,8**	**65,9**	**67,1**	**65,3**	**59,7**	**49,3**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	15,6	-8,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

Halniveau dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	67,0	22,9	49,3	50,0	59,0	61,7	61,3	59,8	54,6	45,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	57,5	26,1	32,0	35,7	44,1	48,9	54,7	50,3	46,7	30,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	63,6	18,0	37,6	46,5	51,4	56,0	59,7	58,0	51,2	37,9
TOTAAL	**69,0**	**28,2**	**49,6**	**51,7**	**59,8**	**62,9**	**64,1**	**62,3**	**56,7**	**46,3**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	<Onderdeel>
Bronnaam	:	breker + kraan
MeetDatum	:	22-11-2013
Meetduur	:	00:00:16
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	2,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	56,0	65,2	74,1	80,3	83,8	84,3	82,2	77,1	67,0	89,4
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9	115,3



H:\Projecten\Attero Zuid BV\Locatie Venlo\5) Foto's\Verificatieonderzoek 22-11-2013\2013-11-22 10.52.38.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	<Onderdeel>
Bronnaam	:	Meting 5: Brekerinstallatie Peterson 7400A
MeetDatum	:	11-2-2009
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	4,40
Windsnelheid [m/s]	:	4,00
Hoek windricht [°]	:	250,00
RV [%]	:	75,00
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	2,50
Meetafstand [m]	:	18,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz] :	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)] :	46,0	60,0	68,0	69,0	76,0	77,0	76,0	73,0	69,0	82,4
Achtergr [dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB] :	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	
DAlu*R [dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)] :	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1	116,5



C:\Geluidmetingen LSM\Essent\CF - AOS Maastricht\M11-02-2009 LSM\Users\2270\Top.Job\Essent.Job\maastricht.Job\Meting05.CPB.Project\Foto 1.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	metingen voor rapport
Bronnaam	:	mobiele kraan
MeetDatum	:	2-6-2014
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	0,50
Meetafstand [m]	:	15,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	38,9	48,5	57,5	59,1	64,2	67,8	62,1	57,1	48,7	70,9
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2	103,4



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_113414.jpg

AKOESTISCH BURO
TIDEMAN
AKOESTIEK / LAWAAIBEHEERSING

Bijlage 1-12

Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel		
Geluidbron	:	Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand		
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006		
Beschrijving geluid	:	diesel kraan en turbo (2100 rtm/min)		
Stoorlawaai	:	geen		
Bronhoogte [m]	:	1.5	*Bepaling halve of hele bol*	
Meetafstand [m] (<20)	:	10	Afstand bron-ontvanger	10.1 [m]
Meethoogte [m]	:	3	Omweg via bodem	11.0 [m]
			Bijdrage door bodem	2.7 [dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.	

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	28.1	46.0	60.9	63.9	68.1	69.1	68.4	64.8	59.3	74.6
Dgeo [dB]	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	57.2	75.1	90.0	93.0	97.2	98.2	97.5	93.9	88.4	103.7

Gebruikte meetapparatuur
(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

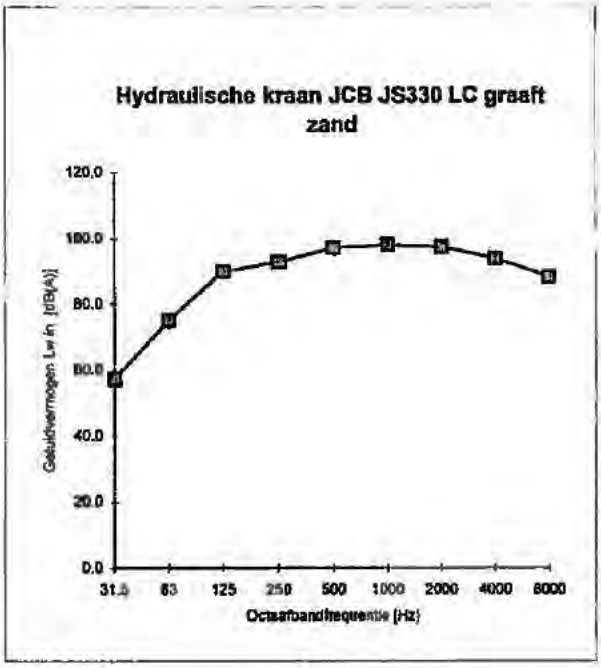
	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	rijdend materieel
Bronnaam	:	shovel opduwen materiaal (023)
MeetDatum	:	17-4-2015
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,50
Meetafstand [m]	:	10,00
Meethoogte [m]	:	2,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	35,0	53,7	55,0	62,9	67,6	69,0	66,7	61,4	49,0	73,5
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0	102,5



H:\Projecten\Van Lenthe Dalfsen\Dalfsen\5) foto's\2015 - Foto's 17-04-2015\20150417_120306.jpg

AKOESTISCH BURO
TIDEMAN
AKOESTIEK / LAWAAIBEHEERSING

Bijlage 1-15

Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel
Geluidbron	:	Shovel Volvo L120C verplaatst grond
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006
Beschrijving geluid	:	diesel
Stoorlawaai	:	geen
Bronhoogte [m]	:	1.5
Meetafstand [m] (<20)	:	5
Meethoogte [m]	:	2

Bepaling halve of hele bol
Afstand bron-ontvanger 5.0 [m]
Omweg via bodem 6.1 [m]
Bijdrage door bodem 2.2 [dB(A)]
als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	36.9	58.5	65.5	68.9	75.9	73.0	72.3	66.7	56.6	79.7
Dgeo [dB]	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	59.9	81.5	88.5	91.9	98.9	96.0	95.3	89.7	79.6	102.7

Gebruikte meetapparatuur
(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

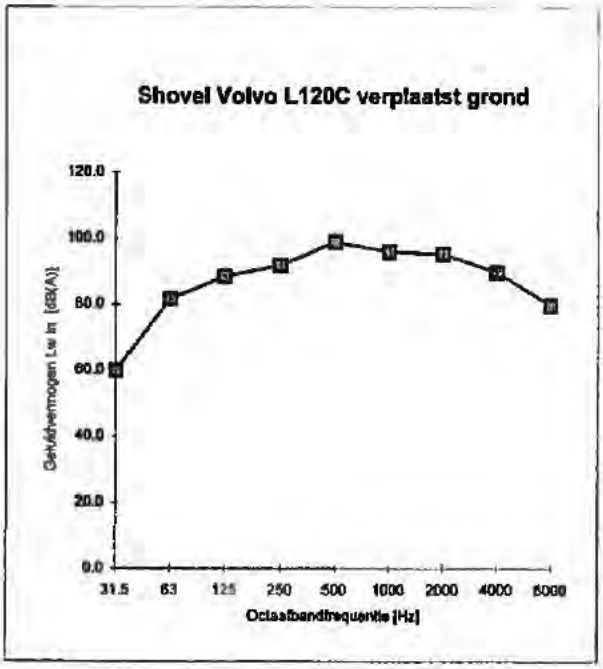
	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	metingen voor rapport
Bronnaam	:	shovel intern transport
MeetDatum	:	2-6-2014
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,50
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	30,1	66,6	55,6	71,5	69,8	70,5	69,2	64,6	57,8	77,1
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7	102,8



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_124352.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
Bronnaam : crambo 5000 meting
MeetDatum : 6-9-2012
Meetduur : 00:01:36
Type geluid : Continu
Temperatuur [°C] : --
Windsnelheid [m/s] : --
Hoek windricht [°] : --
RV [%] : --
Alu conform : HMRI-II.8
Bronhoogte [m] : 2,00
Meetafstand [m] : 12,00
Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie [Hz] :	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)] :	37,0	52,8	64,6	66,6	73,4	74,3	69,2	63,7	54,6	78,3
Achtergr [dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB] :	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	
DAlu*R [dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)] :	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2	108,9



H:\Projecten\Vandervelden\5) Foto\Foto 06-09-2012\IMAGE_165.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Raptor XL - Arjes inclusief kraan Liebherr
Bronnaam	:	Meting 33 - Raptor XL - rechts achter
MeetDatum	:	5-10-2010
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II,0
Bronhoogte [m]	:	2,50
Meetafstand [m]	:	14,00
Meethoogte [m]	:	2,70

Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	32,4	62,0	70,6	71,0	74,8	72,7	71,2	68,6	60,2	79,8
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1	111,7



N:\SCM Milieu\Projecten\Hermsen Beheer BV 10.13010.010\Duiven\Geluid\Meting\GRR Duiven\Users\2270\Top.Job\GRR duiven.Job\Meting033.LoggingCPB.Project\Foto 1.jpg

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)

Model eigenschap	
Omschrijving	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Verantwoordelijke	[redacted]
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	balke001 op 5-3-2010
Laatst ingezien door	[redacted] op 4-4-2016
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Origineel project	Zonebewakingsmodel Lage Weide
Originele omschrijving	Groep Export : Gibo-Gipsbouw BV - 1998
Geïmporteerd door	balke001 op 5-3-2015
Standaard maaiveldhoogte	10
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8

Commentaar

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
065E	Kantoor	132820,49	458999,56	8,50	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	los installatie	132924,67	459088,44	3,00	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
ES	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40	10,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
065E	0,80	0,80
99	0,80	0,80
ES	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L 31
	dak nieuwe loods eurosalt	132815,47	459141,14	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	139,89	2 dB	0,20
		132832,61	459159,47	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,07	0 dB	0,80
		132730,81	459255,03	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,83	0 dB	0,80
		132798,45	459123,05	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,92	0 dB	0,80
		132696,58	459218,86	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,03	0 dB	0,80
11	keerwand De Trip	132793,95	459027,82	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	217,77	0 dB	0,80
12	keerwand De Trip	132773,56	459093,87	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	94,72	2 dB	0,50
9	keerwand De Trip	132759,23	459132,10	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	15,66	2 dB	0,50
10	keerwand De Trip	132746,85	459119,22	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	17,87	2 dB	0,50
15	keerwand De Trip	132706,98	459156,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,07	0 dB	0,50
16	keerwand De Trip	132694,46	459168,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,90	0 dB	0,80
13	keerwand De Trip	132687,71	459161,38	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,21	0 dB	0,50
14	keerwand De Trip	132705,93	459144,26	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,15	0 dB	0,50
3	keerwand De Trip	132655,18	459151,60	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	29,17	0 dB	0,50
4	keerwand De Trip	132693,17	459116,04	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,99	0 dB	0,50
1	keerwand De Trip	132719,79	459091,07	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,93	0 dB	0,50
2	keerwand De Trip	132712,81	459151,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,22	0 dB	0,50
7	keerwand De Trip	132720,21	459144,75	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,70	0 dB	0,50
8	keerwand De Trip	132733,31	459132,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,62	0 dB	0,50
5	keerwand De Trip	132726,86	459073,25	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,00	0 dB	0,50
6	keerwand De Trip	132741,31	459059,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,28	0 dB	0,80
32	keerwand De Trip	132773,76	459033,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,09	0 dB	0,50
33	keerwand De Trip	132778,21	459028,88	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,18	0 dB	0,50
34	keerwand De Trip	132782,45	459024,86	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,26	0 dB	0,50
29	keerwand De Trip	132769,35	459037,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,15	0 dB	0,50
30	keerwand De Trip	132765,08	459041,34	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,06	0 dB	0,50
31	keerwand De Trip	132760,63	459045,57	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,12	0 dB	0,50
35	keerwand De Trip	132756,37	459049,62	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	9,97	0 dB	0,50
39	keerwand De Trip	132752,03	459053,73	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,13	0 dB	0,50
40	keerwand De Trip	132747,69	459057,85	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,19	0 dB	0,50
36	keerwand De Trip	132785,43	459082,53	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,72	0 dB	0,80
37	keerwand De Trip	132792,96	459075,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,60	0 dB	0,50
38	keerwand De Trip	132800,23	459069,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,38	0 dB	0,50
20	keerwand De Trip	132807,76	459062,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,96	0 dB	0,50
21	keerwand De Trip	132815,03	459055,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,99	0 dB	0,50
22	keerwand De Trip	132822,30	459049,30	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,69	0 dB	0,50
17	keerwand De Trip	132829,57	459042,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,02	0 dB	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,88	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
36	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
22	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,20	0,20
	0,80	0,80
	0,80	0,80
	0,80	0,80
	0,80	0,80
11	0,50	0,50
12	0,50	0,50
9	0,50	0,50
10	0,50	0,50
15	0,50	0,50
16	0,50	0,50
13	0,50	0,50
14	0,50	0,50
3	0,50	0,50
4	0,50	0,50
1	0,50	0,50
2	0,50	0,50
7	0,50	0,50
8	0,50	0,50
5	0,50	0,50
6	0,80	0,80
32	0,50	0,50
33	0,50	0,50
34	0,50	0,50
29	0,50	0,50
30	0,50	0,50
31	0,50	0,50
35	0,50	0,50
39	0,50	0,50
40	0,50	0,50
36	0,50	0,50
37	0,50	0,50
38	0,50	0,50
20	0,50	0,50
21	0,50	0,50
22	0,50	0,50
17	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L 31
18	keerwand De Trip	132837,10	459035,80	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,46	0 dB	0,50
19	keerwand De Trip	132844,10	459028,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,57	0 dB	0,50
26	keerwand De Trip	132830,24	459130,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	137,13	0 dB	0,30
27	keerwand De Trip	132841,26	459120,61	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	26,44	0 dB	0,50
28	keerwand De Trip	132852,12	459110,24	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	26,26	0 dB	0,50
23	keerwand De Trip	132863,04	459100,01	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,95	0 dB	0,50
24	keerwand De Trip	132873,96	459089,84	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,94	0 dB	0,50
25	keerwand De Trip	132883,04	459081,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,17	0 dB	0,50
	keerwand	132697,37	459219,49	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	78,47	0 dB	0,80
	hoogste punt opslagen	132818,34	459117,64	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	79,90	0 dB	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
18	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
19	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
25	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
18	0,50	0,50
19	0,80	0,80
26	0,50	0,50
27	0,50	0,50
28	0,50	0,50
23	0,50	0,50
24	0,50	0,50
25	0,50	0,50
	0,80	0,80
	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132855,50	132910,42	1,50	1,50	1,50	Relatief	81,17	7,001	--	0,333	64,80	76,20	90,00	92,40

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
MK	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	132719,29	459189,46	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
K	mobiele kraan	132724,07	459182,01	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	8,002	--	--	77,10	88,90	101,20	104,90	109,90	110,70	109,20	105,50	100,50	115,91
LS2-1	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
K	4,001	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V3/S	Mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132691,35	459133,95	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132691,08	459141,76	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
V3/S	Nee	8,002	--	--	62,30	87,30	100,20	100,90	105,60	104,80	101,80	98,40	89,90	110,53
K	Nee	8,002	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132855,92	132910,84	1,50	1,50	1,50	Relatief	81,17	12,000	4,000	8,000	64,80	76,20	90,00	92,40

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
MK	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	4,000	8,000	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	4,000	8,000	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	4,000	8,000	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	4,000	8,000	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132692,80	459138,69	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132683,92	459145,50	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	Nee	12,000	4,000	8,000	77,10	88,90	101,20	104,90	109,90	110,70	109,20	105,50	100,50	115,91
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
K	Nee	12,000	4,000	8,000	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw1	vw LAmax	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw2	vw LAmax	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw3	vw LAmax	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw4	vw LAmax	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw5	vw LAmax	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw6	vw LAmax	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw7	vw LAmax	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw8	vw LAmax	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	Nee	Nee	8,002	--	--	82,90	93,90	105,30	116,30	122,10	120,20	116,70	111,00	101,70	125,73
S1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
SiS	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132901,88	459116,32	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO1	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO2	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO3	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO4	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO5	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO6	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO7	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO8	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO9	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO10	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO11	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO12	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO13	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO14	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiO1	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO2	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO3	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO4	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO5	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO6	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO7	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO8	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO9	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO10	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO11	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO12	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO13	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO14	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132693,65	459138,27	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw1	vw LAmax	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw2	vw LAmax	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw3	vw LAmax	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw4	vw LAmax	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw5	vw LAmax	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw6	vw LAmax	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw7	vw LAmax	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
vw8	vw LAmax	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	82,90	93,90	105,30	116,30	122,10	120,20	116,70	111,00	101,70	125,73
S1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
SiS	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132901,88	459116,32	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO1	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO2	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO3	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO4	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO5	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO6	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO7	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO8	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO9	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO10	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO11	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO12	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO13	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
SiO14	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiO1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63
MK	mobiele kraan	132855,92	132910,84	1,50	1,50	1,50	Relatief	81,17	7,001	--	0,333	64,80	76,20
Sign	VW - Achteruitrijsignaal	132817,93	132776,51	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	134,28	12,000	4,000	8,000	64,00	86,60
Sign	VW - Achteruitrijsignaal	132776,80	132885,20	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	152,01	12,000	4,000	8,000	64,00	86,60
Sign	VW - Achteruitrijsignaal	132776,51	132689,12	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	216,27	12,000	4,000	8,000	64,00	86,60

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
MK	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-9	mobiel laadsysteem	132845,58	459135,96	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
LS2-11	mobiel laadsysteem	132869,10	459114,29	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
LS2-13	mobiel laadsysteem	132888,91	459095,11	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-10	mobiel laadsysteem	132855,29	459125,62	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
LS2-12	mobiel laadsysteem	132878,81	459103,96	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
LS2-14	mobiel laadsysteem	132898,62	459084,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,280
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-9	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
LS2-11	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
LS2-13	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-10	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
LS2-12	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
LS2-14	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79
TBs	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$)

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	50,0	39,9	40,4	63,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	46,1	37,0	36,9	59,9
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	44,5	35,8	35,5	58,8
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	40,0	32,2	31,5	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	43,0	36,0	34,9	59,7
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	40,6	33,2	32,3	56,1
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	39,3	32,7	31,4	56,8
300-2 A	toetspunt 300m	5,00	36,8	29,8	28,7	53,4
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	37,0	30,1	29,0	53,2
50-1_A	punt op 50m	5,00	42,3	35,8	34,5	57,0
50-2_A	punt op 50m	5,00	48,2	38,2	38,6	60,8
50-3_A	punt op 50m	5,00	56,3	42,4	45,5	66,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	55,6	42,1	45,0	65,5
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,8	18,1	15,2	40,6
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,8	23,4	21,1	47,2
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,3	23,9	21,6	47,6
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	25,2	22,8	49,0
HW 4 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	13,6	11,3	8,8	32,4
HW 5 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	29,7	24,6	22,8	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	28,4	23,2	21,5	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	27,9	24,4	22,1	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	30,0	24,2	22,6	48,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	46,0	37,0	36,9	61,6
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	21,5	18,9	16,4	42,1
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,9	12,5	9,7	35,5
Z1b_A	Boerderij	5,00	-0,5	-0,2	-3,2	20,9
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,0	12,3	9,4	35,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	25,0	20,9	18,8	44,8
Z4a A	Rutherforweg 91	5,00	15,9	16,6	13,6	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	17,6	18,2	15,2	40,1
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	15,8	16,4	13,4	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,2	12,5	9,8	34,8
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	21,1	18,1	43,6
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,0	21,4	19,2	45,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,2	22,3	19,9	46,0
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,6	22,3	20,9	47,0
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,2	18,3	16,5	40,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,8	14,8	11,9	37,7
ZG34 A	Zonebewakingspunt	5,00	15,2	15,4	12,4	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,0	17,4	14,4	40,2
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,1	19,0	16,0	41,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,4	22,3	19,3	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,3	11,2	8,3	33,8
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,0	12,8	9,9	35,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	7,5	5,1	2,6	27,6
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,4	13,2	10,3	35,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,6	11,5	8,6	34,0
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,2	0,2	-2,7	21,5
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	3,9	3,8	0,9	25,0
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	13,9	13,7	10,8	36,6
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	23,5	23,9	20,9	47,1
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	32,6	27,6	25,8	50,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	41,2	33,9	33,0	56,4
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	37,0	28,8	28,3	52,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	21,7	18,2	15,9	41,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,0	38,4	38,1	61,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,4	37,7	38,0	62,8
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	10,8	10,3	7,5	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	14,6	13,5	10,7	36,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	28,8	23,2	21,6	46,8
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	25,0	18,8	17,3	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	30,2	24,3	22,8	48,0
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	13,5	11,8	9,1	33,8
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	30,0	26,5	24,2	50,0
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	20,3	17,6	15,1	41,0
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	19,6	17,0	14,5	40,3
ZS36 A	Bessemerlaan 77	5,00	19,4	16,8	14,3	40,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	18,9	16,5	14,0	39,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	18,7	16,2	13,7	39,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	18,3	15,8	13,3	39,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	18,1	15,7	13,2	38,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	17,9	15,5	13,0	38,7
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	14,9	12,9	10,3	35,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	44,4	36,1	35,6	58,9
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	40,9	32,8	32,2	55,7
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	35,0	27,1	26,4	51,3
ZS47 A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	32,8	25,9	24,8	50,3
ZS48 A	Kantonale weg 29	4,00	22,8	23,1	20,2	46,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,6	15,4	12,6	38,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,4	37,7	38,0	62,8
MK	mobiele kraan	1,50	46,6	--	35,2	51,6
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	32,2	31,7	28,7	57,8
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,4	23,4	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,7	28,5	25,4	44,3
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,5	26,0	23,0	59,5
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	25,6	27,3	24,3	42,8
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,3
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	20,3	22,0	19,0	37,5
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	20,1	21,8	18,8	37,2
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,1	18,1	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	6,8	--	--	10,2
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	6,4	--	9,7
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	3,4	6,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	43,2	39,7	36,7	62,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	40,0	36,6	33,6	59,0
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	39,5	35,4	32,4	58,0
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	35,3	31,8	28,9	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	38,3	35,8	32,8	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	36,1	32,8	29,8	55,3
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	35,5	32,6	29,6	56,3
300-2 A	toetspunt 300m	5,00	32,5	29,5	26,5	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	33,2	29,8	26,8	52,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	41,0	35,6	32,7	56,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	44,3	37,8	34,9	60,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	47,2	42,2	39,2	65,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,2	41,8	38,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	28,4	17,7	14,7	41,3
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,0	23,3	20,3	47,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,4	23,7	20,7	47,8
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,8	25,1	22,0	49,1
HW 4 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	16,6	11,2	8,2	32,5
HW 5 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,5	24,4	21,4	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	29,9	23,0	20,0	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	30,4	24,2	21,2	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	29,9	24,1	21,1	47,8
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	41,0	36,7	33,7	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	25,2	18,6	15,6	42,2
Z1a_A	Boerderij	5,00	21,7	12,2	9,2	36,0
Z1b_A	Boerderij	5,00	6,9	-0,4	-3,5	21,4
Z2_A	RWS-woning	5,00	21,0	12,1	9,1	35,7
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	28,3	20,8	17,8	44,9
Z4a A	Rutherforweg 91	5,00	25,5	16,4	13,3	39,0
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	26,8	17,9	14,9	40,7
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	28,7	16,2	13,2	39,8
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,3	12,2	9,2	35,0
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	20,7	17,6	44,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,2	21,3	18,3	45,2
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,0	22,2	19,2	46,4
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,3	21,9	18,9	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,8	18,0	15,0	40,1
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,0	14,6	11,6	38,1
ZG34 A	Zonebewakingspunt	5,00	23,7	15,1	12,1	38,5
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,7	17,0	14,0	41,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	18,5	15,5	43,2
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,4	21,6	18,6	44,8
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,3	10,9	7,9	34,4
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,6	12,6	9,6	36,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	10,1	5,0	2,0	27,7
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,6	13,0	9,9	36,3
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,1	11,3	8,3	34,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	7,9	0,0	-3,0	22,1
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	12,0	3,6	0,6	25,7
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	22,4	13,5	10,5	37,1
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	30,9	23,6	20,6	47,3
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	34,2	27,6	24,6	50,8
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	37,5	33,6	30,7	55,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	34,7	28,5	25,5	52,0
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	25,5	18,1	15,1	41,9
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	41,2	38,2	35,2	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	41,4	37,5	34,5	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	17,0	10,3	7,3	33,1
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	21,1	13,3	10,2	36,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	28,8	23,0	20,0	46,7
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	26,8	18,6	15,5	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	29,9	24,2	21,1	47,9
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	17,7	11,5	8,5	34,0
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	34,3	26,3	23,3	50,2
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	24,3	17,3	14,3	41,1
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	23,6	16,7	13,7	40,4
ZS36 A	Bessemerlaan 77	5,00	23,4	16,5	13,5	40,2
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	23,1	16,2	13,2	39,8
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	22,9	15,9	12,9	39,5
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	22,5	15,5	12,5	39,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	22,4	15,4	12,4	39,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	22,2	15,3	12,2	38,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	19,3	12,7	9,7	35,9
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	39,0	35,6	32,6	58,0
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	35,6	32,3	29,3	55,0
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	33,5	27,0	24,0	51,0
ZS47 A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	32,4	25,8	22,7	50,1
ZS48 A	Kantonale weg 29	4,00	34,4	22,8	19,8	47,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	23,9	15,3	12,3	38,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	41,4	37,5	34,5	62,2
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	2,00	37,0	--	--	42,3
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,9	31,5	28,5	57,5
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,3	23,3	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,6	28,4	25,4	44,2
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,1	25,6	22,6	59,1
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,7	26,5	23,5	42,2
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	19,6	21,4	18,4	36,8
K	mobiele kraan	1,50	19,6	--	--	28,0
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,2	36,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,0	18,0	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,4	--	--	12,8
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,9	--	12,3
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,9	9,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	42,2	39,7	36,7	62,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	39,0	36,6	33,6	59,0
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	38,1	35,4	32,4	58,0
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	34,0	31,8	28,9	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	37,2	35,8	32,8	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	34,5	32,8	29,8	55,3
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	34,6	32,6	29,6	56,3
300-2 A	toetspunt 300m	5,00	31,5	29,5	26,5	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	31,6	29,8	26,8	52,4
50-1_A	punt op 50m	5,00	39,6	35,6	32,7	56,6
50-2_A	punt op 50m	5,00	42,0	37,8	34,9	59,9
50-3_A	punt op 50m	5,00	46,9	42,2	39,2	65,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,1	41,8	38,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	18,9	17,7	14,7	40,4
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,6	23,3	20,3	47,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,0	23,7	20,7	47,4
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,1	25,1	22,0	48,8
HW 4 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	14,9	11,2	8,2	32,4
HW 5 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,5	24,4	21,4	47,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	27,4	23,0	20,0	46,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	27,4	24,2	21,2	47,2
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	26,7	24,1	21,1	47,6
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	39,8	36,7	33,7	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	20,1	18,6	15,6	41,9
Z1a_A	Boerderij	5,00	13,1	12,2	9,2	35,4
Z1b_A	Boerderij	5,00	0,3	-0,4	-3,5	20,8
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,3	12,1	9,1	35,0
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	22,8	20,8	17,8	44,6
Z4a A	Rutherforweg 91	5,00	19,3	16,4	13,3	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	21,5	17,9	14,9	40,2
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,8	16,2	13,2	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,6	12,2	9,2	34,7
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,4	20,7	17,6	43,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,6	21,3	18,3	44,9
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,9	22,2	19,2	45,9
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,0	21,9	18,9	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	18,0	15,0	40,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	15,0	14,6	11,6	37,6
ZG34 A	Zonebewakingspunt	5,00	16,5	15,1	12,1	37,9
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,2	17,0	14,0	40,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,1	18,5	15,5	41,2
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	21,6	18,6	44,0
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,5	10,9	7,9	33,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,9	12,6	9,6	35,7
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,7	5,0	2,0	27,5
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,2	13,0	9,9	35,6
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,9	11,3	8,3	33,9
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,8	0,0	-3,0	21,4
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	5,1	3,6	0,6	24,9
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	14,2	13,5	10,5	36,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	25,8	23,6	20,6	47,0
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	31,1	27,6	24,6	50,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	37,4	33,6	30,7	55,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	32,3	28,5	25,5	51,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	20,7	18,1	15,1	41,6
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	40,0	38,2	35,2	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	40,2	37,5	34,5	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	11,4	10,3	7,3	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	15,6	13,3	10,2	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	24,3	23,0	20,0	46,5
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	22,0	18,6	15,5	42,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	25,4	24,2	21,1	47,7
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	13,3	11,5	8,5	33,7
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	29,4	26,3	23,3	49,9
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	19,0	17,3	14,3	40,8
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	18,4	16,7	13,7	40,1
ZS36 A	Bessemerlaan 77	5,00	18,2	16,5	13,5	39,9
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	18,6	16,2	13,2	39,5
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	18,3	15,9	12,9	39,3
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	17,9	15,5	12,5	38,8
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	17,8	15,4	12,4	38,7
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	17,7	15,3	12,2	38,5
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	14,3	12,7	9,7	35,6
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	37,7	35,6	32,6	58,0
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	34,7	32,3	29,3	54,9
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	29,3	27,0	24,0	50,8
ZS47 A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	27,4	25,8	22,7	49,9
ZS48 A	Kantonale weg 29	4,00	24,3	22,8	19,8	45,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	16,1	15,3	12,3	38,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	40,2	37,5	34,5	62,2
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,9	31,5	28,5	57,5
V3/S	Mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	1,50	31,6	--	--	37,3
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,3	23,3	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,6	28,4	25,4	44,2
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,1	25,6	22,6	59,1
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,7	26,5	23,5	42,2
K	mobiele kraan	1,50	23,8	--	--	29,4
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	19,6	21,4	18,4	36,8
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,2	36,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,0	18,0	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,4	--	--	12,8
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,9	--	12,3
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,9	9,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	52,1	52,1	52,1	63,1
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	53,2	53,2	53,2	63,6
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	49,6	49,6	49,6	59,6
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	49,6	49,6	49,5	59,9
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	47,8	47,8	47,7	58,3
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	48,0	48,0	47,9	58,8
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	41,9	41,9	41,8	54,0
200-1 B	toetspunt 200m	5,00	43,8	43,9	43,8	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	45,9	45,9	45,8	59,0
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	46,8	46,8	46,7	59,7
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	43,5	43,5	43,4	55,0
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	44,5	44,5	44,4	56,1
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	42,4	42,4	42,2	56,1
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	43,4	43,4	43,2	56,8
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	39,8	39,8	39,6	52,7
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	40,7	40,7	40,6	53,4
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	40,0	40,1	40,0	52,2
300-3 B	toetspunt 300m	5,00	41,0	41,1	41,0	53,2
50-1 A	punt op 50m	1,50	45,7	45,7	45,6	57,2
50-1_B	punt op 50m	5,00	45,6	45,6	45,4	57,0
50-2_A	punt op 50m	1,50	50,9	50,9	50,8	60,3
50-2_B	punt op 50m	5,00	51,5	51,5	51,4	60,8
50-3_A	punt op 50m	1,50	56,6	56,6	56,5	64,9
50-3_B	punt op 50m	5,00	59,0	59,0	59,0	66,6
50-4_A	punt op 50m	1,50	56,3	56,3	56,3	63,9
50-4_B	punt op 50m	5,00	58,5	58,5	58,5	65,5
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	25,4	25,5	25,2	40,6
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,5	30,6	30,2	47,2
HW 2 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,9	31,0	30,6	47,6
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,9	32,0	31,6	49,0
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	18,3	18,4	18,1	32,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	33,9	34,0	33,8	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	32,8	32,9	32,7	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	32,8	32,9	32,7	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	34,5	34,6	34,4	48,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	49,3	49,3	49,2	61,6
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	25,5	25,6	25,2	42,1
Z1a_A	Boerderij	5,00	19,8	19,9	19,6	35,5
Z1b A	Boerderij	5,00	6,7	6,8	6,4	20,9
Z2_A	RWS-woning	5,00	18,2	18,3	17,9	35,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	29,6	29,7	29,4	44,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	21,6	21,8	21,2	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	23,3	23,5	22,9	40,1
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	21,5	21,7	21,1	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,9	19,1	18,6	34,8
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,9	28,0	27,7	43,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,7	28,8	28,5	45,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,8	28,9	28,5	46,0
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,5	47,0
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,2	28,2	28,1	40,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,2	21,3	20,9	37,7
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,2	22,3	22,0	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,9	25,0	24,7	40,2
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,9	26,0	25,7	41,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,6	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,2	17,3	16,9	33,8
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,4	18,5	18,0	35,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,6	11,8	11,3	27,6
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	19,3	19,5	19,0	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,8	17,9	17,5	34,0
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	6,7	6,8	6,4	21,5
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	10,6	10,7	10,3	25,0
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	19,7	19,9	19,4	36,6
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	29,9	30,0	29,6	47,1
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	36,0	36,1	35,9	50,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	45,0	45,0	44,9	56,4
ZS08 A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	40,8	40,8	40,7	52,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	26,7	26,7	26,5	41,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	50,7	50,7	50,7	61,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	50,4	50,4	50,4	62,8
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	16,6	16,7	16,3	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	19,9	20,0	19,6	36,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	33,4	33,4	33,3	46,9
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	28,9	28,9	28,7	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	34,6	34,6	34,5	48,1
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	18,7	18,8	18,4	33,8
ZS32 A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	33,6	33,7	33,3	50,0
ZS34 A	Bessemerlaan 123	5,00	24,4	24,6	24,2	41,0
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	23,8	23,9	23,5	40,3
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	23,6	23,7	23,3	40,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	23,1	23,2	22,8	39,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	22,9	23,0	22,6	39,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	22,5	22,6	22,2	39,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	22,4	22,5	22,1	38,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	22,2	22,3	21,9	38,7
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	19,5	19,6	19,2	35,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	48,0	48,0	47,9	58,9
ZS45 A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	44,8	44,8	44,8	55,7
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	38,6	38,7	38,6	51,3
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	36,4	36,5	36,3	50,3
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	29,7	29,9	29,5	46,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	21,4	21,5	21,0	38,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	50,7	50,7	50,7	61,8
MK	mobiele kraan	1,50	48,5	48,5	48,5	51,3
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	38,8	38,8	38,8	42,1
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	38,3	38,3	38,3	41,6
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	38,1	38,1	38,1	41,6
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	37,4	37,4	37,4	40,7
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	36,3	36,3	36,3	39,8
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	35,0	35,0	35,0	38,4
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	33,8	33,8	33,8	37,2
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	33,7	33,7	33,7	37,2
TBs	transportband silo	1,80	33,3	33,3	33,3	35,9
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,7	31,2	28,2	57,3
AE	aandrijving elevator	1,80	31,3	31,3	31,3	34,0
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	27,9	27,5	24,5	36,5
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	27,4	29,1	26,1	45,0
TBe-1	transportband elevator	1,50	26,1	26,1	26,1	28,9
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	24,9	--	--	25,7
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	24,6	24,1	21,1	57,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	23,9	25,7	22,7	41,6
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	23,5	23,1	20,1	50,1
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	23,2	25,0	22,0	41,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	23,0	24,8	21,8	40,6
TBe-2	transportband elevator	1,50	21,5	21,5	21,5	24,7
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	16,4	18,2	15,2	33,9
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	11,9	30,9
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	10,5	12,3	9,3	28,4
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	10,4	12,2	9,2	28,2
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	7,5	--	--	11,1
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	24,2	--	25,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	21,4	22,1
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	7,0	--	10,6
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	4,0	7,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	42,5	42,1	41,8	57,4
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	42,6	42,2	41,8	58,0
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	47,6	47,3	47,1	62,4
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	48,2	47,7	47,5	62,9
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	45,7	45,4	45,3	58,5
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	46,2	46,0	45,8	59,0
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	38,7	38,5	38,3	53,3
200-1 B	toetspunt 200m	5,00	39,7	39,4	39,1	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	43,1	43,0	42,8	58,4
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	44,5	44,3	44,1	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	41,3	41,2	41,0	54,2
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	42,6	42,4	42,3	55,4
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	40,8	40,6	40,5	55,7
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	41,5	41,3	41,1	56,3
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	38,1	38,0	37,8	52,1
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	38,2	38,0	37,8	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	39,2	39,1	39,0	51,6
300-3 B	toetspunt 300m	5,00	40,4	40,3	40,2	52,6
50-1 A	punt op 50m	1,50	45,5	45,4	45,2	57,0
50-1_B	punt op 50m	5,00	46,5	46,4	46,3	56,9
50-2_A	punt op 50m	1,50	46,1	45,7	45,5	59,4
50-2_B	punt op 50m	5,00	46,0	45,5	45,2	60,0
50-3_A	punt op 50m	1,50	49,4	48,4	48,2	63,7
50-3_B	punt op 50m	5,00	51,2	50,0	49,7	65,6
50-4_A	punt op 50m	1,50	49,0	48,1	47,9	62,5
50-4_B	punt op 50m	5,00	50,2	49,1	48,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	28,6	28,6	28,5	40,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	37,2	37,2	37,1	47,7
HW 2 A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	37,6	37,6	37,6	48,2
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	38,3	38,3	38,2	49,4
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,5	25,5	25,4	33,6
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,2	43,2	43,2	50,3
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	42,0	42,0	42,0	49,1
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	37,6	37,6	37,5	47,8
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	37,6	37,6	37,5	48,4
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	45,6	45,3	45,1	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	32,0	32,0	32,0	42,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	23,8	23,8	23,7	35,8
Z1b A	Boerderij	5,00	11,3	11,3	11,2	21,4
Z2_A	RWS-woning	5,00	24,3	24,3	24,2	35,5
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	34,5	34,5	34,4	45,4
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	30,7	30,7	30,7	39,4
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	32,4	32,4	32,4	41,3
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	29,9	30,0	29,9	39,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,0	25,0	25,0	35,4
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,0	33,0	33,0	44,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,0	35,0	34,9	45,6
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,5	35,5	35,4	46,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,9	29,7	29,4	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,3	29,3	29,2	40,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,7	25,7	25,6	37,9
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,7	25,7	25,6	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,0	28,0	27,9	40,3
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,2	30,2	30,2	41,6
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,5	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,9	23,9	23,8	34,3
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	24,1	24,0	36,1
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,9	16,9	16,8	27,9
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,7	24,7	24,7	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	24,1	24,1	34,6
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	12,0	12,0	12,0	22,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	15,4	15,4	15,3	25,5
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	26,4	26,4	26,3	37,2
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	37,6	37,6	37,6	47,8
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	45,5	45,5	45,5	52,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	43,2	43,1	42,9	55,9
ZS08 A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	43,3	43,2	43,2	52,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	31,5	31,5	31,4	42,3
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,1	45,8	45,5	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	45,2	44,7	44,4	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	21,3	21,3	21,2	33,1
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	26,0	26,0	25,9	36,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	36,7	36,7	36,6	47,3
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	33,0	32,9	32,9	43,4
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	37,9	37,9	37,8	48,5
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	24,4	24,4	24,4	34,5
ZS32 A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	41,1	41,1	41,0	50,8
ZS34 A	Bessemerlaan 123	5,00	30,9	30,9	30,8	41,5
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	30,3	30,2	30,2	40,9
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	30,0	30,0	30,0	40,6
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	29,6	29,6	29,5	40,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	29,4	29,3	29,3	39,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	28,9	28,9	28,9	39,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	28,8	28,8	28,8	39,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	28,7	28,6	28,6	39,2
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	25,9	25,9	25,8	36,3
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	45,1	44,9	44,8	58,0
ZS45 A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	43,5	43,4	43,3	55,2
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	41,8	41,8	41,7	51,7
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	40,2	40,2	40,1	50,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	37,1	37,1	37,0	46,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	27,9	27,9	27,8	38,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,1	45,8	45,5	61,1
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	41,1	41,1	41,1	45,0
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	37,7	37,7	37,7	41,6
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	37,0	37,0	37,0	41,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	36,8	36,8	36,8	40,6
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	34,0	34,0	34,0	38,0
TBs	transportband silo	1,80	32,5	--	--	35,9
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,3	30,9	27,8	56,9
AE	aandrijving elevator	1,80	30,5	--	--	34,0
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	30,2	30,2	30,2	33,9
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	27,5	27,0	24,0	36,0
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	27,0	27,0	27,0	30,9
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,4	--	--	28,9
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	25,0	26,8	23,8	42,1
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	24,9	--	--	25,7
K	mobiele kraan	1,50	24,6	24,6	24,6	28,6
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	24,5	26,2	23,2	41,6
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,3	24,3	24,3	28,4
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	24,0	23,6	20,6	57,1
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	23,6	23,6	23,6	27,6
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	23,6	25,3	22,3	40,7
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	23,5	25,3	22,3	40,8
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	23,5	23,0	20,0	50,0
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	22,2	23,9	20,9	39,4
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	20,8	22,6	19,5	38,0
TBe-2	transportband elevator	1,50	20,7	--	--	24,7
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,1	36,6
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,1	18,1	36,5
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,3	--	--	12,9
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	24,2	--	25,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	21,4	22,1
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,8	--	12,4
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,8	9,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

DAGPERIODE REPRESENTATIEVE BEDRIJFSSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen						
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri3,LT
HW151-E6_	46,2	11,98	0,0	46,2	0	46,2
ZS07_A	41,3	11,98	0,0	41,3	0	41,3
ZS11_A	47,2	11,98	0,0	47,2	0	47,2
ZS11b_A	47,5	11,98	0,0	47,5	0	47,5
ZS44_A	44,5	11,98	0,0	44,5	0	44,5
ZS45_A	40,9	11,98	0,0	40,9	0	40,9

copy uit GM						
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_	Woonwag	5	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A	Amsterda	5	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A	Amsterda	5	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A	Amsterda	5	47,5	38,8	38,5	63
ZS44_A	Amsterda	5	44,5	36,9	36	59,2
ZS45_A	Amsterda	5	40,9	33,4	32,5	55,8

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering vrachtwagen						
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri2,LT
HW151-E6_	48,1	0,02	-26,8	21,3	5	26,3
ZS07_A	43,1	0,02	-26,8	16,3	5	21,3
ZS11_A	48,8	0,02	-26,8	22,0	5	27,0
ZS11b_A	49,3	0,02	-26,8	22,5	5	27,5
ZS44_A	46,1	0,02	-26,8	19,2	5	24,2
ZS45_A	42,5	0,02	-26,8	15,7	5	20,7

copy uit GM						
Naam	Omschrij	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_	Woonwa	5	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A	Amsterd	5	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A	Amsterd	5	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A	Amsterd	5	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A	Amsterd	5	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A	Amsterd	5	37,5	37,5	37,5	41,5

#	achteruitrijsignalering LAr,LT [dB(A)]	toename vanwege signalering [dB]
1	46,2	0,04
2	41,3	0,03
3	47,2	0,03
6	47,5	0,03
7	44,5	0,03
8	40,9	0,03

120 vrachtwagens in dagperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,0249 uur

Het bronvermogen voor de achteruitrijsignalering is ontleend aan het geluidonderzoek: *Geluid in de omgeving ten gevolge van Wagro BV te Waddinxveen, opgesteld door Peutz, d.d. 2 juli 2014 met rapportnummer FG 16191-1-RA-003, ten behoeve van de revisievergunning met kenmerk 2013130834, d.d. 8 oktober 2015 .*

AVONDPERIODE REPRESENTATIEVE BEDRIJFSSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen						
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri2,LT
1	38,1	3,99	0,0	38,1	0	38,1
2	34,6	3,99	0,0	34,6	0	34,6
3	39,4	3,99	0,0	39,4	0	39,4
6	38,8	3,99	0,0	38,8	0	38,8
7	36,9	3,99	0,0	36,9	0	36,9
8	33,4	3,99	0,0	33,4	0	33,4

copy uit GM						
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
W151-E6_	Woonwag	5	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A	Amsterda	5	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A	Amsterda	5	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A	Amsterda	5	47,5	38,8	38,5	63
ZS44_A	Amsterda	5	44,5	36,9	36	59,2
ZS45_A	Amsterda	5	40,9	33,4	32,5	55,8

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering shovel				SH01 t/m SH12		
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri1,LT
1	44,7	0,00747	-27,3	17,4	5	22,4
2	39,9	0,00747	-27,3	12,6	5	17,6
3	45,1	0,00747	-27,3	17,9	5	22,9
6	45,7	0,00747	-27,3	18,4	5	23,4
7	42,4	0,00747	-27,3	15,1	5	20,1
8	38,9	0,00747	-27,3	11,6	5	16,6

copy uit GM				SH01 t/m SH12		
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_	Woonwag	5	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A	Amsterda	5	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A	Amsterda	5	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A	Amsterda	5	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A	Amsterda	5	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A	Amsterda	5	37,5	37,5	37,5	41,5

#	achteruitrijsignaleri LAr,LT [dB(A)]	toename vanwege signalering [dB]
1	38,2	0,11
2	34,7	0,08
3	39,5	0,09
6	38,9	0,12
7	37,0	0,08
8	33,5	0,08

36 vrachtwagens in avondperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,00747 uur

Het bronvermogen voor de achteruitrijsignalering is ontleend aan het geluidonderzoek: *Geluid in de omgeving ten gevolge van Wagro BV te Waddinxveen, opgesteld door Peutz, d.d. 2 juli 2014 met rapportnummer FG 16191-1-RA-003, ten behoeve van de revisievergunning met kenmerk 2013130834, d.d. 8 oktober 2015 .*

berekening geluidbelasting achteruitrijsignalering
RBS3 - nachtperiode

NACHTPERIODE REPRESENTATIEVE BEDRIJFSSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen						
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri2,LT
1	37,5	7,99	0,0	37,5	0	37,5
2	33,4	7,99	0,0	33,4	0	33,4
3	38,7	7,99	0,0	38,7	0	38,7
6	38,5	7,99	0,0	38,5	0	38,5
7	36,0	7,99	0,0	36,0	0	36,0
8	32,5	7,99	0,0	32,5	0	32,5

copy uit GM						
Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
W151-E6_	Woonwag	5	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A	Amsterdar	5	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A	Amsterdar	5	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A	Amsterdar	5	47,5	38,8	38,5	63
ZS44_A	Amsterdar	5	44,5	36,9	36	59,2
ZS45_A	Amsterdar	5	40,9	33,4	32,5	55,8

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering shovel				SH01 t/m SH12		
#	LAeqi,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAri1,LT
1	44,6	0,00747	-30,3	14,3	5	19,3
2	39,6	0,00747	-30,3	9,3	5	14,3
3	45,0	0,00747	-30,3	14,7	5	19,7
6	45,6	0,00747	-30,3	15,3	5	20,3
7	42,1	0,00747	-30,3	11,8	5	16,8
8	38,7	0,00747	-30,3	8,4	5	13,4

copy uit GM					SH01 t/m SH12	
Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_	Woonwag	5	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A	Amsterdar	5	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A	Amsterdar	5	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A	Amsterdar	5	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A	Amsterdar	5	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A	Amsterdar	5	37,5	37,5	37,5	41,5

#	achteruitrij- LAr,LT [dB(A)]	toename vanwege signalering [dB]
1	37,6	0,06
2	33,4	0,05
3	38,7	0,05
6	38,6	0,06
7	36,0	0,05
8	32,5	0,05

36 vrachtwagens in nachtperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,00747 uur

Het bronvermogen voor de achteruitrijsignalering is ontleend aan het geluidonderzoek: *Geluid in de omgeving ten gevolge van Wagro BV te Waddinxveen, opgesteld door Peutz, d.d. 2 juli 2014 met rapportnummer FG 16191-1-RA-003, ten behoeve van de revisievergunning met kenmerk 2013130834, d.d. 8 oktober 2015 .*

Rapport: Resultatentabel
Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: overige bronnen
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,5	38,8	38,5	63,0
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	44,5	36,9	36,0	59,2
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	40,9	33,4	32,5	55,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: signalering
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	37,5	37,5	37,5	41,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	60,6	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	66,7	61,7	61,7
100-3 A	toetspunt 100m	5,00	63,3	57,1	57,1
200-1 A	toetspunt 200m	5,00	55,8	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	59,2	54,6	54,6
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	57,2	52,2	52,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	55,1	51,0	51,0
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	52,5	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	53,3	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	58,9	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	63,5	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	72,8	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	75,2	65,0	65,0
antz A	Antoniusziekenhuis	24,00	43,1	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,7	42,0	42,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,1	42,5	42,5
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,3	42,9	42,9
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,1	30,9	30,9
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	47,0	45,8	45,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	45,6	44,3	44,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,6	44,9	44,9
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	47,3	44,0	44,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	61,5	58,3	58,3
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	40,0	38,7	38,7
Z1a_A	Boerderij	5,00	34,1	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	33,0	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,9	40,1	40,1
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	37,3	36,5	36,5
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	38,6	37,5	37,5
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	39,2	35,1	35,1
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,8	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,2	38,8	38,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,0	40,1	40,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,4	41,5	41,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,3	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,1	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,7	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	46,6	36,8	36,8
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	45,3	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	44,3	42,5	42,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	49,0	47,7	47,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	57,6	53,2	53,2
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	55,9	48,2	48,2
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	40,4	37,5	37,5
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	58,1	58,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	63,1	59,6	59,6
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,9	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	34,8	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	46,2	42,7	42,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,7	40,2	40,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	47,5	44,2	44,2
ZS15 A	Muyskensweg 63	5,00	33,0	31,9	31,9
ZS32 A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	46,6	45,6	45,6
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	39,1	37,5	37,5
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	38,4	37,2	37,2
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	38,2	37,0	37,0
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	37,6	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	37,5	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	37,0	36,0	36,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,9	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	36,7	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,7	33,1	33,1
ZS44 A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	61,3	55,4	55,4
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	58,4	52,1	52,1
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	54,3	47,9	47,9
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	52,4	45,7	45,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	46,3	40,9	40,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	58,1	58,1
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	0,10	63,5	--	--
lk6	dichtslaan laadklep	1,00	59,3	--	--
lk8	dichtslaan laadklep	1,00	59,0	--	--
lk7	dichtslaan laadklep	1,00	58,7	--	--
lk5	dichtslaan laadklep	1,00	58,2	--	--
SiS	storten materiaal in schip	0,10	58,2	--	--
S15	schrapen	0,50	58,1	58,1	58,1
lk15	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk4	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	--	--
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	57,1	--	--
SiO7	storten materiaal in opslagvak	1,50	56,4	--	--
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	55,9	55,9	55,9
SiO6	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,7	--	--
lk16	dichtslaan laadklep	1,00	55,5	55,5	55,5
lk13	dichtslaan laadklep	1,00	55,4	--	--
lk3	dichtslaan laadklep	1,00	55,2	--	--
SiO5	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,2	--	--
lk1	dichtslaan laadklep	1,00	55,0	--	--
SiO8	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,0	--	--
S8	schrapen	0,50	54,7	54,7	54,7
S7	schrapen	0,50	54,1	54,1	54,1
lk12	dichtslaan laadklep	1,00	53,9	--	--
lk10	dichtslaan laadklep	1,00	53,7	--	--
S6	schrapen	0,50	53,5	53,5	53,5
SiO3	storten materiaal in opslagvak	1,50	53,4	--	--
lk9	dichtslaan laadklep	1,00	53,2	--	--
S21	schrapen	0,50	52,8	52,8	52,8
SiO2	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,7	--	--
SiO1	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,5	--	--
SiO12	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,3	--	--
lk14	dichtslaan laadklep	1,00	52,2	--	--
lk11	dichtslaan laadklep	1,00	52,0	--	--
vw2	vw LAmax	1,00	51,3	51,3	51,3
S5	schrapen	0,50	50,8	50,8	50,8
SiO13	storten materiaal in opslagvak	1,50	50,7	--	--
S17	schrapen	0,50	50,5	50,5	50,5
S3	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S16	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S4	schrapen	0,50	50,1	50,1	50,1
S2	schrapen	0,50	50,0	50,0	50,0
SiO4	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,9	--	--
S22	schrapen	0,50	49,9	49,9	49,9
SiO11	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,8	--	--
SiO10	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,2	--	--
SiO9	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,0	--	--
vw3	vw LAmax	1,00	48,6	48,6	48,6
SiO14	storten materiaal in opslagvak	1,50	48,5	--	--
S13	schrapen	0,50	48,4	48,4	48,4
lk17	dichtslaan laadklep	1,00	48,1	48,1	48,1
S1	schrapen	0,50	48,1	48,1	48,1
vw5	vw LAmax	1,00	48,0	48,0	48,0
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	48,0	--	--
S23	schrapen	0,50	45,9	45,9	45,9
vw4	vw LAmax	1,00	45,6	45,6	45,6
S12	schrapen	0,50	45,6	45,6	45,6
vw1	vw LAmax	1,00	44,9	44,9	44,9
vw6	vw LAmax	1,00	44,4	44,4	44,4
S14	schrapen	0,50	42,9	42,9	42,9
S11	schrapen	0,50	42,8	42,8	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
S10	schrapen	0,50	42,6	42,6	42,6
S18	schrapen	0,50	42,5	42,5	42,5
S9	schrapen	0,50	42,3	42,3	42,3
S24	schrapen	0,50	41,6	41,6	41,6
lk18	dichtslaan laadklep	1,00	41,5	41,5	41,5
vw7	vw LAmax	1,00	41,0	41,0	41,0
S19	schrapen	0,50	37,6	37,6	37,6
S20	schrapen	0,50	36,7	36,7	36,7
S25	schrapen	0,50	34,0	34,0	34,0
S26	schrapen	0,50	33,4	33,4	33,4
vw8	vw LAmax	1,00	29,3	29,3	29,3
LAmax	(hoofdgroep)		63,5	58,1	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	60,6	60,6	60,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	66,7	66,7	66,7
100-3 A	toetspunt 100m	5,00	63,3	63,3	63,3
200-1 A	toetspunt 200m	5,00	55,8	55,8	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	59,2	59,2	59,2
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	57,2	57,2	57,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	55,1	55,1	55,1
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	52,5	52,5	52,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	53,3	53,3	53,3
50-1_A	punt op 50m	5,00	58,9	58,9	58,9
50-2_A	punt op 50m	5,00	63,5	63,5	63,5
50-3_A	punt op 50m	5,00	72,8	72,8	72,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	75,2	75,2	75,2
antz A	Antoniusziekenhuis	24,00	36,0	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,9	45,9	45,9
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	46,4	46,4	46,4
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	46,8	46,8	46,8
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,0	34,0	34,0
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	53,6	53,6	53,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	53,6	53,6	53,6
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,6	47,6	47,6
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	47,3	47,3	47,3
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	61,5	61,5	61,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	40,6	40,6	40,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,9	43,9	43,9
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	39,6	39,6	39,6
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	41,4	41,4	41,4
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,0	33,0	33,0
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	41,6	41,6	41,6
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,7	43,7	43,7
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,9	43,9	43,9
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,3	39,3	39,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,2	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,9	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,6	39,6	39,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,9	31,9	31,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,6
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	35,0	35,0	35,0
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	46,5	46,5	46,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	54,9	54,9	54,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	57,6	57,6	57,6
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	55,9	55,9	55,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	40,4	40,4	40,4
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	63,5	63,5
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	63,1	63,1	63,1
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,9	31,9	31,9
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	46,2	46,2	46,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,7	45,7	45,7
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	47,5	47,5	47,5
ZS15 A	Muyskensweg 63	5,00	33,0	33,0	33,0
ZS32 A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	50,0	50,0	50,0
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	39,6	39,6	39,6
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	38,9	38,9	38,9
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	38,6	38,6	38,6
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	38,0	38,0	38,0
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	37,9	37,9	37,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	37,4	37,4	37,4
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	37,3	37,3	37,3
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	37,1	37,1	37,1
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	34,3	34,3	34,3
ZS44 A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	61,3	61,3	61,3
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	58,4	58,4	58,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	54,3	54,3	54,3
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	52,4	52,4	52,4
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	46,1	46,1	46,1
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	36,1	36,1	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	63,5	63,5
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	0,10	63,5	63,5	63,5
lk6	dichtslaan laadklep	1,00	59,3	59,3	59,3
lk8	dichtslaan laadklep	1,00	59,0	59,0	59,0
lk7	dichtslaan laadklep	1,00	58,7	58,7	58,7
lk5	dichtslaan laadklep	1,00	58,2	58,2	58,2
SiS	storten materiaal in schip	0,10	58,2	58,2	58,2
S15	schrapen	0,50	58,1	58,1	58,1
lk15	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk4	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	57,1	57,1	57,1
SiO7	storten materiaal in opslagvak	1,50	56,4	56,4	56,4
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	55,9	55,9	55,9
SiO6	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,7	55,7	55,7
lk16	dichtslaan laadklep	1,00	55,5	55,5	55,5
lk13	dichtslaan laadklep	1,00	55,4	55,4	55,4
lk3	dichtslaan laadklep	1,00	55,2	55,2	55,2
SiO5	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,2	55,2	55,2
lk1	dichtslaan laadklep	1,00	55,0	55,0	55,0
SiO8	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,0	55,0	55,0
S8	schrapen	0,50	54,7	54,7	54,7
S7	schrapen	0,50	54,1	54,1	54,1
lk12	dichtslaan laadklep	1,00	53,9	53,9	53,9
lk10	dichtslaan laadklep	1,00	53,7	53,7	53,7
S6	schrapen	0,50	53,5	53,5	53,5
SiO3	storten materiaal in opslagvak	1,50	53,4	53,4	53,4
lk9	dichtslaan laadklep	1,00	53,2	53,2	53,2
S21	schrapen	0,50	52,8	52,8	52,8
SiO2	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,7	52,7	52,7
SiO1	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,5	52,5	52,5
SiO12	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,3	52,3	52,3
lk14	dichtslaan laadklep	1,00	52,2	52,2	52,2
lk11	dichtslaan laadklep	1,00	52,0	52,0	52,0
vw2	vw LAmax	1,00	51,3	51,3	51,3
S5	schrapen	0,50	50,8	50,8	50,8
SiO13	storten materiaal in opslagvak	1,50	50,7	50,7	50,7
S17	schrapen	0,50	50,5	50,5	50,5
S3	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S16	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S4	schrapen	0,50	50,1	50,1	50,1
S2	schrapen	0,50	50,0	50,0	50,0
SiO4	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,9	49,9	49,9
S22	schrapen	0,50	49,9	49,9	49,9
SiO11	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,8	49,8	49,8
SiO10	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,2	49,2	49,2
SiO9	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,0	49,0	49,0
vw3	vw LAmax	1,00	48,6	48,6	48,6
SiO14	storten materiaal in opslagvak	1,50	48,5	48,5	48,5
S13	schrapen	0,50	48,4	48,4	48,4
lk17	dichtslaan laadklep	1,00	48,1	48,1	48,1
S1	schrapen	0,50	48,1	48,1	48,1
vw5	vw LAmax	1,00	48,0	48,0	48,0
S23	schrapen	0,50	45,9	45,9	45,9
vw4	vw LAmax	1,00	45,6	45,6	45,6
S12	schrapen	0,50	45,6	45,6	45,6
vw1	vw LAmax	1,00	44,9	44,9	44,9
vw6	vw LAmax	1,00	44,4	44,4	44,4
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	43,4	43,4	43,4
S14	schrapen	0,50	42,9	42,9	42,9
S11	schrapen	0,50	42,8	42,8	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
S10	schrapen	0,50	42,6	42,6	42,6
S18	schrapen	0,50	42,5	42,5	42,5
S9	schrapen	0,50	42,3	42,3	42,3
S24	schrapen	0,50	41,6	41,6	41,6
lk18	dichtslaan laadklep	1,00	41,5	41,5	41,5
vw7	vw LAmax	1,00	41,0	41,0	41,0
S19	schrapen	0,50	37,6	37,6	37,6
S20	schrapen	0,50	36,7	36,7	36,7
S25	schrapen	0,50	34,0	34,0	34,0
S26	schrapen	0,50	33,4	33,4	33,4
vw8	vw LAmax	1,00	29,3	29,3	29,3
LAmax	(hoofdgroep)		63,5	63,5	63,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 10



NRB-ANALYSE IN HET KADER VAN AANVRAAG OM EEN OMGEVINGSVERGUNNINGINGEVOLGE WET ALGEMENE BEPALINGEN OMGEVINGSRECHT

ten behoeve van De Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

www.m-tech.be

www.m-tech-nederland.nl

NRB-analyse in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail :

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.NRB-01	**datum** 30 mei 2016	
projectleider	**auteur**	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax: 0475 - 568855
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Voorzieningen en maatregelen	5
	2.1 algemeen stappenplan NRB 2012	5
	2.2 uitvoering stappenplan	5
3	Samenvatting en conclusies	9
Bijlage I, overzicht (afval)stoffen		I
Bijlage II, Toetsingsschema BRCL		7

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland BV een NRB-analyse uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De NRB-analyse maakt deel uit van de aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Aan de hand van een inventarisatie en door de opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie is voor de inrichting voorliggende NRB-analyse opgesteld. Deze NRB-analyse wordt uitgevoerd teneinde inzichtelijk te maken welke voorzieningen c.q. maatregelen getroffen moeten worden om een verwaarloosbaar bodemrisico te waarborgen voor de bodembedreigende bedrijfsmatige activiteiten die uitgevoerd worden binnen de inrichting.

Conform artikel 9.2 van de Regeling Omgevingsrecht (Mor)[1], dient bij vergunningverlening rekening te worden gehouden met de best beschikbare technieken zoals opgenomen in de bijlage van de Mor. Met betrekking tot het aspect bodem zijn de maatregelen en voorzieningen voorvloeiende uit de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012 (NRB) aangewezen als een best beschikbare techniek. Voorliggend onderzoek is opgesteld conform de richtlijnen zoals deze beschreven zijn in de NRB. De algemene eisen voor bijvoorbeeld bulkopslag van brandstof zijn geregeld vanuit het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer en bijbehorende regeling en zijn mede gebaseerd op de NRB en diverse PGS-richtlijnen.

In deel 3 van de NRB is een stappenplan opgenomen dat bestaat uit 7 stappen en als einddoel heeft het bereiken van een verwaarloosbaar bodemrisico. Voorliggende analyse is opgesteld conform dit stappenplan.

[1] Regeling omgevingsrecht, Staatscourant 30-03-2010, nr.2010.231

2 Voorzieningen en maatregelen

In dit hoofdstuk wordt bekeken welke voorzieningen c.q. maatregelen binnen de inrichting getroffen dienen te worden om voor de bodembelastende activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico te bereiken, één en ander conform de NRB 2012.

2.1 algemeen stappenplan NRB 2012

De systematiek van deel 3 van de NRB 2012 is toegepast. Op pagina 31, deel 3, van de richtlijn is het stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan omvat 7 stappen. Uit het resultaat van de analyse blijkt of er sprake is van een verwaarloosbaar bodemrisico. Uit de inventarisatie van de aanwezige of de nog te nemen maatregelen c.q. voorzieningen (cvm) zal blijken of dit het resultaat zal zijn.

Overeenkomstig het stappenplan dienen de volgende zaken uitgewerkt te worden:

a) stap 1: Voer een inventarisatie uit van de activiteiten die uitgevoerd worden binnen de inrichting en welke stoffen hierbij aanwezig zijn;
b) stap 2: Bepaal of de betreffende stoffen bodembelastend/bodembedreigend kunnen zijn aan de hand van het Stoffenschema;
c) stap 3: Bepaal welke BRCL van toepassing is c.q. het beste bij de activiteit aansluit;
d) stap 4: Inventariseer of de aanwezige of de nog te nemen maatregelen c.q. voorzieningen (cvm) voldoende zijn om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen;
e) stap 5 en 6: Indien de gekozen cvm's van de betreffende activiteiten uit stap 4 niet aansluiten bij een categorie uit BRCL's (bijlage 1 van de NRB), dan dient men te bepalen of de standaard BRCL wordt gekozen of voor maatwerk tot het bereiken van het verwaarloosbaar bodemrisico. Tevens wordt bekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn om een verwaarloosbaar bodemrisico te realiseren;
f) stap 7: Indien het behalen van een verwaarloosbaar bodemrisico niet mogelijk is middels standaardcombinaties van cvm's vindt een onderbouwing plaats, waarom de standaard cvm niet haalbaar c.q. redelijk is.

2.2 uitvoering stappenplan

Voor de door De Trip BV aangevraagde activiteiten is het stappenplan van de NRB doorlopen.

Stap 1: Inventarisatie
In bijlage I (die gelijk is aan bijlage 3 bij de vergunningaanvraag) is een inventarisatie opgenomen van potentieel bodembelastende (afval)stoffen die binnen de inrichting van De Trip BV worden toegepast.
Deze stoffen worden ingenomen, gesorteerd, op- en overgeslagen, opgebulkt, gemengd (waar dat volgens wettelijke regelingen is toegestaan) en afgevoerd. Voor enkele stoffen zijn er aanvullende werkzaamheden van toepassing:

- verkleinen en zeven van A- en B-hout en snoeihout
- zeven van grond en zeefzand
- verkleinen en zeven van puin
- ontwateren van RKG-slib.

Stap 2: Vaststelling bodembedreigendheid
In de voornoemde bijlage is tevens aangegeven of de activiteiten die binnen de inrichting uitgevoerd worden aan te merken zijn als bodembedreigend.

Stap 3: BRCL
In bijlage II van de voorliggende NRB-analyse zijn voor de van toepassing zijnde activiteiten de betreffende BRCL's opgenomen. De stoffen/activiteiten en de van toepassing zijnde BRCL's zijn opgenomen in de eerste drie kolommen (A t/m C) van het toetsingsschema. In de kolommen A en B is opgenomen welke bodembelastende stof / activiteit het betreft. Kolom C geeft weer welke BRCL overeenkomstig de NRB 2012 betrekking heeft op de stof/activiteit. In kolom D wordt aangegeven welke voorzieningen en maatregelen vereist zijn en op welke wijze invulling gegeven dient te worden aan de vermelde aandachtspunten. De daarbij behorende cvm uit de NRB 2012 wordt weergegeven in kolom E. Kolom F geeft voor de betreffende activiteit/stof weer of met de cvm een verwaarloosbaar bodemrisico behaald wordt overeenkomstig de NRB 2012.

Stap 4: Inventarisatie voorzieningen en maatregelen
In het toetsingsschema dat als bijlage II bij deze NRB-analyse is bijgevoegd, zijn de combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm's) die getroffen zullen worden met betrekking tot de bodembedreigende stoffen/activiteiten opgenomen in de kolommen D.

Voorzieningen
De aard van de cvm's is verwoord in de tabel behorende bij deze bijlage en de bijlage Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen. De gekozen voorzieningen en maatregelen (cvm) hebben als doel dat zij leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting.

Vloeistofkerende vloer
Een vloeistofkerende voorziening is een fysieke barrière die een stof tijdelijk kan keren, dit in tegenstelling tot een vloeistofdichte vloer die een duurbelasting moet kunnen verdragen.

Daar vloeistofkerende voorzieningen stoffen maar tijdelijk keren, gelden daaraan gekoppeld organisatorische beheermaatregelen (zie het onderdeel Maatregelen in dit document) zodat gemorste vloeistoffen direct worden opgeruimd, voordat indringing in de bodem kan plaatsvinden.

De ter plaatse aanwezige voorzieningen op het buitenterrein zijn thans aan te merken als vloeistofkerende voorzieningen. Bij De Trip BV is vooral sprake van activiteiten waarvoor een vloeistofkerende voorziening toereikend is met het oog op bodembescherming.

Vloeistofdichte vloeren
Daar tevens sprake zal zijn van het ontwateren van RKG-slib, wordt hiervoor een vloeistofdichte vloer gerealiseerd conform de systematiek van de AS SIKB 6700. Naast de vloeistofdichtheid van de vloer zal aandacht bestaan voor de vloeistofdichtheid van nieuw aan te leggen bedrijfsriool met de benodigde zuiveringstechnische voorziening.

IBC's c.q. mobiele opslagtank[2]
De aanwezige mobiele stalen IBC's (t.b.v. diesel op werklocaties) voldoen aan de in het Besluit en de Regeling gerefereerde bepalingen en relevante onderdelen van de PGS 30.

Emballage (inclusief kunststof IBC's)
De aanwezige opslag in emballage (KCA / KGA, bestrijdingsmiddelen) voldoen aan de PGS 15. Betreffende emballage is opgeslagen conform de PGS-15 en op lekbakken (brandbare vloeistoffen) geplaatst of vallen binnen de in de PGS 15 opgenomen vrijstellingsbepalingen (< drempelwaarden).

Containers
Voor het opslaan van bodembedreigende (en uitlogende) bulkstoffen (zie bijlage 3) wordt ook gebruik gemaakt van vloeistofdichte (en indien nodig tegen inregen beschermende) containers. Naast het feit dat enige ingenomen afvalstoffen als bodembedreigend worden aangemerkt, geldt dat ook kantoor-/ bedrijfsafval op een verantwoorde wijze in containers worden opgeslagen.

<u>Maatregelen</u>
Naast de genoemde voorzieningen worden ook specifieke maatregelen genomen om bodemverontreiniging te voorkomen. De maatregelen vloeien voort uit de diverse BRCL's en betreffen algemene en meer specifieke maatregelen.

* Algemene maatregelen, bestaande uit:
    a) visueel toezicht;
    b) algemene zorg;

* Specifieke maatregelen, bestaande uit:
    c) visuele (uitwendige) controle van voorzieningen;
    d) periodieke inspectie en controle van de vloeistofdichte voorziening.

Hierna is een korte toelichting gegeven over hoe door De Trip BV invulling gegeven wordt aan de maatregelen.

<u>Ad a)</u>
Visueel toezicht betreft het preventief en (pro-)actief visueel toezicht houden op activiteiten/ stoffen met als doel bodemverontreiniging te voorkomen. Visueel toezicht is gericht op enerzijds het signaleren en anderzijds het actief reageren op het ontstaan van een eventuele bodembedreigende situatie als gevolg van morsing, lekkage van diesel en kca/ kga. Bij eventuele morsing of lekkage kan direct door medewerkers met beschikbare hulpmiddelen (zoals bezem, schep, absorptiekorrels, opvangvoorzieningen etc.) actie ondernomen worden om de gemorste of gelekte stoffen op te ruimen.

Tijdens de bedrijfsvoering zijn binnen de inrichting altijd één of meerdere medewerkers aanwezig die aandacht hebben voor de dagelijkse gang van zaken c.q. handelingen die uitgevoerd worden.

---

[2] Infomil: Een IBC wordt ook gezien als verpakking, zolang deze voldoet aan hoofdstuk 6.5 van het ADR. Dat volgt uit de definitie van opslagtank. Vaak is een IBC een kunststof kubus van 1000 liter, maar er zijn ook andere vormen en maten. Een IBC is te herkennen aan het kenmerk volgens ADR hoofdstuk 6.5.2 en het bijbehorende certificaat. Bij een dubbelwandige stalen IBC die ook kan voldoen aan de eisen voor stationaire opslagtanks, kan de ondernemer ervoor kiezen om de IBC te behandelen als opslagtank. Bij de IBC moet een certificaat zitten waaruit blijkt dat deze voldoet aan ADR hoofdstuk 6.5. Vervolgens moet de IBC elke 2,5 jaar herkeurd worden volgens ADR hoofdstuk 6.5.4. Als de ADR keuring verloopt, is de IBC volgens de definitie een opslagtank geworden. Want dan is het een opslagvoorziening met een inhoud van ten minste 300 liter die niet voldoet aan ADR hoofdstuk 6.5. Net als andere verpakkingen hoeven IBC's met diesel niet opgeslagen in een PGS 15 voorziening. Hiervoor gelden wel de eisen voor bodembescherming uit Activiteitenregeling artikel 4.9 en 4.10. Dat is in principe een vloeistofdichte vloer of lekbak. Maar een volledig gesloten IBC is een vloeistofkerende vloer met incidentmanagement volgens artikel 2.3 voldoende. Dit volgt uit artikel 4.10 lid 2 en geldt bijvoorbeeld als de leiding met een goed afsluitende dop op de vulopening zit.

Ad b)
Onder algemene zorg wordt “good housekeeping” verstaan. Binnen de inrichting werkt men zo veilig en ordelijk mogelijk, waardoor hieraan voldaan wordt. IBC-containers worden zodanig uitpandig geplaatst dat geen gevaar bestaat voor aanrij, waarmee mogelijke lekkages worden voorkomen. Voor de kunststof IBC-containers geldt dat deze zijn voorzien van een lekbakconstructie die tegen inregenen is beschermd zodat eventuele morsing of lekkage wordt opgevangen en gecontroleerd kan worden afgevoerd. Eén en ander met betrekking tot eerder verwoorde “good housekeeping” is door De Trip BV opgenomen in procedures en werkinstructies die onderdeel uitmaken van het integraal zorgsysteem. Daarnaast valt “incidentenmanagement” onder algemene zorg. In het kader van het incidentenmanagement worden medewerkers op de hoogte gesteld van de acties die men dient te ondernemen in geval van een morsing, lekkage of calamiteit die kan leiden tot een bodembedreigende situatie. Door medewerkers op de hoogte te brengen over de handelingen die verricht dienen te worden bij een eventuele morsing, lekkage of calamiteit wordt de gevolgen hiervan tot een minimum beperkt. Eén en ander met betrekking tot “incidentenmanagement” is door De Trip BV opgenomen in procedures en werkinstructies die onderdeel uitmaken van het integraal zorgsysteem.

Ad c)
De opslag van niet-inerte (afval)stoffen vindt altijd overdekt of inpandig plaats. Op het buitenterrein kunnen de hier bedoelde afvalstoffen alleen in overdekte, tegen uitlekken beschermde containers aanwezig zijn. De opslag van inerte stoffen vindt buiten of inpandig dan wel onder een overkapping plaats. In dit kader wordt ook verwezen naar de bij de inrichting behorende inrichtingstekening. De betreffende vloer zal jaarlijks intern beoordeeld op deugdelijkheid middels een visuele controle. Voor de jaarlijkse bedrijfsinterne controle wordt gebruik gemaakt van de lijst die staat beschreven in bijlage D van de SIKB AS 6700 (voorheen CUR-PBV Aanbeveling 44).

Opslagvoorzieningen voor vloeistoffen zoals in IBC-tanks, emballage, lekbakken e.d. worden regelmatig onderworpen aan een visuele controle. Bij deze visuele controle wordt onder meer de technische staat van de voorziening beoordeeld en wordt gekeken of de lekbakken vloeistoffen bevatten en zo ja of deze verwijderd dienen te worden om het opvangvolume te waarborgen. Voor de IBC-voorzieningen wordt enerzijds aangesloten op de verplichtingen volgend uit de ADR (kunststof voorzieningen) en anderzijds de verplichtingen die volgen uit het Activiteitenbesluit/-regeling (metalen voorzieningen).

Ad d)
De vloeistofdichte voorzieningen, inclusief de bedrijfsriolering, worden overeenkomstig de termijnen zoals opgenomen in AS 6700 op vloeistofdichtheid geïnspecteerd en gekeurd. De inspectie en keuring vindt plaats door een conform het Besluit bodemkwaliteit erkende instantie. Dit betekent het volgende:

* tenminste 1 maal per 6 jaar wordt de vloeistofdichte voorziening door een Onafhankelijk Deskundig Inspecteur (ODI) visueel geïnspecteerd en gekeurd;
* jaarlijks wordt de vloeistofdichte voorziening in eigen beheer visueel geïnspecteerd (zie ad c)).

Stap 5 tot en met 7: maatwerk
Deze stappen zijn in geval van de onderhavige inrichting niet aan de orde, daar de inrichting voldoet aan de BRCL’s zoals opgenomen in de NRB 2012.

3 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-Tech Nederland BV een NRB-analyse uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De NRB-analyse is opgesteld in het kader van een aanvraag om een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Aan de hand van een inventarisatie ter plaatse en door de opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie is voor de inrichting voorliggende NRB-analyse opgesteld.

Door het treffen van de diverse maatregelen c.q. voorzieningen zoals in hoofdstuk 2 omschreven, wordt een verwaarloosbaar bodemrisico behaald overeenkomstig de NRB 2012. Gezien het feit dat de getroffen maatregelen c.q. voorzieningen overeenkomstig het gestelde in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten zijn aangelegd of worden opgeslagen, voldoet de inrichting aan de Best Beschikbare Techniek (BBT).

Blijkens het bovenstaande vormen de aangevraagde bodembedreigende bedrijfsmatige activiteiten geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

Bijlage I, overzicht (afval)stoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**opslag hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**opslagplaats**	**bodem-belastend**	**stuif-klasse**	**geur-emitte rend**	**brand-baar**
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 01 07 17 03 02 17 05 04 17 05 08 19 12 09 20 02 02	betonafval beton stenen tegels en keramische producten niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk) niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast minerale stoffen (bijv. zand, steen) grond en stenen	B	10.000 m^3	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04 17 09 04 19 12 12	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking	G	200 m^3	4	losgestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Tweedehands bouwmateria-len geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescher ming, dijk-bekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	3.200 m^3	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitte rend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Toepasbare grond [3] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil	C	16.000 m^3	10	losgestort	buiten	nee	S2-S5	nee	nee
	Niet-toepas-bare grond, bouwstoffen en bagger-specie [4] conform Bbk					10	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee
	Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)					3	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee
	Calamiteiten-partijen	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03 17 05 03* 17 05 05*	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat		1.000 m^3	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee

[3] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).
[4] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse >Industrie (grond) respectievel jk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			3	Losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Glas	10 11 12 15 01 07 17 02 02 19 12 05 20 01 02	niet onder 10 11 11 vallend glasafval glazen verpakking glas glas glas	D	10.000 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38 03 01 04* 17 02 04* 19 12 06*	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	E M	A- en B-hout: 2.000 ton C-hout: 150 ton	8	losgestort	buitenterrein (indien A-hout en onge-shredderd B-hout) overkapt/ binnen, buiten in dichte container (C-hout en geshredderd B-hout)	nee (A-hout, B-hout ongeshred-derd) ja (C-hout en geshredde rd B-hout)	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Papier en karton	15 01 01 19 12 01 20 01 01	papieren en kartonnen verpakking papier en karton papier en karton	F	2.000 ton	4	losgestort, container	overkapt of binnen	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	200 m^3	4	losgestort, container	vloeistof-dichte vloer (zie tekening)	ja	-	ja	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag-wijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Groenafval	02 01 03 02 01 07 02 01 99 20 02 01	afval van plantaardige weefsels afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet-houtachtig: 200 m^3 houtachtig: 4.200 m^3 waarvan max. 2.560 m^3 verkleind	5 8	containers losgestort	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet-houtachtig en niet gescheiden) nee (snoeihout)	S5	Ja nee	nee
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu groenafval e.d.	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			5	losgestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja
Ingenomen afvalstof	Dakafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03* 17 09 03* 17 09 04	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	K	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04 16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	metalen verpakking ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen	L	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein (niet-bodembedreigend) afgedekt/ binnen of in dichte container	nee (aluminium, ijzer, staal) ja (overige en ongescheiden stromen)	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Asbesthoudende materialen	17 06 01* 17 06 05*	asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt /binnen	ja	-	nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**opslag hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**opslagplaats**	**bodem-belastend**	**stuif-klasse**	**geur-emitte rend**	**brand-baar**
Ingenomen afvalstof	Teerhoudend asfalt en teerhoudend/ bitumeus bouw- en sloopafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	S5-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Kunststoffen en banden	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39 16 01 03	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen afgedankte banden	P Q	kunststoffen 150 ton banden: 150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof		**eural-code**	**toelichting / aard van toepassing**	**doorzet-capaciteit per jaar**	**opslag-hoeveelheid**	**opslag-hoogte**	**opslagwijze**	**opslag-plaats**	**bodem-belastend**	**stuif-klasse**	**geur-emitte-rend**	**brand -baar**
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [5]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdings-middelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbescher-mingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	inpandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	inpandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/ grondstof	Bouwproduct-en e.d. (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra conform Bbk	n.v.t	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	losgestort, en in silo's (S1 en S2)	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslag-voorziening cf. PGS 15	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/ bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval -containers	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[5] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (e k met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik , die op eigen werken ingezet worden voor het aftanken van machines en materieel.

Bijlage II, Toetsingsschema BRCL

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen						
A	**B**	**C**	**D**		**E**	**F**
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	**Activiteiten**	**te hanteren BRCL conform NRB 2012**	**aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)**		**wordt voldaan aan cvm uit betreffende BRCL**	**verwaarloosbaar bodemrisico**
			voorziening	**maatregelen**		
C:verontreinigde grond > klasse wonen e.d.(cf Bbk) E(2): B-hout (geshredderd) G: bouw- en sloopafval I: Niet-houtachtig groenafval K:dakafval L: metalen M: C-hout N: asbesthoudende materialen O: teerhoudend/ bitumeus afval R:zwerfvuil Strooizout	opslag	3.1.1 opslag droog stortgoed	- kerende voorziening en - aandacht voor hemelwater in de vorm van een overkapping of afdekking. De Trip BV: binnen (zoutloods), onder overkapping, doelmatig afgedekt of in een dichte container.	visueel toezicht *en* algemene zorg	cvm nr.I uit tabel 3.1.1	ja
	overslag	3.1.2 overslag droog stortgoed		visueel toezicht *en* faciliteiten en personeel	cvm nr.I uit tabel 3.1.2	ja
I: Niet-houtachtig groenafval H: RKG-slib	overslag en opslag	3.1.3 Overslag en opslag van nat stortgoed	- vloeistofdichte voorziening *en*; - aandacht voor hemelwater in de vorm van een overkapping of afdekking. De Trip BV: RKG slib op vloeistofdichte vloer onder overkapping. Eventueel overig nat stortgoed incidenteel op dezelfde locatie of in vloeistofdichte, afgedekte container.	- periodieke inspectie en controle vloeistofdichte voorziening en - visueel toezicht en algemene zorg	cvm nr.I uit tabel 3.1.3	ja

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen						
A	**B**	**C**	**D**		**E**	**F**
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	**Activiteiten**	**te hanteren BRCL conform NRB 2012**	**aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)**		**wordt voldaan aan cvm uit betreffende BRCL**	**verwaarloosbaar bodemrisico**
			voorziening	**maatregelen**		
H: RKG-slib	Bewerkingen (ontwateren)	4.2 half open proces of bewerking	- vloeistofdichte voorziening *en*; - aandacht voor hemelwater of gecontroleerde afvoer. De Trip BV: vloeistofdichte vloer, afscheider, overkapping.	- periodiek inspectie én controle - vloeistofdichte voorziening en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.	ja	ja
Dieselolie (IBC's)	opslag	3.3.2 Op- en overslag viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage	- kerende voorziening *en*; - aandacht voor geschikte emballage. De Trip BV: enkelwandig kunststof IBCvoorziening. De tank/lekbak is tegen inregenen beschermd	- visueel toezicht en; - faciliteiten en personeel.	ja	ja
		1.3 opslag in bovengrondse (mobiele) tank vrij van de ondergrond opgesteld	- enkelwandige tank en - kerende voorziening. De Trip BV: enkelwandige stalen mobiele IBC-tanks in lekbakconstructie.	- controle op vol raken lekbak *en*; - visuele controle uitwendig op lekkage *en*; - faciliteiten en personeel	ja	ja
KCA/KGA, uitlogend bedrijfsafval en bestrijdingsmiddelen	opslag	3.3.2 op- en overslag van viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage	kerende voorziening (kast c.q. container) in combinatie met lekbak en gebruik van geschikte emballage. De Trip BV:opslag KCA/KGA en bestrijdingsmiddelen in geschikte emballage al of niet in combinatie met	- visueel toezicht en; - controle op vol raken lekbak *en* - faciliteiten en personeel.	ja, combinatie van cvm I en II uit tabel 3.3.2	ja
	overslag	3.3.2 op- en overslag van viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage				ja

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen						
A	**B**	**C**	**D**		**E**	**F**
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	**Activiteiten**	**te hanteren BRCL conform NRB 2012**	**aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)**		**wordt voldaan aan cvm uit betreffende BRCL**	**verwaarloosbaar bodemrisico**
			voorziening	**maatregelen**		
			lekbak (brandbaar) of opslag minder dan drempelwaarden PGS15. Bedrijfsafval in dichte container.			

Bijlage 11

Adviesbureau voor integraal milieubeleid
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Aan : **Veiligheidsregio Utrecht, Brandweer**

Van : [redacted]

Onderwerp : **Warmtestralingsbelasting De Trip BV**

Datum : **19 november 2015**

M-Tech Nederland BV heeft de warmtestralingsbelasting bepaald naar aanleiding van de opslag van van los opgelsagen hout en losopgeslagen papier binnen de inrichting van De Trip BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De warmtestralingsbelasting dient op grond van artikel 7.7 van het Bouwbesluit inzichtelijk te worden gemaakt en mag niet meer dan 15 kW/m^2 bedragen in relatie tot een op een aangrenzend perceel gelegen gebouw of bouwvlak. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de daartoe erkende programma Infomil bepalingsmethoden Warmtestralingsbelasting versie 1.0 2003[1].

Het betreft hierbij de opslag van papier onder de overkapping in bulk vorm met een omvang van 54,4 m (b) x 9,2 m (d) en een hoogte van nooit meer dan 4 m en een totale opslag van maximaal 2.000 ton (2.000 m^3).

De opslagen van hout zijn verschillend van omvang. De opslagen zijn nooit hoger dan 8 meter en de totale opslag binnen de inrichting is niet groter dan 2.000 ton (10.000 m^3).

Voor de berekeningen is uitgegaan van de dimensionering van de opslagen zoals deze in tabel 1-a zijn opgenomen.

De warmtestralingsbelasting is bepaald met behulp van het softwareprogramma “Infomil Bepalingsmethode Warmtestralingsbelasting Versie 1.0 2003”. Hierbij zijn een achttal situaties beschouwd te weten:

a) opslag van hout ten opzichte van het gebouw gelegen ten noorden van de inrichting (A);
b) opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten westen van de inrichting (B);
c) opslag van hout ten opzichte van de zoutloods gelegen binnen de inrichting (C);
d) deelopslag hout ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (D)
e) deelopslag van hout ten westen ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (E).

Zie ook bijgevoegde situatieschets (bijlage A). Hierbij is middels rode en blauwe arcering de opslag van hout aangeduid en met groene arcering de opslag van papier.

Van alle scenario’s is de warmtestralingsbelasting bepaald ten opzichte van het beoordelingspunt als gevolg van een brand.

Het toegepaste softwareprogramma bepaald de warmtestralingsbelasting op grond van gesimuleerde opslag van vurenhout. Vurenhout (19 MJ/kg) heeft een andere verbrandingswaarde dan papier (13.7 MJ/kg[2]). Opgemerkt wordt dat het papier in alle vakken onder de overkapping kan worden opgeslagen. Daar papier een lagere verbrandingswaarde heeft dan vurenhout en de meest kritische opslaglocatie is berekend, kan de berekening van vurenhout hier als worst-case worden beschouwd in relatie tot de papieropslag (zie bijlage C onder E).

De opslagen zijn aan deels begrensd door keerwanden met een hoogte van 4 m. In de plattegrondtekening (bijlage A) zijn de keerwanden opgenomen.

---

[1] https://www.r jksoverheid.nl/documenten/brochures/2012/04/27/infoblad-buitenopslag-brandbare-niet-milieugevaarl jke-stoffen-bouwbesluit-2012

[2] Waarde komt uit document “Verbrandingswaarden van producten en materialen” afkomstig van de website www.brandweerkennisnet.nl

Adviesbureau voor integraal milieubeleid
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Op basis van de opslagen is de warmtestralingsbelasting in elke van de scenario's bepaald.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m^2) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten

situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt [2] (m)		Warmtestraling (kW/m^2)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	15,60	28,80	8	4	106,59	7,80	0,32	0,32	**0,32**	0,32	0,32
B	143,08	28,80	8	4	18,60	14,40	11,49	13,08	**14,28**	14,94	14,97
C	45,00	34,41	8	4	50,36	22,50	3,69	3,79	**3,86**	3,90	3,91
D	143,08	34,41	8	4	36,26	22,50	6,29	6,59	**6,81**	6,94	6,96
E	35,00	9,20	4	4	19,67	17,50	5,42	5,81	**5,92**	5,73	5,28

In bijlage B zijn de uitdraaien van het softwareprogramma bijgevoegd. Opgemerkt wordt dat voor de zijden van de opslagen die niet direct grenzen aan een keerwand de afstand is aangehouden in het midden van de hellingshoek (< 45°). Dit komt neer op een afstand van 4 meter gerekend van de "voet" van de opslag.

De met blauwe arcering (in de tekening, bijlage A) weergeven houtopslag is alleen aanwezig zolang geen relevante bebouwing op het buurperceel aanwezig is. De situatie tot het nabijgelegen gebouw (reeds aanwezig) ten noorden van de inrichting is middels de berekening (A) inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt opgemerkt dat in situatie E respectievelijk C en D de breedte van opslag door het programma op 35 en 45 meter wordt gezet daar de warmtestralingsbelasting van de bredere gedeeltes geen bijdrage heeft op het beoordelingspunt.

In bijlage C is een weergave gegeven van het materiaalgebruik en de opbouw c.q. uitvoering van de zoutloods.

In de berekeningen is geen rekening gehouden mitigerende maatregelen (wordt-casebenadering). Voorts is voor de afstand in relatie tot situatie D uitgegaan van het dichts tot de spoor aanwezige opslagvakken (eveneens wordt-casebenadering). In de praktijk zal het voor kunnen komen dat tussen de brandbare stoffen altijd een leeg vak of een vak met niet-brandbare opslag wordt toegepast.

Uit de berekende warmtestralingsbelastingen en de bouwkundige uitvoering van de zoutloods vloeit voort dat in alle beschouwde situaties voldaan wordt aan de eis van 15 kW/m^2 zoals opgenomen in artikel 7.7 lid 3a. van het Bouwbesluit alsmede inzichtelijk is gemaakt of de situatie voldoet aan Artikel 2.84 van het Bouwbesluit.

Adviesbureau voor integraal milieubeleid

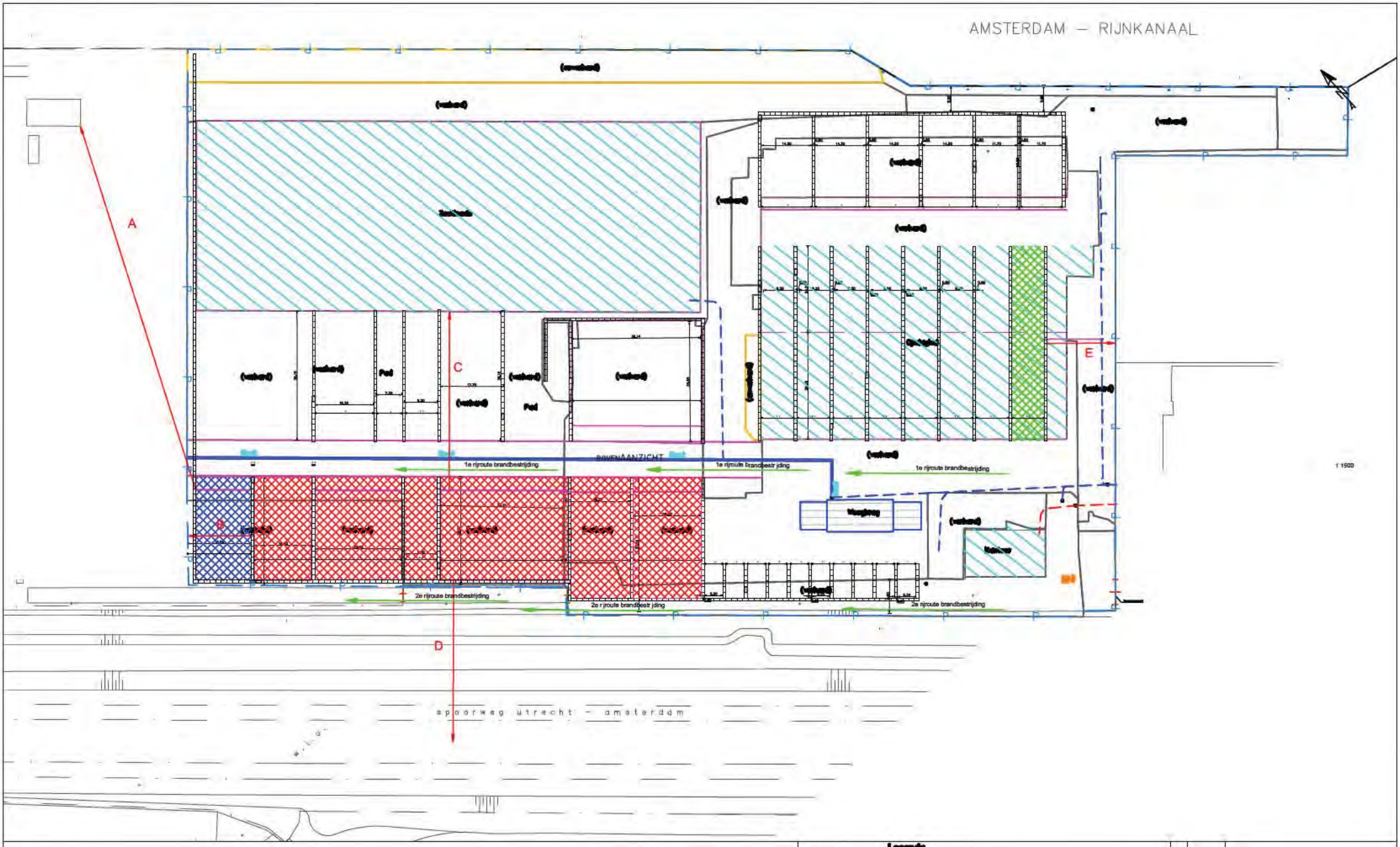
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage A



Legenda

- Overkapt. (4700 m2)
- hoofdpand
- hoofdpand, indien rekening gehouden met aanwezig in
- poolhouse
- Aanbevolen hoogvoud
- hoogwater o.d.
- ontlicht afvoerwater o.d.
- Bidder
- Pompput
- Straatkolk
- Hoofput
- Route brandbestrijding

Wijz.	Datum	Omschrijving
0.	19-11-2015	inrichtingstekening vervaardigd

Formaat	A4
Schaal	1 : 1500
Getekend door	MB
Versie	IT-19-11-2015
Datum	19-11-2015
Status	definitief

Inrichtingstekening behorende bij **Warmtestralingsbelasting**

Trip BV
Sophialaan 7 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
Tel 0475-420191
Fax 0475-568855
E-mail info@m-tech-nederland.nl

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage B

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 15,6 m.

De diepte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 7,8 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 106,59 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 70,95%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	0,32
Beoordelingspunt 2	5	0,32
Beoordelingspunt 3	7,5	0,32
Beoordelingspunt 4	10	0,32
Beoordelingspunt 5	12,5	0,32

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De diepte van de opslag bedraagt 143,08 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,4 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 18,6 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 83,02%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	11,49
Beoordelingspunt 2	5	13,08
Beoordelingspunt 3	7,5	14,28
Beoordelingspunt 4	10	14,94
Beoordelingspunt 5	12,5	14,97

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 45 m.

De diepte van de opslag bedraagt 34,41 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 22,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 50,36 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 45 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 75,9%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	3,69
Beoordelingspunt 2	5	3,79
Beoordelingspunt 3	7,5	3,86
Beoordelingspunt 4	10	3,9
Beoordelingspunt 5	12,5	3,91

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 45 m.

De diepte van de opslag bedraagt 34,41 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 22,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 36,26 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 45 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 78,18%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	6,29
Beoordelingspunt 2	5	6,59
Beoordelingspunt 3	7,5	6,81
Beoordelingspunt 4	10	6,94
Beoordelingspunt 5	12,5	6,96

E

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 35 m.

De diepte van de opslag bedraagt 9,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 4 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 19,67 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel)

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 35 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 12 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2. boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 82,6%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	5,42
Beoordelingspunt 2	5	5,81
Beoordelingspunt 3	7,5	5,92
Beoordelingspunt 4	10	5,73
Beoordelingspunt 5	12,5	5,28

Adviesbureau voor integraal milieubeleid

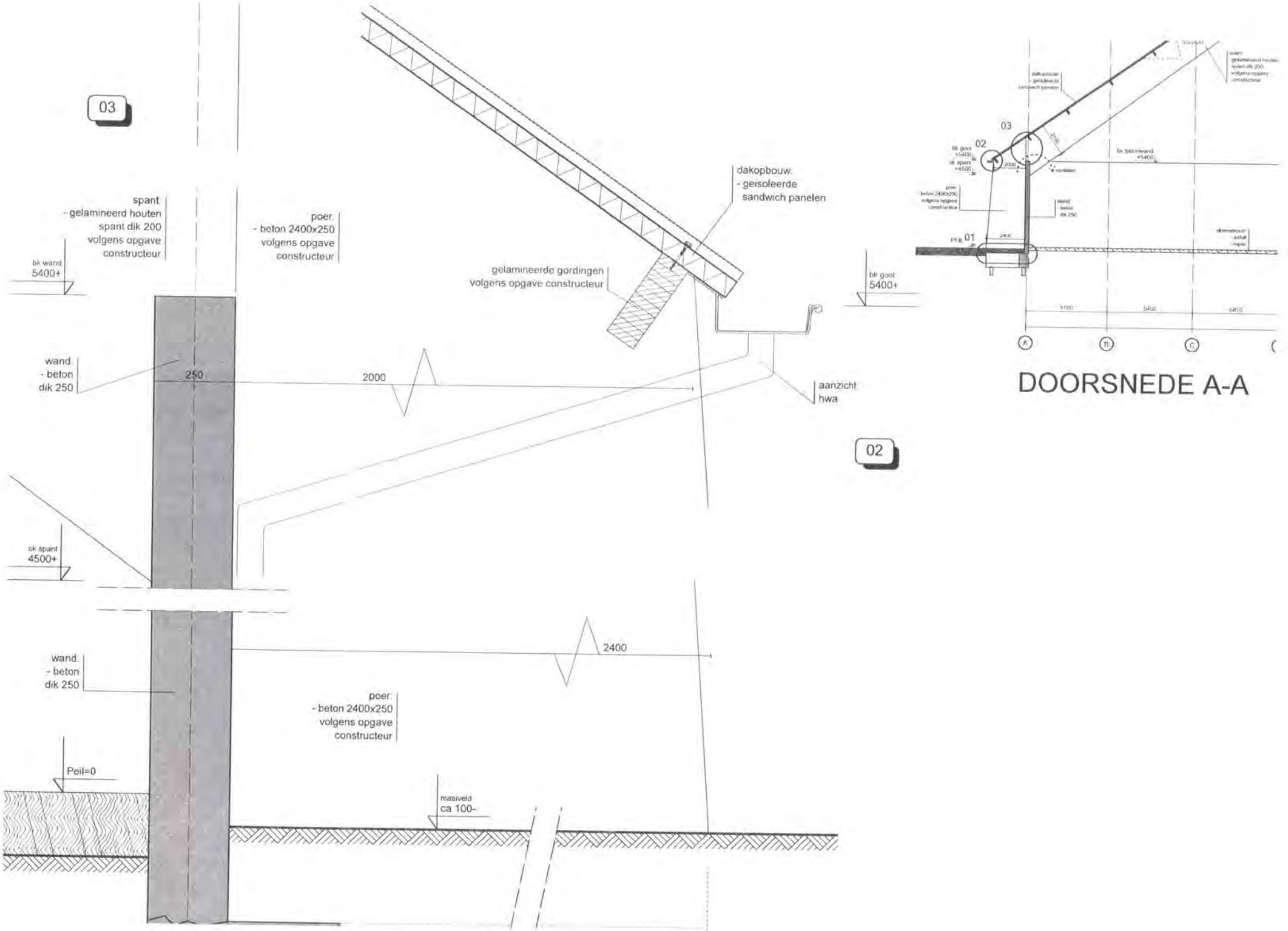
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage C


03
spant
- gelamineerd houten
spant dik 200
volgens opgave
constructeur
bk wand
5400+
poer
- beton 2400x250
volgens opgave
constructeur
dakopbouw:
- geisoleerde
sandwich panelen
gelamineerde gordingen
volgens opgave constructeur
bk goot
5400+
wand
- beton
dik 250
250
2000
aanzicht
hwa
02
ok spant
4500+
2400
wand
- beton
dik 250
poer
- beton 2400x250
volgens opgave
constructeur
Peil=0
maaiveld
ca 100-
03
02
01
DOORSNEDE A-A

Bijlage 12

RIE-/BBT-TOETS

ten behoeve van De Trip BV

in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht

30 mei 2016

RIE-/BBT-toets in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de inrichting van De Trip BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail : [redacted]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.RIE-01	**datum** 30 mei 2016	
projectleider [redacted]	**auteurs** [redacted]	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1g
6045 JC ROERMOND
telefoon: **0475 420191**
telefax : **0475 568855**
E-mail : **info@m-tech-nederland.nl**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
	1.1 achtergrond	4
	1.2 indeling rapport	5
2	Beschrijving aangevraagde activiteiten	6
	2.1 vigerende situatie	6
	2.2 aangevraagde activiteiten en capaciteiten	7
3	BBT-conclusies	9
	3.1 van toepassing zijnde RIE-categorieën	9
	3.2 van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's	9
4	Nederlandse BBT-informatiedocumenten	12
Bijlage I, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Afvalbehandeling		I
Bijlage II, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Op- en overslag bulkgoederen		II
Bijlage III, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Energie-efficiëntie		III

1 Inleiding

1.1 achtergrond

De Richtlijn Industriële Emissies (2010/75/EU, RIE, of Industrial Emissions Directive, IED) omvat een integratie van de IPPC-Richtlijn[1] met de Richtlijn grote stookinstallaties, de Afvalverbrandingsrichtlijn, de Oplosmiddelenrichtlijn en drie Richtlijnen voor de titaandioxide-industrie. De richtlijn is op 6 januari 2011 in werking getreden. Middels deze herziening is er meer afstemming met een aantal andere richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de Kaderrichtlijn water.

Installaties die onder de Richtlijn Industriële Emissies vallen (doorgaans aangeduid als “IPPC-installaties”), dienen milieugevolgen te voorkomen, dan wel tot een minimum te beperken door toepassing van de Best Beschikbare Technieken (BBT’s). BBT omvat de technieken, die de beste bescherming voor het milieu bieden en waarvan vastgesteld is dat deze technisch en economisch toegepast kunnen worden in een bepaalde branche en/of sector. BBT’s zijn beschreven in de zogenaamde BAT Reference Documents (BREF’s), die betrekking hebben op een bepaalde bedrijfstak of procesonderdeel.

Op basis van artikel 5.4 eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) dient het bevoegd gezag bij het bepalen van de voor een inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken rekening te houden met BBT-conclusies en met bij ministeriële regeling aangewezen informatiedocumenten over beste beschikbare technieken.

De bedoelde ministeriële regeling is de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor). In artikel 9.2 van de Mor is opgenomen dat het bevoegd gezag bij de bepaling van de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken rekening houdt met de relevante BBT-conclusies en Nederlandse informatiedocumenten over beste beschikbare technieken, die zijn opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage. In de bedoelde bijlage van de Mor zijn de vastgestelde en van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten met betrekking tot de Best Bestaande Technieken (BBT) opgenomen. Met deze documenten moet voor zowel IPPC als niet-IPPC installaties rekening gehouden worden.

Sinds 1 januari 2013 moet bij het bepalen van beste beschikbare technieken (BBT) rekening worden gehouden met BBT-conclusies. BBT-conclusies worden door de Europese commissie vastgesteld en bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (Uitvoeringbesluit van Europese commissie). Zij worden daarom in de Nederlandse regelgeving niet meer apart aangewezen.

BBT-conclusies is een document met de conclusies over beste beschikbare technieken, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid van de Richtlijn industriële emissies (*definitie in artikel 1.1 eerste lid van het Besluit omgevingsrecht*):

* Met BBT-conclusies overeenkomstig artikel 13 *vijfde* lid worden BBT-conclusies bedoeld die vastgesteld worden op basis artikel 75 tweede lid van de Richtlijn industriële emissies. Dit zijn de BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de Richtlijn industriële emissies.
* Met BBT-conclusies overeenkomstig artikel 13 *zevende* lid worden de bestaande BREF’s bedoeld. Het hoofdstuk waarin de beste beschikbare technieken (BAT hoofdstuk) staan uit deze BREF’s geldt als BBT-conclusies.

De rol van BREF’s is dat zij als achtergronddocument en ter verduidelijking van de BBT-conclusies dienen.

[1] Integrated Prevention, Pollution and Control (IPPC)

In het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning overeenkomstig artikel 2.1 eerste lid onder e van de Wabo voor de inrichting van De Trip BV wordt een zogenaamde RIE-/BBT-toets uitgevoerd. De resultaten van de toetsing aan de voor De Trip BV relevante onderdelen uit de van toepassing zijnde BBT-conclusies en Nederlandse informatiedocumenten over BBT-documenten zijn in het voorliggende rapport opgenomen.

1.2 indeling rapport

De rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat een beknopte beschrijving van de bedrijfsmatige activiteiten, die binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd worden. In hoofdstuk 3 is een toetsing van de aangevraagde activiteiten aan de RIE-richtlijn opgenomen. Verder is in dit hoofdstuk nagegaan of de activiteiten onder een bepaalde RIE-categorie vallen en welke BBT-conclusies in dat geval direct of indirect van toepassing zijn. In hoofdstuk 4 is toegelicht welke Nederlandse BBT-informatiedocumenten op de onderhavige inrichting van toepassing (kunnen) zijn.

2 Beschrijving aangevraagde activiteiten

2.1 vigerende situatie

De Trip BV voert thans diverse activiteiten uit binnen het kader van onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor waardoor thans sprake is van een type B inrichting. Op 5 maart 2015 is hiervoor een melding ingevolge artikel 1.10 Activiteitenbesluit ingediend.

Op basis van de thans vigerende melding zijn globaal de hoofdactiviteiten met afvalstoffen en bijbehorende inname- en opslagcapaciteiten toegestaan zoals vermeld in onderstaande tabel 2-a.

Tabel 2-a: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten o.b.v. melding Activiteitenbesluit

code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment (ton)	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescher-ming, dijkbekleding en dam-wanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m^3	2.000	scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m^3	100.000	ontwateren (slib), scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	Maximaal 2.000 ton	20.000	opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	10.000	scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	2.000	ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 200 m^3	20.000	scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m^3	16.640	verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	maximaal 50 ton	-	

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt thans de opslag c.q. het gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in bovengrondse tanks plaats.

2.2 aangevraagde activiteiten en capaciteiten

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen, waaronder gevaarlijke afvalstoffen, de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloopafval. In tabel 2-b is een overzicht van de afvalstoffenopslag en inname van de totale inrichting opgenomen. Vanwege deze veranderingen binnen de inrichting van De Trip BV is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Tabel 2-b: overzicht afval stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden, ton)	Aan te vragen jaarcapaciteit	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oever-bescherming, dijkbekleding en damwanden)	maximaal 2.000 m^3	2.000	3.200 m^3	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloopafval	maximaal 10.000 ton	50.000	10.000 m^3	60.000	Opslag, overslag, opbulken/ mengen, scheiden , verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m^3	100.000	16.000 m^3	224.000	Opslag, overslag, opbulken /mengen scheiden
D	Glas (vlakglas/ consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloopafval (gemengd)	maximaal 45 m^3	10.000	200 m^3	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	maximaal 45 m^3	2.000	200 m^3	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ont-wateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	maximaal 200 m^3	20.000	60 ton (200 m^3)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	maximaal 600 m^3	16.640	4.200 m^3 (waarvan max-imaal 2.560 m^3	16.640	Opslag, overslag, opbulken, scheiden,

Tabel 2-b: overzicht afval stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden, ton)	Aan te vragen jaarcapaciteit	Activiteit
				verkleind)		verkleinen
K	Dakafval	maximaal 50 ton	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Teerhoudend asfalt, teerhoudend/bitumeus bouw- en sloopafval	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt ook de opslag en gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, bouwmaterialen, dieselolie in mobiele tanks, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Deze bulkstoffen zijn opgenomen in tabel 2-c, de overige hulpstoffen worden in emballage opgeslagen in zijn terug te vinden in bijlage 3 bij de aanvraag.

Tabel 2-c: overzicht opslag overige bulkstoffen huidige situatie			
soort	Maximale capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	15.000 liter	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000 ton	opslag
Bouwproducten (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	opslag

In de voorliggende RIE- en BBT-toets zijn de bovenstaande activiteiten nader beschouwd en getoetst aan de Europese Richtlijn Industriële Emissies en de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor).

Benadrukt wordt dat voor wat betreft de kwaliteit (ISO 9001 en ISO 14001) wordt aangesloten op de kwaliteitszorgsystemen die reeds zijn geïmplementeerd voor het moederbedrijf (Jos Scholman, Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein).

3 BBT-conclusies

3.1 van toepassing zijnde RIE-categorieën

Aan de hand van bijlage I van de Richtlijn Industriële Emissies is systematisch nagegaan, welke van de hierin genoemde categorieën mogelijkerwijs van toepassing zijn op de door De Trip BV aangevraagde activiteiten. Vervolgens is getoetst of de aangevraagde activiteiten de eventueel opgenomen drempelwaarde/ondergrens bij een betreffende RIE-categorie onderschrijdt of overschrijdt. Aan de hand hiervan wordt bepaald, welke van de aangevraagde activiteiten RIE-plichtig zijn. In navolgende tabel 3-a is het voorafgaande overzichtelijk opgenomen.

tabel 3-a: toetsing aangevraagde activiteiten aan RIE-categorieën bijlage I

Hoofdcategorie	Subcategorie	Overschrijding drempelwaarde/ ondergrens	RIE-plichtig
5. Afvalbeheer	5.3 b) Nuttige toepassing, of een combinatie van nuttige toepassing en verwijdering, van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van 75 ton per dag, door middel van één of meer van de volgende activiteiten, met uitzondering van activiteiten die onder de Richtlijn 91/271/EEG inzake de behandeling van afvalwater vallen: i) biologische behandeling ii) voorbehandeling van afval voor verbranding of meeverbranding	ja	ja
	5.5. Tijdelijke opslag van niet onder punt 5.4 vallende gevaarlijke afvalstoffen, in afwachting van een van de onder de punten 5.1, 5.2, 5.4 en 5.6 vermelde behandelingen, met een totale capaciteit van meer dan 50 ton, met uitsluiting van tijdelijke opslag, voorafgaande aan inzameling, op de plaats van productie	ja	ja

Op basis van de toetsing van de aangevraagde activiteiten aan de categorieën van bijlage I van de RIE, zoals hierboven vermeld, kan geconcludeerd worden dat De Trip BV een RIE-plichtige inrichting is op basis van de in bovenstaande tabel genoemde activiteiten conform de Richtlijn Industriële Emissies.

3.2 van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's

Zoals blijkt uit de voorafgaande paragraaf geldt in geval van De Trip BV een RIE-plicht op basis van RIE-categorie 5.3b en 5.5. Op basis van bijlage 1 van de Richtlijn Industriële Emissies zijn de relevante BBT-conclusies/ BREF's van toepassing op de onderhavige inrichting, zoals opgenomen in tabel 3-b.

tabel 3-b: van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's			
Categorie bijlage 1 RIE	**aangewezen Europees informatiedocument i.r.t. categorie bijlage 1 RIE**	**van toepassing op De Trip BV?**	**toelichting**
primair relevante BREF-documenten			
5.1 en 5.3b	BREF Afvalbehandeling	ja	Zie uitwerking in bijlage 1.
tevens van belang zijnde BBT-conclusies/ BREFs			
5.1 en 5.3b	BREF Koelsystemen bulkgoederen	Nee	N.v.t. bij De Trip BV aangezien er geen sprake is van industriële koelsystemen
5.1 en 5.3b	BREF Op- en overslag	ja	Zie uitwerking in bijlage 2.
5.1 en 5.3b	BREF Energie-efficiëntie	ja	Zie uitwerking in bijlage 3.
REF-documenten			
referentiedocument	REF Cross Media & Economics	ja	Deze is niet verder uitgewerkt daar dit enkel van belang is bij de beoordeling van aanvullende BBT-maatregelen. Dit document geeft geen BBT-maatregelen waaraan thans getoetst kan worden.
referentiedocument	REF Monitoring	ja	Dit document geeft geen BBT-maatregelen waaraan thans getoetst kan worden.

Zoals uit tabel 2 afgeleid kan worden, dient in dit kader getoetst te worden aan de BBT-conclusies die opgenomen zijn in respectievelijk de BREF Afvalbehandeling, de BREF Op-/ overslag bulkgoederen en de BREF Energie-efficiëntie. Hierna is een toelichting opgenomen ten aanzien van de toetsing aan de voornoemde Europese BBT-informatiedocumenten.

BREF Afvalbehandeling

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in respectievelijk paragraaf 5.1 (algemene BAT's) en paragraaf 5.2 (BAT's voor specifieke afvalverwerkingstechnieken) van de BREF Afvalbehandeling. In bijlage I zijn de algemene en processpecifieke BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage I bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Afvalbehandeling. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

BREF op- en overslag bulkgoederen

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in paragraaf 5.1 tot en met 5.4 van de BREF Op- en overslag bulkgoederen. In bijlage II zijn de BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage II bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Op- en overslag van bulkgoederen. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

BREF energie-efficiëntie

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in hoofdstuk 4 van de BREF Energie-efficiëntie. In bijlage III zijn de BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage III bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Energie-efficiëntie. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

4 Nederlandse BBT-informatiedocumenten

In de bijlage van de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor) zijn de Nederlandse BBT-informatiedocumenten opgenomen. In tabel 4-a zijn de voor De Trip BV relevante Nederlandse BBT-informatiedocumenten weergegeven.

tabel 4-a: van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten over BBT

nummer	naam BBT-informatiedocument	bron
1	Handleiding luchtemissies	infomil.nl
2	NRB 2012; Nederlandse richtlijn bodembescherming	agentschapnl.nl
3	PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen"	publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl
4	PGS 30 "Vloeibare brandstoffen: bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties"	publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl

Onderstaand is een toelichting met betrekking tot de van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten over BBT opgenomen. Tevens wordt uiteengezet op welke wijze en/of waar deze in de vergunning(aanvraag) voor De Trip BV opgenomen zijn. Opgemerkt wordt dat voor de activiteiten ven De Trip BV geldt dat de activiteiten met bulkopslag (IBC's) vallen binnen de scope van het Activiteitenbesluit. Genoemde informatiedocumenten zijn derhalve slechts indirect via het Activiteitenbesluit (en bijbehorende regeling) op de inrichting van toepassing.

Ad 1
In de Handleiding luchtemissies zijn eisen en maatregelen opgenomen ten aanzien van alle denkbare emissies naar het compartiment lucht, waarbij gedacht dient te worden aan onder meer (fijn) stof, geur en overige emissies.

In de vergunningaanvraag en de hierbij gevoegde rapportages/onderzoeken (luchtkwaliteit, geur), zijn de diverse emissies naar het compartiment lucht en de maatregelen/voorzieningen die getroffen worden, toegelicht en getoetst aan de algemene eisen uit deze Handleiding luchtemissies. Hieruit blijkt dat de inrichting voldoet aan BBT.

Ad 2
In de NRB 2012 zijn eisen en maatregelen opgenomen met betrekking tot bodembeschermende voorzieningen die vereist zijn, indien men bepaalde activiteiten wenst uit te voeren. De activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden, worden uitgevoerd op voorzieningen die in combinatie met diverse maatregelen zorgen voor een verwaarloosbaar bodemrisico in overeenstemming met de NRB.

In de vergunningaanvraag alsmede de bodemrisico-analyse die als separate bijlage bij de vergunningaanvraag gevoegd is, zijn de diverse aspecten met betrekking tot de bodem toegelicht. Hieruit blijkt dat de inrichting voldoet aan BBT met betrekking tot de bodembeschermende voorzieningen.

Ad 3
De PGS 15 "*Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen*" bevat eisen en maatregelen inzake diverse milieu-items, zoals bodem, water, emissies en externe veiligheid in relatie tot de opslag van gevaarlijke stoffen, waaronder oliën, vetten en dergelijke.

De opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (emballage waaronder kunststof IBC's) voldoet aan de thans geldende eisen overeenkomstig PGS 15. Ten aanzien van de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen wordt voldaan aan BBT.

Ad 4
De PGS 30 bevat eisen en maatregelen inzake diverse milieu-items, zoals bodem, water, emissies en externe veiligheid in relatie tot de bovengrondse tankopslag van vloeibare brandstoffen en de overslag c.q. het aftanken van deze brandstoffen.

De opslag van dieselolie in mobiele stalen tanks (stalen IBC's) vindt binnen de inrichting plaats in overeenstemming met deze PGS-richtlijnen, waarvoor verwezen wordt naar de toelichting in de vergunningaanvraag. Ten aanzien van de opslag van vloeibare brandstoffen wordt voldaan aan BBT.

Bijlage I, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Afvalbehandeling

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
Algemeen	1a t/m 1e	Implementatie en naleving van een milieu- zorgsysteem (EMS) welke de volgende functies, al naar gelang de afzonderlijke omstandigheden, omvat: a. definitie van een milieubeleid voor de installatie door het topmanagement b. planning en vaststelling van de noodzakelijke procedures c. implementatie van de procedures d. controle van de prestaties en het nemen van corrigerende maatregelen e. controle door het topmanagement.	Ja	De Trip BV (het moederbedrijf) heeft een integraal zorgsysteem opgesteld en geïmplementeerd binnen haar organisatie welke de totale KAM-aspecten omvat. Het zorgsysteem is opgezet conform VCA**, ISO-NEN 9001:2008, NEN-EN ISO 14001:2004	Ja
	1f t/m 1k	Drie andere functies die het bovenstaande stapsgewijs kunnen aanvullen, worden als ondersteunende maatregelen beschouwd. De afwezigheid hiervan is echter in het algemeen niet in strijd met BAT. Deze drie aanvullende stappen zijn: f. het managementsysteem en de audit-procedure door een geaccrediteerde certificeringsautoriteit of een external EMS verifier laten onderzoeken en valideren g. voorbereiding en publicatie van een gewone milieuverklaring h. implementatie en naleving van een internationaal geaccepteerd vrijwillig systeem zoals EMAS of NEN- ISO 14001 Specifiek voor deze bedrijfstak is het ook belangrijk om rekening te houden met volgende potentiële functies van het EMS: i. rekening houden met de milieugevolgen van het uiteindelijk buiten bedrijf stellen van de eenheid wanneer een nieuwe installatie wordt ontworpen j. rekening houden met de ontwikkeling van schonere technologieën k. voor zover praktisch uitvoerbaar, regelmatige sectorale benchmarks uitvoeren	Ja	Zie ten aanzien van 1a t/m 1e	Ja
	2	zorg ervoor dat alle details van de ter plaatse uitgevoerde activiteiten beschikbaar zijn. In de volgende documentatie is een groot deel daarvan opgenomen: a. beschrijvingen van de afvalverwerkingsmethoden en -procedures die in de installatie toegepast worden b. diagrammen van de belangrijkste punten van de installatie met enige relevantie voor het milieu, compleet met processtroomdiagrammen (schematische weergave) c. details van de chemische reacties en de kinetiek/ energiebalans van deze reacties d. details van de filosofie van het besturingssysteem en hoe het besturingssysteem de milieubewakingsinformatie integreert e. details van de wijze waarop beveiliging wordt geboden tijdens abnormale bedrijfscondities zoals tijdelijke stillegging, opstarten en stillegging f. een instructiehandleiding g. een operationeel logboek h. een jaarlijks onderzoek naar de uitgevoerde werkzaamheden en het behandelde afval.	Ja	De vermelde documentatie met betrekking tot de activiteiten en installaties die binnen de inrichting uitgevoerd c.q. aanwezig zijn, maakt onlosmakelijk deel uit van het integraal zorgsysteem (het moederbedrijf) dat door De Trip BV opgesteld en geïmplementeerd is binnen haar bedrijf.	Ja
	3	zorg voor het instellen van een goede beheerprocedure die ook de onderhoudsprocedure omvat en een adequaat trainingsprogramma, waarin de preventieve acties zijn opgenomen die werknemers moeten ondernemen in verband met kwesties die gezondheid en veiligheid of milieurisico´s betreffen	Ja	In het integraal zorgsysteem (het moederbedrijf) zijn de onderhouds- en beheerprocedures geïntegreerd die tevens voorzien in opleiding en training van werknemers.	Ja
	4	streef naar een nauwe relatie met de partij die het afval produceert/aanvoert zodat de vestiging van de klanten maatregelen implementeert waardoor het afval van de vereiste kwaliteit is om het afvalbehandelingsproces te kunnen uitvoeren	Ja	Door De Trip BV wordt een nauwe relatie onderhouden met alle klanten die afval binnen haar inrichting aanvoeren, dit ook in het kader van klanttevredenheid.	Ja
	5	zorg te allen tijde voor voldoende beschikbaar en aanwezig personeel met de vereiste vakkennis. Alle medewerkers dienen een specifieke opleiding/cursus voor hun functie te volgen en dienen daarnaast bijscholing te ontvangen	Ja	Bij de werving van personeel wordt door De Trip BV geselecteerd op basis van opleiding/ vakkennis. Daarnaast maken training/ bijscholing onderdeel uit van het integraal zorgsysteem (moederbedrijf).	Ja
Waste IN Om de kennis van waste IN te verbeteren, is het de bedoeling dat BAT:	6	concrete kennis van waste IN heeft. Een dergelijke kennis moet rekening houden met waste OUT, de beoogde afvalverwerking, het soort afval, de oorsprong van het afval, de procedure die overwogen wordt en het risico.	Ja	Bij De Trip BV heeft men concrete kennis in huis met betrekking tot de afvalstoffen die ingenomen en be-/verwerkt worden binnen de inrichting. Deze concrete kennis is onder meer in de praktijk opgedaan in de 15 á 20 jaar dat men deze afvalstoffen reeds inneemt/verwerkt op andere locaties.	Ja
	7	een voor-acceptatieprocedure met tenminste de volgende onderdelen: a. het binnenkomend afval met het oog op de geplande verwerking testen b. ervoor zorgen dat alle benodigde informatie over de aard van het proces (de processen) die leiden tot het ontstaan van het afval aanwezig is c. een systeem voor het verkrijgen en analyseren van een representatief monster (of representatieve monsters) van het afval uit het productieproces waar dergelijk afval uit de huidige houder ontstaat d. een systeem voor zorgvuldige verificatie van de informatie die in de voor-acceptatie fase e. ervoor zorgen dat de afvalcode in overeenstemming met de Europese van afvalstoffen beschikbaar is f. de juiste verwerking voor elk soort afval in de installatie bepalen door een passende verwerkingsmethode.	Ja	De Trip BV beschikt over een acceptatie- en verwerkingsbeleid voor de afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting. Dit acceptatie- en verwerkingsbeleid is enerzijds opgenomen in het zorgsysteem (moederbedrijf) en anderzijds in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvraag.	Ja

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	8	een acceptatieprocedure met tenminste de volgende onderdelen implementeert: a. een duidelijk en specifiek systeem waarmee de exploitant soorten afval bij de ontvangende installatie alleen kan accepteren als een gedefinieerde verwerkingsmethode en verwerkings-/hergebruikroute voor de output van de verwerking vastgesteld is b. vastgestelde maatregelen om acceptabele soorten afval die bij de installatie aankomen, volledig te documenteren c. duidelijke en ondubbelzinnige criteria voor het weigeren van soorten afval en het rapporteren van alle niet-overeenstemmingen d. een systeem om de maximale capaciteitslimiet voor afval die bij de installatie kan worden opgeslagen, vast te stellen e. inspecteer de waste IN visueel om te controleren of deze overeenstemt met de beschrijving die tijdens de voor-acceptatie procedure is ontvangen.	Ja	De Trip BV beschikt over een algemene acceptatievoorwaarden en acceptatieprocedure voor de afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	9	verschillende procedures voor monstername implementeert voor alle verschillende soorten afval in bulk en/of containers. Deze procedures voor monstername kunnen de volgende onderdelen bevatten: a. procedures voor monstername op basis van risiscobenadering b. controle van de relevante fysisch-chemische parameters c. registratie van al het afvalmateriaal d. verschillende procedures voor bulk, grote en kleine containers en laboratorium afval instellen e. details van de monstername van afval in vaten binnen de toegewezen opslag, bijv. de tijdschaal na ontvangst f. monstername vóór acceptatie g. onderhoud van een record bij installatie van het schema voor monstername van elke charge h. een systeem voor het vaststellen en registreren van monsters/monstername: i. een systeem om te waarborgen dat de monsters van het afval worden geanalyseerd j. bij lage omgevingstemperaturen kan een tijdelijke opslag nodig zijn om monstername na het ontdooien mogelijk te maken.	Ja	De Trip BV beschikt over een procedures voor monstername van afvalstoffen geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting, welke met name gericht zijn op grondstromen en bouwstoffen die ingenomen mogen worden. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	10	een ontvangstfaciliteit hebben die tenminste de volgende punten omvat: a. een laboratorium hebben om alle monsters met de door BAT vereiste snelheid te analyseren. b. beschikken over een speciaal quarantaine-afvalopslaggebied en schriftelijke procedures voor het beheer van niet geaccepteerd afval c. een duidelijke procedure voor het afhandelen van soorten afval waarbij uit inspectie en/of analyse blijkt dat deze niet voldoen aan de acceptatiecriteria van de installatie of niet binnen de beschrijving van het afval bij de voor-acceptatie procedure passen d. afval pas na acceptatie ervan naar het opslaggebied vervoeren e. de gebieden voor inspectie, lossen en monstername op een plattegrond van de vestiging markeren f. beschikken over een geïsoleerd drainagesysteem g. een systeem waarmee wordt gewaarborgd dat het personeel van de installatie dat betrokken is bij monstername-, controle- en analyseprocedures beschikt over de nodige vakkennis en adequate opleiding en dat er regelmatig bijscholingscursussen worden gegeven h. de toepassing van een uniek(e) identificatielabel/-code voor het volgen van het afval.	Ja	Bij De Trip BV is maar een gedeelte van de genoemde aspecten aan de orde. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	11	de waste OUT analyseert aan de hand van de relevante parameters die belangrijk zijn voor de ontvangende instelling (bijv. stortplaats, vuilverbrandingsinstallatie)	Ja	Bij De Trip BV is sprake van Waste OUT in geval van diverse afvalstromen die direct of na bewerking een vervolgbewerking behoeven door erkende externe partijen. Afhankelijk van de eisen van de ontvanger/afnemer en/of eisen uit van toepassing zijnde wet- en regelgeving, worden de uitgaande stromen bemonsterd en geanalyseerd of in voldoende mate een beschrijving van de eigenschappen/kwaliteit gedocumenteerd. Dit ook als zodanig beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
Beheer-systemen Het is de bedoeling dat met BAT:	12	een systeem wordt geïnstalleerd om de traceerbaarheid van afvalverwerking te waarborgen. Een goed traceerbaarheidssysteem bevat de volgende onderdelen: a. documentatie van de verwerkingsmethodes via stroomdiagrammen en massabalansen b. traceerbaarheid van gegevens in diverse operationele stappen bewerkstelligen c. registratie van en verwijzing naar de informatie over eigenschappen van het afval en de bron van de afvalstroom zodat deze te allen tijde beschikbaar is d. een computerdatabase/reeks databases voorhanden hebben, waarvan regelmatig een backup wordt gemaakt.	Ja	Bij De Trip BV wordt de afvalregistratie zodanig uitgevoerd, dat de traceerbaarheid gewaarborgd is. Een beschrijving hiervan is opgenomen in het zorgsysteem (moederbedrijf) alsook in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	13	wordt beschikt over regels die worden toegepast voor het mengen van afvalstoffen zodanig dat er geen extra verontreiniging optreedt en geen extra bewerkings-stappen voor het afval ontstaan. Deze regels moeten	Ja	Bij De Trip BV is sprake van het opbulken van verschillende partijen vergelijkbaar afval c.q. partijen met eenzelfde aard/samenstelling.	Ja

		rekening houden met het soort afval, de toe te passen afvalverwerking en de daaropvolgende stappen die ten aanzien van de waste OUT wordt uitgevoerd			
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	14	een procedure voor scheiding en compatibiliteit ingesteld wordt, waaronder: a. het bijhouden van testresultaten b. reservoirs met chemicaliën in aparte vaten verpakken op basis van de gevarenklasse.	Nee	Bij De Trip BV is géén sprake van afvalstoffen die chemische reacties met elkaar aan kunnen gaan, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	15	een aanpak wordt toegepast voor verbeterde efficiency bij afvalverwerking. Dit houdt gewoonlijk in dat geschikte indicatoren worden gevonden om te rapporteren wat de efficiency van de afvalverwerking is en dat een bewakingsprogramma wordt gevonden	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen/ productiebalansen opgesteld en bijgehouden waaruit de efficiency van de processen afgeleid kan worden. Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	16	een gestructureerd plan wordt ontwikkeld voor het managen van ongevallen	Ja	Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	17	een logboek van ongevallen wordt bijgehouden en wel op de daarvoor geëigende manier	Ja	Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	18	zorgen voor een beheerplan voor geluid en trillingen als onderdeel van het EMS. Voor sommige afvalverwerkings-installaties vormen geluid en trillingen mogelijk geen milieuprobleem	Ja	Het aspect geluid en trillingen maakt onderdeel uit van de vergunningaanvraag en vergunning en is in dat kader reeds inzichtelijk gemaakt. Voor wat betreft de arbeidsomstandigheden (Arbo) maken deze aspecten onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	19	al bij de ontwerpfase rekening wordt gehouden met het toekomstig buiten werking stellen van de installatie. Voor bestaande installaties en installatie waar problemen bij het buiten werking stellen problemen worden vastgesteld, dient een programma te worden samengesteld om deze problemen tot een minimum te beperken	Ja	De activiteiten van De Trip BV vinden plaats op een reeds bestaand terrein en in reeds bestaande bebouwing. Voor de activiteiten zijn geen vaste en complexe procesinstallaties benodigd, waardoor bij een toekomstige buiten werkingstelling geen problemen te verwachten zijn bij m.b.t. ontmanteling van de locatie.	Ja
Gas/water/ licht en beheer van grondstoffen Het is de bedoeling dat met BAT:	20	een opsplitsing van het energieverbruik en -opwekking wordt gemaakt, naar soort van herkomst. Dit houdt in: a. rapportage over informatie m.b.t. het energieverbruik wat betreft de geleverde energie b. rapportage over de energie, geleverd door de installatie c. informatie over de energiestroom (bijvoorbeeld diagrammen of energiebalansen) waaruit blijkt hoe de energie in het hele proces wordt gebruikt.	Ja	De informatie met betrekking tot de aard van én het energieverbruik is na elke boekjaar voorhanden. Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	21	de energie-efficiency van de installatie continu wordt verhoogd, door: a. ontwikkeling van een plan voor energie-efficiency b. het gebruik van technieken die het energieverbruik verlagen en daardoor zowel de directe als indirecte emissies verlagen c. het definiëren en berekenen van het specifieke energieverbruik van de activiteit (of activiteiten), het instellen van key performance indicators, aan de hand waarvan jaarlijks wordt getoetst	Ja	Verbetering van de energie-efficiency door treffen van energiebesparende maatregelen e.d. maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	22	een interne benchmark van het grondstofverbruik wordt uitgevoerd.	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen/ productiebalansen opgesteld en bijgehouden, welke als interne benchmark beschouwd kan worden.	Ja
	23	de opties verkennen voor het gebruik van afval als grondstof voor behandeling van overig afval. Als met afval ander afval wordt verwerkt, dient een systeem te worden ingesteld om te waarborgen dat een toevoer van afval beschikbaar is.	Ja	Bij De Trip BV is inzet van afvalstoffen voor behandeling van overig afval niet aan de orde.	N.v.t.
Opslag en afhandeling Het is de bedoeling dat met BAT:	24 a t/m e	de volgende technieken m.b.t. opslag worden toegepast: a. optimale opslaggebieden b. zorgdragen dat de drainage-infrastructuur geschikt is voor alle soorten gecontamineerd lozingen c. een speciaal aangewezen gebied/opslagterrein, voorzien van alle noodzakelijke maatregelen met betrekking tot het specifieke risico van afval d. afhandeling van geurende materialen in volledig afgesloten reservoirs en opslag ervan in afgesloten gebouwen die aangesloten zijn op een geurverwijderingsinstallatie e. ervoor zorgen dat alle verbindingen tussen de reservoirs via kleppen kunnen worden gesloten.	Ja	Bij de inrichting van de locatie alsook bij de voorzieningen is rekening gehouden met de genoemde aspecten. Zo is onder meer de keuze gemaakt voor aparte terreindelen voor groenrecycling en gronddepot.	Ja
	24 f t/m h	f. maatregelen beschikbaar hebben om te voorkomen dat slib boven een bepaald niveau uit komt en dat schuimvorming optreedt door regelmatige controle van de tanks, het wegzuigen van slib voor de daarvoor bestemde verdere verwerking en het gebruik van anti-schuimmiddelen g. tanks en reservoirs voorzien van geschikte bestrijdingssystemen indien vluchtige emissies op kunnen treden, in combinatie met peilglazen en waarschuwingsvoorzieningen h. opslag van organisch afval in vloeibare vorm met een laag ontvlammingspunt in een stikstofatmosfeer om reacties te voorkomen.	Ja	De maatregelen c.q. technieken die worden toegepast en in de aanvraag zijn beschreven, zien toe op een gecontroleerde werkwijze (zie ook Bijlage 1 en de relevante verwijzingen daarin).	Ja
	25	de gebieden waar vloeistoffen worden overgeladen en opgeslagen, afgeschermd worden door middel van dammen die ondoordringbaar zijn en het opgeslagen materiaal kunnen weerstaan (zie paragraaf 4.1.4.4)	Nee	De maatregelen c.q. technieken die opgegeven zijn, hebben betrekking op verontreinigde vloeibare en/of waterige afvalstoffen, waarvan in geval van De Trip BV geen sprake is.	N.v.t.
	26	de volgende technieken worden toegepast m.b.t. het voorzien van de tanks en procesleidingen van labels: a. alle reservoirs voorzien van labels m.b.t. de inhoud en capaciteit, en een unieke identificatie b. ervoor zorgen dat met het label een differentiatie wordt aangebracht tussen afvalwater en proceswater, brandbare vloeistoffen en brandbare gassen en de	Ja	De maatregelen c.q. technieken die worden toegepast en in de aanvraag zijn beschreven, zien toe op een gecontroleerde werkwijze (zie ook Bijlage 1 en de relevante verwijzingen daarin).	Ja

		stroomrichting c. een registratie bijhouden van alle tanks, met details over de unieke identificatie.			
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	27	maatregelen worden genomen om problemen te voorkomen die kunnen voortkomen uit de opslag/opeenhoping (onvoldoende doorstroom/afvoer) van afval.	Ja	Door het maken van goede afspraken en onderhouden van goede contacten met de aanleverende partijen, wordt voorkomen dat er meer afvalstoffen aangevoerd worden dan er opgeslagen mogen/kunnen worden.	Ja
	28	de volgende technieken bij de afhandeling van afval worden toegepast a. systemen en procedures instellen om te waarborgen dat verschillende soorten afval veilig worden overgebracht naar de daarvoor bestemde opslagruimte b. een beheersysteem instellen voor het laden en lossen van afval in de installatie c. waarborgen dat een persoon met de juiste kwalificatie toezicht houdt op de vestiging waar het afval zich bevindt om controles uit te voeren d. ervoor zorgen dat beschadigde slangen, kleppen en verbindingen niet worden gebruikt e. ontwijkende gassen uit reservoirs en tanks verzamelen bij het afhandelen van vloeibaar afval f. vaste stoffen en slib in afgesloten gebieden lossen, waar afzuigsystemen aanwezig zijn die aangesloten zijn op nageschakelde technieken indien het afval mogelijk tot luchtemissies kan leiden g. een systeem gebruiken om ervoor te zorgen dat verschillende partijen afval alleen bij elkaar worden gestort nadat deze op compatibiliteit getest zijn	Ja	Bij De Trip BV is sprake van vaste en vloeibare afvalstoffen alsmede van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn voor zover relevante van toepasing.	Ja
	29	wordt gewaarborgd dat het bij elkaar storten/mengen van verschillende partijen afval bij of uit verpakt afval alleen plaatsvindt na opdracht en onder toezicht en door opgeleid personeel wordt uitgevoerd. Bij bepaalde soorten afval moet dit bij elkaar storten/mengen worden uitgevoerd onder lokale afzuiging van vrijkomende gassen	Ja	Bij De Trip BV is geen sprake van mengen van verschillende partijen afvalstoffen, met uitzondering van het opbulken van partijen gelijksoortige afvalstoffen c.q. van gelijke aard en samenstelling. Voor wat betreft het opbulken van partijen afvalstoffen is hiervoor opgeleid personeel aanwezig.	Ja
	30	wordt gewaarborgd dat chemische incompatibiliteit de leidraad vormt voor de vereiste scheiding tijdens opslag	Ja	Bij De Trip BV is sprake van vaste en vloeibare afvalstoffen alsmede van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn, voor zover relevant, van toepasing.	Ja
	31	de volgende technieken bij de afhandeling van afval in containers worden toegepast: a. opslag van afval in containers onder een overkapping. b. handhaaf de goede toegang tot containers met substanties waarvan bekend is dat deze gevoelig zijn voor warmte, licht en water, onder een overkapping en beschermd tegen warmte en direct zonlicht.	Ja	Bij De Trip BV is onder meer sprake van opslag van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn, voor zover relevant, van toepassing.	Ja
Andere gebruikelijke technieken die hierboven niet vermeld staan Het is de bedoeling dat met BAT:	32	de bewerkingen pletten, versnipperen (shredderen) en zeven worden voorzien van afzuigsystemen die aangesloten worden op nageschakelde technieken wanneer er sprake kan zijn van emissies in de lucht (bijv. geur, stof, VOC´s)	Nee	Bij De Trip BV vinden dergelijke bewerkingen aan geurgevoelige afvalstoffen niet plaats.	n.v.t.
	33	de bewerkingen pletten/versnipperen (shredderen) moet volledig afgesloten plaatsvinden in een inerte atmosfeer bij vaten/containers met brandbaar of zeer vluchtige substanties. Dit voorkomt ontbranding. De inerte atmosfeer moet worden nabehandeld.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van bewerkingen aan vaten/containers met brandbare/vluchtige substanties. Derhalve is dit niet aan orde.	N.v.t.
	34	bij het uitvoeren van wasprocessen rekening wordt gehouden met: a. het identificeren van de gewassen componenten die in de te wassen items aanwezig kunnen zijn b. het overbrengen van het gewassen materiaal naar daarvoor geëigende opslag gevolgd door een behandeling op dezelfde wijze als het afval waaruit dit materiaal afkomstig is c. inzet van afvalwater uit de afvalverwerkingsinstallatie voor het wassen in plaats van vers water	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het uitvoeren van wasprocessen aan afvalstoffen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Verwerking van lucht-emissies om de emissies, voornamelijk stof, geur en VOC's en sommige organische verbindingen te voorkomen of te beheersen, is het de bedoeling dat met BAT:	35	het gebruik van tanks, reservoirs en putten met een open bovenkant wordt beperkt door: a. geen directe ventilatie of lozing naar de buitenlucht toe te staan, door alle ventilatie-openingen aan te sluiten op daarvoor geschikte bestrijdingssystemen bij opslag van materiaal dat emissies in de lucht kan veroorzaken - b. het afval of de grondstoffen te bedekken of in waterdichte verpakking te bewaren c. de vrije ruimte boven de bezinktanks aan te sluiten op de algehele luchtafvoer en wasser-units van de locatie.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het gebruik van open tanks, reservoirs en/of putten voor opslag van afvalstoffen en/of grondstoffen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	36	een gesloten systeem met afzuiging of onderdruk wordt gebruik met afvoer naar een geschikte nageschakelde techniek. Deze techniek is in het bijzonder relevant voor processen waarbij vluchtige vloeistoffen worden overgebracht, waaronder het laden/lossen van tankers.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van handelingen met afvalstoffen en/of grondstoffen die emissie aan vluchtige stoffen tot gevolg hebben. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	37	een afzuigsysteem met voldoende capaciteit wordt gebruikt voor zowel tankwagens als voor de voorbehandelingsgebieden, de opslag tanks, de meng-/ reactietanks en de filterpersgebieden, of in plaats daarvan een apart systeem om de ontwijkende gassen uit specifieke tanks te verwerken.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van aanvoer en opslag van (vluchtige of geurende) vloeistoffen, waardoor dit niet aan de orde is.	N.v.t.
	38	bestrijdingsapparatuur op de juiste wijze wordt bediend en onderhouden, inclusief de afhandeling en verwerking/verwijdering van gebruikte wassermedia	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het wassen van luchtemissies, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

	39	een wassersysteem wordt ingesteld voor de belangrijkste anorganische gasvormige die vrijgekomen als puntbron. Installeer een secundaire wassereenheid bij specifieke puntbronnen met emissies die niet geschikt zijn.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het wassen van luchtemissies, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	40	lekdetectie- en reparatieprocedures wordt ingesteld voor installaties a) met groot aantal installatie-onderdelen (pijp, pomp, flens etc) en grote opslag en b) onderdelen die gemakkelijk kunnen lekken en tot een milieuprobleem kunnen leiden. Dit kan worden beschouwd als een element van het EMS.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van industriële installaties met leidingen, pompen e.d. en/of onderdelen die een groot milieuprobleem kunnen veroorzaken. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	41	luchtemissies tot de volgende niveau's worden verlaagd: Luchtparameter Emissieniveau's die horen bij het toepassen van BAT (mg/Nm3) VOC 7 – 20* PM 5 – 20 * Bij lage VOC-belasting kan de hoge kant van het spectrum worden uitgebreid tot 50 door het gebruik van een geschikte combinatie van preventieve en/of bestrijdingstechnieken. De technieken, hierboven vermeld in het BAT-gedeelte "Verwerking van luchtemissies" leveren ook een bijdrage tot het bereiken van deze waarden	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van gecontroleerde afzuiging en reiniging van luchtemissies waarin de genoemde parameters aanwezig zijn, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Beheer van afvalwater Het is de bedoeling dat met BAT:	42	het waterverbruik en de vervuiling van water wordt verminderd, door middel van: a. toepassing van vloeistofdichtheid en onderhoudssystemen voor opslag b. uitvoering van regelmatige controles van de tanks en putten c. toepassing van gescheiden waterdrainage afhankelijk van de vervuilingsgraad d. toepassing van een veiligheid-buffer-bassin e. uitvoering van regelmatige audits water, met het doel om het waterverbruik te verlagen en om watervervuiling te voorkomen f. scheiding van enerzijds proceswater en anderzijds hemelwater	Ja	De Trip BV over een gescheiden rioleringsstelsel voor afvoer van schoon dak-/ terreinwater (HWA) en potentieel verontreinigd proceswater (DWA). Daarnaast wordt schoon hemelwater eventueel hergebruikt en/of binnen de inrichting voor stofbestrijding.	Ja
	43	procedures worden ingesteld om te waarborgen dat het effluent geschikt is voor de on-site effluent-behandeling of voor lozing	Nee	De Trip BV beschikt niet over een eigen waterzuiveringsinstallatie voor reiniging van verontreinigde afvalwaterstromen, waardoor er dus ook geen sprake is van lozing van effluent. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	44	vermeden wordt dat de effluent door overstort de effluent-behandeling passeert	Nee	Zie toelichting onder 43.	N.v.t.
	45	een gesloten systeem wordt ingesteld en gebruikt, waarmee hemelwater binnen de procesinstallatie wordt verzameld samen met waswater uit tankers, incidenteel gemorste vloeistoffen, waswater van vaten enz. Dit water wordt in de verwerkingsinstallatie gebracht of in een gecombineerde olie/water/slib-afscheider	Nee	Het niet verontreinigde hemelwater wordt gescheiden afgevoerd van verontreinigde afvalwaterstromen die bij De Trip BV vrijkomen. Deze worden niet met elkaar gemengd en samen behandeld. Zie ook toelichting onder 42.	N.v.t.
	46	de waterverzamelsystemen voor potentieel zwaarder vervuild water worden gescheiden van minder vervuild water	Ja	De Trip BV beschikt over een gescheiden rioleringstelsel voor afvoer van schoon dak-/ terreinwater (HWA) en potentieel verontreinigd afvalwater (DWA). Laatstgenoemde stroom wordt gescheiden verzameld en afgevoerd. Schoon hemelwater en ontwateringswater (ontwatering RKG-slib) wordt binnen de inrichting eventueel hergebruikt voor onder meer stofbestrijding.	Ja
	47	de vloeren afwaterend worden aangelegd naar de interne drainagesystemen van de locatie, die uitkomen op opslagtanks of op olie/water/slib-afscheiders die hemelwater en gemorste vloeistoffen kunnen verzamelen. De afscheiders met een overloop naar het riool hebben gewoonlijk automatische bewakings-systemen nodig, zoals pH-controles, die de overloop kunnen afsluiten.	Nee	In geval van De Trip BV is geen automatische bewaking van hemelwater dat geloosd wordt aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	48	het hemelwater wordt verzameld in een speciaal bassin voor controle, verwerking (indien vervuild) en verder (her)gebruik	Ja	Zie toelichting onder 46.	Ja
	49	het hergebruik van verwerkt afvalwater en het gebruik van hemelwater in de installatie wordt gemaximaliseerd	Ja	Zie toelichting onder 46.	Ja
	50	dagelijkse controles van het beheersysteem van lozingen worden uitgevoerd. In een logboek worden alle uitgevoerde controles bijgehouden. Het systeem is gericht op bewaking van de lozing en slibkwaliteit in	Nee	Bij De Trip BV zelf is geen eigen waterzuivering aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde	N.v.t.
	51	ten eerste afvalwater te herkennen dat mogelijk gevaarlijke verbindingen bevat. Ten tweede de hiervoor geïdentificeerde afvalwaterstromen op locatie te scheiden en ten derde afvalwater specifiek op locatie of daarbuiten te verwerken.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van afvalwater waarin gevaarlijke verbindingen aanwezig zijn als gevolg van van industriële processen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	52	uiteindelijk, na toepassing van BAT nr. 42, de juiste verwerkingstechniek wordt geselecteerd voor elk soort afvalwater	Nee	Het afvalwater dat binnen de inrichting van De Trip BV ontstaat wordt niet behandeld in een zuiveringsinstallatie. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	53	maatregelen worden geïmplementeerd waarmee de betrouwbaarheid en de effectiviteit van de techniek wordt verhoogd	Nee	Zie toelichting 52.	N.v.t.
	54	de chemische hoofdbestanddelen van de lozingen worden herkend en daarnaast bekent is wat het lot van deze chemicaliën is in het milieu	Nee	Door de getroffen voorzieningen zijn monsters te nemen en analyses te verrichten aan de te lozen verontreinigde bedrijfsafvalwater inzicht in de aard en samenstelling van het afvalwater bij De Trip BV.	Ja
	55	afvalwater alleen uit de opslag wordt geloosd nadat alle vereiste zuivering zijn uitgevoerd en een daaropvolgende eindinspectie heeft plaatsgevonden	Nee	Bij De Trip BV wordt geen verontreinigd afvalwater vanuit een buffering geloosd, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	56	de volgende waarden voor wateremissie worden bereikt voor lozing Waterparameter Emissiewaarden die horen bij het gebruik van BAT in ppm. COD 20 – 120 BOD 2 – 20 Zware metalen (Cr, Cu, Ni, Pb, Zn) 0.1 – 1 Zeer giftige zware metalen: As <0.1 Hg 0.01 – 0.05 Cd <0.1 – 0.2 Cr(VI) <0.1 – 0.4 door toepassing van een geschikte combinatie van technieken, vermeld in paragraaf 4.4.2.3 en 4.7. De hierboven vermelde technieken in dit gedeelte over "Beheer van afvalwater" (BAT nr. 42 – 55) dragen ook bij tot het bereiken van deze waarden.	Nee	Dit betreft gehaltes indien het gereinigde afvalwater rechtstreeks op oppervlaktewater geloosd wordt. In geval van De Trip BV worden geen verontreinigde afvalwaterstromen geloosd op oppervlaktewater, derhalve zijn de genoemde gehaltes niet van toepassing.	N.v.t.
Beheer van de restproducten die door het proces ontstaan. Het is de bedoeling dat met BAT:	57	een beheerplan voor restproducten wordt opgesteld als onderdeel van het EMS, inclusief: a. basisbeheertechnieken b. interne benchmark-technieken	Ja	Dit maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het integraal zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	58	toepassing van hergebruikbare verpakking maximaliseren (vaten, containers, IBC´s, pallets, enz.)	Ja	Voor zover al sprake is van herbruikbare verpakkingen (grond-/hulpstoffen) bij De Trip BV, zullen deze in de meest voorkomende gevallen geretourneerd worden aan de leverancier, waarmee deze voor hergebruik toegepast kunnen worden.	Ja
	59	vaten opnieuw worden gebruikt, voor zover deze in een goede staat verkeren. In andere gevallen moeten deze de juiste verwerking ondergaan	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het opnieuw gebruiken van vaten, aangezien De Trip BV enkel afvalstoffen in bulkvorm inneemt en behandeld. Vaten van grond-/hulpstoffen worden geretourneerd aan leverancier (zie 58.).	N.v.t.
	60	dat een balanssysteem wordt bijgehouden met een inventarisatie van het afval op de locatie. Maak hierbij gebruik van geregistreerde gegevens m.b.t. de hoeveelheden van de verschillende soorten afval die op de locatie zijn ontvangen en geregistreerde gegevens m.b.t. de soorten afval die verwerkt zijn	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen en productiebalansen bijgehouden op basis van geregistreerde gegevens.	Ja
	61	het afval uit één activiteit/verwerking zo mogelijk als grondstof voor een activiteit/verwerking wordt gebruikt	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde. Restproducten uit processen worden afgevoerd naar elders voor nuttige toepassing, maar niet als grondstof ingezet voor andere processen bij De Trip BV.	N.v.t.
Bodem-vervuiling. Om bodemver-vuiling te voorkomen is het de bedoeling dat met BAT:	62	de oppervlakken van operationele gebieden worden voorzien van drainagesystemen of andere geschikte structuren onder de oppervlakte. Deze systemen worden zodanig onderhouden dat lekkages en het Morsen van vloeistoffen wordt voorkomen of snel wordt opgeruimd	Ja	Terrein is voorzien van ondergronds riolering- / afwateringssysteem voor afvoer van afvalwater. Op buitenterrein worden geen activiteiten – anders dan opslag in IBC's – met vloeistoffen uitgevoerd, derhalve is morsen van vloeistoffen niet aan de orde.	Ja
	63	een vloeistofdichte basis en drainage van de vestiging wordt toegepast	Nee	Dergelijke voorzieningen zijn niet aanwezig. Zie hiervoor ook de NRB-analyse die opgesteld is voor De Trip BV.	N.v.t.
	64	de installatie wordt verkleind en het gebruik van ondergrondse reservoirs en pijpleidingen wordt geminimaliseerd	Ja	Het gebruik van ondergrondse leidingen is enkel van toepassing op de afvoer van verontreinigd afvalwater. Voor het overige is geen sprake van ondergrondse reservoirs/leidingen die tot een bodemvervuiling kunnen leiden.	Ja
Voor de biologische verwerking is het de bedoeling dat met BAT:	65	de volgende technieken worden gebruikt voor opslag en afhandeling in biologische systemen a. voor minder geur-intensieve soorten afval, het gebruik van geautomatiseerde en snel werkende deuren in combinatie met geschikt afzuigsysteem met als resultaat een onderdruk in de bedrijfshal b. voor zeer geur-intensieve soorten afval, het gebruik van gesloten bunkers voorzien van een automatische sluis c. het bunkergebied voorzien van een afzuiginstallatie.	Nee	Voor groenrecycling van groenafval is het gangbaar dat deze activiteiten uitpandig plaatsvinden/uitgevoerd worden, zonder luchtafzuiging en nabehandeling hiervan. De onderhavige maatregel ziet toe op het inpandig c.q. gesloten uitvoeren van de activiteiten gericht op biologische verwerking (waarmee gedoeld wordt op vergisting en/of GFT-compostering), derhalve is dit niet aan de orde in geval van De Trip BV.	N.v.t.
	66	de acceptatie van afvalstoffen wordt afgestemd op het soort proces en de van toepassing zijnde nageschakelde techniek	Ja	In geval van De Trip BV is de acceptatie van afvalstoffen afgestemd op het aard van de processen (bv. verkleinen houtachtig afval), m.a.w. er worden enkel stromen geaccepteerd die vallen onder de noemer "groenafval. Er is bij De Trip BV geen sprake van een nageschakelde techniek, aangezien de activiteiten uitpandig uitgevoerd worden, zie ook toelichting onder 65.	Ja
	67	de volgende technieken worden aangewend bij toepassing van anaërobe afbraak: a. toepassing van een nauwe integratie tussen het proces en het waterbeheer b. recycling van zo veel mogelijk afvalwater naar reactor c. werking van het systeem onder thermofiele afbraakomstandigheden. Voor bepaalde soorten afval kunnen thermofiele omstandigheden niet worden bereikt d. meting van de TOC, COD, N, P en Cl-niveau´s in de inlaat en uitlaatstromen e. maximalisatie van de productie van biogas	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting. Bij De Trip BV is geen sprake van vergisting van afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	68	de emissie in de lucht van het verbrandingsproduct bij gebruik van biogas als brandstof wordt gereduceerd door de emissies van stof, NOx, SOx, CO, H2S en VOC te beperken door het gebruik van een juiste combinatie van de volgende technieken: a. het biogas wassen met ijzerzouten b. technieken voor het verwijderen van NOx gebruiken, zoals SCR c. gebruik van een thermische oxidatie-unit d. gebruik van actief-koolstoffiltratie.	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en de inzet van het biogas in een WKK-installatie. Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	69 a t/m g	de mechanisch-biologische verwerking (MBT) wordt verbeterd door: a. volledig gesloten bioreactoren te gebruiken b. anaërobe omstandigheden tijdens aërobe verwerking te vermijden door de afbraak en de luchttoevoer aan te sturen (door het gebruik van een gestabiliseerd luchtcircuit) en door aanpassing van de luchtverversing aan de actuele biologische afbraakactiviteit c. efficiënt gebruik van water d. thermische isolatie van het plafond van de hal voor biologische afbraak bij aërobe processen e. minimalisatie van de productie van gassen tot niveau´s tussen 2500 en 8000 Nm3 per ton f. het waarborgen van een uniforme voeding g. recycling van proceswater of residuen binnen het aërobe verwerkingsproces om wateremissies volledig te vermijden.	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en/of GFT-compostering. Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	69 h en i	h. continu leren over het verband tussen de gecontroleerde variabelen van biologische afbraak en de gemeten (gas-)emissies i. verlaging van emissies van stikstofverbindingen door de C:N-verhouding te optimaliseren.	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	70	de emissies van mechanisch-biologische verwerking verlagen tot de volgende niveau´s: Parameter Verwerkt restgas Geur (ouE/m3) <500 – 6000 NH3 (mg/Nm3) <1 – 20 Zie voor VOC en PM de generieke BAT 41 De TWG heeft erkend dat N2O en Hg ook aan deze tabel moeten worden toegevoegd, er waren echter niet voldoende gegevens om de waarden op deze punten te valideren. door een daarvoor geëigende combinatie van de volgende technieken te gebruiken: a. good house keeping b. regeneratieve naverbrander (RTO) c. verwijdering van stof.	Nee	De genoemde emissie-niveaus opgenomen bij de maatregel hebben betrekking op mechanische biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en/of GFT-compostering. Bij De Trip BV is deze wijze van verwerking niet aan de orde, waardoor de emissie-niveaus in dit geval derhalve niet van toepassing zijn	N.v.t.
	71	de emissies naar water verlaagd naar de niveau´s, vermeld in BAT nr. 56. Bovendien ook emissiereductie naar water van totaal stikstof, ammoniak, nitraat en nitriet	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor fysisch-chemische verwerking van afval-water is het de bedoeling dat met BAT:	72	de volgende technieken worden toegepast in fysisch-chemische reactoren: a. doelstellingen en de verwachte chemische reactie voor elk proces van de verwerking worden vooraf gedefinieerd b. elke nieuwe set reacties en voorgestelde mengsels van voorgestelde soorten afval en reagentia worden getest op laBoratoriumschaal vóór de verwerking c. het ontwerp en de bediening van het reactorvat wordt zodanig specifiek uitgevoerd, dat het voldoet aan het doel waarvoor het bestemd is d. gesloten uitvoering van verwerkings-/reactievaten e. de reactie wordt bewaakt om ervoor te zorgen dat deze onder controle is en leidt tot het gewenste resultaat f. voorkomen dat bij het mengen van stromen metalen en complexvormers in contact met elkaar komen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	73	behalve de algemene parameters die genoemd zijn voor afvalwater in BAT nr. 56, extra parameters te worden vastgesteld voor de fysisch-chemische verwerking van afvalwater.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	74	de volgende technieken worden toegepast voor het neutralisatieproces: a. gezorgd wordt dat de gebruikelijke meetmethodes worden gebruikt b. het geneutraliseerde afvalwater wordt apart opgeslagen c. een eindinspectie van het geneutraliseerde afvalwater wordt uitgevoerd, nadat voldoende opslagtijd is verstreken.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	75	de volgende technieken worden toegepast om neerslag van de metalen in verwerkingsprocessen te bevorderen: a. de pH wordt aangepast tot het punt van minimale oplosbaarheid waardoor de metalen zullen neerslaan b. de toevoeging van complexvormende stoffen, chromaten en cyaniden wordt vermeden c. vermeden wordt dat organische materialen die invloed kunnen uitoefenen op het neerslaan, in het proces terechtkomen d. het resulterende verwerkte afval de kans krijgt om helder te worden door decantanteren voor zover mogelijk en/of door toevoeging van andere ontwateringapparatuur e. sulfide-neerslag wordt gebruikt bij complexvormers. Deze techniek kan ertoe leiden dat de sulfideconcentratie in het verwerkte afvalwater verhoogd wordt.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	76	de volgende technieken worden toegepast om emulsies te scheiden: a. getest wordt op de aanwezigheid van cyaniden in de verwerken emulsies b. gesimuleerde laBoratoriumtests worden opgezet.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	77	de volgende technieken voor oxidatie/reductie worden toegepast: a. nageschakelde technieken voor de luchtemissies die tijdens de oxidatie/reductie vrijkomen b. met veiligheidsmaatregelen en gasdetectoren paraat.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	78	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat cyaniden bevat: a. vernietiging van cyaniden door oxidatie b. toevoeging van loog om een daling van de pH te voorkomen c. vermeden wordt dat afval met cyanide wordt gemengd met zuren d. de voortgang van de reactie wordt gevolgd door middel van elektrisch potentiaal.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	79	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat chroom (VI) bevat: a. vermenging van Cr(VI)-afval met ander afval vermijden b. reductie van Cr(VI) tot Cr(III) c. zorg voor neerslag van het driewaardige metaal	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	80	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat nitrieten bevat: a. vermenging van afval dat nitriet bevat met andere soorten afval vermijden b. controle op en het vermijden van stikstofhoudende dampen tijdens de oxidatie/verzuring van nitrieten.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	81	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat ammoniak bevat: a. gebruik van een tweetrapswasser met een zure wasser voor afval met ammoniakoplossingen tot 20 w/w-% b. terugwinning van het ammoniak in de wassers en het terugbrengen ervan in het proces vóór de neerslagfase c. verwijdering van het in de gasfase onttrokken ammoniak door het afval met zwavelzuur te wassen om ammoniumsulfaat te verkrijgen d. monstername ten aanzien van ammoniak afgassen (schoorsteen)of bij filterpersen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	82	de lucht boven filtratie- en ontwateringsprocessen koppelen het hoofdsysteem van de installatie voor nageschakelde technieken	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	83	uitvlokmiddelen aan het te verwerken slib en afvalwater wordt toegevoegd om het sedimentatie proces te versnellen en om de verdere afscheiding van vaste stoffen te vergemakkelijken. Om het gebruik van uitvlokmiddelen te vermijden is indampen beter in de gevallen, waar dit economisch haalbaar is	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	84	snelle reiniging en reiniging met stoom- of hogedrukreinigers worden toegepast op de filters van scheidingsprocessen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor fysisch-chemische verwerking van vast afval is het de bedoeling dat met BAT:	85	wanneer immobilisatie wordt gebruikt voor vast afval dan worden metalen onoplosbaar worden gemaakt, het lekken van giftige oplosbare zouten wordt verminderd door een geschikte combinatie van wassen met water en worden verdamping, herkristallisatie en het onttrekken met zuren toegepast	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	86	getest wordt op het vermogen van anorganische verbindingen om door te lekken, door gebruik van de gestandaardiseerde CEN lekprocedures en toepassing van geschikte testniveau: basis karakteristieken, compliance testen en on site verificatie wordt uitgevoerd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking middels immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	87	beperk de acceptatie van afval bedoeld voor immobilisatie tot afval dat geen hoge niveaus aan VOC's, componenten met een geur, vaste cyaniden, oxiderende stoffen, chelatie reagenten (complexvormers)	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	88	technieken voor beheersing en afsluiting (gesloten systeem) worden toegepast bij laad-/los- en gesloten lopende-bandsystemen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	89	een of meerdere nageschakelde systemen instellen voor afhandeling van de luchtstroom, en pieklast die ontstaat tijdens het laden en lossen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	90	tenminste een van de volgende processen wordt gebruikt voordat vast afval wordt gestort solificatie (koude immobilisatie), vitrificatie (verglazing), versmelting of fusion in overeenstemming met de technieken	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
Voor fysisch-chemische verwerking van vervuilde grond is het de bedoeling dat met BAT:	91	de mate van afgraving, de hoeveelheid vervuilde grond de aan de oppervlakte komt en de tijdsduur hoe lang niet bedekte bergen grond tijdens de afgraving en afvoer van vervuilde grond blijven liggen, wordt planmatig (gecontroleerd) aangestuurd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	92	een proefverwerking wordt gebruikt om vast te stellen of en in hoeverre het toe te passen proces geschikt is en wat de beste operationele omstandigheden voor het gebruik ervan zijn	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	93	nageschakelde technieken zoals nabranders, DTO's, stoffilters, actief koolstoffilters of condensors voorhanden zijn voor verwerking van de gassen die vrijkomen bij thermische verwerking	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	94	verslag uitgebracht wordt van de efficiency die tijdens de processen voor de afzonderlijke gereduceerde componenten bereikt wordt, evenals voor de componenten waar het proces geen effect heeft gehad	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor terug-winning van materiaal uit afval middels raffineren afgewerkte olie is het de bedoeling dat met BAT:	95	het binnenkomende materiaal zorgvuldig aan een acceptatieprocedure wordt onderworpen, met ondersteuning van analytische apparaten, laBoratoria en herkomstonderzoek	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	96	tenminste wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van gechloreerde oplosmiddelen en PCB's	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	97	condensatie als behandeling voor de gasfase wordt ingezet wanneer flash distillatie wordt gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	98	tijdens het laden en lossen van voertuigen dampretoursystemen beschikbaar zijn, waarbij alle ventilatie-uitblaasopeningen worden omgeleid naar een DTO/incinerator of een actief-koolstof-adsorptie-installatie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	99	afgassen worden verwerkt in een DTO. Bij hoge concentraties gechloreerde stoffen worden de luchtstromen tevens –bij voorkeur- als volgt behandeld: condensatie, gevolgd door een basische wasser en een actief koolbed	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	100	een thermische oxidatie bij 850 °C wordt gebruikt met een verblijfstijd van twee seconden voor vacuüm destillatie, vacuüm generatoren of voor lucht afkomstig van procesfornuizen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	101	een zeer efficiënt vacuümsysteem wordt gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	102	de restanten uit de vacuümdestillatie of filmverdampers (bottoms) als asfaltproduct worden gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	103	bij her-raffineren van afgewerkte olie een proces wordt toegepast met een rendement van meer dan 65 % droge stof	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	104	de volgende waarden worden bereikt in het afgevoerde afvalwater uit de re-refining unit: Afvalwater-parameter Concentratie (ppm) Koolwaterstoffen <0.01 – 5 Fenolen 0.15 – 0.45 Zie voor andere waterparameters BAT nr. 56 in het onderdeel "Algemene BAT" door het gebruik van een daarvoor geschikte combinatie van in het proces geïntegreerde technieken en/of primaire, secundaire, biologische en nabehandelingen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor verwerking afgedankt oplosmiddel is het de bedoeling dat met BAT:	105	het binnenkomende materiaal zorgvuldig aan een acceptatieprocedure wordt onderworpen, met ondersteuning van analytische apparaten (viscometrie, infrarood, chromatografie en massaspectrometrie, al naar gelang wat passend is), laBoratoria en herkomstonderzoek	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van de verwerking van afgedankte oplosmiddelen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	106	oplosmiddelen door middel van destillatie worden teruggewonnen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van de verwerking van afgedankte oplosmiddelen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor het terugwinnen afgedankte katalysatoren is het de bedoeling dat met BAT:	107	doekenfilters worden gebruikt voor het afvangen van deeltjes die tijdens het regeneratieproces vrijkomen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankte katalysatoren, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	108	een nageschakeld systeem wordt ingezet voor het afvangen van SOx.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankte katalysatoren, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor het terugwinnen van afgedankt actief koolstof is het de bedoeling dat met BAT:	109	een doeltreffende procedure voor kwaliteitscontrole wordt ingesteld om ervoor te zorgen dat de operator kan differentiëren tussen het koolstof dat voor drinkwater of koolstof dat voor consumptie geschikt is enerzijds en de overige afgedankte partijen koolstof (zogenaamd "industrieel koolstof")	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	110	een schriftelijk verklaring van klanten wordt verlangd, waarin wordt meegedeeld waarvoor het actief koolstof gebruikt is	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	111	een indirect gestookte oven voor industrieel koolstof wordt gebruik – er kan worden gesteld dat deze oven evenzeer voor drinkwaterkoolstof kan worden gebruik. Capaciteits- en corrosie/aspecten kunnen tot stelling leiden dat alleen multiple hearth of direct gestookte trommelovens gebruikt kunnen worden	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
	112	een nabrander met een temperatuur van minimaal 1100 °C wordt gebruikt, met een verblijfstijd van twee seconden en 6 % overmaat zuurstof voor de regeneratie van industrieel koolstof, waarbij gehalogeneerde of andere thermisch resistente stoffen aanwezig zijn. In andere gevallen volstaan minder stringente thermische omstandigheden	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	113	een nabrander met een verwarmingstemperatuur van minimaal 850 °C wordt gebruikt, twee seconden verblijfstijd en 6 % overmaat zuurstof voor actief koolstof voor drinkwater en voor consumptie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	114	een afgasreinigingsstraat toepassen, bestaande uit quench en/of venturi en een gaswasstraat, gevolgd door een afzuiginstallatie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	115	een basische wasoplossing gebruiken om zure gassen te neutraliseren voor installaties bestemd voor industrieel koolstof	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	116	een WWTP gebruikt wordt met de juiste combinatie van uitvlokken, neerslaan, filtratie en pH-aanpassing voor verwerking van drinkwaterkoolstof. Bij effluent van industrieel koolstof wordt extra verwerking (precipitatie van metaal hydroxide en sulfide) ook als BAT beschouwd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor de (voor) bereiding van afval dat als brandstof moet dienen, is het de bedoeling dat met BAT:	117	geprobeerd wordt om een nauw contact met de gebruiker van de afvalbrandstof te krijgen om een adequate kennistransfer over de samenstelling van de afvalbrandstof te bewerkstelligen	Ja	Bij De Trip BV vindt productie van biomassa plaats uit houtachtig groenafval, alsmede scheiding van A-hout voor inzet als alternatieve brandstof elders. De biomassa wordt op basis van de eisen c.q. specificatie van de afnemer geproduceerd. Tussen De Trip BV en de afnemers/gebruiker is nauw contact over de kwaliteitseisen van de biomassa.	Ja
	118	een kwaliteitsborgingsysteem aanwezig is om de kenmerken van de geproduceerde afvalbrandstof te waarborgen	Nee	De Trip BV zelf beschikt voor de biomassa niet over een kwaliteitswaarborging (bijv. NTA 8080). De Trip BV werkt wel samen met afnemers/ handelaren die hiervoor gecertificeerd zijn. Voorts beschikt men over een goed uitgewerkt/afgestemd Acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V beleid). Dit maakt onderdeel uit van de aanvraag.	N.v.t.
	119	verschillende soorten afvalbrandstof worden geproduceerd, al naar gelang het soort gebruiker (bijv. cementovens, uiteenlopende energiecentrales), het soort oven (bijv. grate firing, blow feeding) en het soort afval dat wordt gebruikt om het afval te produceren (bijv. gevaarlijk afval, vast huishoudelijk afval)	Ja	Bij De Trip BV wordt enkel uit houtachtig afval biomassa geproduceerd. Op basis van de eisen van de afnemer/gebruiker worden het product afgestemd op de wensen.	Ja
	120	bij productie van afvalbrandstof uit gevaarlijk afval vindt verwerking van water met een geringe vervuilingsgraad plaats met geactiveerd koolstof en thermische verwerking voor water met een hoge vervuilingsgraad. In deze context heeft thermische verwerking betrekking op elke thermische verwerking uit paragraaf 4.7.6 of verbranding die niet in dit document wordt behandeld.	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	121	bij productie van afvalbrandstof uit gevaarlijk afval wordt gezorgd voor juiste naleving van de regels m.b.t. de veiligheid i.v.m. elektrostatische en ontbrandbaarheidsrisico's	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor de (voor) bereiding van vaste brandstof uit niet gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	122	het binnenkomende afval wordt geïnspecteerd om grote metalen of niet-metalen voorwerpen eruit te halen. Het doel is om de installatie te beschermen tegen mechanische beschadiging	Ja	Bij De Trip BV vindt bij aanvoer en lossen van de vracht aan groenafval en hout (waaronder gemengde partijen) een visuele controle (A&V beleid) plaats op eventueel aanwezige fysische verontreinigingen. In het houtachtig groenafval is gezien de herkomst, de kans op aanwezigheid van verontreinigingen echter zeer gering.	Ja
	123	magnetische ferro- en non-ferro metaalscheiders worden gebruikt. Het doel is om de pelletiseerders te beschermen en te voldoen aan de eisen van eindgebruikers	Nee	Bij De Trip BV wordt geen gebruik gemaakt van pelletiseerinstallaties, echter wel van een verkleiner en/of zeefinstallatie voor de productie van biomassa. Gezien de zeer geringe kans op aanwezigheid van niet visueel herkenbare verontreinigingen (ferro en non-ferro) in het A-hout en houtachtig groenafval wordt in de praktijk geen gebruik gemaakt van metaalscheiders. Voorts beschikt men over een goed uitgewerkt/afgestemd Acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V beleid). Dit maakt onderdeel uit van de aanvraag.	N.v.t.
	124	gebruik wordt gemaakt van de NIR-techniek voor het uitsorteren van plastic. Het doel is de verlaging van organische chloorverbindingen en sommige metalen die deel uitmaken van plastic	Nee	Gezien de zeer geringe kans op aanwezigheid van niet visueel herkenbare verontreinigingen (kunststof / plastic) in het houtachtig groenafval en hout wordt in de praktijk geen gebruik gemaakt van de NIR-techniek.	N.v.t.
	125	een combinatie van shreddersystemen en pelletiseerders worden gebruikt voor de productie van het juiste voorafbepaalde formaat afvalbrandstof. Voor sommige productie-installaties van vast afvalbrandstof, is het gebruik van enkele van of alle hierboven vermelde technieken mogelijk niet nodig om te voldoen aan BAT	Ja	Bij De Trip BV is geen combinatie van shredder- en pelletiseersystemen aanwezig, wel is alleen een shredder aanwezig voor kleinschalig gebruik.	Ja
Voor de (voor) bereiding van vaste brandstof uit gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	126	rekening wordt gehouden met emissies en ontvlambaarheidsrisico's indien er een droging of verwarming nodig is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	127	overwogen wordt om mengactiviteiten in gesloten ruimten te laten plaatsvinden met een daartoe geschikte controlesystemen voor de atmosfeer	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	128	doekenfilters worden gebruikt	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Voor de productie van vloeibaar brandstof uit gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	129	gebruik gemaakt wordt van indirecte verwarming als verwarming van de vloeibare brandstof vereist is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van vloeibare brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	130	het gehalte aan vaste stoffen in suspensie wordt aangepast om ervoor te zorgen de vloeibare brandstof homogeen is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van vloeibare brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Bijlage II, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Op- en overslag bulkgoederen

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
1	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.2.1 Annex 8.19	Bij het ontwerp van tanks rekening houden met: - de fysico-chemische eigenschappen van het op te slaan product - de werkwijze voor de opslag, het benodigde instrumentatieniveau, het aantal benodigde operatoren, en hun werkbelasting - de wijze waarop de operatoren geïnformeerd worden over afwijkingen van de normale procescondities (alarmen) - de wijze waarop de opslag beschermd wordt tegen afwijkingen van de normale procescondities (veiligheidsinstructies, vergrendelingssystemen, overdrukbeveiligingen, lekdetectie en -beheersing, enz.) - de te plaatsen installatie, rekening houdend met vroegere ervaringen met het product (constructiematerialen, kwaliteit van de kleppen enz.) - de te implementeren onderhouds- en inspectieplannen en de wijze waarop het onderhouds- en inspectiewerk kan vergemakkelijkt worden (toegankelijkheid, ontwerp, enz.) - de wijze waarop omgegaan wordt met noodsituaties (afstanden tot andere tanks, gebouwen, en (bedrijfs)grenzen, brandbescherming, toegankelijkheid	Ja	Bij De Trip BV vindt tankopslag plaats van vloeibare brandstoffen, zowel in stationair opgestelde tanks als mobiele (IBC-)tanks. Het betreft in dit geval KIWA-gekeurde tanks, die geïnstalleerd zijn door erkend installateur volgens eisen uit het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30. Het onderhoud- en inspectie vindt plaats op basis van de wettelijke eisen die voortkomen uit de PGS 30. Het onderhoud en inspectie van de tanks is vastgelegd in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV. Gewezen wordt op de uitgewerkte NRB-analyse. Dat onderdeel uitmaakt van de aanvraag.	Ja
2		ESB 4.1.2.2.1 4.1.2.2.2	Een instrument gebruiken om pro-actieve onderhoudsplannen en risico-gebaseerde inspectieplannen vast te leggen, b.v. de 'risk and reliability based maintance approach'	Ja	Het wettelijk vereiste onderhoud en inspectie van de tanks of onderdelen hiervan, is vastgelegd in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
3		ESB 4.1.2.3	Tanks voor opslag bij atmosferische druk (of bijna-atmosferische druk) bovengronds plaatsen	Ja	De tanks zijn bij De Trip BV allemaal bovengronds aanwezig. Opslag vindt onder atmosferische druk plaats in deze tanks.	Ja
4		ESB 4.1.2.3	Vloeibaar gemaakte gassen opslaan in ondergrondse tanks, ingeterpte tanks, of bolvormige tanks, afhankelijk van het opslagvolume	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vloeibaar gemaakte gassen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
5		ESB 4.1.3.6 en 4.1.3.7	Bij bovengrondse tanks die vluchtige stoffen bevatten ofwel een kleur aanbrengen met minimaal 70% reflectiviteit voor thermische of lichtstraling, ofwel een zonnescherm plaatsen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vluchtige stoffen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
6		ESB 4.1.3.1	Minimaliseren van emissies van tank opslag en overslag die een negatief milieueffect hebben	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag en overslag plaats van dieselolie. De handelingen hiermee hebben nauwelijks emissies en hiermee dus ook geen negatief milieueffect tot gevolg.	N.v.t.
7		ESB 4.1.2.2.3	VOS emissies regelmatige berekenen, met mogelijkheid om het rekenmodel occasioneel te valideren door middel van metingen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vluchtige stoffen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
8		ESB 4.1.4.4	Gebruik maken van 'dedicated' systemen	Ja	Opslag vindt in geval van De Trip BV plaats in KIWA-gekeurde tanks. De tanks en bijbehorend leidingwerk/appendages, zijn geïnstalleerd door erkend installateur volgens eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
9		ESB 4.1.3.2 4.1.3.3 4.1.3.4	Open tanks afdekken door middel van: - een vlottende afdekking, of - een flexibele of tent afdekking, of - een rigide afdekking.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
10		ESB 4.1.5.1	In open tanks het opgeslagen product (b.v. slurries) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
11		ESB 4.1.3.9	Bij tanks met extern vlottend dak: - zorgen voor een opening van minder dan 3,2 mm tussen het dak en de tankwand over ten minste 95% van de omtrek, en - gebruik maken van dichtingen van het type 'liquid mounted, mechanical shoe seals'	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
12		ESB 3.1.2	Bij tanks met extern vlottend dak gebruik maken van: - een vlottend dak met direct contact (double-dek), of - een bestaand vlottend dak zonder contact (pontoon)	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
13		ESB 4.1.3.5	Tanks met extern vlottend dak voorzien van een koepeldak ('dome')	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
14		ESB 4.1.5.1	In tanks met extern vlottend dak het opgeslagen product (b.v. ruwe olie) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
15		ESB 4.1.3.10 Annex 8.13	Bij tanks met vast dak en intern vlottend dak:- zorgen voor een opening van minder dan 3,2 mm tussen het dak en de tankwand over ten minste 95% van de omtrek, en - gebruik maken van dichtingen van het type 'liquid mounted, mechanical shoe seals'	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
16		ESB 4.1.3.11	Tanks met vast dak < 50 m³ voorzien van een overdrukventiel dat is ingesteld op de hoogst mogelijke waarde volgens de tank ontwerpcriteria	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
17		ESB 4.1.5.1	In tanks met vast dak het opgeslagen product (b.v. ruwe olie) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
18		ESB 4.1.6.4.1	Corrosie voorkomen door: - constructiematerialen te selecteren die resistent zijn tegen de opgeslagen producten - gebruik te maken van aangepaste constructiemethoden - te voorkomen dat regen- of grondwater in de tank dringt, en zonodig het water dat in de tank is geaccumuleerd, te verwijderen - regenwater beheer toe te passen bij de drainage van de inkuiping - preventief onderhoud uit te voeren - waar van toepassing, corrosie inhibitoren toe te voegen, of kathodische bescherming aan te brengen aan de binnenkant van de tank	Ja	De opslagtanks die bij De Trip BV aanwezig zijn, zijn KIWA-gekeurd en voldoen aan de eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30 voor wat betreft constructie, resistentie tegen bepaalde stoffen, corrosie e.d. De tanks zijn inpandig/overdekt opgesteld of middels coating beschermd tegen regen en/of grondwater.	Ja
19		ESB 4.1.6.4.1	Bij ondergrondse tanks corrosie voorkomen door bijkomend op de buitenkant van de tank: - een corrosie-resistente deklaag aan te brengen - te plateren en/of - een kathodische bescherming aan te brengen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van ondergrondse opslagtanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
20		ESB 4.1.6.4.1 4.1.2.2.1	Bij bolvormige tanks, semi-gekoelde en gekoelde tanks die ammoniak bevatten, spanningscorrosie (stress corrosion cracking) vermijden door: - spanningsvrij te maken d.m.v. een warmtebehandeling na het lassen - een risicogebaseerde inspectie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van opslagtanks die ammoniak bevatten, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
21		ESB 4.1.6.4.2 4.1.6.4.3	Bedrijfsprocedures implementeren en onderhouden, b.v. door middel van beheerssystemen, om ervoor te zorgen dat: - instrumenten geïnstalleerd zijn om bij hoog niveau of hoge druk alarmsignalen in te stellen en/of kleppen automatisch af te sluiten - aangepaste werkinstructies opgelegd worden om overvulling tijdens het vullen van de tanks te voorkomen - voldoende lege ruimte beschikbaar is in de tank in geval van een batch vulling	Ja	De Trip BV beschikt over een zorgsysteem (moederbedrijf) waarin bedrijfsprocedures opgenomen zijn m.b.t. onderhoud, inspectie en gebruik van tanks.	Ja.
22		ESB 4.1.6.4.4	Lekdetectie toepassen bij tanks die vloeistoffen bevatten die potentieel bodemverontreiniging kunnen veroorzaken	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn óf voorzien van lekdetectie of zijn gelegen in een vloeistofdichte lekbak dan wel dubbelwandige constructie conform Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
23		ESB 4.1.6.4.8 4.1.6.4.10 4.1.6.4.11 4.1.6.4.12	Voor bovengrondse tanks een 'verwaarloosbaar niveau van risico' op bodemverontreiniging tengevolge van bodem en bodem/wand connecties bereiken	Ja	De opslag van brandstof in bovengrondse tanks bij De Trip BV voldoet aan een verwaarloosbaar bodemrisico conform de NRB 2012.	Ja
24		ESB 4.1.6.4.8 4.1.6.4.10 4.1.6.4.11 4.1.6.4.12	Voor bovengrondse tanks een secundair opvangsysteem voorzien, b.v.: - inkuipingen rond enkelwandige tanks - dubbelwandige tanks - 'cup-tanks' - dubbelwandige tanks met gecontroleerde bodemafvoer	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn óf gelegen in een vloeistofdichte lekbak en/of op een voorziening met voldoende bergingscapaciteit en gecontroleerde afvoer.	Ja
25		ESB 4.1.6.4.7	Bij de bouw van nieuwe enkelwandige tanks, in de kuipwand een volledige ondoordringbare barrière aanbrengen, b.v. - een flexibel membraan, b.v. HDPE - een kleimat - een laag asfalt - een laag beton	Nee	Bij De Trip BV is enkel sprake van bestaande bovengrondse tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
26		ESB 4.1.6.4.8	Voor bestaande tanks in een inkuiping, een risico-gebaseerde benadering toepassen om te bepalen welke barrière best wordt aangebracht (b.v. een gedeeltelijk of volledig aan te brengen ondoordringbare laag)	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn óf gelegen in een vloeistofdichte lekbak en/of op een voorziening met voldoende bergingscapaciteit en gecontroleerde afvoer.	Ja
27		ESB 4.1.6.4.9	Voor enkelwandige tanks die gechloreerde koolwaterstof solventen bevatten, op de beton barrière van de inkuiping een laminaat aanbrengen dat bestand is tegen gechloreerde koolwaterstoffen (laminaat gebaseerd op fenol of furaan harsen, 1 type epoxy hars)	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van opslagtanks die gechloreerde koolwaterstoffen en/of oplosmiddelen bevatten, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
28		ESB 4.1.6.4.13 4.1.6.1.14	Voor ondergrondse en ingeterpte tanks die producten bevatten die mogelijk bodemverontreiniging kunnen veroorzaken: - gebruik maken van een dubbelwandige tank met lekdetectie, of - gebruik maken van een enkelwandige tank met een secundair opvangsysteem en lekdetectie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van ondergrondse en/of ingeterpte opslagtanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

29	Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen	ESB 4.1.7.1	Een of meerdere personen aanduiden die verantwoordelijk zijn voor het beheer en de werking van de opslag	Ja	Binnen de inrichting vindt in beperkte vorm opslag van verpakte gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden cf. PGS 15.	Ja
Tabel II ; toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
30		ESB 4.1.7.5	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen, een vloeistofdicht reservoir installeren, dat de gevaarlijke vloeistoffen die zijn opgeslagen boven het reservoir, geheel of gedeeltelijk kan opvangen	Ja	Binnen de inrichting vindt in beperkte vorm opslag van verpakte gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden cf. PGS 15.	Ja
31	Opslag in bekkens	ESB 4.1.8.2 4.1.8.1	Bekkens afdekken door middel van: - een kunststof afdekking, of - een drijvende afdekking, of - een rigide afdekking (enkel voor kleine bekkens).	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
32		ESB 4.1.11.1	Bij bekkens een voldoende vrije hoogte voorzien om overvullen ten gevolge van regenval te vermijden in geval het bekken niet is afgedekt	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
33		ESB 4.1.9.1	Een ondoordringbare barrière aanbrengen onderaan de bekken, b.v. een flexibel membraan, een klei- of betonlaag	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
34	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 3.1.15 4.1.13.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
35		ESB 4.1.12.1	Bij opslag van vloeibare koolwaterstoffen in meerdere holtes met een vast waterniveau, gebruik maken van een dampbalanssysteem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
36		ESB 4.1.13.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van het hydraulisch stromingspatroon rond de holtes door middel van grondwatermetingen, piëzometers en/of drukcellen, debietmetingen van het sijpelwater - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - procedures voor het opvolgen van de waterkwaliteit door regelmatige staalnames en analyses - corrosie monitoring	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
37		ESB 4.1.13.5	De holte dusdanig ontwerpen dat, op de diepte waar ze is gelegen, de hydrostatische druk van het grondwater rondom de holte altijd groter is dan die van het opgeslagen product	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
38		ESB 4.1.13.6	Om te vermijden dat sijpelwater in de holte binnendringt, naast een aangepast ontwerp, bijkomend cement injectie toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
39		ESB 4.1.13.8	Automatische overvulbeveiligings-systemen toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
40		ESB 3.1.16 4.1.14.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
41		ESB 4.1.14.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van het hydraulisch stromingspatroon rond de holtes door middel van grondwatermetingen, piëzometers en/of drukcellen, debietmetingen van het sijpelwater - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - procedures voor het opvolgen van de waterkwaliteit door regelmatige staalnames en analyses - corrosie monitoring	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
42	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.14.5	De holte dusdanig ontwerpen dat, op de diepte waar ze is gelegen, de hydrostatische druk van het grondwater rondom de holte altijd groter is dan die van het opgeslagen product	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
43		ESB 4.1.14.6	Om te vermijden dat sijpelwater in de holte binnendringt, naast een aangepast ontwerp, bijkomend cement injectie toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
44		ESB 4.1.14.8	Automatische overvulbeveiligings-systemen toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
45	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 3.1.17 4.1.15.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn door zoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
46		ESB 4.1.15.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - corrosie monitoring - regelmatig echopeilingen uitvoeren om eventuele veranderingen in vorm te detecteren, in het bijzonder bij gebruik van onverzadigde pekel	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn doorzoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
47	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.1.2.2.1	Een instrument gebruiken om pro-actieve onderhoudsplannen en risico-gebaseerde inspectieplannen vast te leggen, b.v. de 'risk&reliability maintance approach'	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
48		ESB 4.2.1.3	Een LDAR programme (Leak Detection and Repair) toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
49		ESB 4.1.3.1	Minimaliseren van emissies van tank opslag en overslag die een negatief milieu-effect hebben	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
50		ESB 4.2.4.1	Gebruik maken van bovengrondse gesloten pijpleidingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
51		ESB 4.1.2.2.1	Gebruik maken van een 'risk and reliability maintenance approach' bij ondergrondse pijpleidingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
52		ESB 4.2.2.1	Het aantal flenzen minimaliseren door flenzen te vervangen door gelaste verbindingen, rekening houdend met de beperkingen gesteld door de eisen voor onderhoud van de installatie of flexibiliteit van het transfer systeem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
53		ESB 4.2.3.1	Interne corrosie van pijpleidingen voorkomen door: - constructiematerialen te selecteren die resistent zijn tegen de opgeslagen producten - gebruik te maken van aangepaste constructiemethoden - gebruik te maken van preventief onderhoud - waar gepast, gebruik te maken van een interne coating of corrosie inhibitoren toe te voegen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
54		ESB 4.2.3.2	Externe corrosie van pijpleidingen voorkomen door een 1, 2 of 3-lagige coating aan te brengen, rekening houdend met site-specifieke omstandigheden (bv. nabij de zee).	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
55		ESB 3.2.2.6 4.2.9	Bij kleppen - kiezen voor pakkingsmaterialen en constructies die geschikt zijn voor de toepassing - controle (monitoring) richten op kleppen met het hoogste risico (b.v. regelkleppen met stijgende spindel die continu in werking zijn) - gebruik maken van roterende regelkleppen of toerentalgeregelde pompen in plaats van van regelkleppen met stijgende spindel - bij transfer van toxische, carcinogene of andere schadelijke stoffen, gebruik maken van membraanafsluiters, balgafsluiters of dubbelwandige afsluiters - drukventielen terugvoeren naar het transfer of opslagsysteem of naar een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
56		ESB 3.2.2.2 3.2.2.3 5.2.2.4	Bij pompen en compressoren: - de pomp of compressor goed vastmaken aan de grondplaat of het geraamte - krachten bij verbindingsstukken binnen de aanbevelingen van de producent houden - aangepast ontwerp van zuigpijpleidingswerk om het hydraulische onevenwicht te minimaliseren - afregeling van as en omhulsel volgens de aanbevelingen van de producent - afregeling van aandrijving/pomp of compressor koppeling volgens de aanbevelingen van de producent - correct uitbalanceren van roterende onderdelen - effectief voeden van pompen en compressoren voor opstarten - pompen en compressoren laten werken binnen het door de producent aanbevolen werkingsgebied (de optimale performantie wordt bereikt bij het punt met de beste efficiëntie) - het beschikbare niveau van netto positieve aanzuighoogte moet altijd hoger zijn dan de pomp of compressor - regelmatige controle en onderhoud van roterende onderdelen en afdichtingssystemen, in combinatie met een herstel- of vervangingsprogramma	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
57		ESB 3.2.2.2 3.2.4.1 4.2.9	Correcte keuze van pomp en afdichtingstypes voor de procestoepassing, bij voorkeur pompen die technologisch ontworpen zijn om goed afgedicht te zijn, zoals: - 'canned motor' pompen, - magnetisch aangedreven pompen - pompen met meervoudige mechanische afdichtingen en een quench of buffer systeem - pompen met meervoudige mechanische afdichtingen droog aan de atmosfeer - membraanpompen - balgpompen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
58		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren die niet giftige gassen transfereren, gebruik maken van met gas gesmeerde mechanische afdichtingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
59		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren die giftige gassen transfereren, gebruik maken van dubbele afdichtingen met een vloeistof of gasbarrière, en de proceskant van de afdichting purgeren met een inert buffer gas	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
60		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren bij erg hoge druk, gebruik maken van een 'De Triple tandem' afdichtingssysteem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
61		ESB 4.2.9.14	Op staalnamepunten voor vluchtige stoffen, gebruik maken van een - 'ram type sampling valve', of een - 'needle valve' of een - 'block valve'	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
62	Opslag van vaste stoffen	ESB 5.3.1	Opslag in gesloten systemen, b.v. silo's, bunkers, hoppers en containers	Nee	Binnen de inrichting vindt opslag van vaste (niet of beperkt stuifgevoelige) stoffen plaats. De opslag van deze vaste stoffen vindt buiten plaats in opslagdepots welke aan twee of drie zijden voorzien zijn van betonwanden, zie 63 e.v.	N.v.t.
63	Bulkopslag van vaste stoffen in open lucht	ESB 4.3.3.1	Regelmatig of continu visuele inspecties uitvoeren om te zien of zich stofemissies voordoen, en om te controleren of de preventieve maatregelen goed werken	Ja	De buitenopslagen worden tijdens de bedrijfsvoering doorlopend gecontroleerd op het voordoen van stofemissies. Echter gezien de maatregelen zal visuele stofemissie zich niet dan wel in zeer beperkte mate voordoen. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
64		ESB 4.3.6.1 4.3.6.3 Tabel 4.13	Bij langdurige bulkopslag in open lucht: - bevochtiging van het oppervlak met duurzame vocht-bindende stoffen, en/of - afdekking van het oppervlak, b.v. met geteerd zeildoek, en/of - solidificatie van het oppervlak, en/of - gras laten groeien op het oppervlak	Ja	In geval van langdurige opslag van partijen grond kan het voorkomen dat deze afgedekt worden of bevochtigd worden met een bindmiddel. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
65		ESB 4.3.6.1 4.3.6.3 Tabel 4.13	Bij kortdurige opslag in open lucht: - bevochtiging van het oppervlak met duurzame vocht-bindende stoffen, en/of - bevochtiging van het oppervlak met water, en/of - afdekking van het oppervlak, b.v. met geteerd zeildoek	Ja	Bij visuele stofemissie worden de kortstondige opslagen aan vaste stoffen in beginsel bevochtigd met opgevangen hemelwater en mocht dit niet voldoende zijn eventueel afgedekt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
66	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.4.2	Bij opslag in loodsen: gebruik maken van goed ontworpen ventilatie en filters en de deuren gesloten houden	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van bulkopslag in loodsen, derhalve is dit niet aan de orde. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	N.v.t.
67		ESB 4.3.8.4	Bij opslag van organische vaste stoffen in silo's, gebruik maken van explosiebestendige silo's, uitgerust met een veiligheidsklep die zich na de explosie snel sluit, om te vermijden dat zuurstof in de silo binnenkomt	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van gesloten opslag van organische vaste stoffen in bijv. silo's, derhalve is dit niet aan de orde. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	N.v.t.
68	Overslag, transport en behandeling van vaste stoffen in bulk	ESB 4.4.3.1	Het laden en lossen zoveel mogelijk plannen wanneer de windsnelheid laag is	Ja	Overslaghandelingen met vaste stoffen worden zoveel mogelijk uitgevoerd bij weinig wind. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
69		ESB 4.4.3.5.1	Transportafstanden zo kort mogelijk houden en in de mate van het mogelijke gebruik maken van continue transport wijzen (b.v. transportbanden)	Ja	Bij De Trip BV worden transportafstanden zo kort mogelijk gehouden, welke ook af te leiden is uit de terreinindeling. Bij De Trip BV wordt geen gebruik gemaakt van transportbanden voor continue transport. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
70		ESB 4.4.3.4	Bij gebruik van mechanische laadschoppen, de afworphoogte reduceren en de beste positie kiezen bij het afwerpen in een vrachtwagen	Ja	Bij de overslag van de vaste stoffen m.b.v. shovel in respectievelijk de opslagdepots dan wel in vrachtwagens wordt de storthoogte tot een minimum beperkt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
71		ESB 4.4.3.5.2	De snelheid van voertuigen op de site aanpassen om te vermijden of te minimaliseren dat stof opwervelt	Ja	Op terrein geldt een snelheidsbeperking van 15 km/uur. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
72		ESB 4.4.3.5.3	Wegen die enkel gebruikt worden door vrachtwagens en auto's, verharden, met beton of asfalt, omdat ze dan makkelijker kunnen schoongemaakt worden, om ter vermijden dat de voertuigen stof doen opwervelen	Ja	Gehele terrein is voorzien van een verharding, derhalve zijn deze makkelijk schoon te maken indien dat noodzakelijk c.q. vereist is. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
73		ESB 4.4.6.12	Verharde wegen schoonmaken	Ja	De verharding op het terrein wordt schoon gemaakt indien dat noodzakelijk c.q. vereist is vanwege stofverspreiding/-hinder.	Ja
74		ESB 4.4.6.13	Wassen van de banden van de voertuigen	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van een wielwasinstallatie. Het gehele terrein is namelijk verhard, waardoor in wezen geen modder e.d. aan de banden van voertuigen en materieel kan blijven plakken.	N.v.t.
75		ESB 4.4.6.8 4.4.6.9 4.3.6.1	Bij het laden en lossen stuifgevoelige, bevochtbare stoffen bevochtigen	Ja	Bij de overslag c.q. het laden en lossen van stuifgevoelige afvalstoffen worden de afvalstoffen in gevallen er sprake is van visuele stofverspreiding bevochtigd. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
76		ESB 4.4.5.6	Bij het laden en lossen van stuifgevoelige stoffen de daalsnelheid van het product minimaliseren b.v. door: - het aanbrengen van platen in de vulbuizen - op het einde van de buis een 'loading	Ja	Bij de overslag overslag c.q. het laden en lossen van stuifgevoelige afvalstoffen wordt door de shovelmachinist de daal-/ lossnelheid beperkt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja

			head' aanbrengen om de uittreedsnelheid te reguleren - gebruik maken van een cascade (b.v. een cascade buis of trechter) - een minimale hellingsgraad gebruiken			
Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
77		ESB 4.4.5.7	Bij het laden en lossen van stuifgevoelige stoffen de vrije valhoogte van het product minimaliseren door de uitmonding van de losinstallatie te laten zakken tot op de bodem van de laadruimte of boven het materiaal dat al is opgestapeld, b.v. door gebruik van: - in hoogte verstelbare vulpijpen - in hoogte verstelbare vulbuizen - in hoogte verstelbare cascade buizen	Nee	Bij De Trip BV wordt enkel mobiele transportmiddelen gebruikt voor overslaghandelingen van vaste stoffen en wordt dus geen gebruik gemaakt van in hoogte verstelbare vulpijpen, vulbuizen e.d. Derhalve is deze maatregel niet aan de orde.	N.v.t.
78		ESB 4.4.3.2	Bij gebruik van grijpers, het beslissingsschema uit paragraaf 4.4.3.2 van de BREF volgen, en de grijper lang genoeg in de storttrechter laten na het lossen	Ja	Bij De Trip BV kunnen grijpers in combinatie met vultrechters toegepast voor de overslag van vaste stuifgevoelige afvalstoffen, doch vindt plaats op basis van de NeR.	Ja
79		ESB 4.4.5.1	Voor nieuwe grijpers, gebruik maken van grijpers met volgende eigenschappen: - geometrische vorm en optimale laadcapaciteit - het grijpervolume is altijd groter dan de grijpercurve - het oppervlak is glad om te vermijden dat er materiaal aan blijft vastkleven - een goede sluitcapaciteit bij permanent gebruik	Ja	Zie toelichting 78.	Ja
80		ESB 4.4.5.5	Omslagpunten van transportband naar transportband zodanig ontwerpen dat zo weinig mogelijk materiaal geMorst wordt	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
81		ESB 4.4.6.1 4.4.6.8 4.4.6.9 4.4.6.10	Voor niet of weinig stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, bevochtigbare producten gebruik maken van open transportbanden en, afhankelijk van de lokale omstandigheden één of meerdere van volgende technieken toepassen: - laterale afscherming tegen wind - water versproeien ter hoogte van de omslagpunten - schoonmaken van de band	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
82		ESB 4.4.5.2	Voor sterk stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, niet bevochtigbare producten, gebruik maken van gesloten transporteurs, of types waarbij de band zelf of een 2e band het materiaal omsluit, b.v.: - pneumatische transporteurs - trogkettingtransporteurs - schroeftransporteurs - gesloten buisvormige transportbanden - gesloten hangende transportbanden - transportbanden met dubbele band of gebruik maken van gesloten transportbanden zonder onderrollen, b.v.: - 'aerobelt' transportbanden - lage wrijvings transportbanden - transportbanden met 'diabolo's'	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
83		ESB 4.4.6.2	Voor sterk stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, niet bevochtigbare producten, de transportbanden omkasten	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
84	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.3.15	Bij open tanks met een flexibele, tent of rigide afdekking, gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
85		ESB 4.1.3.15	Bij tanks met vast dak gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in tanks met een vast dak, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
86		ESB 4.1.3.15	Bij tanks met vast dak gebruik maken van:- een dampbehandelingsinstallatie, of- een intern vlottend dak met direct contact, of- een intern vlottend dak zonder contact	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in tanks met een vast dak, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
87		ESB 4.1.3.15	Bij atmosferische horizontale tanks gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag van dieselolie plaats in atmosferische horizontale tanks. De aard van de vloeistof heeft geen tot nauwelijks vluchtige emissies tot gevolg waardoor een dampbehandelingsinstallatie achterwege kan blijven.	N.v.t.
88		ESB 4.1.3.11 4.1.3.13 4.3.1.14 4.3.1.15	Bij atmosferische horizontale tanks: - gebruik maken van overdrukventielen en/of - upraten naar 56 mbar, en/of - gebruik maken van een dampbalans-systeem, en/of - gebruik maken van een damp opvangtank en/of - gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Ja	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag van dieselolie plaats in atmosferische horizontale tanks. De opslag voldoet aan eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
89		ESB 4.1.4	Bij druktanks gebruik maken van gesloten tank drainagesystemen die aangesloten zijn op een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen druktanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
90		ESB 3.1.9 4.1.3.14	Bij 'lifter roof tanks' gebruik maken van: - een flexibele diafragma tanks uitgerust met druk/vacuum ventielen, of - een lifter roof tank uitgerust met druk/vacuum ventielen en aangesloten tot een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen lifter roof tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

91		ESB 4.1.3.15	Bij ondergrondse of ingeterpte tanks gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen ondergrondse en/of ingeterpte tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	**Subsector/activiteit**	**Nummer BREF**	**Maatregel**	**Is maatregel van toepassing op bedrijf?**	**Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?**	**Voldoet bedrijf aan maatregel?**
92		ESB 4.1.3.11 4.1.3.13 4.3.1.14 4.3.1.15	Bij ondergrondse of ingeterpte tanks: - gebruik maken van overdrukventielen (pressure vacuum relief valves), en/of - gebruik maken van een dampbalanssysteem, en/of - gebruik maken van een damp opvangtank en/of - gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen ondergrondse en/of ingeterpte tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
93	Opslag in bekkens	ESB 4.1.3.15	Bij bekkens met een rigide afdekking, gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van afgedekte bekkens, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
94	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 4.1.13.3	Bij het wegpompen van sijpelwater dat in de holte is binnengedrongen, het afvalwater behandelen vooraleer het geloosd wordt	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
95	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.14.3	Bij het wegpompen van sijpelwater dat in de holte is binnengedrongen, het afvalwater behandelen vooraleer het geloosd wordt	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
96	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 5.1.6	Koolwaterstoffen die aanwezig zijn in het raakvlak tussen de pekel en de koolwaterstoffen door het vullen en ledigen van de holte, afscheiden in een pekelbehandelingsinstallatie, opvangen en veilig afzetten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn doorzoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
97	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.2.8	Gebruik maken van dampbalanssystemen of dampbehandeling bij het laden en lossen van vluchtige stoffen in (of uit) vrachtwagens en schepen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vluchtige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
98	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.7	Bij opslag van vaste stoffen in gesloten systemen gebruik maken van stofverwijderingstechnieken	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van bulkopslag in gesloten systemen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
99	Overslag, transport en behandeling van vaste stoffen in bulk	ESB 4.4.6.4	Bij afzuigen van transportbanden, de afgezogen lucht behandelen in een filter	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van transport middels transportbanden, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
100		ESB 4.4.5.2	Het energiegebruik voor transportbanden reduceren door gebruik te maken van - een goed ontwerp van de transportband, inclusief tussenwielen en afstand tussen de tussenwielen - een accurate tolerantie van de installatie - een band met lage rolweerstand	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van een dergelijk transport middels transportbanden, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
101	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30. Een VBS-systeem is echter niet aan de orde.	N.v.t.
102		ESB 4.1.6.2	Gepaste organisatorische maatregelen implementeren en opleidingsmoge-lijkheden en instructies voorzien voor het personeel met het oog op een veilige en verantwoorde uitbating van de installatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
103		ESB 4.1.6.2.2	Implementatie van brandbeschermingsmaatregelen, zoals: - vuurbestendige bekleding of deklagen - brandmuren (enkel voor kleinere tanks), en/of - water koelsystemen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
104		ESB 4.1.6.2.3	Implementatie en keuze van brandblusapparatuur	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
105		ESB 4.1.6.2.4	Voldoende bluswateropvang voorzien	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
106	Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen	ESB 4.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen, dat minimaal een evaluatie van het risico op ongelukken en incidenten omvat	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen is zeer beperkt in omvang en valt onder de toepassing van PGS 15. Hiervoor is geen VBS-systeem vereist.	N.v.t.
107		ESB 4.1.7.1	De personen die verantwoordelijke zijn voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen specifieke opleiding en opfrissingsopleidingen geven in verband met noodtoestanden	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen is zeer beperkt in omvang en valt onder de toepassing van PGS 15. Op basis van deze richtlijn is geen specifieke opleiding/ scholing vereist.	N.v.t.
108		ESB 4.1.7.1	De overige personeelsleden op de site informeren over: - de risico's van de opslag van de verpakte gevaarlijke stoffen, en voorzorgsmaatregelen die noodzakelijk zijn voor een veilige opslag van stoffen met verschillende risico's	Ja	Het personeel wordt middels instructies en toolbox-meetingen over deze zaken geïnformeerd.	Ja
109		ESB 4.1.7.3	De opslagplaats voor verpakte gevaarlijke stoffen scheiden van andere opslagplaatsen, van ontstekingsbronnen en van andere gebouwen op en naast de site, door een voldoende veiligheids-	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. veiligheidsafstanden, brandveiligheid e.d.	Ja

			afstand te respecteren, eventueel in combinatie met brandbestendige muren.			

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen

Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
111		ESB 4.1.7.5	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen, een vloeistofdichte bluswateropvang voorzien in opslaggebouwen en opslagplaatsen	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt in beperkte vorm plaats conform de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. opslagvoorzieningen (bijv. lekbakken) en bodembeschermende voorzieningen.	N.v.t.
112		ESB 4.1.7.6	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen een voldoende beschermings-niveau van brandvoorkomings- en brandbestrijdingsmaatregelen voorzien	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. veiligheidsafstanden, brandveiligheid e.d.	Ja
113		ESB 4.1.7.6.1	Vermijden van ontstekingsbronnen	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. vermijden van ontstekingsbronnen.	Ja
114	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
115	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
116		ESB 4.1.14.4	Gebruik maken van faalveilige kleppen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
117	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn doorzoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
118	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
119		ESB 4.1.6.2	Gepaste organisatorische maatregelen implementeren en opleidingsmogelijk-heden en instructies voorzien voor het personeel met het oog op een veilige en verantwoorde uitbating van de installatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
120	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.4.1 4.3.4.5	Bij opslag in silo's gebruik maken van een aangepast ontwerp om stabiliteit te creëren en te vermijden dat de silo ineenstort	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats van vaste stoffen in silo's, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
121	Opslag van vaste stoffen	ESB 4.1.7.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats van vaste stoffen in silo's, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Bijlage III, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Energie-efficiëntie

Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
§ 4.2.1 Energie efficiëntie beheer	1	Invoeren van een energiemanagement systeem (ENEMS) met:	Ja	In het (milieu)zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV is tevens een niet gestandaardiseerd energie-managementsysteem geïntegreerd.	Ja
		a. Commitment vanuit management niveau (inzet van het topmanagement van de installatie);	Ja	De commitment vanuit het management is als zodanig opgenomen in het zorgsysteem van De Trip BV.	Ja
		b. Beleid op het gebied van energie-efficiëntie uitwerken voor de installatie door het topmanagement	Ja	Het beleid op het gebied van energie-efficiency is nader uitgewerkt in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
		c. Het plannen en vaststellen van doelstellingen en streefcijfers	Ja	Jaarlijks worden door De Trip BV doelstellingen en streefcijfers vastgesteld m.b.t. energie-efficiency en worden deze achteraf ook getoetst.	Ja
		d. Het implementeren en uitvoeren van procedures met aandacht voor: - bedrijfsorganisatie en de verantwoordelijkheid van het personeel; - opleiding, bewustmaking en bekwaamheid; - communicatie; - betrokkenheid van werknemers; - documentatie; - efficiënte procescontrole: - onderhoudsprogramma's; - rampenplan en bestrijding; - het waarborgen van de naleving van wetgeving en overeenkomsten/convenanten	Ja	De procedures maken onlosmakelijk deel uit van het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
		e. Benchmarking - identificatie en beoordeling van energie-efficiëntie-indicatoren in de tijd en de systematische een regelmatige vergelijking met sectorale, nationale of regionale benchmarks voor energie-efficiëntie, waar de geverifieerde gegevens beschikbaar zijn	Ja	Door De Trip BV wordt enkel een "interne benchmark" c.q. een massa-/productiebalans opgesteld , welke gebruikt wordt als vergelijking voor de prestatie van de eigen installatie. Externe benchmark is in de recycling-branche niet gangbaar vanwege onder meer concurrentie-/vertrouwelijkheidsoverwegingen.	Ja
		f. Het controleren van prestaties en het nemen van corrigerende maatregelen, met aandacht voor monitoring en meting, corrigerende en preventieve maatregelen, bijhouden van gegevens, interne (onafhankelijke) auditing.	Ja	De controle van de prestaties van de installatie en de eventuele maatregelen die getroffen worden, vindt plaats in het kader van het auditing van het zorgsysteem (moederbedrijf).	Ja
		g. Evaluatie van het ENEMS door het topmanagement teneinde te waarborgen dat dit toepasselijk, adequaat en doeltreffend blijft.	Ja	Het topmanagement is direct betrokken bij het actueel houden / naleving van het zorgsysteem (moederbedrijf), waarin het energie-managementsysteem geïntegreerd is.	Ja
		h. Het opstellen en publiceren van een periodiek energie-efficiëntiebericht dat een jaarlijkse toetsing aan de vastgelegde doelstelling en streefcijfers mogelijk maakt. (zie § 2.1 h)	Ja	Er vindt enkel een interne toetsing plaats of de gestelde doelen en streefcijfers gehaald zijn in het kader van zorgsysteem (moederbedrijf). Deze gegevens worden niet gepubliceerd c.q. beschikbaar gesteld aan derden.	Ja
		i. Het extern laten onderzoeken en valideren van het beheerssysteem en de auditprocedure (zie § 2.1 i)	Nee	De Trip BV heeft in het zorgsysteem (moederbedrijf) een eenvoudig energiemanagementsysteem geïntegreerd, maar heeft zich niet officieel laten certificeren. Dit aspect wordt vooralsnog intern geaudit door een onafhankelijke persoon in het kader van het zorgsysteem (moederbedrijf).	N.v.t.
		j. Bij het ontwerp van een nieuwe eenheid rekening houden met de milieugevolgen van de latere ontmanteling daarvan.	Nee	De Trip BV betreft een nieuwe inrichting, waar vooralsnog geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
		k. Het ontwikkelen van energie-efficiënte technologieën en het volgen van de ontwikkelingen op het gebied van energie-efficiëntietechnieken	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV.	N.v.t.
		- Het implementeren en naleven van een op vrijwilligheid gebaseerd systeem voor energie-efficiëntiebeheer dat nationaal of internationaal erkend is.	Nee	Door De Trip BV zal geen systeem geïmplementeerd worden voor het beheer van energie-efficiëntie welke nationaal of internationaal erkend is, aangezien dit voor De Trip BV geen meerwaarde heeft en De Trip BV hiervoor te kleinschalig ingericht is.	N.v.t.
§ 4.2.2 Planning en realisatie van doelen en doelstellingen	2	Het continu minimaliseren van de milieueffecten door het integraal plannen van acties, maatregelen en investeringen op een geïntegreerde basis voor de korte- en (middel-)lange termijn, rekening houdend met kosten-baten en de effecten op alle milieucompartimenten.	Ja	Door De Trip BV worden continue milieueffecten geminimaliseerd. Door interne benchmark en het eenvoudige energie-managementsysteem, wordt aan de hand van monitoring, rapportage en evaluatie, de prestaties inzichtelijk gemaakt en wordt dit getoetst aan de gestelde doelen/streefcijfers m.b.t. energie-efficiency.	Ja
	3	Het uitvoeren van een audit voor het identificeren van aspecten van een installatie die de energie-efficiëntie beïnvloeden. De audit dient compatibel te zijn met de systeembenadering	Ja	Bij De Trip BV worden in het kader van het zorgsysteem (moederbedrijf) (interne) audits uitgevoerd door onafhankelijke (externe) auditoren t.a.v. onder meer de aspecten m.b.t. energie-efficiency.	Ja
	4	Bij het uitvoeren van een audit (t.b.v. het identificeren van installatieaspecten die de energie-efficiëntie beïnvloeden) moeten de punten uit § 4.2.2.2 worden beschouwd.	Ja	Door de onafhankelijke (externe) auditor worden aan de genoemde punten in de audit aandacht besteed .	Ja
	5	Het gebruiken van geschikte hulpmiddelen of methoden voor het identificeren en kwantificeren van energieoptimalisaties, zoals energiemodellen en –balansen.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV.	N.v.t.
	6	Kansen identificeren om energieterugwinning binnen de installatie, tussen systemen binnen de installatie en/of met andere partijen (zoals beschreven in § 3.2, 3.3 en 3.4).	Ja	Bij het ontwerp van hetterrein is door De Trip BV reeds naar de mogelijkheden tot (intern) hergebruik en/of terugwinning van energiestromen gekeken. Vooralsnog nog worden investeringen in dit kader niet opportuun geacht.	Ja

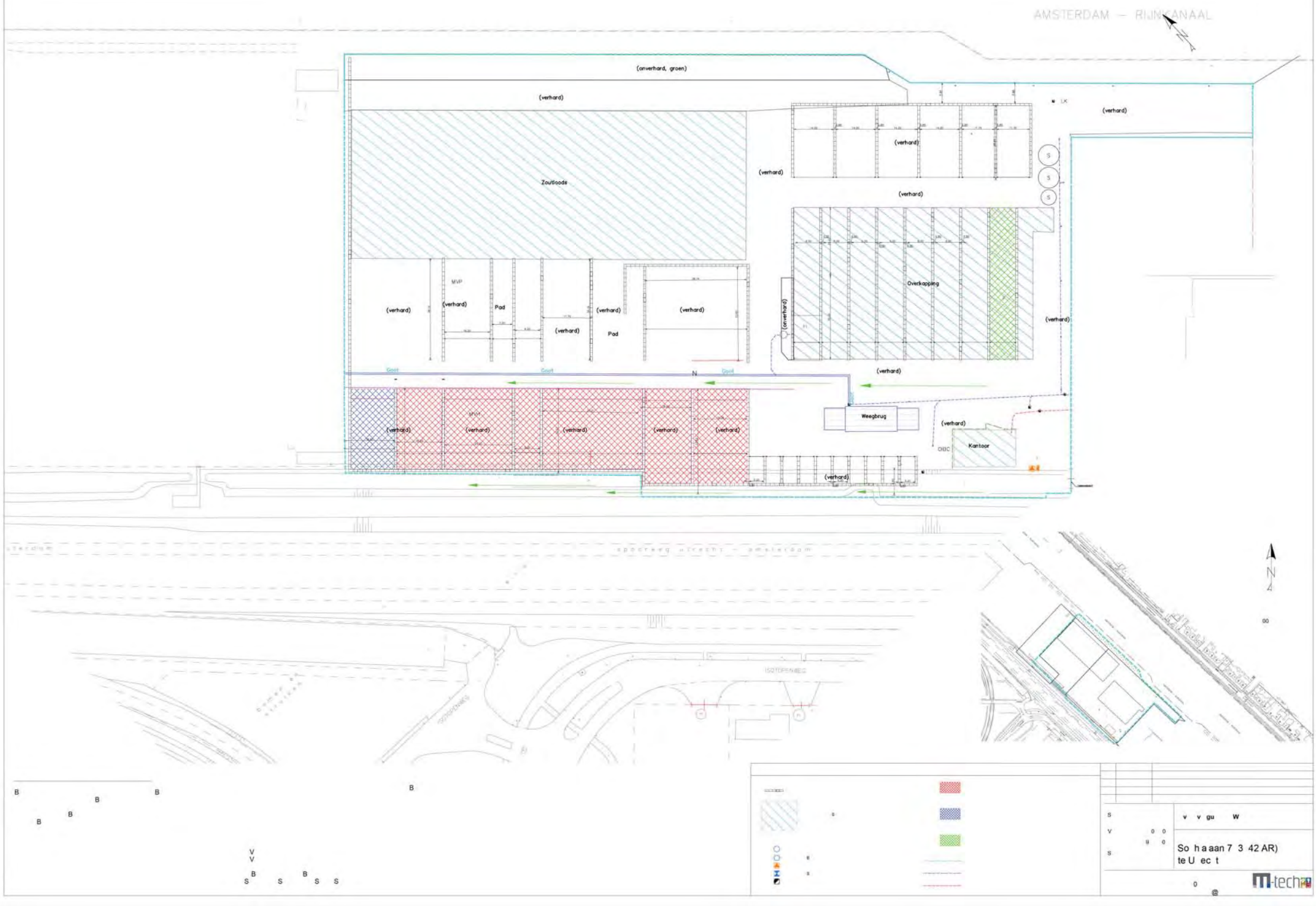
Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	7	Het optimaliseren van energie-efficiëntie door het toepassen van een systeembenadering voor energiemanagement binnen de installatie. Systemen die kunnen worden bekeken zijn: verwarmings- en koelsystemen, motoren en verlichting (zie voor systeemoverwegingsmogelijkheden § 4.2.2.3)	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde .	N.v.t.
	8	Het vaststellen van energie-efficiëntie indicatoren door alle genoemde punten in 4.2.2.4 uit te voeren.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde .	N.v.t.
	9	Het systematisch en regelmatig vergelijkingen maken met de sector, nationale en regionale benchmarks, waar gevalideerde gegevens beschikbaar zijn.	Nee	Door De Trip BV zal enkel een "interne benchmark" c.q. een massa-/productiebalans opgesteld worden en deze als vergelijking gebruiken voor de prestatie van de eigen installatie.	N.v.t.
§ 4.2.3 Energie-efficiënt design (EED)	10	Het optimaliseren van energie-efficiëntie bij het plannen/ontwerpen van een nieuwe installatie, unit of systeem of een belangrijke verbetering door het overwegen van alle punten genoemd in § 4.2.3.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.2.4 Versterkte proces-integratie	11	Het optimaliseren van het energieverbruik bij meer dan één proces of systeem, binnen de installatie of met een derde partij.	Ja	Bij het ontwerp van het terrein zijn door De Trip BV reeds naar de mogelijkheden tot het optimaliseren van het energieverbruik bekekene. Vooralsnog nog worden investeringen in dit kader niet opportuun geacht.	Ja
§ 4.2.5 Behoud van de impuls van initiatieven op het gebied van energie-efficiëntie	12	Het energie-efficiëntie programma blijven stimuleren en onderhouden van de impuls van het programma door verschillende technieken te gebruiken, zie § 4.2.5.	Ja	Door het energiebeheersysteem welke geïntegreerd wordt in het zorgsysteem (moederbedrijf), is inzicht in de energie-efficiëntie van de installatie, de energieverbruiken en de kosten die hiermee samenhangen. Met name het kostenaspect vormt in het algemeen een impuls om verdere initiatieven op gebied van energie-efficiëntie te onderzoeken en in uitvoering te brengen.	Ja
§ 4.2.6 Behoud van deskundigheid	13	Het onderhouden van kennis, ervaring en expertise in energie-efficiënte en energie gebruikssystemen door het gebruik van technieken zoals opgenomen § 4.2.6.	Ja	De Trip BV maakt voor haar activiteiten gebruik van gekwalificeerd personeel, welke regelmatig bijgeschoold/opgeleid wordt. Voor verrichten van eventuele energiestudies/ onderzoeken zullen externe consultants ingehuurd worden.	Ja
§ 4.2.7 Doeltreffende procescontrole	14	Een effectieve controle van processen is geïmple-menteerd door technieken zoals opgenomen in § 4.2.7.	Ja	De afzonderlijke processen/bedrijfsonderdelen van De Trip BV worden gemonitoord waarbij de gegevens geregistreerd en gedocumenteerd worden. Dit maakt ook als zodanig onderdeel uit van het eenvoudige energiemanagement-systeem dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
§ 4.2.8 Onderhoud	15	Het uitvoeren van onderhoud aan installatie om energie efficiëntie te optimaliseren door het implementeren van de punten genoemd in § 4.2.8.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.2.9 Monitoring en meting	16	Het vaststellen en onderhouden van gedocumenteerde procedures voor het monitoren en meten (op regelmatige basis) van belangrijke karakteristieken van werkzaamheden en activiteiten die een significant effect energie-efficiëntie kunnen hebben. Voorbeelden van technieken zijn opgenomen in § 2.10.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.3.1 Verbrandings-systemen	17	Het optimaliseren van energie-efficientie van verbranding bij relevante technieken zoals die gegeven voor specifieke sectoren in verticale BREFs en die in tabel 4.1 § 4.3.1.	Nee	Bij van De Trip BV is geen sprake van verbrandingssystemen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.2 Stoom-systemen	18	Voor stoomsystemen het optimaliseren van energie-efficiëntie door bijvoorbeeld goed onderhoud en schoonhouden, andere voorbeelden van technieken zijn opgenomen in tabel 4.2, § 4.3.2.	Nee	Bij van De Trip BV is geen sprake van stoomsystemen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.3 Warmteterug-winning	19	Voor warmteterugwinning het onderhouden van de efficiëntie van warmtewisselaars door het monitoren van de efficiëntie op gezette tijden en het voorkomen en verwijderen van verontreinigingen/vervuiling.	Nee	Bij De Trip BV is sprake van geen systeem voor warmteterugwinning.	N.v.t.
§ 4.3.4 Warmtekracht koppeling	20	Het zoeken naar mogelijkheden voor warmtekrachtkoppeling binnen en buiten de installatie (met een derde).	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van een WKK.	N.v.t.
§ 4.3.5 Stroom-/ Elektrische voorziening	21	De elektrische vermogens verhogen (volgens de eisen van de lokale elektriciteitsdistributeur) door technieken te gebruiken uit tabel 4.3, § 4.5.3.	Nee	De Trip BV betreft een bestaande inrichting, waar geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
	22	Het controleren van de stroomvoorziening op hoge voltages (harmonics) en het toepassen van filters wanneer noodzakelijk, zoals bij gelijkrichters, boogovens, lasmaterieel, computers, etc. Zie § 3.5.2.	Nee	De stroomvoorziening hoeft niet gecontroleerd te worden op hoge voltages, daar de inrichting aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet en dit standaardvoltages betreft.	N.v.t.
	23	Optimaliseren van de efficiëntie van de stroomvoorziening door gebruik van technieken als opgenomen in tabel 4.4, § 4.3.5.	Nee	De Trip BV betreft een nieuwe inrichting, waar geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.6 Elektromotor-gedreven subsystemen	24	Het optimaliseren van elektrische motoren, in volgorde zoals opgenomen in tabel 4.5, § 4.3.6.	Ja	Bij De Trip BV wordt t.b.v. de processen enige elektromotoren ingezet. Deze zijn frequentiegeregeld teneinde "lekstroom" te voorkomen.	Ja

Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
§ 4.3.7 Persluchtsystemen	25	Optimaliseren van persluchtsystemen, door bijvoorbeeld: het toepassen van onder andere koeling, filtering, regelbare compressoren, gebruik van restwarmte, gebruik van externe koellucht als inname, buffertanks bij plaatsen waar veel fluctuatie in de vraag is en voorkom lekkages. Meer voorbeelden in tabel 4.6, § 4.3.7.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen compressor aanwezig.	N.v.t.
§ 4.3.8 Pompsystemen	26	Optimaliseren van pompsystemen door bijvoorbeeld: het voorkomen van overdimensionering, gebruik van regelbare pompen, tijdig onderhoud, minimaliseren van kleppen en afsluiters, minimaliseer het aantal bochten in leidingwerk en voorkom een te kleine diameter van de leiding. Meer voorbeelden in tabel 4.7,§ 4.3.8.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn een aantal kleinschalige pompsystemen in gebruik Deze pompsystemen voldoen aan de recente eisen en worden discontinue ingezet. Optimalisatie is niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.9 Verwarming, ventilatie- en klimaatregelsystemen	27	Het optimaliseren van verwarmings-, ventilatie- en air conditioningsystemen door het toepassen van technieken zoals optimalisatie ventilatie op de inname zijde, gebruik ventilatoren met hoge efficiency, gebruik technieken uit tabel 4.8.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen warmtenet aangelegd of sprake van grootschalige systemen in dit kader.	N.v.t.
§ 4.3.10 Verlichting	28	Het optimaliseren van kunstmatige verlichting / lichtsystemen door onder andere onderzoeken van de lichtvraag, afstemmen van de lampen op de lichtvraag, gebruik …..(gebruik technieken als opgenomen tabel 4.9)	Nee	Binnen de gebouwen van De Trip BV alsook op het buitenterrein is reeds kunstmatige verlichting aanwezig. Door De Trip BV heeft reeds eerder optimalisatie hiervan plaatsgevonden.	N.v.t.
§ 4.3.11 Drogings-, concentratie- en scheidingsprocedés	29	Voor droog-, scheidings- en concentratieprocessen door onder andere het gebruik van restwarmte, directe droging en warmteterugwinning door gebruik van technieken zoals in tabel 4.10 en het zoeken naar kansen voor het gebruik van mechanische afscheiding in samenhang met thermische processen.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van dergelijke installaties.	N.v.t.

Bijlage 13


AMSTERDAM – RIJNKANAAL
(onverhard, groen)
(verhard)
Zoutloods
MVP
Pad
Overkapping
Goot
Weegbrug
Kantoor
OBC
ISOTOPENWEG

Bijlage 14



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING VOOR TIJDELIJK HOGERE OPSLAGHOOGTE IN STRIJD MET HET BESTEMMINGSPLAN

ten behoeve van Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht

30 mei 2016

Ruimtelijke onderbouwing voor binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan inzake de milieucategorie in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail :

rapportnummer Tri.Utr.16.Wabo.RO-01	**datum** 30 mei 2016	
projectleider	**auteur**	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
telefoon: 0475 - 420191
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
	1.1 Aanleiding	4
	1.2 Ligging locatie	4
	1.3 Vigerende bestemmingsplan	5
2	Activiteiten en terrein van De Trip BV	6
3	Ruimtelijke consequenties	7
	3.1 bestemmingsplan	7
	3.2 VNG-publicatie	7
4	Onderbouwing milieu-impact categorie 3.2	9
	4.1 Geluid	9
	4.2 Geur	9
	4.3 Gevaar	10
	4.4 Stof	10
	4.5 Conclusie	10
5	Overige aspecten	11
6	Verzoek	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Trip BV is een dochterbedrijf van (Aannemingsbedrijf) Jos Scholman. Laatstgenoemd moederbedrijf is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Sinds 2015 is De Trip BV gevestigd op de locatie Sophialaan 7, op het voormalig terrein van Gibo en Eurosalt.

Op 11 maart 2015 is een melding in het kader van het Activiteitenbesluit ingediend voor op- en overslag en bewerking van diverse (afval)stromen, voornamelijk afkomstig uit eigen werken buiten de inrichting. Bij de melding is expliciet onderbouwd dat de gemelde activiteiten vallen onder milieucategorie 3.2 Dit is zonder meer inpasbaar in het bestemmingsplan (zie ook paragraaf 1.3).

Op dit moment vraagt De Trip BV een uitbreiding van de werkzaamheden aan op deze locatie. Naast de reeds gemelde activiteiten zullen ook afvalstoffen van derden worden ingenomen en gereedgemaakt worden voor hergebruik. Daarnaast nemen de opslagcapaciteiten toe en wordt een puinbreker ingezet om steenachtig materiaal te verkleinen. Deze extra werkzaamheden leiden er toe dat geen sprake meer is van een milieucategorie 3.1 bedrijf, zie ook verderop in paragraaf 3.1. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen van een binnenplanse wijziging voor het toestaan van een hogere milieucategorie. Hiervan wordt bij deze omgevingsaanvraag gebruik gemaakt.

Deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient als onderbouwing bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

1.2 Ligging locatie

De locatie is gelegen op het industrieterrein Lage Weide, direct aan het Amsterdam Rijnkanaal. In onderstaande figuur 1 is de locatie aangegeven op basis van Google Earth. Het industrieterrein is voorzien van een geluidszone, wat betekend dat het geschikt is voor het vestigen van de zogenaamde ‘grote lawaaimakers’, bedrijven met een hoge geluidsproductie, zolang de gezamenlijke geluidsbelasting van alle bedrijven op Lage Weide ter plaatse van de zonegrens niet hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Aan de overzijde van het Amsterdam Rijnkanaal zijn woningen gelegen aan de Amsterdamsestraatweg. Deze woningen zijn op circa 120 meter afstand van de rand van het industrieterrein gelegen. De Amsterdamsestraatweg is een doorgaande, 50 km/uur weg, waarover ook een busroute loopt. Direct achter de woningen is het sportterrein van U.S.V. Elinkwijk gelegen. Naast de woningen en het woonwagenkamp is het Sportpark Zuilenselaan gelegen. Ook zijn er aan de Amsterdamsestraatweg diverse kleinschalige bedrijven gelegen, zoals de Street-Art Tattooshop en Off Road Centre Utrecht.



figuur 1: luchtfoto locatie rood omcirkeld De Trip BV (Utrecht) met een afstand van 100 m

1.3 Vigerende bestemmingsplan

De inrichting van De Trip BV is gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 17 juli 2014 (kenmerk NL.IMRO.0344.BPLAGEWEIDE-VA01). In dit bestemmingsplan is voor deze locatie de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' opgenomen. Ingevolge artikel 3.6.2 lid a, kan 1 à 2 categorieën hoger worden toegestaan als wordt aangetoond dat "..het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (…..alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in lid b opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

Tegen dit bestemmingsplan loopt een bodemprocedure. Een van de discussiepunten hierin is dat of op deze locatie wel milieucategorie 4.1 mogelijk is en niet, net als voorheen, moet worden uitgegaan van maximaal milieucategorie 5.2. Door de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is een voorlopige uitspraak[1] dat op deze locatie de vestiging van maximaal categorie 3.2 mogelijk is.

[1] voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016

2 Activiteiten en terrein van De Trip BV

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten hebben voornamelijk betrekking op de aan- en afvoer van afval en bouwmaterialen via de weg (over de Sophialaan) en per schip. Daarnaast vinden er bewerkingen met het afval plaats om het geschikt te maken voor recycling. Hierbij moet gedacht worden aan scheiden, verkleinen en mengen.

Bij de inrichting van het terrein van De Trip is rekening gehouden met de omwonenden en is het uitgangspunt geweest dat zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt. Zo is de terreinindeling dusdanig afgestemd op het zoveel mogelijk voorkomen van hinder. Daarnaast zijn (geluid)afschermende en geluidsdempende keerwanden langs de loskade geprojecteerd, zodat geluid vanwege de op- en overslag wordt afgeschermd. Om geluid van het laden en lossen te beperken, zijn de keerwanden aan de zijde van de loswal bekleed met sterk geluidsabsorberend materiaal. Ook zullen de lampen bij de loskade uitsluitend tijdens het laden en lossen in werking zijn en zo zijn afgesteld dat geen directe aanstraling van de woningen aan de overzijde plaatsvindt.

De lawaaimakende houtshredder en puinbreker zijn aan de spoorzijde van de zoutloods geplaatst, tussen keerwanden, zie plattegrond in bijlage 13 van de aanvraag. Hiermee is een zo groot mogelijk afstand én geluidsafscherming tussen deze potentieel hinderlijke werkzaamheden en woningen gerealiseerd. Ook stofoverlast vanwege deze activiteiten ter plaatse van de woningen wordt hiermee voorkomen.

De enige potentieel hinder veroorzakende bedrijfsactiviteit die niet zonder meer kan worden verplaatst of afgeschermd, is het laden en lossen van de schepen. Van oudsher is hier een laad- en loskade aanwezig, dus het gebruik van de laad- en loskade zal niet wezenlijk verschillen ten opzichte van voorheen. Wel kunnen de tijdstippen waarop en de mate waarin de laad- en loskade wordt gebruikt wijzigen. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidsniveaus bij de woningen tijdens het gebruik van de laad- en loskade aan de grenswaarden voldoen, zowel voor de gemiddelde als maximaal geluidsniveaus. Ook hier zullen voldoende maatregelen worden toegepast om stofhinder te voorkomen, waaronder het afdekken of bevochtigen van stuifgevoelige goederen/afvalstromen en het staken van de laad- en losactiviteiten bij harde wind. Ook zullen de lampen bij de loskade uitsluitend tijdens het laden en lossen in werking zijn en zo zijn afgesteld dat geen directe aanstraling van de woningen aan de overzijde plaatsvindt.

3 Ruimtelijke consequenties

3.1 bestemmingsplan

Bij deze aanvraag van De Trip BV worden extra activiteiten aangevraagd, waarbij een puinbreker (capaciteit minder dan 10.000 ton/jaar) wordt toegevoegd en waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) wordt aangevraagd. Door deze beide aspecten is in de aangevraagde situatie sprake van milieucategorie 4.2, twee categorieën hoger dan 3.2. Dit betekent dat een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd, waarbij moet worden aangetoond dat de invloed op de omgeving gelijk is aan een categorie 3.2 bedrijf.

In de Lijst met bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingplan zijn toegestane SBI-code's met omschrijving opgenomen en de bijbehorende milieucategorie. Voor De Trip zijn in de nu aangevraagde situatie de volgende code en omschrijvingen van toepassing:

- SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m^2: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2.

Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan.

Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
  - SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
  - SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation geurafstand is 200 meter;
  - SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar : geurafstand 30 meter.

  Aangezien de geurafstand voor de activiteit vuiloverslagstation groter is dan 100 meter, is dit lid niet van toepassing.
- Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. In de plantoelichting is dit nader uitgewerkt.

In paragraaf 4.2 is de geurbelasting bepaald en getoetst. Hieruit blijkt dat aan voorwaarde van artikel 3.6.1. wordt voldaan.

3.2 VNG-publicatie

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 is aangegeven welke afstanden aangehouden moeten worden tot een milieucategorie 3.2 of 4.2 bedrijf. In paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan is deze publicatie ook gehanteerd. Aangegeven is dat de aspecten geur, geluid, stof en gevaar maatgevend zijn voor de milieu-impact op de omgeving en de

aan te houden afstand tot gevoelige bestemmingen, met name woningen. Voor een milieucategorie 3.2 bedrijf bedraagt de minimaal aan te houden afstand tot woningen 100 meter. Voor een 4.2-bedrijf is deze afstand 300 m. Als kan worden aangetoond dat de werkelijke afstand van een bedrijf voor deze 4 aspecten 100 meter bedraagt, is voldaan aan de voorwaarde uit artikel 3.6.2 van het bestemmingsplan.

4 Onderbouwing milieu-impact categorie 3.2

4.1 Geluid

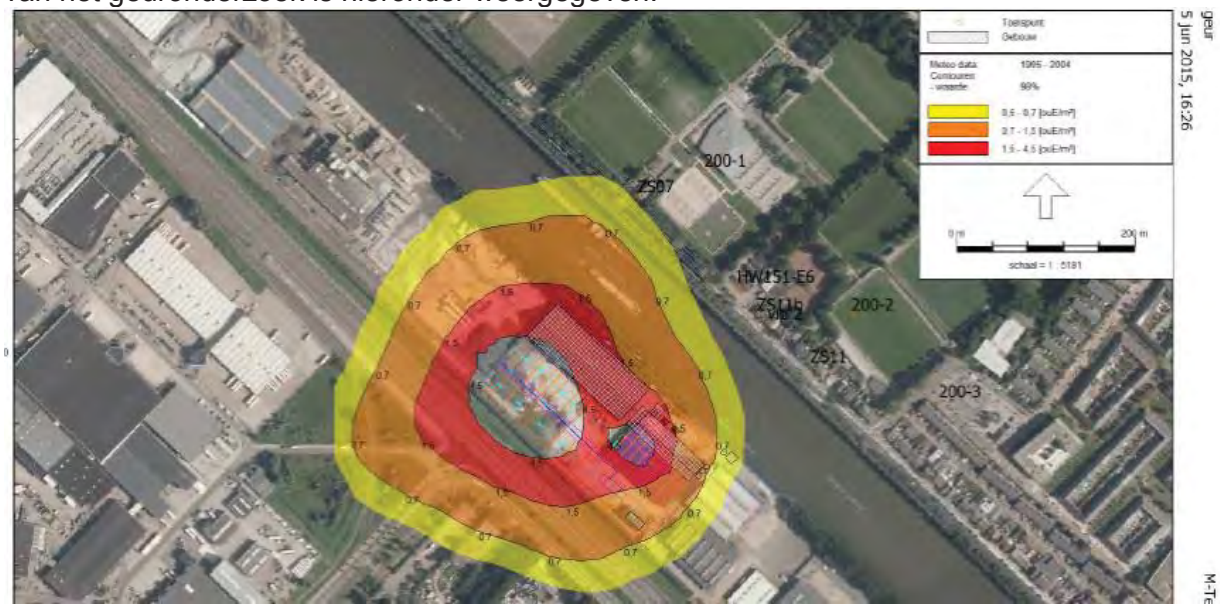
In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat;
- de aangevraagde inrichting inpasbaar is in de geluidszone die is opgenomen in het bestemmingsplan, aangezien de bijdrage lager of gelijk is aan het budget wat voor dit perceel beschikbaar is;
- op 100 meter afstand maximaal 50 / 40 / 40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond- en nachtperiode wordt geproduceerd (zie hieronder tabel 5-c). Dit komt overeen met de norm voor een categorie 3.2-bedrijf.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens			
immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

Hiermee is aangetoond dat de inrichting inpasbaar is in het bestemmingsplan en vergelijkbaar is met de geluidimpact van een milieucategorie 3.2-bedrijf.

4.2 Geur

In het geuronderzoek is ingegaan op de eisen die in het bestemmingsplan zijn geformuleerd. De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is 0,7 ou_E/m^3 [2] Er is aangetoond dat hieraan wordt voldaan in bijlage 1, figuur 6 van het geuronderzoek. Figuur 6 van bijlage 1 van het geuronderzoek is hieronder weergegeven.



Er wordt derhalve, conform de eis uit het bestemmingsplan, geen extra geurhinder wordt toegevoegd.

[2] brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24

4.3 Gevaar

Er vindt beperkte opslag van gevaarlijk (bouw)afval plaats en opslag van maximaal 15.000 liter dieselolie in vijf verschillende IBC's. Uit de memo warmtestraling (bijlage 11) blijkt uit tabel 1-a (zie hieronder) dat op minder dan 20 m reeds wordt voldaan aan de warmtestralingseis 15 kW/m^2.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m^2) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten

situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt [2] (m)		Warmtestraling (kW/m^2)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	15,60	28,80	8	4	106,59	7,80	0,32	0,32	**0,32**	0,32	0,32
B	143,08	28,80	8	4	18,60	14,40	11,49	13,08	**14,28**	14,94	14,97
C	45,00	34,41	8	4	50,36	22,50	3,69	3,79	**3,86**	3,90	3,91
D	143,08	34,41	8	4	36,26	22,50	6,29	6,59	**6,81**	6,94	6,96
E	35,00	9,20	4	4	19,67	17,50	5,42	5,81	**5,92**	5,73	5,28

Hiermee is geen sprake van risico buiten de inrichtingsgrenzen en wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

4.4 Stof

De stofemissie vanwege De Trip is beperkt en wordt verder beperkt door de verplichte BBT-maatregelen. De stofemissies zullen daardoor niet buiten de terreingrenzen optreden. Daarnaast zijn in het Activiteitenbesluit strenge voorschriften opgenomen voor stofemissie bij de op- en overslag van inerte goederen. Ook hiermee wordt stofoverlast buiten de terreingrenzen voorkomen.

4.5 Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de milieu-impact van aangevraagde bedrijfssituaties voor De Trip BV voor de maatgevende milieuaspecten vergelijkbaar is met een milieucategorie 3.2, aangezien overal aan de richtafstand van 100 meter wordt voldaan.

5 Overige aspecten

De visuele uitstraling wijzigt alleen ter plaatse van de laad- en loswal. Hierbij is rekening gehouden met de welstandseisen. De keerwanden zijn aan de zichtzijde langs het kanaal voorzien van een geluiddempende constructie die naast de beoogde geluidsdemping (zie akoestisch onderzoeksrapport) ook passend is bij het ruimtelijke beeld. Voor de overige onderdelen van de inrichting geldt dat deze voor wat betreft de visuele uitstraling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie.

Tevens is sprake van een Waterstaat - Waterkering op grond van artikel 18.1, waardoor de voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning moet worden aangevraagd. Deze is gelijktijdig met de bouwvergunning aangevraagd op 17 augustus 2015.

Samenvattend kan worden gesteld dat het vigerende bestemmingplan onder voorwaarden ruimte biedt voor het toestaan van hogere milieucategorieën en bedrijfsactiviteiten die niet direct zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten en (potentieel) geurgevoelige activiteiten.

6 Verzoek

Om de aangevraagde activiteiten te toetsen aan de ruimtelijke en milieukaders zijn enige omgevingsonderzoeken uitgevoerd. Uitgaande van de bijgevoegde geluid-, lucht-, geurrapportage en memo warmtestraling geldt dat de ingebruikname van de inrichting passend is binnen het planologische kader. Dientengevolge wordt verzocht om op deze locatie ook de afvalactiviteiten, puinbreken en activiteiten met potentieel geurgevoelige afvalstoffen toe te staan.

Deze aanvraag is daarom tevens te beschouwen als een aanvraag voor omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

Bijlage 15

Melding Activiteitenbesluit

Hierbij doe ik, [redacted] melding van het starten van het bedrijf **De Trip BV**. Het voor de melding gebruikte e-mail adres is [redacted]**@m-tech-nederland.nl**.

Activiteiten

Op basis van uw antwoorden zijn de volgende activiteiten uit het Activiteitenbesluit van toepassing:

- Afleveren van vloeibare brandstof of gecomprimeerd aardgas aan motorvoertuigen voor het wegverkeer
- Opslaan en overslaan van bodembedreigende goederen
- Opslaan en overslaan van stuifgevoelige goederen
- Opslaan van gasolie, smeerolie of afgewerkte olie in een bovengrondse opslagtank
- Opslaan van vloeistoffen, anders dan gasolie, smeerolie of afgewerkte olie, in een bovengrondse opslagtank
- Mechanische bewerkingen van hout of kurk dan wel van houten, kurken of houtachtige voorwerpen
- Algemene milieuregels voor emissies naar de lucht
- Algemene milieuregels voor bodembedreigende activiteiten

Gegevens melder

Naam melder:	[redacted]
Adres:	Produktieweg 1 g 6045 JC ROERMOND
Telefoon:	[redacted]
Fax:	[redacted]
E-mail:	[redacted]

Gegevens drijver

Naam drijver:	[redacted]
Telefoon:	[redacted]
Fax:	[redacted]
E-mail:	[redacted]

Gegevens bedrijf

Naam bedrijf:	De Trip BV
Adres bedrijf:	Sophialaan 7 , 31 3542 AR UTRECHT
Toelichting locatie:	Zie de bijlagen bij de melding.
KvK nummer:	
Type inrichting:	type B
Reden van melding:	Starten van het bedrijf

Correspondentieadres melding

Correspondentie sturen naar het adres van het bedrijf.

Beschrijving activiteiten

Datum start bedrijf:	10-02-2015
Beschrijving activiteiten:	Het betreft in hoofdlijnen, het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor, waaronder ook opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval ontstaan bij werkzaamheden die buiten de inrichting zijn verricht. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk) goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en de administratieve verwerking van diverse gegevens.
Bijlage met beschrijving toevoegen:	Ja

Stookinstallaties

De volgende stookinstallaties zijn in uw bedrijf aanwezig:

- Aardgasgestookte verwarmingsketel of warmwaterketel met een vermogen van minder dan 100 kW (geen voorschriften uit paragraaf 3.2.1 van het Activiteitenbesluit van toepassing)

Extra informatie bij de melding

Zie de bijlagen behorende bij de melding.

Bijlagen geüpload

De volgende bestanden zijn toegevoegd aan de melding:

Bijlage 1 t/m 3 waaronder plattegrond. Ondertekende machtiging en Uittreksel KvK volgen nog.	Bijl-1-3.pdf

Bijlagen op papier

U moet de volgende bijlagen op papier toesturen aan het bevoegd gezag.

- Indeling bedrijf:
  - de grenzen van het terrein van uw bedrijf;
  - de ligging en de indeling van de gebouwen;
  - de functie van de te onderscheiden ruimten;
  - de ligging van de bedrijfsriolering;
  - de plaats van de lozingspunten.
- Situatieschets van het bedrijf en in de omgeving gelegen gebouwen (schaal minimaal 1:10.000 en een noordpijl)
- Toelichting op de aard en omvang van de activiteiten/processen
- Rapport bodemkwaliteit
- Gegevens activiteiten met afvalstoffen
- Beschrijving procedures acceptatie en controle afvalstoffen

Gegevens bevoegd gezag

Gemeente Utrecht
FrontOffice & Vergunningen/milieu
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Bestanden met milieuregels en toelichtingen

Aan de hand uw antwoorden zijn pdf-bestanden gemaakt. Daarin staan de milieuregels uit het Activiteitenbesluit en toelichtingen op deze milieuregels. Met de volgende link gaat u naar de downloadpagina (opent in een pop-up scherm). Daar kunt u deze bestanden inzien of downloaden.

Correspondentienummer

Wilt u alstublieft, als u schriftelijk of mondeling contact zoekt, onderstaand nummer als correspondentienummer gebruiken?

Correspondentienummer: **Ap7920ykwqb**

Datum en tijdstip melding: 11-03-2015 14:19



ACTIVITEITEN EN MILIEUGEVOLGEN IN HET KADER VAN EEN MELDING ACTIVITEITENBESLUIT (BARIM)

ten behoeve van De Trip B.V. gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht.

11 maart 2015

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

m-tech

www.m-tech.be www.m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave bijlagen

1 A&V beleid

2 Machtiging en Uittreksel KvK

3 Tekening inrichting

Bijlage 1

PROCEDURES ACCEPTATIE EN VERWERKING (A&V), EN ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE EN INTERNE CONTROLE (AO/IC) IN HET KADER VAN EEN MELDING ACTIVITEITENBESLUIT (BARIM).

ten behoeve van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht.

11 maart 2015

Procedures acceptatie en verwerking (A&V), en administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) in het kader van het Activiteitenbesluit (Barim) ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht.

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon :
telefax :
mobiel :
E-mail : [redacted]

rapportnummer TRI.Utr.15.Wabo.Mil-01	**datum** 11 maart 2015	
projectleider [redacted]	**auteurs** [redacted]	**status** DEFINITIEF

M-tech Nederland
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
telefoon **0475-420191**
telefax **0475-568855**
E-mail **info@m-tech-nederland.nl**

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Acceptatiebeleid	5
	2.1 type ontdoener	5
	2.2 acceptatie	5
	2.3 registratie	6
3.	Bewerkingsbeleid	7
	3.1 bewerkingskeuze	7
4.	Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)	8
	4.1 administratie	8
	4.2 interne controle	11

1. Inleiding

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V), alsmede de procedures inzake de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) vastgelegd voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht. Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In tabel 1 is aangegeven welke partijen waaronder afvalstoffen waaronder stromen alleen van eigen werken wordt ingenomen.

Tabel 1: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten

code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m^2	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m^3	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	-	
E	A-hout en B-hout	maximale 10.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel •Voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel	maximale 10.000 ton	-	Opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 600 m3	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m^3	20.000	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	Maximaal 50 ton	-	

Binnen de inrichting van De Trip BV in Utrecht vindt de inname van diverse afvalstoffen plaats zoals hierboven is beschreven. De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen, die opgenomen zijn in dit document en de bijlagen bij dit document, zijn dynamisch van aard. Dit omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in wet- en regelgeving en/of marktwensen.

Grondslag voor het betreffende “acceptatiebeleid” zijn artikelen 1.16 en 2.14b van het Activiteitenbesluit. Het gaat daarbij om monostromen die ontdoeners wensen over te dragen aan De Trip BV. Betreffende activiteiten hangen samen met de activiteiten genoemd in de tabel 1 onder de volgletters A t/m F. Het A&V beleid richt zich dientengevolge alleen op afvalstoffen die van derden worden geaccepteerd.

2. Acceptatiebeleid

2.1 type ontdoener

De Trip BV accepteert – naast de reeds besproken afvalstoffen uit eigen werken – ook afvalstoffen op grond waarvan een A&V beleid dient te moeten worden geïmplementeerd. Het gaat hier om afvalstoffen van verschillende zakelijke klanten, namelijk:

- derden;
- overheden;
- particulieren.

Onderstaand worden de diverse acceptatiefases per paragraaf toegelicht.

2.2 acceptatie

Bij de acceptatie van een afvalstof wordt juridisch de verantwoordelijkheid c.q. aansprakelijkheid overgedragen van de ontdoener c.q. aanbieder aan De Trip BV.
Bij acceptatie van nieuwe stoffen zal er te allen tijde een ingangscontrole plaatsvinden. Dit gaat als volgt in werking:

1. Chauffeur meldt zich bij de ingang bij de op dat moment aanwezig terreinbeheerder op de locatie;
2. Papieren worden gecontroleerd met de daarbij behorende kwaliteitsdocumenten.
3. Inweging vindt plaats;
4. Hierop wordt een ingangscontrole uitgevoerd door de daarvoor bevoegde medewerker. Deze ingangscontrole wordt geregistreerd;
5. Bij acceptatie en juistheid van de (afval)stof krijgt de chauffeur een sein dat hij door kan rijden;
6. Hierop wordt de loslocatie op het terrein aangewezen door de terreinbeheerder.
7. Uitweging vindt plaats.

De eigendomsoverdracht vindt in principe plaats indien op basis van de controle van de overgelegde administratieve gegevens en de visuele controle van de aangeboden partij afvalstoffen blijkt dat de aangeboden afvalstof aan de gestelde acceptatievoorwaarden voldoet en er géén afwijkingen zijn geconstateerd. Indien na feitelijke acceptatie blijkt dat de afvalstroom ten onrechte is geaccepteerd, wordt de betreffende aanbieder op de hoogte gesteld van de afwijking.

Voor het houden van zicht op fysieke voorraad alsmede de financiële boekhouding is een registratiesysteem actief die is gekoppeld aan de weegbrug. Op basis van de weeggegevens kan ook worden nagaan of de inrichting nog past binnen de kader van een type-B-inrichting op grond van bijlage 1, onderdeel 28.10 van het Bor. Voor de afvalstoffen die worden beperkt door volumegrootte is gekozen voor opslagvoorzieningen c.q. vakken die dusdanig groot zijn dat de betreffende grenzen niet kunnen worden overschreden.

2.3 registratie

De administratie inzake de geaccepteerde afvalstromen wordt ten kantore van De Trip BV bijgehouden. De volgende gegevens worden in de administratie geregistreerd:

* de naam van de ontdoener
* de afvalstromen die de ontdoener aanbiedt, waarbij per afvalstof is vermeld:
    1. aard en samenstelling
    2. euralcode
    3. gehanteerde verwerkingsroute
    4. eventuele aanvullende karakteristieke parameters
    5. eventuele wijzigingen ten opzichte van het verleden.

Wijzigen register
De administratie wordt zodanig ingericht dat wijzigingen/mutaties enkel doorgevoerd kunnen worden door hiertoe bevoegd personeel. Wijzigingen c.q. mutaties van de gegevens mogen enkel door een daartoe bevoegd en verantwoordelijk personen binnen De Trip BV worden doorgevoerd. Wijzigingen c.q. mutaties worden altijd schriftelijk gemeld c.q. doorgegeven aan de overige medewerkers. Door het vastleggen van de datum en reden van wijziging kunnen deze te allen tijde worden achterhaald.

3. Bewerkingsbeleid

3.1 bewerkingskeuze

In bijlage 1 zijn de van derden te accepteren afvalstoffen opgenomen en is per Euralcode aangegeven welke activiteiten met de betreffende afvalstof plaatsvindt. Derden worden aan de poort dan wel vooraf ingelicht omtrent het spectrum van te accepteren afvalstoffen. Hierbij zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:

* op-/overslag (materiaal wordt in opslagvoorzieningen of bulk op- en overgeslagen);
* opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling, naar één en dezelfde afnemer worden afgezet;
* scheiden (bv. zeven, handpicking, ontwateren in relatie tot slib/baggerspecie);
* verkleinen (bv. houtachtig materiaal en groenafval c.q. afval van plantaardige weefsels).

De hierboven genoemde activiteiten hebben als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik.

De meeste afvalstoffen worden ingenomen, omdat deze met relatief eenvoudige bewerkingen zijn in te zetten voor nuttige toepassing. In dit kader vinden voorbereidingen voor nuttige toepassing en verwijdering plaats, te weten, het opslag, opbulken/verdichten, scheiden en verkleinen van de genoemde categorieën van (afval)stoffen binnen de aangegeven grenzen. Hierbij moet worden gedacht aan: shovel, kraan en verkleinapparatuur. Het transport van en naar de inrichting vindt voornamelijk middels vrachtwagens plaats.

4. Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)

4.1 administratie

De in deze bijlage beschreven uitgangspunten zijn ontleend aan Infomil[1] en gebaseerd op de toelichting van het Activiteitenbesluit. De afwijkingen worden expliciet vermeld en gemotiveerd, waarbij de volgorde c.q. nummering aangehouden wordt van de betreffende richtlijn. Na invoering van de beschreven werkwijze kan een evaluatie en herijking van de procedures plaatsvinden.

1. De structuur van de organisatie blijkt uit het bijgevoegde uittreksel van de Kamer van Koophandel. Er is sprake van één Besloten Vennootschap: De Trip BV. Zie hiervoor bijlage 2.

2. In de administratieve organisatie wordt gebruik gemaakt van primaire vastleggingen waarbij verwezen wordt naar documentnummers. De documentnummers die onder andere gebruikt worden als primaire vastlegging zijn:

   - offertenummers (indien van toepassing);
   - factuurnummers;
   - debiteurnummers.

   Door het gebruik van deze en andere nummers en/of coderingen wordt een zoekspoor gevormd, waardoor men te allen tijde tot “de bron” terug kan gaan en men in staat is eventuele onregelmatigheden te herleiden.

3. Aan partijen aangeleverde afvalstoffen wordt een identificatienummers toegekend.

4. Binnen de inrichting van De Trip BV is een actuele kaart van de inrichting aanwezig waarop de opslaglocaties zijn weergegeven.

5. Beschrijving van de financiële administratie waarbij de verwerkingsprocessen transparant in beeld worden gebracht.

   a) De financiële administratie van De Trip BV is controletechnisch gescheiden van de overige werkzaamheden die worden uitgevoerd binnen de inrichting. De medewerkers van De Trip BV die zich bezig houden met de (controle van) de financiële administratie hebben geen directe betrokkenheid bij de acquisitie, acceptatie, analyse, opslag en de scheiding van afvalstoffen ter plaatse van de inrichting van De Trip BV. De werkzaamheden die betrekking hebben op de afvalstoffen worden binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd door diverse medewerkers. Hierbij is een duidelijke functiescheiding aanwezig.

   b) De financiële administratie van De Trip BV beschikt over een softwaresysteem waarmee de facturatie en de boekhouding geautomatiseerd kan worden uitgevoerd. Aan de hand van een uitdraai kan de factuur worden aangemaakt en worden verstuurd naar de diverse klanten. De financiële administratie is zodanig ingericht dat alle digitale gegevensbestanden zijn terug te vinden in grootboekrekeningen die van belang zijn voor de (financiële) administratie.

[1] http://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/activiteitenbesluit/themas/afvalbeheer/acceptatie-controle/invulling-procedures/

De volgende gegevens zijn vastgelegd in het softwaresysteem en de boekhouding:

- bestand van debiteuren en crediteuren ten behoeve van o.a. relatiebeheer;
- bestand met jaarrekeninggegevens. Dit bestand wordt bijgehouden door een daartoe bevoegd persoon binnen de administratie. Het bestand wordt regulier door een accountant die niet werkzaam is binnen de organisatie van De Trip BV gecontroleerd.
- bestand met financiële transacties inclusief mutaties.

Voor de diverse afvalstoffen (aard en samenstelling) die het bedrijf respectievelijk ontvangt en afgeeft aan derden zijn separate grootboekrekeningen aanwezig in de financiële administratie. De omzet per afvalstof van zowel van de ingenomen als de aan derden afgegeven afvalstoffen, wordt rechtstreeks geregistreerd in de financiële administratie.

Aan de hand van het boekhoudprogramma kunnen de hoeveelheden van de ontvangen en afgegeven afvalstoffen en producten worden bepaald. In het boekhoudprogramma zijn eveneens de kosten opgenomen waardoor het mogelijk is om via het softwarepakket de getotaliseerde hoeveelheden en de hieraan gerelateerde opbrengsten inzichtelijk te maken.

De (recente) voorraden van afvalstoffen worden binnen de inrichting niet in de financiële administratie bijgehouden. Alleen tijdens de (financiële) jaarafsluiting die plaatsvindt op de laatste werkdag van het jaar, wordt de voorraad van de nog aanwezige afvalstoffen, producten en dergelijke vastgesteld. Op basis van deze voorraadbepaling wordt de financiële waarde van de nog aanwezige voorraad geïndiceerd. Deze gegevens zijn vereist voor het opstellen van het financieel jaarverslag voor de inrichting van De Trip BV.

c) De voorraden aan afvalstoffen die op enig moment aanwezig zijn binnen de inrichting van De Trip BV kunnen aan de hand van de geregistreerde gegevens in de afvalstoffenregistratie worden bepaald. Aan de hand van de afgeleide opslaghoeveelheden van afvalstoffen wordt verder inzicht verkregen in de financiële waarde van de goederen c.q. afvalstoffen welke binnen de inrichting zijn opgeslagen oftewel in voorraad liggen. Vervolgens kan men nagaan of er een sluitend verband is tussen de goederenadministratie en de financiële administratie. In de subadministratie en de financiële administratie zijn geen specifieke voorraadlocaties opgenomen.

d) De mutaties tussen de verschillende voorraadlocaties worden niet in de financiële administratie geregistreerd, omdat de interne voorraadlocaties niet expliciet in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem worden opgenomen.

e) Op basis van de geregistreerde aan- en afvoergegevens en de aanwezige voorraden vastgesteld op basis van de meeste recente voorraadbepaling, kan een correcte en volledige stromenbalans worden opgesteld.

g) Het financiële proces met betrekking tot de afvalstoffen ligt vast in ISO-procedures. Hiermee wordt een juiste, tijdige en volledige verantwoording in de financiële administratie bewerkstelligd.

h) Binnen de inrichting van De Trip BV maakt men gebruik van een aantal softwaresystemen bestaande uit een aantal standaard softwareprogramma's (Word, Excel enz.) en een boekhoudprogramma

Dagelijks wordt binnen de inrichting van De Trip BV een back-up gemaakt van alle databestanden en dergelijke. De back-ups worden zowel binnen de inrichting als extern bewaard.

6. Tussen de goederenadministratie (afvalstoffen) en de financiële administratie (totaalfactuur) bestaat een sluitend verband.

7. Van alle inkomende en uitgaande vrachten worden de volgende gegevens vastgelegd:
   - opdrachtnummer;
   - ontdoener (naam, adres, woonplaats, relatienummer);
   - aard, samenstelling en Euralcode;
   - proces van herkomst;
   - hoeveelheid (gewicht/hoeveelheid);
   - datum aanlevering of afvoer;
   - afgifte aan vergunninghouders voor nuttige toepassing of verwijdering (naam, adres, woonplaats, relatienummer).

8. Bij de acceptatie van de afvalstoffen worden de volgende gegevens vastgelegd:
   - aard, herkomst en samenstelling van het afval;
   - uitgevoerde onderzoeken tijdens de acceptatie;
   - gemaakte keuzes tijdens de acceptatie;
   - de beoogde eindbestemming van de reststoffen;
   - afwijkingen van gemaakte keuzes;
   - de gehanteerde functiescheiding;
   - met de klant gemaakte afspraken.

9. Ten aanzien van het verwerkingsbeleid worden de volgende gegevens vastgelegd:
   - uitgevoerde onderzoeken gedurende de bewerking of verwijdering;
   - gemaakte keuzes tijdens de bewerking of verwijdering;
   - tijdstip waarop de afvalstof in het bewerkingsproces is gebracht;
   - per route de hoeveelheden bewerkte afvalstoffen;
   - per route de hoeveelheden van de diverse (rest)stoffen die bij de bewerking of verwijdering vrijkomen;
   - de eindbestemming van de reststoffen;
   - afwijkingen van tijdens het acceptatieonderzoek gemaakte keuzes;
   - de gehanteerde functiescheiding;
   - met de klant gemaakte afspraken.

10. Ten aanzien van de op- of overslag van afvalstoffen worden de volgende zaken vastgelegd:
    - het gebruikte materiaal bij ompakken en eventuele hulpstoffen;
      de gehanteerde functiescheiding;
    - de exacte positie van de goederen

11. Bij weigering van een partij afvalstoffen worden in ieder geval de navolgende gegevens geregistreerd:

    - ontdoener (NAW-gegevens)
    - locatie van herkomst
    - datum
    - hoeveelheid
    - omschrijving aard en samenstelling
    - afvalstoffencode
    - reden van weigering
    - geadresseerde (NAW-gegevens)

4.2 interne controle

Binnen de inrichting vinden een aantal interne controles plaats ter controle van de geregistreerde en gefactureerde gegevens. Interne controles welke plaatsvinden zijn onder andere:

1. De interne controle inzake de registratie van afvalstoffen vindt op een aantal manieren plaats, namelijk:

   - reguliere financiële controle van de geregistreerde gegevens inzake de aanvoer van afvalstoffen in verband met de facturatie van de geregistreerde gegevens naar de diverse relaties.

   Door de voornoemde interne controles wordt voldoende gewaarborgd dat de registratie van afvalstoffen correct heeft plaatsgevonden.

2. De opgestelde balansen inzake de goederen- en financiële administratie worden periodiek intern gecontroleerd. Het betreft onder meer:

   - het inmeten, bepalen c.q. berekenen van de fysieke voorraden en deze afstemmen op de administratieve voorraad. Opvallende afwijkingen worden geregistreerd.

   De bovengenoemde controles vloeien voort uit het gehele proces van continue registratie van alle mutaties met betrekking tot gegevens van de afvalstromen.

3. Voor de periodieke controle van de fysieke voorraad aan afvalstoffen wordt verwezen naar het vermelde onder punt 2.

4. Er vinden binnen de inrichting geen metingen plaats.

5. Het besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen is niet van toepassing op de inrichting van De Trip BV.

6. Binnen de inrichting wordt niet specifiek gecontroleerd of afwijkingen van het A&V-beleid onder de juiste autorisatie zijn uitgevoerd. Dit is deels indirect vastgelegd in de autorisatie in het gebruikte softwaresysteem.

7. Mutaties van bestanden in het systeem van De Trip BV kunnen enkel en alleen worden uitgevoerd onder de juiste autorisatie. Aan de hand van de functie van de gebruiker van het systeem, wordt door de functioneel beheerder, via de inlognaam, aan deze persoon bepaalde rechten binnen het systeem toegekend.

   Een medewerker van de financiële administratie is bevoegd orders aan te leggen of te wijzigen. Mutaties zijn volledig herleidbaar door een strikte registratie van de mutaties.

8. Binnen de inrichting is weegapparatuur aanwezig zodat een beeld ontstaat van de inkomende en uitgaande stromen alsmede een registratie daarvan. Benadrukt wordt dat door bijvoorbeeld neerslag invloeden en verdamping in relatie tot inkomend een uitgaande partijen altijd een sluitfout kan ontstaan in deze balans. Vooral het verkleinen van groenmateriaal dragen bij aan de sluitfout.
9.

Door de voornoemde interne controles wordt voldoende gewaarborgd dat de registratie van afvalstoffen correct heeft plaatsgevonden.

Bijlage 1, overzicht in te nemen afvalstoffen/acceptatievoorwaarden

In deze bijlage is een tabel opgenomen waarin overzichtelijk de volgende aspecten aangegeven zijn, namelijk:

- Eural-code van de afvalstof of materiaal
- omschrijving van de afvalstof
- verwerkingskeuze
- inname van derden

omschrijving euralcode	op- en overslag	samenvoegen c.q. opbulken#	scheiden	verkleinen
Tweede hands bouwmaterialen en bouwstoffen				
17 01 01 beton	*	*	*	-
17 01 02 stenen	*	*	*	-
17 01 03 tegels en keramische producten	*	*	*	-
17 01 07 c niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten	*	*	*	-
17 02 01 c hout	*	*	*	-
17 02 02 c glas	*	*	*	-
17 02 03 c kunststof	*	*	*	-
17 06 04 niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal	*	*	*	-
17 09 04 c niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
05 01 17 bitumen	*	*	*	-
17 03 02 c niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels	*	*	*	-
Grond en baggerspecie (in brede zin)				
01 04 09 zand- en kleiafval	*	*	*	-
02 04 01 grond van het schoonmaken en wassen van bieten	*	*	*	-
10 01 24 wervelbedzand	*	*	*	-
19 01 19 wervelbedzand	*	*	*	-
19 08 02 afval van zandvang	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
17 05 04 c niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen	*	*	*	-
17 05 06 c niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie	*	*	*	-
17 05 08 c niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast	*	*	*	-
19 01 19 wervelbedzand	*	*	*	-
19 08 02 afval van zandvang	*	*	*	-
19 11 06 c niet onder 19 11 05 vallend slib van afvalwaterbehandeling ter plaatse	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
19 13 02 c niet onder 19 13 01 vallend vast afval van bodemsanering	*	*	*	-
19 13 04 c niet onder 19 13 03 vallend slib van bodemsanering	*	*	*	-
19 13 06 c niet onder 19 13 05 vallend slib van grondwatersanering	*	*	*	-
20 02 02 grond en stenen	*	*	*	-
20 03 03 veegvuil	*	*	*	-

omschrijving euralcode	op- en overslag	samenvoegen c.q. opbulken#	scheiden	verkleinen
Groenafval e.d.				
02 01 03 afval van plantaardige weefsels	*	*	*	*
02 01 07 afval van de bosbouw	*	*	*	*
03 01 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
03 01 05 niet onder 03 01 04* vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer	*	*	*	*
03 03 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
Glas (voor zover niet eerder genoemd)				
10 11 12 c niet onder 10 11 11 vallend glasafval	*	*	-	-
16 01 20 glas	*	*	-	-
19 12 05 glas	*	*	-	-
20 01 02 glas	*	*	-	-
Hout (A en B-hout, voor zover nog niet genoemd)			-	
03 01 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
03 01 05 c niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer	*	*	*	*
03 01 99 niet elders genoemd afval	*	*	*	*
03 03 01 schors- en houtafval	*	*	*	*
15 01 03 houten verpakking	*	*	*	*
17 01 02 c hout	*	*	*	*
19 12 07 c niet onder 19 12 06 vallend hout	*	*	*	*
20 01 38 c niet onder 20 01 37 vallend hout	*	*	*	*
Overigen (geotextiel etc., voor zover niet vallend onder een andere code)				
02 01 04 kunststofafval (exclusief verpakkingen)	*	*	*	-
02 01 99 niet elders genoemd afval	*	*	*	-
20 03 99 niet elders genoemd stedelijk afval	*	*	*	-

waaronder een activiteit als bedoeld onder onderdeel bijlage en van het Bor, onderdeel 28.10, lid 33° en 34° en het LAP2 onder Hoofdstuk 18.

Benadrukt dat in bovenstaand overzicht nog niet is geanticipeerd op de beoogde wijziging van de Euralcodelijst medio 2015. Melder gaat er vanuit dat na invoering van de gewijzigde lijst blijvende rechten bestaan van de inname van de diverse gemelde afvalstoffen en er in de toekomst geen onnodige beperkingen/herijking nodig is.

Bijlage 2

Machtiging De Trip BV

Hierbij verklaart,

De heer , handelend in zijn hoedanigheid als zelfstandig bevoegd bestuurder van De Trip BV, statutair gevestigd te , kantoorhoudende aan Sophialaan 7, 31 (3542 AR) te Utrecht, te machtigen:

- [redacted]

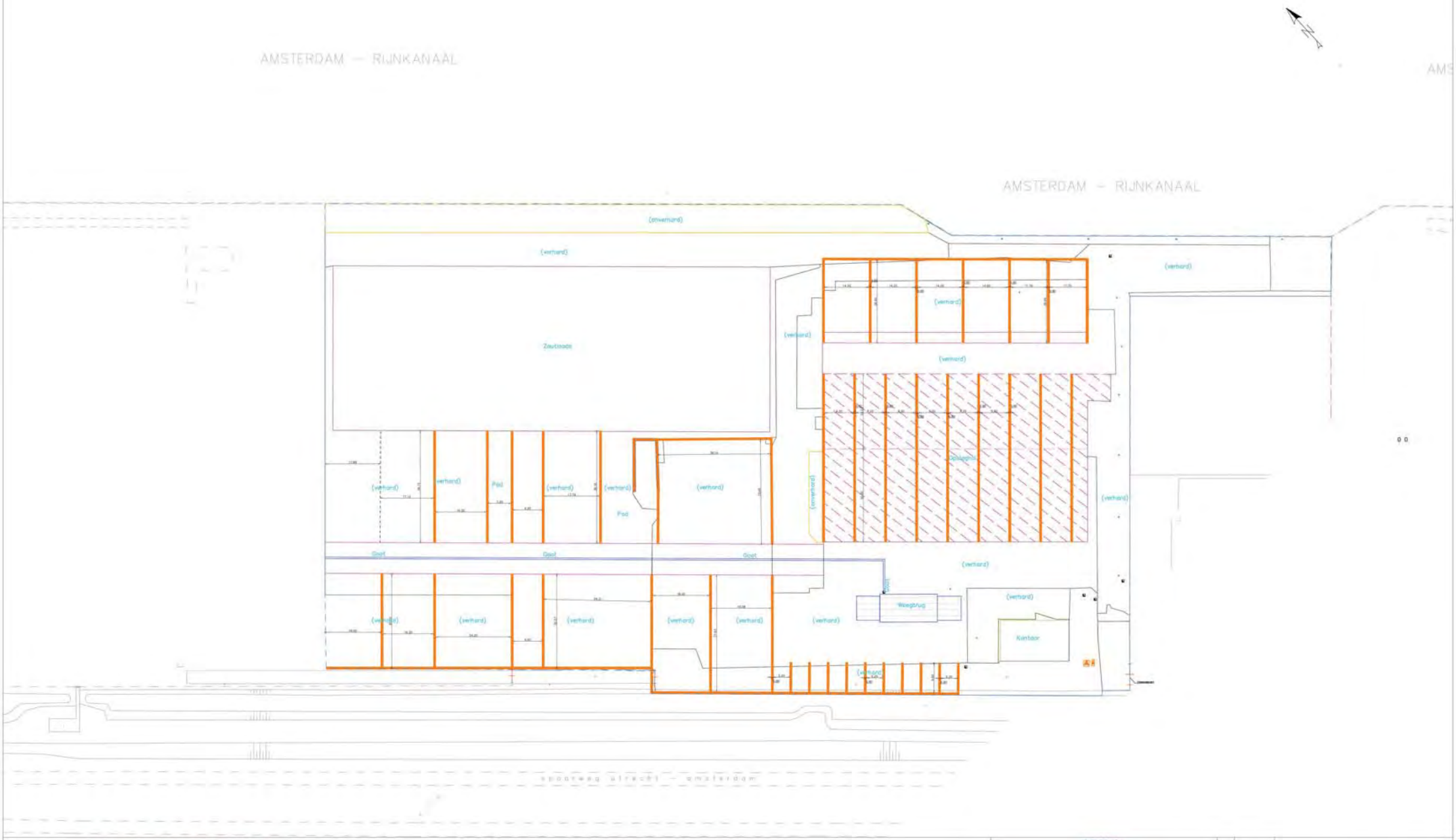
om namens haar in en buiten rechte op te treden en voorts al het nodige te doen ter behartiging van haar belangen (inzake het verkrijgen van vergunningen / meldingen / ontheffingen) ingevolge het Activiteitenbesluit (Barim), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en/of Waterwet (Wtw), (het instellen van) bezwaar, beroep en schorsing/voorlopige voorziening bij bevoegde gezagen en/of rechterlijke instanties, waaronder doch niet beperkt tot de Raad van State.

Heijen, 11 maart 2015

De Trip BV
Namens deze,

directeur

Bijlage 3



Geschielden opgelegen partijen (afval) stoffen:

- A: tweede hands bouwmaterialen/bulkgoederen (inert)
- B: toepasbare inerte bouwstoffen conform Bbk
- C: grond e.d. conform Bbk
- D: glas (vlakglas/consumentenglas)
- E1: A-hout en B-hout (ongeshredderd)
- E2: B-hout (geshredderd)
- F: Papier en karton
  Textiel
  Voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel
- G: bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken
- H: RKG (silo), alleen van eigen werken
- I: restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken
- J: groenafval alleen van eigen werken
- K: dakafval alleen van eigen werken

A, B, C, D, E1: opslag uitpandig of inpandig (kwaliteitsafhankelijk)

E2, F, G, H, I, J, K: opslag inpandig of overdekt

Legenda

- Jumboblokken keerwand (Totaal lengte = 1760 Mt)
- Perceelsgrens
- Overkapt (4700 m2)
- Boder
- Pompput
- Strosbale
- Kleiput

S 0
V 0 0
0 0
S

dgAvug

S

0 0 @

Aanvulling melding 25-3-2015

Inzien uittreksel - De Trip B.V. (62950266)

Kamer van Koophandel, 25 maart 2015 - 15:25

KvK-nummer 62950266	
	Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen zichtbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.
Rechtspersoon	
RSIN	855026443
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	De Trip B.V.
Statutaire zetel	Utrecht
Eerste inschrijving handelsregister	25-03-2015
Datum akte van oprichting	23-03-2015
Geplaatst kapitaal	EUR 120,00
Gestort kapitaal	EUR 120,00
Onderneming	
Handelsnaam	De Trip B.V.
Startdatum onderneming	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Activiteiten	SBI-code: 0812 - Winning van zand, grind en klei SBI-code: 82999 - Overige zakelijke dienstverlening
Werkzame personen	0
Vestiging	
Vestigingsnummer	000031912923
Handelsnaam	De Trip B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Datum vestiging	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Activiteiten	SBI-code: 0812 - Winning van zand, grind en klei SBI-code: 82999 - Overige zakelijke dienstverlening Het inzamelen, ontvangen, op- en overslaan, bewerken en verwerken van grond en bouwstoffen.
Werkzame personen	0
Enig aandeelhouder	
Naam	De Trip Holding B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Ingeschreven onder KvK-nummer	62932802
Enig aandeelhouder sedert	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Bestuurder	
Naam	De Trip Holding B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Ingeschreven onder KvK-nummer	62932802
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd
Gevolmachtigden	
Naam	[redacted]
[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Inhoud volmacht	Volledige volmacht
Naam	[redacted]
[redacted]	[redacted]
Adres	[redacted]
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Inhoud volmacht	Volledige volmacht
	Gegevens zijn vervaardigd op 25-03-2015 om 15.26 uur.

Aanvulling melding 21-9-2015:

Vervallen bij nieuwe aanvulling dd. 22-10-15

Aanvulling melding 22-10-2015

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Aan : **RUD Utrecht en gemeente Utrecht**

Van : [redacted]

Onderwerp : **2e aanvulling melding activiteitenbesluit De Trip van 11 maart 2015 en 2e aanvulling aanvraag omgevingsvergunning onderdeel bouw De Trip (keerwanden) d.d. 17 augustus 2015.**

Datum : **22 oktober 2015**

1 Inleiding

In een gezamenlijk overleg met de bevoegde gezagen milieu (RUD Utrecht) en bouw (gemeente Utrecht) en de aanvrager (De Trip BV) op donderdag 17 september jl., is door het bevoegd gezag aangegeven dat er op basis van de melding Activiteitenbesluit voor De Trip BV van 11 maart jl., wellicht sprake is van 3 bedrijfstyperingen die kunnen leiden tot een indeling in milieucategorie 4.2

Het betreft:
- puinbreker
- vuiloverslagstation
- afvalscheidingsinstallatie

Naar aanleiding hiervan is op 21 september 2015 een aanvulling ingediend ten behoeve van de onderbouwing van de milieucategorie van de gemelde activiteiten met afval, waarin wij hebben aangegeven waarom naar onze mening geen van deze bedrijfstyperingen van toepassing is op de gemelde activiteiten van De Trip. Op 5 oktober jl. heeft de RUD Utrecht hierop greageerd in een notitie waarbij om nadere aanvulling/invulling is gevraagd. Deze nadere aan-/invulling is opgenomen in deze voorliggende aanvulling.

Deze notitie betreft een aanpassing van onze aanvulling van 21 september jl., aangevuld met de extra gevraagde informatie en vervangt daarmee de eerdere aanvulling.

2 Onderbouwing milieucategorie

Puinbreker
In de algemene omschrijving op het meldingsformulier, in tabel 1 én bijlage 1 van bijlage 1 bij de melding zijn de enige aangegeven verkleinende werkzaamheden het verkleinen van A- en B-hout en snoei-/groen afval. Nergens is het verkleinen van bouw- en sloopafval of ander steenachtig materiaal aangegeven of aangevraagd. Er is derhalve geen puinbreker aanwezig binnen de inrichting.

Vuiloverslagstation
In de melding is aangegeven dat het een aannemer betreft die ook afvalstoffen inneemt van eigen werken en beperkt van derden, ten behoeve van het hergebruik van deze stromen in eigen werken. De afvalstoffen zijn afkomstig van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen, maar zoals vermeld betreft dit uitsluitend monostromen die vallen onder het Activiteitenbesluit. Er vindt acceptatie van een beperkt aantal afvalstromen plaats. Doel is hergebruik van afvalstoffen. Er is daarom geen sprake van sterk vervuilde of gemengde afvalstromen.

Binnen de inrichting worden de ingekomen stromen gescheiden opgeslagen, gescheiden (ontwateren) en de houtachtige delen kunnen worden versnipperd in een shredder.

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

De afvalstromen, omvang en werkzaamheden met afval bij De Trip zijn vergelijkbaar met die op een gemeentewerf, er komen afvalstromen van eigen werken binnen en van derden. Een gemeentewerf is een type B inrichting: deze valt volledig onder het Activiteitenbesluit en moet (kunnen) voldoen aan de eisen daaruit: de geluidnormen uit artikel 2.17 en geen stof- of geuroverlast buiten de inrichting. Deze komen overeen met de eisen voor een milieucategorie 3.1 bedrijf. De activiteiten van een gemeentewerf betreffen uitsluitend op- en overslag, verkleinen (van hout) en ontwateren, allen opgenomen in artikel 28.10, onder 4 van onderdeel C, bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht). Dit betekent dat dit de werkzaamheden zijn die een gemeentewerf ook volledig onder het Activiteitenbesluit kan uitvoeren.

Een vuiloverslagstation is breder van opzet en grootschaliger: het betreft alle soorten afval, veelal gemengde stromen (huishoudelijk- en bedrijfsafval) die op grote schaal worden op- en overgeslagen en wellicht gesorteerd en bewerkt. Dit kan tot meer overlast leiden, waardoor de geur-, stof- en geluidcontouren ook 6 keer zo groot zijn als bij een gemeentewerf en daarmee een hogere milieucategorie van toepassing is. Een vuiloverslagstation valt onder categorie 28.4 lid c onder 1 van onderdeel C van bijlage I van het Bor en is een type C-inrichting. Van een dergelijke grootschalig op- en overslag van stuif- en stankverspreidend afval is geen sprake, derhalve is de inrichting van De Trip niet te vergelijken met een algemeen vuiloverslagstation van milieucategorie 4.2.

De melding wordt aangevuld met een bijgewerkt overzicht van de binnen de inrichting aanwezige opslagen van afvalstoffen. Met name de opgeslagen hoeveelheden hout (2.000 ton/10.000 m^3) en papier (2.000 ton/2.000 m^3) zijn gereduceerd ten opzichte van de eerdere melding. Onderstaande tabel 1 dient ter vervanging van tabel 1 in Bijlage 1 (Acceptatie en verwerkingsbeleid) bij de melding van 11 maart 2015.

Tabel 1 (nieuw): overzicht afvalstoffen en capaciteiten

code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m^2	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m^3	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	opslag
E	A-hout en B-hout	maximale 2.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	maximale 2.000 ton	20.000	Scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m^3	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 200 m3	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m^3	16.640	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	maximaal 50 ton	-	opslag

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Afvalscheidinginstallatie
Deze categorie heeft betrekking op de industriële sorteerinstallaties, waar grote stromen afval worden verkleind, gescheiden en verwerkt. Dit betreft grote sorteerinrichtingen die als type C zijn aan te merken, dus waarvoor een omgevingsvergunning milieu is vereist. Bij De Trip is de enige aanwezige 'installatie' een shredder. Binnen de inrichting is derhalve geen afvalscheidingsinstallatie aanwezig.

Conclusie
Uit voorgaande blijkt dat de aangevraagde activiteiten niet zondermeer vallen onder de categorieën waarvoor een milieucategorie 4.2 van toepassing is. De werkzaamheden met afval die De Trip heeft gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit zijn vergelijkbaar met inrichtingen die vallen onder milieucategorie 3.1. Om deze reden zijn wij van mening dat de gemelde bedrijfsactiviteiten passen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan, dat bedrijven met maximaal milieucategorie 4.1 toestaat.

3 Extra informatie

Bulkopslag overig
Aanvullend op bovenstaande onderbouwing ten behoeve van de bepaling van de milieucategorie, is ook gevraagd aan te geven welke andere bulkopslagen binnen de inrichting aanwezig kunnen zijn. Deze zijn opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: overzicht opslag overige bulkstoffen

soort	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	maximaal 15.000 l	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000	
bouwproducten ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	opslag

Akoestisch onderzoek
Het concept akoestisch onderzoek is beoordeeld. Op de twee de belangrijkste vragen wordt hieronder ingegaan (zijn activiteiten zoutloods reeds mee genomen en geldt het onderzoek ook voor de melding). Het onderzoek zelf moet op enkele onderdelen nog worden aangevuld en volgt over ongeveer 2 weken.

De zoutopslag zal incidenteel worden verhuurd ten behoeve van zoutopslag. Ook andere opslag van andere aangevraagde (afval)stoffen kan in de zoutloods plaatsvinden. De transportbewegingen van en naar de zoutloods (voor zout of andere opslag) zijn reeds opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op drie situaties: de melding Activiteitenbesluit, inpassing in de geluidszone (bestemmingsplan) en bijlage bij de toekomstige aanvraag omgevingsvergunning-milieu. In het rapport is uitgegaan van 160 vrachtwagenbeswegingen naar de verschillende opslagen (route 2) in de dagperiode en 20 zowel in de avond als nacht. Hierin is ook de route van en naar de zoutopslag meegenomen. In het rapport zijn twee representatieve bedrijfssituaties (RBS) berekend. RBS1 is inclusief laden en lossen van binnenschepen (geen onderdeel van melding) en RBS2 is inclusief het verkleinen van hout of puin. *Voor de melding is daarom alleen RBS2 uit het akoestisch onderzoek van toepassing en dan uitsluitend met betrekking tot houtshredder (er is geen puinbreker aanwezig in de gemelde situatie).*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat RBS2 inpasbaar is in de geluidzone. De geluidsniveaus bij woningen (op circa 130 meter afstand) bedragen maximaal 41 dB(A), 34 dB(A) en 31 dB(A) in resp. de dag, avond en nacht en 37 dB(A), 32 dB(A) en 29 dB(A) op 200 meter afstand. Op grond hiervan is af te leiden dat ruimschoots kan worden voldaan aan de norm van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) op 50 meter afstand zoals is voorgeschreven in artikel 2.17 lid 2 van het Activiteitenbesluit.

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Warmtestralingsbelasting
Ten behoeve van de opslagen papier/karton en hout is een warmtestralingsbelasting-berekening uitgevoerd. Deze wordt als aparte bijlage bijgevoegd.

Adviesbureau voor integraal milieubeleid
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Aan : **Veiligheidsregio Utrecht, Brandweer**

Van : [redacted]

Onderwerp : **Warmtestralingsbelasting De Trip BV**

Datum : **22 oktober 2015**

M-Tech Nederland BV heeft de warmtestralingsbelasting bepaald naar aanleiding van de opslag van van los opgelsagen hout en losopgeslagen papier binnen de inrichting van De Trip BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De warmtestralingsbelasting dient op grond van artikel 7.7 van het Bouwbesluit inzichtelijk te worden gemaakt en mag niet meer dan 15 kW/m^2 bedragen in relatie tot een op een aangrenzend perceel gelegen gebouw of bouwvlak. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de daartoe erkende programma Infomil bepalingsmethoden Warmtestralingsbelasting versie 1.0 2003[1].

Het betreft hierbij de opslag van papier onder de overkapping in bulk vorm met een omvang van 54,4 m (b) x 9,2 m (d) en een hoogte van nooit meer dan 4 m en een totale opslag van maximaal 2.000 ton (2.000 m^3).

De opslagen van hout hebben een afmeting van respectievelijk 36,6 m (b) x 11,12 m (d) en 30,5 m (b) x 22,2 m (d). De opslagen zijn nooit hoger dan 8 meter en de totale opslag is niet groter dan 2.000 ton (10.000 m^3).

De warmtestralingsbelasting is bepaald met behulp van het softwareprogramma “Infomil Bepalingsmethode Warmtestralingsbelasting Versie 1.0 2003”. Hierbij zijn een achttal situaties beschouwd te weten:

a) Opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten noordwesten van de inrichting (A);
b) Opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten westen van de inrichting (B);
c) Opslag hout ten noordwesten van de inrichting ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten noordwesten van de inrichting (C);
d) Opslag in relatie tot de schuin tegenover liggende houtopslag (D);
e) Opslag in relatie tot de schuin tegenover liggende houtopslag (E, twee identieke varianten);
f) Opslag van hout ten opzichte van het gebouw gelegen ten noorden van de inrichting (F);
g) Opslag hout ten westen van de inrichting ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (G);
h) Opslag van papier ten opzichte van het perceel gelegen ten zuidoosten van de inrichting (H).

Zie ook bijgevoegde situatieschets (bijlage A). Hierbij is middels rode en blauwe arcering de opslag van hout aangeduid en met groene arcering de opslag van papier.

Van alle scenario’s is de warmtestralingsbelasting bepaald ten opzichte van het beoordelingspunt als gevolg van een brand.

Het toegepaste softwareprogramma bepaald de warmtestralingsbelasting op grond van gesimuleerde opslag van vurenhout. Vurenhout (19 MJ/kg) heeft een andere verbrandingswaarde dan papier (13.7 MJ/kg[2]). Opgemerkt wordt dat het papier in alle vakken onder de overkapping kan worden opgeslagen. Daar papier een lagere verbrandingswaarde heeft dan vurenhout en de meest kritische opslaglocatie is berekend, kan de berekening van vurenhout hier als worst-case worden beschouwd in relatie tot de papieropslag (zie bijlage C onder H).

Om ervoor te zorgen dat met het juiste vuurlast gerekend wordt, is het opslagvolume aan papier gecorrigeerd naar de hoeveelheid vurenhout met een zelfde vuurlast.

---

[1] https://www.r jksoverheid.nl/documenten/brochures/2012/04/27/infoblad-buitenopslag-brandbare-niet-milieugevaarl jke-stoffen-bouwbesluit-2012

[2] Waarde komt uit document “Verbrandingswaarden van producten en materialen” afkomstig van de website www.brandweerkennisnet.nl

Adviesbureau voor integraal milieubeleid
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

De opslagen zijn aan deels begrensd door keerwanden met een hoogte van 4 m. In de plattegrondtekening (bijlage A) zijn de keerwanden opgenomen.

Op basis van de corrigeerde opslagen is de warmtestralingsbelasting in elke van de scenario's bepaald.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m^4) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten

situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt ^{2} (m)		Warmtestraling (kW/m^2)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	36,16	11,12	8	4	24	18,08	1,27	14,33	**14,78**	14,85	14,52
B	30,26	22,20	8	4	35,6	15,13	4,82	5,07	**5,25**	5,35	5,37
C	22,20	30,25	8	4	45,22	11,1	2,42	2,50	**2,56**	2,60	2,60
D	11,20	36,16	8	0	14,35	5,6	11,97	13,33	**13,98**	13,90	13,18
E	11,20	36,16	8	0	14,23	5,6	12,11	13,50	**14,16**	14,07	13,35
F	32,63	36,16	8	4	60,90	16,32	1,98	2,02	**2,05**	2,06	2,06
G	34,21	28,8	8	4	45,22	17,11	3,55	3,68	**3,76**	3,81	3,82
H	35,00	9,20	4	4	19,67	17,5	5,42	5,81	**5,92**	5,73	5,28

In bijlage B zijn de uitdraaien van het softwareprogramma bijgevoegd. Opgemerkt wordt dat voor de zijden van de opslagen die niet direct grenzen aan een keerwand de afstand is aangehouden in het midden van de hellingshoek (< 45°). Dit komt neer op een afstand van 4 meter gerekend van de "voet" van de opslag.

Voor F is de opslag weergegeven (blauw op de tekening, bijlage A) voor de situatie waarbij (nog) geen sprake zal zijn van relevante bebouwing op het buurperceel. De situatie tot het nabijgelegen gebouw (reeds aanwezig) ten noorden van de inrichting is middels de berekening inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt opgemerkt dat in situatie H de breedte van opslag door het programma op 35 meter wordt gezet daar de warmtestralingsbelasting van de bredere gedeeltes geen bijdrage heeft op het beoordelingspunt.

In de situaties D en E zijn ook de warmtestralingsbelastingen onderling berekend. Voorop staat dat bij alle opslagen sprake is van mitigerende maatregelen. Zo wordt tussen de brandbare stoffen altijd een leeg vak of een vak met niet-brandbare opslag toegepast.

Uit de berekende warmtestralingsbelastingen blijkt dat in alle beschouwde situaties voldaan wordt aan de eis van 15 kW/m^2 zoals opgenomen in artikel 7.7 lid 3a. van het Bouwbesluit alsmede inzichtelijk is gemaakt of de situatie voldoet aan Artikel 2.84 van het Bouwbesluit.

Adviesbureau voor integraal milieubeleid

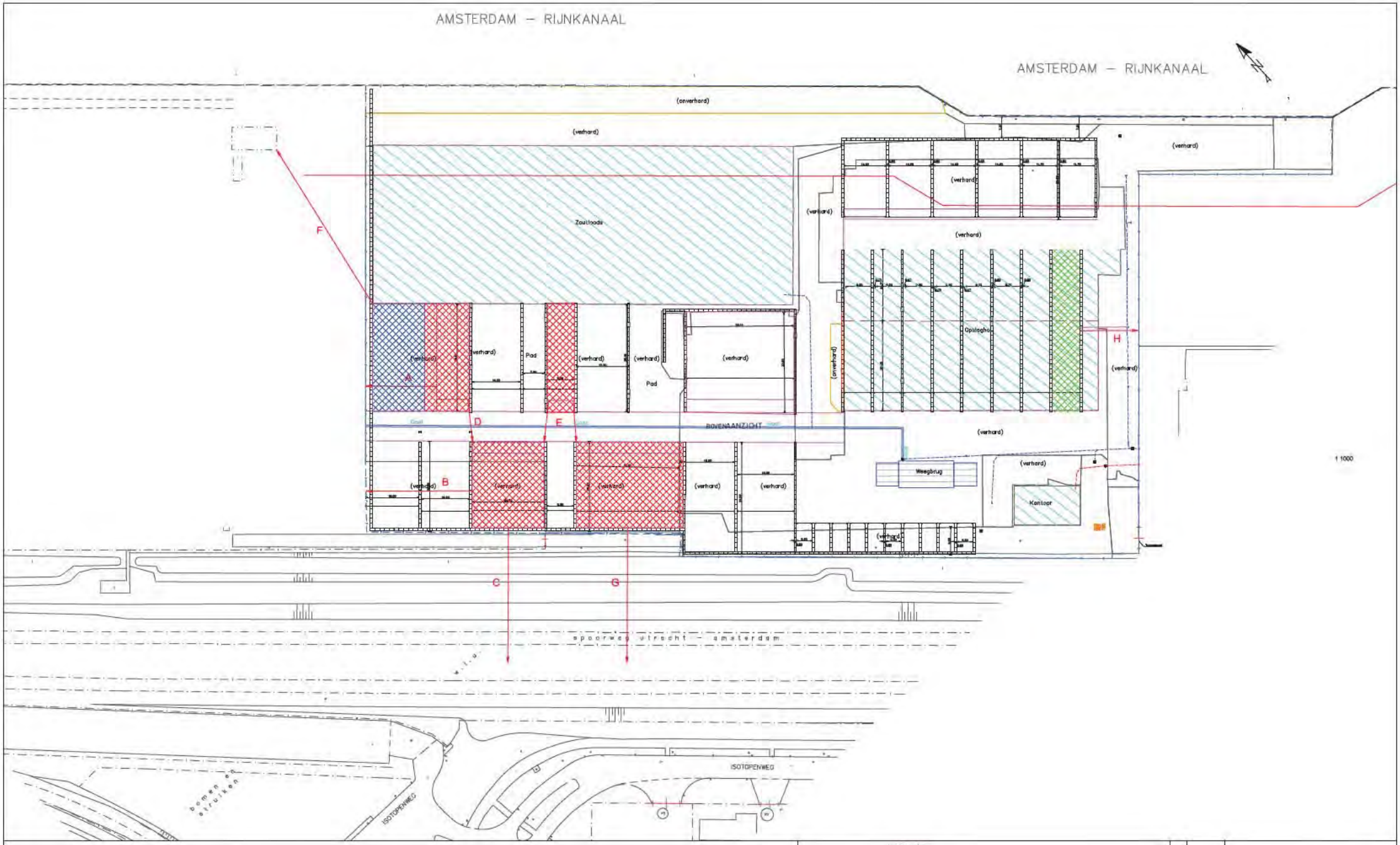
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage A



Legenda

Jumbobakken leerwand

Overkapt (4700 m2)

Bolder
Peilput
Straatkolk
Rioolput

hemelwater o.d.

vuilwater afvalwater o.d.

situatie

hoofdgebouw

hoofdgebouw, indien relevante bebouwing op buitenwand dikt. dakrandzijde is

poortgebouw

Wijz.	Datum	Omschrijving
0	22-10-2015	Inrichtingstekening vervaardigd

Formaat	A4
Schaal	1 : 500
Getekend door	MB
Versie	IT-14-10-2015
Datum	14-10-2015
Status	definitief

Inrichtingstekening behorende bij **Warmtestralingsbelasting**

Trip BV
Sophialaan 7 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond

Tel 0475-420191
Fax 0475-568855
E-mail info@m-tech-nederland.nl

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Breda, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage B

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De diepte van de opslag bedraagt 11,12 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 18,08 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 24 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 21,48 m.

De efficiency van de afscherming is 1

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 81,13%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	1,27
Beoordelingspunt 2	5	14,33
Beoordelingspunt 3	7,5	14,78
Beoordelingspunt 4	10	14,85
Beoordelingspunt 5	12,5	14,52

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 30,25 m.

De diepte van de opslag bedraagt 22,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 15,13 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 35,6 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 78,31%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	4,82
Beoordelingspunt 2	5	5,07
Beoordelingspunt 3	7,5	5,25
Beoordelingspunt 4	10	5,35
Beoordelingspunt 5	12,5	5,37

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 22,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 30,25 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 11,1 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 45,22 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 76,64%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	2,42
Beoordelingspunt 2	5	2,5
Beoordelingspunt 3	7,5	2,56
Beoordelingspunt 4	10	2,6
Beoordelingspunt 5	12,5	2,6

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 11,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 5,6 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,35 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

Er is geen afscherming aanwezig.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 84,98%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralinganiveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	11,97
Beoordelingspunt 2	5	13,33
Beoordelingspunt 3	7,5	13,98
Beoordelingspunt 4	10	13,9
Beoordelingspunt 5	12,5	13,18

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 11,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 5,6 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,23 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

Er is geen afscherming aanwezig.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 85,04%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	12,11
Beoordelingspunt 2	5	13,5
Beoordelingspunt 3	7,5	14,16
Beoordelingspunt 4	10	14,07
Beoordelingspunt 5	12,5	13,35

F

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III. Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 32,63 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 16,32 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 60,9 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 74,61%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	1,98
Beoordelingspunt 2	5	2,02
Beoordelingspunt 3	7,5	2,05
Beoordelingspunt 4	10	2,06
Beoordelingspunt 5	12,5	2,06

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:
- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 34,21 m.

De diepte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,11 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 45,22 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 76,64%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	3,55
Beoordelingspunt 2	5	3,68
Beoordelingspunt 3	7,5	3,76
Beoordelingspunt 4	10	3,81
Beoordelingspunt 5	12,5	3,82

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingsmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 35 m.

De diepte van de opslag bedraagt 9,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 4 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 19,67 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 35 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 12 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m^2, boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 82,6%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m^2)
Beoordelingspunt 1	2,5	5,42
Beoordelingspunt 2	5	5,81
Beoordelingspunt 3	7,5	5,92
Beoordelingspunt 4	10	5,73
Beoordelingspunt 5	12,5	5,28

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

KOPIE

De Trip BV
[redacted]
Sophialaan 7
3542 AR UTRECHT

VERZONDEN 03 MEI 2016

Datum	3 mei 2015	Contactpersoon	[redacted]
Zaakkenmerk		Telefoonnummer	
Briefnummer	564691-Z/16/103473	E-mailadres	
Uw nummer		Bijlage(n)	1
Onderwerp	Meldingen Activiteitenbesluit perceel Sophialaan 7 te Utrecht	Pagina	1 van 3

Geachte [redacted]

U heeft diverse meldingen voor het Activiteitenbesluit milieubeheer ingediend voor het bedrijf De Trip gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Deze meldingen hebben wij ontvangen op 11 maart 2015, 22 september 2015, 23 oktober 2015 en 13 november 2015. De meldingen zijn respectievelijk geregistreerd onder kenmerk HZ_MM-15-07225, HZ_MM-15-27327, HZ_MM-15-30708 en HZ_MM-15-40215.

Uw meldingen betreffen het oprichten van een bedrijf dat in hoofdlijnen de volgende bedrijfsactiviteiten uitvoert: het innemen en opbulken van (verontreinigde)grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen welke genoemd worden bij onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht), waaronder ook het opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval afkomstig van werkzaamheden die van buiten de inrichting afkomstig zijn. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals (wegen)zout en asfaltreinigingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk)goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals het gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en het voeren van administratie.

Beoordeling
Wij hebben de meldingen met bijlagen inhoudelijk beoordeeld. De meldingen zijn volledig en bevatten voldoende informatie. Zodoende hebben wij de meldingen in orde bevonden. Hiermee voldoet u aan de meldingplicht in het kader van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Op de door u gemelde activiteiten zijn de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling van toepassing. Via de site www.aimonline.nl heeft u de door u na te leven regels kunnen downloaden en nalezen. Wij adviseren u de voor uw inrichting geldende voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer in uw administratie te bewaren.

Advies brandweer
Gezien de verschillende soorten en hoeveelheden brandbare stoffen die binnen de inrichting bewerkt en opgeslagen worden hebben wij de brandweer Utrecht gevraagd om advies. Dit advies wordt als bijlage bij deze brief gevoegd. Wij adviseren u hiervan goede notie te nemen en waar nodig maatregelen te nemen.

Maatwerkvoorschriften
De meldingen voor het Activiteitenbesluit geven ons aanleiding om maatwerkvoorschriften voor geluid op te stellen. Hierover ontvangt u z.s.m. bericht.

Een medewerker van het team Handhaving bedrijven van de RUD Utrecht zal op termijn uw inrichting controleren.

Heeft u vragen?
Voor vragen kunt u terecht bij [redacted] via bovenstaande contactgegevens, of [redacted]
telefoon: [redacted]

RUD Utrecht verleent vergunningen, houdt toezicht en voert handhavingstaken uit op het gebied van milieu, bodem, natuur, landbouw, vuurwerk, (zwem)water en luchtvaart, in opdracht van de aangesloten gemeenten en de provincie Utrecht.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen,

[redacted]
Teamleider Vergunningverlening bedrijven
RUD Utrecht

CC.

M-Tech Nederland B.V.
[redacted]
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond

Bijlage 16

PROVINCIE :: UTRECHT

M-Tech Holding B.V.
[redacted]
Produktieweg 1 G
ROERMOND

VERZONDEN 23 DEC. 2015

DATUM	23 december 2015	TEAM	Vergunningverlening Natuur en Landschap
ZAAKKENMERK	Z-NB-MO-2015-4518	REFERENTIE	[redacted]
NUMMER	8177742C	DOORKIESNUMMER	[redacted]
UW BRIEF VAN	23 december 2015	FAX	
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	[redacted]
BIJLAGE(N)		ONDERWERP	Ontvangstbevestiging melding

Geachte [redacted],

Op 23 december 2015 hebben wij uw melding ontvangen. De melding heeft betrekking op uitbreiding/wijziging van stikstof emitterende activiteiten op de locatie Sophialaan 7A in Utrecht en is bij ons geregistreerd onder nummer Z-NB-MO-2015-4518. Bij eventuele correspondentie verzoeken wij u naar dit nummer te verwijzen.

De melding is geregistreerd in AERIUS Register en de hiertoe benodigde ontwikkelingsruimte is in dit programma aan de melding toegekend.

U draagt zelf verantwoordelijkheid voor de inhoud van deze melding. In het geval van een onjuiste melding kunnen aan deze brief dan ook geen rechten ontleend worden.

Wij willen u erop wijzen dat u naar aanleiding van uw melding door een handhavingsmedewerker bezocht kunt worden. Voor de melding geldt conform de Regeling PAS een realisatietermijn van twee jaar. Indien u het project of andere handeling niet aantoonbaar binnen genoemde termijn heeft gerealiseerd, kan middels een handhavingsprocedure de ontwikkelingsruimte in AERIUS Register vervallen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,

[redacted]
Afdeling Uitvoering Fysieke Leefomgeving

Dit bericht is automatisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Uitvoering Fysieke Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH, Utrecht
Telefoon 030-2589111

AERIUS REGISTER

U heeft op grond van artikel 8 van de Regeling Programmatische aanpak stikstof een melding ingediend voor uw initiatief. Deze bevestiging van uw melding is voor uw eigen administratie en toont aan dat de melding is ontvangen en de benodigde depositieruimte geregistreerd is.

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator en geeft de stikstofeffecten van het initiatief weer op de voor stikstof gevoelige habitats binnen de PAS gebieden.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Bij een eventuele volgende melding kunt u deze pdf importeren in AERIUS Calculator, u hoeft dan de emissiegegevens niet opnieuw in te voeren. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.natura2000.nl en www.aerius.nl.

Berekening Feitelijke situatie 2012 2014

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS REGISTER

Contact

Voor w e s de me d ng?	W e doet de me d ng?
De Trip BV [redacted] Sophialaan 7a 3542 AR Utrecht [redacted] Afwijkend correspondentie adres: Postbus 1458 3430 BL Nieuwegein	M tech Nederland BV [redacted] Produktieweg 1 G 6045 JC Roermond [redacted] nederland.nl KvK: 000000031303674300000

Activiteit

Omschr v ng	AER US kenmerk	S tuat e 1 (referent e)
De Trip BV	21WBgHycZLX6	Feitelijke situatie 2012 2014

Kenmerk bestaande Nb-wetvergunn ng	Eerdere me d ng Nb wet
Geen	Geen

Datum bereken ng	Reken aar
23 december 2015, 14:25	2015

Totale emissie

	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch
NOx	30,75 ton/j	2.450,55 kg/j	28,30 ton/j
NH3	< 1 kg/j	1,18 kg/j	< 1 kg/j

Depositie

Hectare met hoogste project verschil (mol/ha/j)

Natuurgeb ed	Prov nc e

S tuat e 1

Toelichting

Verge kend depos t eonderzoek voor de nr cht ngen van G bo en Eurosa t (vergunde s tuat e) en De r p BV (aangevraagde s tuat e) te Utrecht

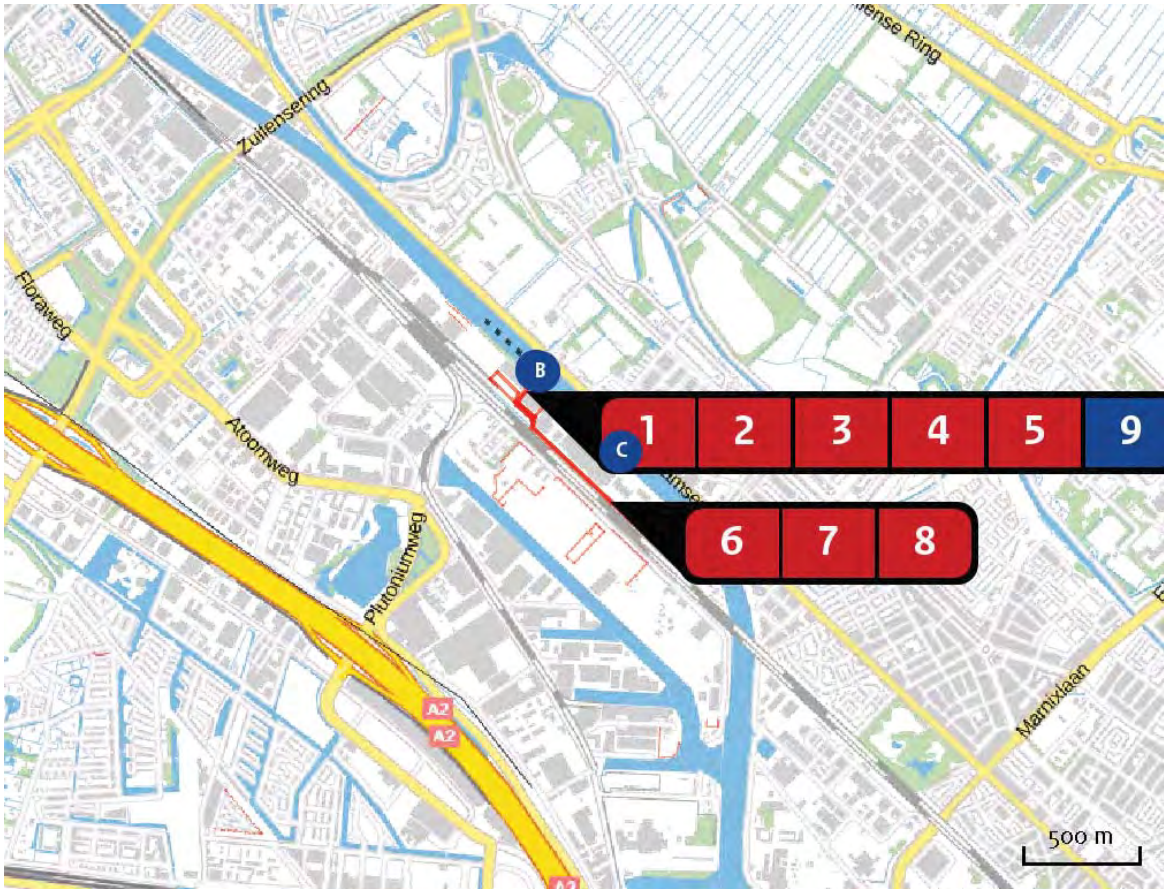
U tgangspunten s tuat e G bo gebaseerd op ge u donderzoek met kenmerk R001-4438304RVN- eh-V01-NL d d 2 me 2006

U tgangspunten s tuat e Eurosa t gebaseerd op ge u donderzoek met kenmerk 20101179-02 d d 28 u 2010

U tgangspunten De r p BV gebaseerd op uchtkwa te tonderzoek met kenmerk r Utr 15 LK WB-02 d d 21 december 2015

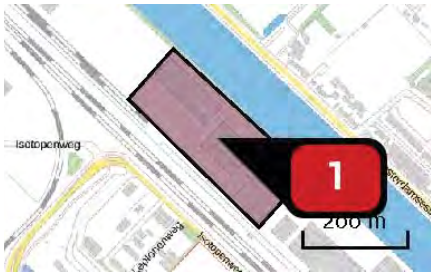
Locatie

Feitelijke situatie
2012 2014



Emissie (per bron)

Feitelijke situatie
2012 2014



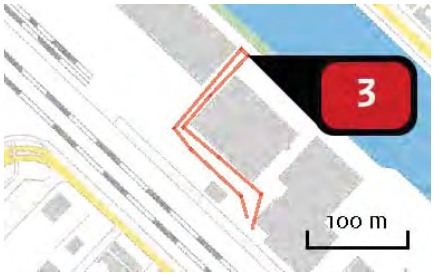
Naam: bronnen op inrichtingsterrein
Locat e (X Y): 132821, 459101
NOx: 29,82 ton/j

Voertu g	Omschr v ng	Brandstof verbru k (/)	U tstoot hoogte (m)	Spre d ng (m)	Warmte nhoud (MW)	Stof	Em ss e
AFW	mobiele werktuigen Gibo/Eurosalt		2,0	4,0	0,0	NOx	29,82 ton/j



Naam	vrachtwagens Eurosalt
Locat e (X Y)	132686, 459202
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	99,70 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 5	43,0	NOx	99,70 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	vrachtwagens Gibo
Locat e (X Y)	132842, 459151
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	40,38 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 4	16,0	NOx	40,38 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	personenwagens Gibo
Locat e (X Y)	132785, 459075
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	1,23 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Personenauto diesel Euro 4	30,0	NOx	1,23 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	heftruck Gibo
Locat e (X Y)	132831, 459136
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Personenauto LPG Euro 4	3,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	verkeersaantrekkende werking - vrachtwagens
Locat e (X Y)	133180, 458650
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	82,06 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 4	16,0	NOx	82,06 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



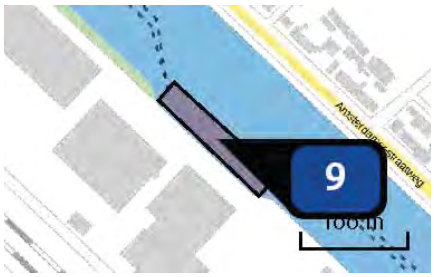
Naam	verkeersaantrekkende werking - personenwagens Gibo
Locat e (X Y)	133181, 458651
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	4,36 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Personenauto diesel Euro 4	30,0	NOx	4,36 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	verkeersaantrekkende werking vrachtwagens - Eurosalt
Locat e (X Y)	133186, 458652
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	148,63 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 5	43,0	NOx NH3	148,63 kg/j < 1 kg/j

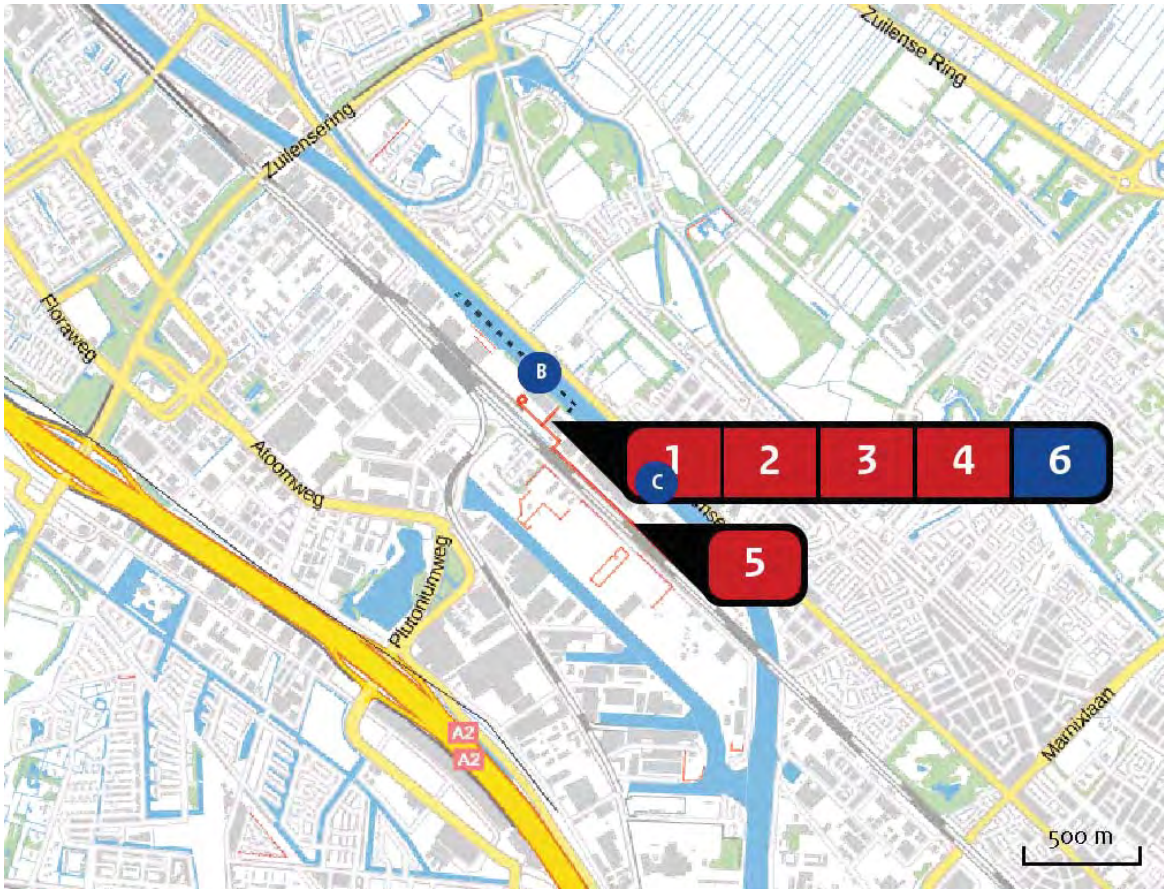


Naam	verkeersaantrekkende werking scheepvaart
Locat e (X Y)	132941, 459095
NOx	549,54 kg/j

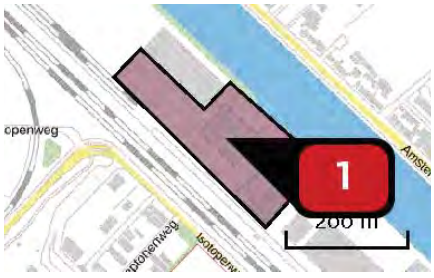
Scheepstype	Omschr v ng	Verb ft d (u/bezoek)	Stof	Em ss e
M8	Gibo/Eurosalt	10	NOx	549,54 kg/j

Vaarroute b nnengaats	Scheepstype	R cht ng	Aanta vaarbeweg ngen (/)	Percentage ge aden
A	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	312	50
B	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	14	50
C	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	312	50
D	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	14	50

Locatie
beoogde situatie 2015



Emissie (per bron)
beoogde situatie 2015



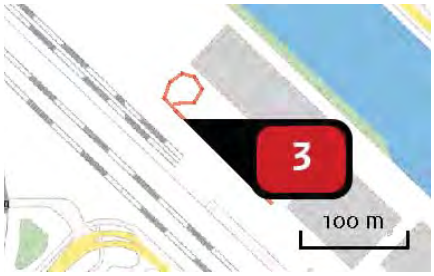
Naam	bronnen op inrichtingsterrein
Locat e (X Y)	132834, 459076
NOx	1.672,00 kg/j

Voertu g	Omschr v ng	Brandstof verbru k (/)	U tstoot hoogte (m)	Spre d ng (m)	Warmte nhoud (MW)	Stof	Em ss e
AFW	mobiele werktuigen De Trip BV		2,0	4,0	0,0	NOx	1.672,00 kg/j



Naam	vrachtwagens route 1
Locat e (X Y)	132823, 459042
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	63,73 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	214,0	NOx	63,73 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	vrachtwagens route 2-1
Locat e (X Y)	132690, 459166
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	103,66 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	200,0	NOx	103,66 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	vrachtwagens route 2-2
Locat e (X Y)	132809, 459120
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	3,05 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	14,0	NOx	3,05 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	verkeersaantrekkende werking vrachtwagens - Eurosalt
Locat e (X Y)	133170, 458655
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,0 mw
NOx	460,83 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	214,0	NOx	460,83 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

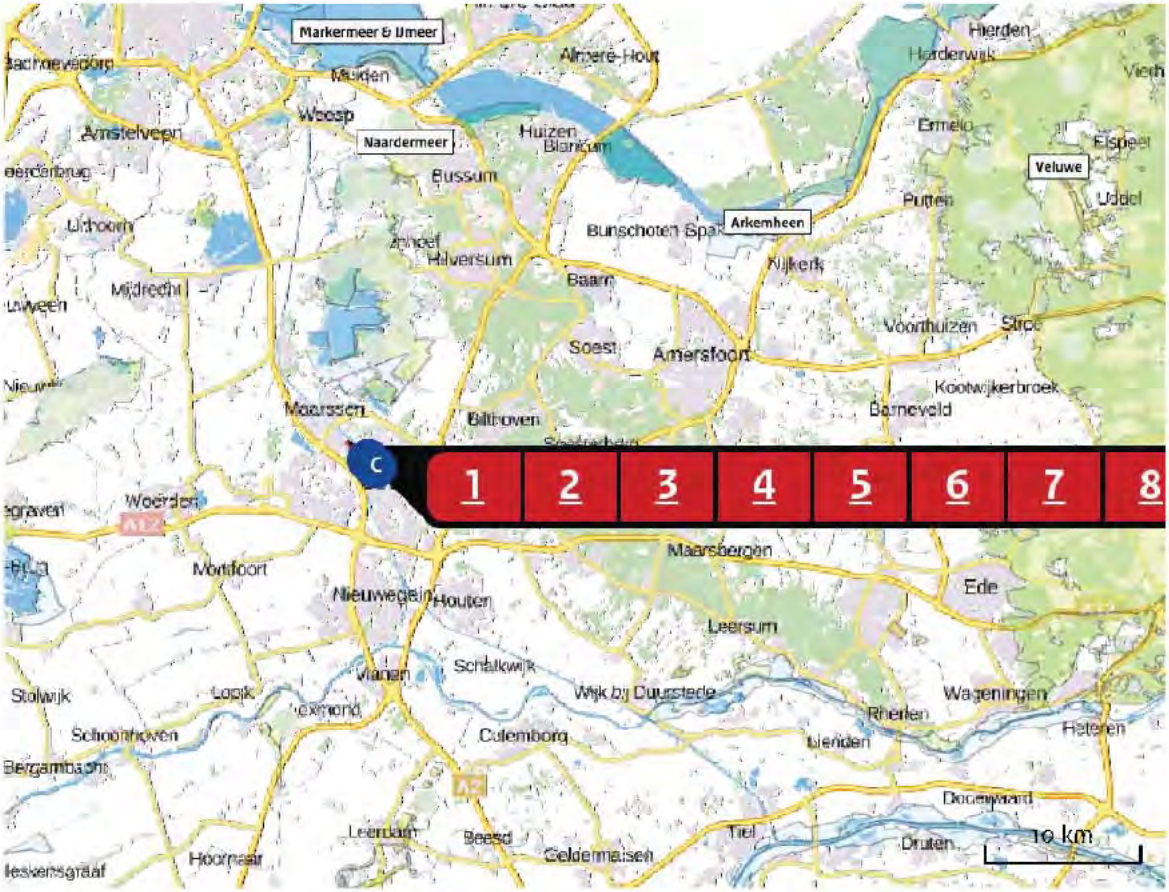


Naam	verkeersaantrekkende werking scheepvaart
Locat e (X Y)	132941, 459095
NOx	147,28 kg/j

Scheepstype	Omschr v ng	Verb ft d (u/bezoek)	Stof	Em ss e
M8	schepen De Trip	2	NOx	147,28 kg/j

Vaarroute b nnengaats	Scheepstype	R cht ng	Aanta vaarbeweg ngen (/)	Percentage ge aden
A	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	91	50
B	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	91	50
C	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	91	50
D	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	91	50

Depositie natuur-gebieden



Hoogs e p ojec ve sc i

Hoogs e p ojec ve sc i pe a uu gebied

- Hab tatr cht n
- Voge r cht n
- Beschermd natuurgeb ed
- Hab tatr cht n Voge r cht n
- Hab tatr cht n Beschermd natuurgeb ed
- Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed
- Hab tatr cht n Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed

Depositie PAS-gebieden

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectbijdrage (mol/ha/j)			Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j)	Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil			
Veluwe	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✔
Kolland & Overlangbroek	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✔
Rijntakken	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✔
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck	0,05	0,00	0,05	0,01	●	✔
Lingegebied & Diefdijk Zuid	>0,05	0,00	0,05	0,00	●	✔
Zouweboezem	>0,05	0,00	0,05	0,01	●	✔
Uiterwaarden Lek	>0,05	0,00	0,05	0,00	●	✔
Botshol	0,07	0,00	0,06	0,01	●	✔
Naardermeer	0,07	0,00	0,06	0,01	●	✔
Oostelijke Vechtplassen	0,09	0,00	0,08	0,10	●	✔

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✔ Depositieruimte beschikbaar
✘ Geen depositieruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd

Depositie per habitattype — Veluwe

Habitattype	Hectare met hoogste projectbijdrage (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H9190 Oude eikenbossen	0,05	0,00	0,05	●	✓
H9120 Beuken eikenbossen met hulst	0,05	0,00	0,05	●	✓
H4030 Droge heiden	0,05	0,00	0,05	●	✓
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,05	0,00	0,05	●	✓
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,05	0,00	0,05	●	✓
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H2330 Zandverstuivingen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH4030 Droge heiden	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H5130 Jeneverbesstruwelen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H3160 Zure vennen	>0,05	0,00	0,05	●	✓

Kolland & Overlangbroek

Habitattype	Hectare met hoogste prognose (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,05	0,00	0,05	●	✔

Rijntakken

Habitattype	Hectare met hoogste prognose (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H91F0 Droge hardhoutooibossen	0,05	0,00	0,05	●	✔

Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

Habitattype	Hectare met hoogste prioriteitsverschil (mol/ha/jr)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,05	0,00	0,05	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91D0 Hoogveenbossen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	>0,05	0,00	0,05	○	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,06	0,00	0,05	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,07	0,00	0,06	●	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,07	0,00	0,06	○	✓

Lingegebied & Diefdijk-Zuid

Habitattype	Hectare met hoogste procestverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H9999:70 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7230)	>0,05	0,00	0,05	●	✔
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✔
H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen iepenbossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✔

Zouweboezem

Habitattype	Hectare met hoogste procestverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,00	0,05	○	
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	>0,05	0,00	0,05	●	✔
Lg03 Zwakgebufferde sloot	>0,05	0,00	0,05	●	✔
H6410 Blauwgraslanden	0,06	0,00	0,05	●	✔

Uiterwaarden Lek

Habitattype	Hectare met hoogste procestverschil (mol/ha/j)			Overschrijding KDW	Depositieruimte beschikbaar
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil		
H6120 Stroomdalgraslanden	>0,05	0,00	0,05	●	✔
H6510A Glanshaver en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,00	0,05	●	✔

Botshol

Hab tattype	Hectare met hoogste pro ectversch (mo /ha/)			Overschr - d ng KDW	Depos t e- ru mte besch kbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
H7210 Galigaanmoerassen	0,07	0,00	0,06	●	✓
ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,07	0,00	0,07	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,08	0,00	0,07	○	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,08	0,00	0,07	○	✓

Naardermeer

Hab tattype	Hectare met hoogste pro ectversch (mo /ha/)			Overschr - d ng KDW	Depos t e-ru mte besch kbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	0,07	0,00	0,06	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,07	0,00	0,07	●	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,08	0,00	0,08	●	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,08	0,00	0,08	●	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H9999:94 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H7140A Overgangs en trilvenen (trilvenen)	0,10	0,01	0,09	●	✓
ZGH7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,10	0,01	0,09	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,10	0,01	0,10	●	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,11	0,01	0,11	●	✓

Oostelijke Vechtplassen

Hab tattype	Hectare met hoogste pro ectversch (mo /ha/)			Overschr - d ng KDW	Depos t e- ru mte besch kbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
H9999:95 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,09	0,00	0,08	●	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	0,09	0,00	0,08	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,09	0,00	0,08	●	✓
H7140A Overgangs en trilvenen (trilvenen)	0,12	0,01	0,11	●	✓
H91D0 Hoogveenbossen	0,13	0,01	0,12	●	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,14	0,01	0,13	●	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,17	0,01	0,16	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,18	0,01	0,17	●	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,23	0,01	0,22	●	✓

○ Geen overschr d ng
● We overschr d ng*
✓ Depos t eru mte besch kbaar
✗ Geen depos t eru mte besch kbaar

* Deze u tkomst wordt n et meegenomen n de toets ng aan de Nb-wet B de toets ng aan de NB-wet gaat het om de re evante hexagonen waarvoor ontw kke ngsru mte s gereserveerd

Disclaimer

Hoewe verstrekte gegevens kunnen d enen ter onderbouw ng van een vergunn ngaanvraag kunnen er geen rechten aan worden ver eend De e genaar van AER US aanvaardt geen aansprake khe d voor de nhoud van de door de gebru ker aangeboden nformat e Bovenstaande gegevens z n enke bru kbaar tot er een n euwe vers e van AER US besch kbaar s AER US s een gereg streerd hande smerk n de Bene ux A e rechten d e n et exp c et worden ver eend z n voorbehouden

Rekenbasis

Deze bereken ng s tot stand gekomen op bas s van

AER US	vers e 2015_20151211_3dec74e7e2
Database	vers e 2015_20151211_3dec74e7e2

Voor meer nformat e over de gebru kte method ek en data z e

https //www aer us n /n /factsheets/u t eg

Bron/activiteiten				PM10						NOx				
Bewerkingen met stuifgevoelige stoffen		Doorzet [ton/jr]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [kg/ton]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
H01	verkleinen puin	60.000	480	3,70E-04	0,07	0	2,07E-05	35,76	2,43					
	verkleinen houtachtig afval	36.640												
H02	zeven stuifgevoelige stoffen	224.000	480	3,70E-04	0,17	0	4,80E-05	82,88	5,63					
	totaal handelingen						*6,87E-05*	*118,6*	*8,1*					
Opslag van stuifgevoelige stoffen		Oppervlakte [ha]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [ton/(ha·jr)]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
OP01	opslag	0,41	8760	1	0,05	0	1,31E-05	413,60	28,12					
OP02	opslag	0,47	8760	1	0,05	0	1,50E-05	473,80	32,21					
OP03	opslag onder overkapping	0,30	8760	1	0,03	0	9,59E-06	302,40	20,56					
OP04	opslag	0,12	8760	1	0,01	0	3,74E-06	117,80	8,01					
	totaal opslag	1,31					*4,15E-05*	*1307,6*	*88,9*					
Transport- en verlading van stuifgevoelige stoffen		Doorzet [ton/jr]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [kg/ton]	Emissie PM10 [kg/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]					
Ov01	aanvoer stuifgevoelig materiaal	224.000	2.771	8,00E-06	6,47E-04	0	1,80E-07	1,79	0,12					
Ov01	afvoer stuifgevoelig materiaal	224.000	5.675	8,00E-06	3,16E-04	0	8,77E-08	1,79	0,12					
	totaal overslag						*2,67E-07*	*3,6*	*0,2*					
Machines		Vermogen [kW]	Emissieduur [h/jr]	Emissiefactor PM10 [g/kWh]	Emissie PM10 [g/h]	Reductie [%]	Emissie PM10 [kg/s]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]	Emissiefactor NO_x [g/kWh]	Jaarlijkse emissie NO_x [g/h]	Emissie NO_x [kg/s]	Jaarlijkse emissie NO_x [kg/jr]	Bijdrage NO_x aan jaarlijkse emissie [%]
	transport													
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	110	240	0,025	2,75	0	7,64E-07	0,66	0,04	0,40	44,0	1,22E-05	10,56	0,6
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	110	240	0,025	2,75	0	7,64E-07	0,66	0,04	0,40	44,0	1,22E-05	10,56	0,6
MK	mobiele kraan op kade	110	1601	0,025	2,75	0	7,64E-07	4,40	0,30	0,40	44,0	1,22E-05	70,45	4,2
SB	shovel 1 (buiten)	180	2920	0,025	4,50	0	1,25E-06	13,14	0,89	0,40	72,0	2,00E-05	210,24	12,6
SO	shovel 2 (onder overkapping)	180	2190	0,025	4,50	0	1,25E-06	9,86	0,67	0,40	72,0	2,00E-05	157,68	9,4
S	schip	335	803	0,025	8,38	0	2,33E-06	6,73	0,46	2,00	670,0	1,86E-04	538,01	32,2
	bewerking													
MV	mobiele verkleiningsinstallatie (breker)	368	147	0,025	9,20	0	2,56E-06	4,42	0,30	3,30	1214,4	3,37E-04	582,91	34,9
	mobiele verkleiningsinstallatie (shredder)	368	333											
MS	mobiele scheidingsinstallatie	95	480	0,025	2,38	0	6,60E-07	1,14	0,08	2,00	190,0	5,28E-05	91,20	5,5
	totaal machines						*9,67E-06*	*41,0*	*2,8*			*6,00E-04*	*1.671,6*	*100,0*
								Jaarlijkse emissie PM10 [kg/jr]	Bijdrage PM10 aan jaarlijkse emissie [%]				Jaarlijkse emissie red. NO_x [kg/jr]	Bijdrage NO_x aan jaarlijkse emissie [%]
	totale emissie						*1,20E-04*	*1470,8*	*100,00*			*6,00E-04*	*1.671,6*	*100,00*

Uittreksel uit Prelude 1.1 (rekenapplicatie luchtemissies binnenvaart)

Pluimvaarweg	Scheepstype	Ladingstoestand	Richting	Stof	Emissiefactor(g/km)	Aantal schepen per jaar	Afstand (km)	trendfactor	Emissie (g/jaar)	Emissie (kg/jr)	Emissie (kg/s)
CEMT Va	M8	geladen	beide	Fijn Stof	16,3	181,0	1,0	0,8	2333	2	7,40E-08
CEMT Va	M8	geladen	beide	NOx	482,0	181,0	1,0	0,9	77645	78	2,46E-06
CEMT Va	M8	leeg	beide	Fijn Stof	14,5	181,0	1,0	0,8	2075	2	6,58E-08
CEMT Va	M8	leeg	beide	NOx	428,7	181,0	1,0	0,9	69054	69	2,19E-06

	Totale emissie (kg/s)
PM10 / PM2,5	1,40E-07
NOx	4,65E-06

Uitgangspunten depositieonderzoek situatie Gibo gebaseerd op geluidonderzoek met kenmerk R001-4438304RVN-Ieh-V01-NL d.d. 2 mei 2006.
Uitgangspunten depositieonderzoek situatie Eurosalt gebaseerd op geluidonderzoek met kenmerk 20101179-02 d.d. 28 juli 2010.

aangevraagde situatie									
		aantal	emissie duur (h/jaar) [4]	vermogen (kW)	type motoren Stage	NOx-emissie			
id.	machines					emissie-factor (g/kWh) [1]	NOx-emissie (g/uur)	NOx-emissie (kg/jaar)	
Gibo									
G1	lossen schip	1	3.276	335	IIIa	7,5	2.513	8.231	
G2	pompen silo's	3	7.488	335	IIIa	7,5	2.513	18.814	
G3	hydraulische kraan	1	156	180	IIIa	4	720	112	
G4	laden vrachtwagens	1	780	335	IIIa	4	1.340	1.045	
G5	laden vrachtwagens	2	780	336	IIIa	5	1.680	1.310	
Eurosalt									
ES1	kraan - aanvoer zout	1	140	180	IIIa	4,7	846	118	
ES2	schip - aanvoer zout	1	147	180	IIIa	4	720	106	
ES3	shovel - aanvoer zout	1	35	335	IIIa	7,5	2.513	88	
ES4	heftruck - aanvoer zout	1	14	70	IIIa	4	280	4	
ES5	shovel - tijdens gladheid	1	1.176	180	IIIa	4	720	847	
ES6	shovel - buiten gladheidsperiode	1	755	180	IIIa	4	720	544	
ES7	heftruck - buitengladheidsperiode	1	302	70	IIIa	4	280	85	
	SUBTOTAAL MACHINES							29.825	
id.	verkeer [3]	verkeers-intensiteit (aantal/jr)	gemiddeld aantal voertuigen per etmaal			type motoren stage			
Gibo									
G6	vrachtwagens	5.928	16			IV			
G7	personenwagens	10.920	30			IV			
G8	heftruck [6]	1.248	3			IV			
Eurosalt									
ES8	vrachtwagens - aanvoer zout	420	1			V			
ES9	vrachtwagens - tijdens gladheid	6.370	17			V			
ES10	vrachtwagens - buiten gladheidperiode	9.060	25			V			
	SUBTOTAAL VERKEER								
	TOTALEN in kg/jaar					**NOx-emissie**		**29.825**	

[1] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1 "EU Stage III/IV Emission Standards for Nonroad Diesel Engines" zoals vermeld op www.dieselnet.com.

[3] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1.38 van de tabellenset behorende bij het methodenrapport voor de berekening van emissies door mobiele bronnen, welke beschikbaar is op de site van het CBS (www.cbs.nl), waarbij EURO V is aangehouden en binnen bebouwde kom (WT1)

[2] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1.38 van de tabellenset behorende bij het methodenrapport voor de berekening van emissies door mobiele bronnen, welke beschikbaar is op de site van het CBS (www.cbs.nl), waarbij EURO V is aangehouden en binnen bebouwde kom (WT1)

[3] verkeersgegevens zijn afkomstig van tabel 2-a van het akoestisch onderzoek De Trip BV van 21 mei 2015 met kenmerk Tri.Utr.15.AO W8-01

[4] Voor Gibo wordt uitgegaan van 312 werkdagen per jaar. Voor Eurosalt wordt een gemiddeld aantal van 49 vorstdagen per jaar gehanteerd en 14 dagen voor de aanvoer van zout. De overige dagen zijn het aantal dagen buiten de gladheidsperiode (365-49-14 = 302 dagen per jaar).

[5] Voor de berekening in Aerius dient een gemiddeld aantal voertuigen per etmaal ingegeven te worden.
[6] Vanwege het ontbreken van de exacte bedrijfsduur en rijroute wordt in de berekening de heftruck beschouwd als een personenauto.

Bijlage 17

PROVINCIE :: UTRECHT

De Trip BV.
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

0 4 MEI 2016

DATUM	4 mei 2016	TEAM	BMI
NUMMER	8184703C	REFERENTIE	[redacted]
UW BRIEF VAN	22 december 2015	DOORKIESNUMMER	[redacted]
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	[redacted]@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1	ONDERWERP	Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV.

Geachte [redacted]

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding
De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.
De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.
De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure
De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

Fysieke Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.- beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.
De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER behoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.
Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.
Die criteria hebben betrekking op:
1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolgde de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.
Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.
Op grond van de aanmeldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

Binnen de inrichting worden uit eigen werken ontstane of ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen op- en overgeslagen.
Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.
De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen.
De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen, afhankelijk van de fysieke eigenschappen stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bv zeven, handpicking, ontwateren van slib/baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval en het breken van puin;
- Ontwateren;
- Verkleinen van(snoei)hout en puin.

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden en kantooractiviteiten.
De meeste ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij de bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie).
Het verkleinen en breken van materiaal vindt plaats met een mobiele shredder en een mobiele breker die hiervoor tussen keerwanden worden opgesteld.

Conclusie
Aan de hand van de omschrijving van de kenmerken van de activiteit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

2. Plaats van de activiteit

De inrichting is gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht en is gelegen op het industrieterrein Lage Weide. Het industrieterrein ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de overzijde van het kanaal liggen woningen langs de Amsterdamsestraatweg.
Voor het industrieterrein Lage Weide is een gezoneerd bestemmingsplan vastgesteld. Op het industrieterrein zijn meerdere bedrijven gevestigd. Bij vestiging van nieuwe bedrijfsmatige activiteiten wordt getoetst aan de gecumuleerde geluidsbelasting op het industrieterrein. De activiteiten van De Trip BV passen binnen de zone.
In het geldende bestemmingsplan zijn ook eisen ten aanzien van geuremissie opgenomen omdat er in de directe omgeving sprake is van geuroverlast. Het betreft een gemengde

omgeving, waar een drukke vaarweg en industrieterrein direct grenzen aan een woon-omgeving.
De inrichting is niet gelegen in een gebied met (inter)nationale natuurbescherming, een grondwaterbeschermingsgebied, een waterwingebied, een stiltegebied of een natuur- of bodembeschermingsgebied. Het Natura 2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen) ligt op een afstand van 2,8 km. De activiteiten zullen geen nadelige invloed hebben op dit gebied.

Conclusie
Ten aanzien van de plaats van de activiteit kan worden geconcludeerd dat deze geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

3. Kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit
Naar de belangrijkste milieueffecten van de activiteit op het plan- en studiegebied is onderzoek gedaan. Daarbij wordt uitgegaan van de referentiesituatie, zoals beschreven in de aanmeldingsnotitie.

De effecten voor wat betreft luchtkwaliteit
Voor luchtkwaliteit is uitgegaan van drie verschillende soorten emissies, namelijk (grof) stof, emissies Wet Luchtkwaliteit en geur.

- Grof stof

De stofemissie vanwege de activiteit kan vanwege de uitbreiding groter worden maar stofhinder in het studiegebied (bij de woningen) wordt door BBT-maatregelen voorkomen waardoor geen sprake is van een aanzienlijk effect.

- Emissies Wet Luchtkwaliteit

De activiteit voldoet aan de luchtkwaliteitseisen ingevolge titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer. De bijdrage van de gehele inrichting voldoet aan de voorwaarden voor NIBM (niet in betekenende mate zoals aangegeven in het Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit). De bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit is daarmee verwaarloosbaar.

- Geur

Vanwege de geuroverlast in de omgeving zijn in het bestemmingsplan Lage Weide specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie opgenomen. Uitgangspunt voor de normstelling is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd uitgaande van de geurdrempel bij woningen.
De geuremissie vanwege de uitbreiding van de activiteit voldoet overal aan de geurnormen en veroorzaakt geen aanzienlijk effect in de omgeving.

De effecten voor wat betreft geluid
De inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Bij de woningen aan de Amsterdamse straatweg zijn hogere grenswaarden verleend. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten vanwege geluid worden verwacht.

De effecten voor wat betreft trillingen
Uit onderzoek blijkt dat er geen relevante trillingen bij de woningen zijn te verwachten.

De effecten voor wat betreft bodem
Uit de uitgevoerde bodemrisicoanalyse blijkt dat de activiteit een verwaarloosbaar bodemrisico heeft.

De effecten voor wat betreft water
De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid
De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur
De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.
De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie
Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit
Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang bezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving
In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in www.officiëlebekendmakingen.nl (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).
Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.
In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stadskantoor, Stadsplateau 1, 5^{e} etage, balie 28.

Bezwaar
Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r-beoordelingsprocedure kun u terecht bij de provincie Utrecht, [redacted]. Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, [redacted]

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



[redacted]
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

gescand RUD

0 8 JUNI 2016

De Trip B.V.
T.a.v. mevrouw L. van Schaik
Postbus 1458
3439 NA NIEUWEGEIN

VERZONDEN - 8 JUNI 2016

Datum	7 juni 2016	Contactpersoon	Dhr. S. Dool
Zaakkenmerk	Z-HZ_WABO-2016-3391	Telefoonnummer	030-7023131
Briefnummer	568226	E-mailadres	s.dool@rudutrecht.nl
Uw nummer	OLO nr. 1689957	Bijlage(n)	brochure
Onderwerp	Procedure	Pagina	1 van 3

Geachte mevrouw Van Schaik,

Op 30 mei 2016 hebben wij van u een aanvraag ontvangen. De aanvraag heeft betrekking op Sophialaan 7 in Utrecht en is bij ons geregistreerd onder nummer Z-HZ_WABO-2016-3391. Bij eventuele correspondentie verzoeken wij u naar dit nummer te verwijzen.

Bevoegd gezag en procedure
Wij zijn bevoegd op uw aanvraag te beslissen. Op uw aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

De aanvraag wordt doorgezonden aan de volgende adviseurs/bestuursorganen:
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
- VRU (Veiligheidsregio Utrecht Brandweer);
- HDSR (Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden);
- Rijkswaterstaat.

Op deze procedure kan de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen van toepassing zijn.
Als u vragen heeft over de inhoud van deze brief kunt u contact opnemen met de heer S. Dool, bereikbaar op telefoonnummer 030-7023131 of bovengenoemd e-mailadres.

Met vriendelijke groet,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens dezen,

ing. W. Zoutewelle
Teamleider Vergunningverlening Bedrijven
RUD Utrecht

Niet tijdig beslissen
Indien de beslissing op uw aanvraag niet tijdig wordt gegeven, kunt u ons schriftelijk in gebreke stellen om binnen twee weken alsnog te beslissen. Indien de beslissing op uw aanvraag ook binnen deze termijn niet wordt gegeven, verbeuren wij een dwangsom. Vervolgens kunt u na deze termijn van twee weken direct in beroep gaan tegen het niet tijdig nemen van het besluit.

Bekendmaking
U krijgt van ons bericht als wij de definitieve beslissing hebben genomen. Dit wordt ook bekend gemaakt aan de indieners van zienswijzen. Wij publiceren een kennisgeving van de beschikking op de website www.officielebekendmakingen.nl. Gedurende 6 weken liggen de beschikking, de aanvraag en andere relevante documenten bij ons en bij de betreffende gemeente ter inzage. Gedurende deze termijn kan beroep worden ingesteld door belanghebbenden.

Inwerkingtreding
Het besluit treedt, in principe, in werking nadat de beroepstermijn van zes weken is verstreken.

Beroep bij de rechtbank
Tegen de definitieve vergunning kan tot en met zes weken met ingang van de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd beroep worden ingesteld bij de rechtbank. Het beroep staat open voor belanghebbenden.

Hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State
Nadat de rechtbank uitspraak heeft gedaan, kunt u hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroep staat open voor belanghebbenden.

Voorlopige voorziening
Indien (hoger) beroep is ingesteld tegen de vergunning kan ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd indien onverwijlde spoed dat vereist.

Minuut besluit richting Proceduremedewerker

Afdeling: Vergunningverlening en Handhaving
Team: Leefomgeving
steller(s) van besluit: S. Dool
Doorkiesnummer(s): 030-7023131

Zaaknummer: Z-HZ_WABO-2016-3391
Soort procedure: omgevingsvergunning
Aanvrager: De Trip B.V.
Inrichting:Sophialaan 7 in Utrecht

Nummer besluit:n.v.t. betreft geen besluit
Nummer begeleidende uitgaande brieven : n.v.t.

Verzenddatum (ontwerp)besluit (stem tijdig af met servicebureau): z.s.m.
☺ Procedure- en legesbrief

Afschriften INTERN (via mail)
- U.A.E. Arnhold (altijd)
- Vergunningverlener Wet Milieu: Dool, S.
- Handhaver Primus: Wouter Bulthuis
- Jurist vergunningverlening Wet Milieu: .....

Afschriften EXTERN
- Gemeente Utrecht Stadsontwikkeling Front Office en Vergunningen, t.a.v. de heer J. Vroom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
- VRU (Veiligheidsregio Utrecht Brandweer)
- Waterschap "Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden"
- Rijkswaterstaat

Digitaal opgeslagen: Squit

Interne toets: n.v.t. geen besluit

Mee te zenden bijlagen (benoemen) : geen (zit bij brief)
Bestuurlijk gevoelig: nee
GBA check nodig? ??????????????????
GBA check uitgevoerd (door SB)? ??????????????????????????
GBA gegevens akkoord? ??????????????????

Paraaf Jurist:

Paraaf Teamleider:

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

De Trip B.V.
T.a.v. mevrouw L. van Schaik
Sophialaan 7
3542 AR UTRECHT

Datum	27 maart 2018	Contactpersoon	Dhr. S. Dool
Zaakkenmerk	HZ_MM-16-32483	Telefoonnummer	030 7023131 / 06 55498099
Briefnummer	Z/18/627705-661539	E-mailadres	s.dool@rudutrecht.nl
Uw nummer	-	Bilage	1
Onderwerp	Verzoek aanvulling akoestisch rapport i.v.m. activiteiten van Bouwstoffen Unie op perceel Sophialaan 7 te Utrecht.	Pagina	1 van 2

Geachte mevrouw van Schaik,

U heeft op 13 november 2015 een extra melding (i.v.m. aanvullende gegevens) Activiteitenbesluit milieubeheer ingediend voor het adres Sophialaan 7 te Utrecht. Deze melding is geregistreerd onder kenmerk HZ_MM-15-40215. Bij de melding is een rapport van een akoestisch onderzoek gevoegd, opgesteld door M-Tech Nederland B.V. met kenmerk Tri.Utr.15 A0 WB-03 gedateerd 12 november 2015.

Bouwstoffen Unie
Op 22 maart 2017 hebben wij van de heer G.J. Heijting, een melding Activiteitenbesluit ontvangen voor het starten van het bedrijf Bouwstoffen Unie B.V. gelegen op het perceel Sophialaan 21. Uit de melding blijkt dat de Bouwstoffen Unie ook een deel van de kade (vervoersbewegingen) van De Trip gebruikt en dat ook schepen gelost worden t.b.v. de bedrijfsactiviteiten van de Bouwstoffen Unie B.V.

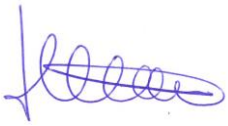
Rapport van een akoestisch onderzoek
Aangezien de Bouwstoffen Unie B.V. op het terrein en kade van De Trip extra vervoersbewegingen en losactiviteiten (van schepen) genereerd, heeft dat tot gevolg dat een andere geluidbelasting aan De Trip toegeschreven moet worden dan in het eerdergenoemd rapport van het akoestisch onderzoek. Ons verzoek is het rapport aan te passen zodat het effect duidelijk is van de Bouwstoffen Unie B.V. voor de geluidbelasting van het perceel Sophialaan 7 (De Trip). Eenzelfde vraag kan gesteld worden voor het ingediende akoestisch rapport voor de aanvraag (ingediend 6 augustus 2016) voor een omgevingsvergunning milieu.

Afspraken/termijnen
Wij verzoeken u uiterlijk twee maanden na verzenddatum van deze brief een aangepast akoestisch rapport aan te leveren. U kunt deze per post of per mail verzenden naar de RUD Utrecht, t.a.v. de heer S. Dool.

Heeft u vragen?
Voor vragen kunt u terecht bij de heer S. Dool via bovenstaande contactgegevens.

RUD Utrecht verleent vergunningen, houdt toezicht en voert handhavingstaken uit op het gebied van milieu, bodem, natuur, landbouw, vuurwerk, (zwem)water en luchtvaart, in opdracht van de aangesloten gemeenten en de provincie Utrecht.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen,



mr. H. Vicino
Teamleider Vergunningverlening bedrijven
RUD Utrecht

Afschriften
Deze brief is afschrift verzonden aan:
- M-Tech Nederland B.V., t.a.v. de heer H. Neelen, Produktieweg 1 G, 6045 JC ROERMOND

Bijlage

Artikel 1.10, lid 3 van het Activiteitenbesluit milieubeheer

Bij de melding worden de volgende gegevens verstrekt:
a. het adres en het nummer van de Kamer van Koophandel van de inrichting;
b. de naam en het adres van degene die de inrichting opricht dan wel verandert of de werking daarvan verandert, en, indien dit iemand anders is, van degene die de inrichting drijft of zal drijven;
c. het tijdstip waarop de inrichting of de verandering daarvan in werking zal worden gebracht, dan wel de verandering van de werking daarvan verwezenlijkt zal zijn;
d. de aard en omvang van de activiteiten en processen in de inrichting;
e. de indeling en uitvoering van de inrichting, waarbij de grenzen van het terrein van de inrichting, de ligging en de indeling van de gebouwen, de functie van de te onderscheiden ruimten en de ligging van de bedrijfsriolering en de plaats van de lozingspunten worden aangegeven; en
f. een situatieschets, met een schaal van ten minste 1:10.000 waarop de ligging van de inrichting ten opzichte van de omgeving is aangegeven en die is voorzien van een noordpijl.



AKOESTISCH ONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

22 mei 2018

België

Brussel
Clovislaan 82
1000 Brussel
T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent
Industrieweg 118 / 4
9032 Gent
T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt
Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt
T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen
Route de Hannut 55
5004 Namur
T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond
Produktieweg 1g
6045 JC Roermond
T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

www.m-tech.be

www.m-tech-nederland.nl

Akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever	:	**De Trip BV** **Postbus 1458** **3439 NA Nieuwegein**
contactpersoon	:	**mevr. L. van Schaik**
telefoon	:	**+31 (0) 30 604 4282**
telefax	:	**+31 (0) 30 603 9263**
E-mail	:	**l.v.schaik@josscholman.nl**

rapportnummer Tri.Utr.18.AO WB-07	**datum** 22 mei 2018	
projectleider ing. H.H.C. Neelen	**auteur** ir. R.G.P. van Hooy	**status** definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: +31 (0) 475 420 191
telefax : +31 (0) 475 311 558
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Uitgangspunten 5

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten 5
2.2 algemene beschrijving activiteiten 5
2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven 6
2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods 7
2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan 8
2.6 incidentele bedrijfssituaties 8

3 Toetsingskader 9

3.1 normstelling directe hinder 9
3.2 normstelling indirecte hinder 9
3.3 bestemmingsplan 10
3.4 vigerende geluidnormen 10

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek 11

4.1 objecten 11
4.2 immissiepunten 11
4.3 bronnen 11

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie 17

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten 17
5.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) 17
5.3 richtafstanden / bestemmingsplan 18

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie 19

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) 19
6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) 19

7 Samenvatting en conclusies 20

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel I

Bijlage 2: bronverantwoording II

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel III

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$) IV

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax}) V

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid in het bestemmingsplan en in de geluidszone aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

In het bepalen van de geluiduitstraling van de inrichting is de bedrijfsvoering van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit beschouwd, alsmede de bedrijfsvoeringen van Gibo (voorheen gevestigd op het perceel in kwestie) en de zoutloods van Eurosalt.

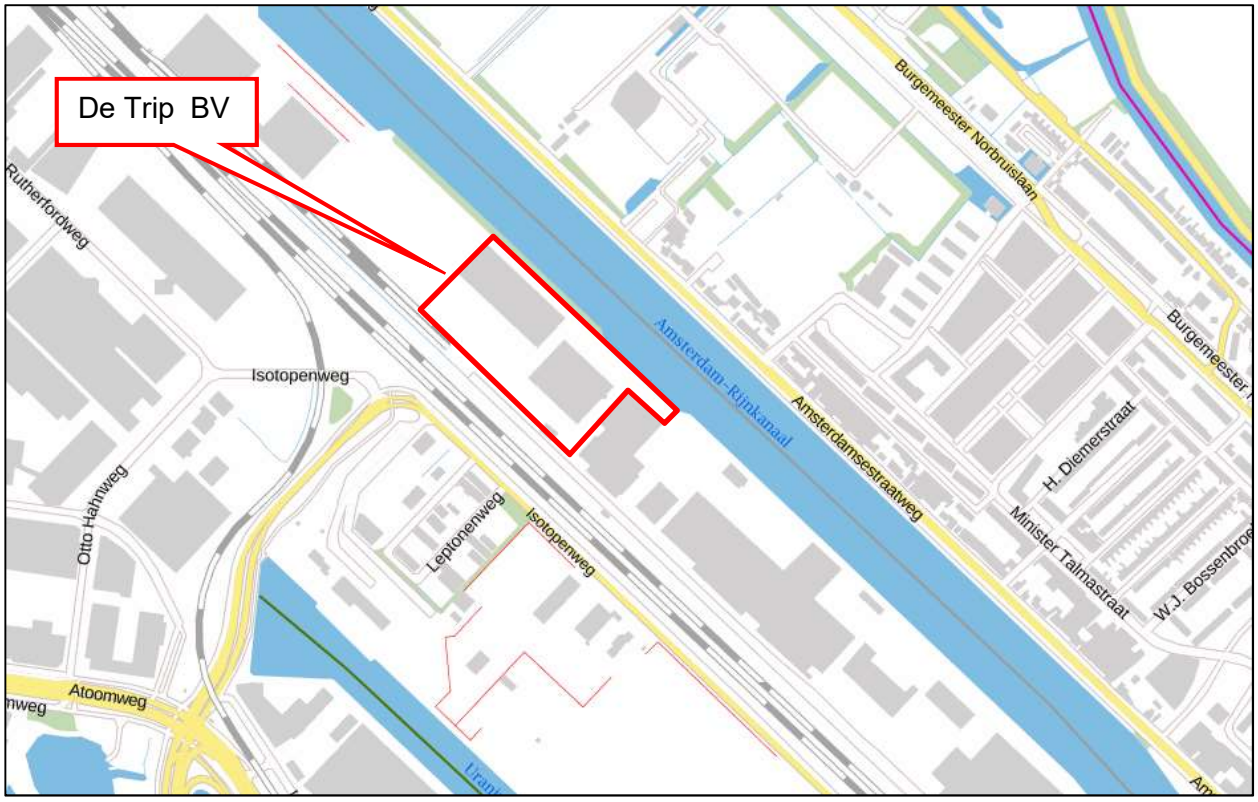
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek en worden alle in onderhavige procedure verhandelde akoestische onderzoeken ingetrokken en vervangen door voorliggende rapportage.

2 Uitgangspunten

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht (perceelnummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk)). Dit terrein maakt deel uit van het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide, waarvan de gemeente Utrecht de zonebeheerder is. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich binnen de geluidzone op circa 120 meter afstand van het inrichtingsterrein, zie figuur 1. Op het terrein waren voorheen de inrichtingen Gipsbouw bv (Gibo) en Eurosalt gevestigd. Voor Gibo is een vergunning van kracht, waarin ook geluidruimte is vastgelegd die is vertaald naar het zonemodel. Eurosalt valt onder het Activiteitenbesluit, waarin standaard geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor beide bedrijven is op grond hiervan en van de akoestische onderzoeken die daarbij zijn uitgevoerd, geluidruimte gereserveerd in het geluidzonemodel. De bestaande akoestische onderzoeken en de beschikbare gezamenlijke geluidruimte zijn bij de uitgangspunten voor dit onderzoek betrokken.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV.

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:

1. op- en overslag van diverse afval-, grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen;
2. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

In de navolgende paragrafen zijn de akoestisch relevante activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV nader uitgewerkt in drie representatieve bedrijfssituaties, die nooit gelijktijdig zullen plaatsvinden.

De melding ten behoeve van het Activiteitenbesluit ten behoeve van de huidige situatie betreft in hoofdlijnen het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen, vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor. Daarnaast vindt de opslag van grond- en hulpstoffen plaats, zoals strooizout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Deze werkzaamheden zijn beschreven onder punt 1 en 2.

Voor toekomstige situatie wordt, middels de omgevingsvergunningen (milieu en afwijken bestemmingsplan) die worden aangevraagd, een uitbreiding van de opslag- en doorzet-capaciteiten voorzien, alsmede de acceptatie van andere afvalstoffen.

In navolging van paragraaf 5.3 van de Handreiking 'Industrielawaai en vergunningverlening' wordt de bedrijfsvoering omschreven in representatieve bedrijfssituaties; waarbij rekening gehouden wordt met een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. Dit betekent voor voorliggend onderzoek dat de maximale geluiduitstraling over het etmaal beschouwd wordt. Dit is een worst case benadering, aangezien dit niet iedere dag voor hoeft te komen.

Hierna volgt de omschrijving van drie representatieve bedrijfssituaties, waarbij, naast andere relevante geluidbronnen, per bedrijfssituatie één hoofdactiviteit centraal staat die voor de geluiduitstraling naar de omgeving maatgevend is.

2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven

In RBS 1 vinden de volgende akoestisch relevante activiteiten plaats:
- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods.

Deze werkzaamheden worden zowel binnen de gemelde bedrijfssituatie als binnen de aangevraagde toekomstige situatie uitgevoerd. Er kunnen in deze situatie op een maatgevende dag veel in- of externe transportbewegingen plaatsvinden, bijvoorbeeld bij het lossen van een schip of bij gebruik van de volledige capaciteit van de zoutloods (zoals nu reeds is vergund voor Eurosalt). In de berekeningen is daarom geen onderscheid gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie en zijn alle vervoersbewegingen gedimensioneerd op de grootst aangevraagde capaciteit en de maximale dag.

<u>Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug</u>
De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait gedurende een tijdsperiode van 1 minuut per weging.

<u>Intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen</u>
Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van

materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan
Op de kade zijn een mobiele kraan en transportbanden actief die het laden en lossen van de schepen verzorgen richting respectievelijk de opslagvakken nabij de kade en de zoutloods.

Activiteit in de zoutloods
Ten behoeve van voorliggend onderzoek is aangaande de activiteiten binnen in de zoutloods uitgegaan van de meest uitgebreide situatie: gladheidsbestrijding en op- en overslag van andere goederen. Deze situatie wordt zo geschetst dat alle voertuigbewegingen die de inrichting bereiken in dat geval bestemd zijn voor de zoutloods. In de zoutloods is dan een shovel actief die de vrachtwagens laadt. Ondanks dat deze situatie alleen voorkomt wanneer de weersomstandigheden zodanig zijn, is om een worst case-situatie te hanteren dit in iedere berekening meegenomen.

Activiteiten Bouwstoffen Unie BV
Grondstoffen vanuit aangemeerde schepen voor Bouwstoffen Unie BV worden vanaf de kade via vrachtwagens getransporteerd naar het terrein van Bouwstoffen Unie. Hiervoor worden de mobiele laadsystemen van de Trip gebruikt. Maximaal één schip zal per dag grondstoffen leveren, waarvoor maximaal 67 vrachtwagens tussen het terrein van Bouwstoffen Unie en de kade op het terrein van de Trip zullen rijden.

Aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens
De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgd worden richting de opslagvakken aan de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

Transportbewegingen van afvoer van de zoutloods ten behoeve van de bevoorrading elders zijn opgenomen in het aantal voertuigbewegingen.
In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht aantal voertuigbewegingen

route	voertuig	aantal voertuigbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting opslagvakken)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12
VW10	vrachtwagens route 10 (kade richting Bouwstoffen Unie)	67	-	-

2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods

In RBS 2 vindt geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de westzijde van het terrein tegen de zoutloods is een verkleiningsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een puinbreker), gecombineerd

met een mobiele scheidingsinstallatie. Doordat deze verkleiningsinstallatie tussen de opslagvakken geplaatst wordt, blijft de geluiduitstraling naar de omgeving beperkt.

De verkleiningsinstallatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is. De mobiele kraan kan ook voorzien zijn van een crusher, waarbij het motorgeluid van de kraan overheersend is: het crushen zelf is akoestisch niet relevant en wordt om die reden niet verder beschouwd.

2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan

In RBS 3 vindt, net als bij RBS 2 geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen van materiaal middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden van materiaal middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan is een mobiele verkleiner en/of mobiele scheidingsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een houtverkleiner). Deze installatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is.

2.6 incidentele bedrijfssituaties

Gedurende 12 dagen per jaar kan de inrichting afwijken van de bovengenoemde representatieve bedrijfssituaties. De incidentele situaties kunnen opgedeeld worden in twee afzonderlijke bedrijfssituaties, maar deze zullen gezamenlijk niet meer dan 12 keer per jaar voorkomen.

<u>Incidentele bedrijfssituatie 1</u>
In deze bedrijfssituatie zijn alle activiteiten gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 1, met als enige uitzondering dat het laden en lossen van schepen niet alleen in de dagperiode, maar ook in de avond- en nachtperiode kan plaatsvinden.

<u>Incidentele bedrijfssituatie 2</u>
De activiteiten in deze bedrijfssituatie zijn gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 2, met als enige verschil dat de verkleiningsinstallatie (inclusief scheidingsinstallatie) actief is in de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan in plaats van tegen de zoutloods.

3 Toetsingskader

3.1 normstelling directe hinder

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)
De toetsing aangaande het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zal plaatsvinden op basis van de akoestische inpasbaarheid binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de vastgestelde hogere grenswaarden (MTG's) bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook zal rekening worden gehouden met de bestaande rechten voor dit perceel die in de huidige vergunning op deze locatie zijn opgenomen. Dit is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en de vergunningverlener. Op grond hiervan zullen controlepunten in de vergunning worden opgenomen.

In het Activiteitenbesluit is in artikel 2.17 lid 2 opgenomen dat moet worden voldaan aan 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens. Op grond van artikel 2.20 lid 1 kan hier middels maatwerkvoorschriften van worden afgeweken als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze normen vervallen als er een omgevingsvergunning van kracht wordt, aangezien deze voorschriften alleen van toepassing zijn als de gehele inrichting onder het Activiteitenbesluit valt. In het geval dat een inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein, is de belangrijkste voorwaarde dat de geluidzone wordt gerespecteerd. Indien hieraan is voldaan kunnen hogere grenswaarden op 50 meter afstand of andere grenswaarden op andere afstanden in een maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})
Aangaande het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) wordt, ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen, getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hierbij geldt een streefwaarde gelijk aan het ter plaatse optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) vermeerderd met 10 dB . De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) mogen echter de 70 dB(A) etmaalwaarde in beginsel niet overschrijden. Gezien de verleende MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde bij de woningen aan de overzijde van het kanaal, kan worden uitgegaan van de grenswaarde 70 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde geldt ook op grond van het Activiteitenbesluit.

3.2 normstelling indirecte hinder

De verkeersbewegingen van en naar de inrichting worden beoordeeld conform de "Circulaire indirecte hinder"[1]. In het kader van de zonevaststelling rond het industrieterrein Lage Weide is geen rekening gehouden met de hier bedoelde transportbewegingen, hetgeen in lijn is met artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Afdeling van de Raad van State heeft onder meer overwogen in de uitspraak van 13 oktober 1997 in zaak no. E03.96.0906 (AB 1998, 29) dat de geluidimmissie vanwege verkeersbewegingen op een openbare weg (op of buiten het industrieterrein) van en naar een inrichting op een gezoneerd industrieterrein, niet mag worden getoetst aan de voor de inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Wanneer dit wel zou gebeuren, zou het speciale regime van de Wet geluidhinder, dat er onder meer van uitgaat dat een verruiming van de geluidruimte van de verkeersbewegingen op de openbare weg is toegestaan, worden doorkruist.
Mede op basis van het bovenstaande wordt de geluidimmissie vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet inzichtelijk gemaakt.

[1] "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996"

3.3 bestemmingsplan

Volgens de recente uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vestiging tot maximaal milieucategorie 3.2 mogelijk op deze locatie[2]. De standaard richtafstand voor een categorie 3.2 bedrijf is 100 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid).

De standaard richtwaarden zijn voor geluid op deze afstand zijn gebaseerd op de grenswaarden voor het gebiedstype “gemengd gebied”, vanwege de aanwezigheid van bedrijven en drukke verkeerswegen in de omgeving (Amsterdamsestraatweg, Amsterdam Rijnkanaal). Deze richtwaarden zijn voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 50 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 45 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

3.4 vigerende geluidnormen

Op het perceel waar De Trip zich zal vestigen bevond zich voorheen de inrichting van Gibo. In de maatwerkvoorschriften[3] voor geluid is vastgelegd dat ter hoogte van woningen (in casu Amsterdamsestraatweg 1023) de geluidbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode niet meer mag bedragen dan 47/41/41 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en 60/55/50 voor de maximale geluidniveaus.

[2] Uitspraak 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016.

[3] Beschikking afgegeven door de gemeente Utrecht op 24 april 2007 met kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

Ten behoeve van de berekening van de geluidimmissie van de inrichting op de rekenpunten is een rekenmodel opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het programma “Geomilieu” versie 3.11. Het zonemodel is aangeleverd door de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en is ten behoeve van beide aanvragen aangepast naar de beoogde situatie. De invoergegevens van het rekenmodel zijn ondergebracht in bijlage 3.

4.1 objecten

In het rekenmodel zijn alle relevante objecten en bodemgebieden opgenomen. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt conform het vergunde model rekening gehouden met een bodemfactor van 0,5. In figuur 2 van bijlage 1 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

Opslagvakken
In de rekenmodellen zijn tevens de opslagen meegenomen in de opslagvakken, waarbij, vanwege het tegen de wanden opgeslagen materiaal, rekening gehouden wordt met een reflectiefactor van 0,3 aan de binnenzijde van de opslagvakken. Aangezien de opslagen tijdens bewerkingsactiviteiten permanent aanwezig zijn (in bewerkte en/of onbewerkte vorm) is het modelleren van de opslagen en diens geluidabsorberende werking legitiem.
In de opslagvakken onder de overkapping is, indien een shovel aan het werk is, steeds een opslag aanwezig met een gemiddelde hoogte van 4 m.

Keerwand aan kanaalzijde
De keerwand op de kade wordt aan de kanaalzijde bekleed met geluidabsorberend materiaal met een maximale reflectiefactor van 0,3 om zo reflecties van geluid naar de omgeving te beperken.

4.2 immissiepunten

De geluidimmissie vanwege de activiteiten binnen de inrichting wordt berekend ter plaatse van de zonebewakingspunten. Figuur 3 van bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Om de geluidbelasting vanwege de inrichting te kunnen toetsen aan de eisen voor milieucategorie 3.2, worden op 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van de geluidgevoelige bestemmingen toetspunten geplaatst (rekenhoogte 5 m).

4.3 bronnen

4.3.1 geluidmetingen

Meetomstandigheden
Op 14 september 2016 zijn ter plaatse van de inrichting van De Trip alsmede in de omgeving geluidmetingen uitgevoerd ter bepaling van de bronvermogens en geluidimmissie van het lossen van een schip en het breken van puin. Alle metingen zijn onder meteoraamcondities uitgevoerd.

Meetapparatuur
In tabel 4-a is een overzicht gegeven van de gebruikte meetapparatuur.

tabel 4-a: overzicht gebruikte meetapparatuur				
omschrijving	**fabricaat**	**type**	**serienummer**	**datum laatste kalibratie**
real time analyser	Brüel & Kjær	2270	2623075	29-07-2016
microfoon voor de real time analyser	Brüel & Kjær	4189	2638523	29-07-2016
kalibrator	Cirrus	CR:515	77246	01-09-2016

Het meetsysteem is voor en na de metingen gekalibreerd. Er zijn geen afwijkingen geconstateerd.

Bronemissiemetingen
Tijdens de metingen op 14 september zijn de bronemissies bepaald van het lossen van een schip en de verkleinigsinstallatie.

Lossen schip
Het lossen van een schip vindt plaats met een grijperkraan. Tijdens de metingen is auditief vastgesteld dat de kraan de enige relevante geluidbron tijdens het lossen is. Gedurende 15 minuten is het geluidniveau van de loskraan geregistreerd. De bronemissie bedraagt – volgens formule 4.3 (module C) van de HMRI – 106,7 dB(A).
Het uit de geluidmetingen bepaalde maximale geluidniveau (L_{Amax}) ten gevolge van het slaan van de grijper tegen het schip bedraagt 112,5 dB(A)[4]. Dit maximaal geluidniveau (L_{Amax}) ie toe te schrijven aan de loskraan. Het stoten van de grijper tegen de scheepswand is tijdens de metingen niet waargenomen.

Verkleiningsinstallatie
De verkleiningsinstallatie wordt bevoorraad door een rupskraan. Het verkleinde materiaal wordt opgeslagen middels een shovel. Naast de puinbreker zijn tevens de bronvermogens van de rupskraan en de shovel vastgesteld. De metingen zijn uitgevoerd conform methode II.2 uit de HMRI.

Immissiemetingen
De geluidimmissie vanwege het lossen van schip bepaald middels methode II.1 uit de HMRI. Het meetpunt is gelegen op de oever aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal op circa 25 meter vanaf de woning aan de Amsterdamsestraatweg 1035. Voor deze locatie is gekozen om de afstand tot de inrichting van De Trip zo kort mogelijk te houden (in dit geval circa 100 m tot aan de laad-/loskade). Er is namelijk sprake van veel omgevingsgeluid vanwege de hoge verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg.
Gedurende circa 75 minuten is het geluidniveau tijdens het lossen van een schip middels een kraan geregistreerd. Op basis van real-time audio-opnames is het gemeten geluidniveau achteraf gecorrigeerd voor het omgevingsgeluid. Passages van schepen over het kanaal zijn eveneens buiten het uiteindelijke meetresultaat gelaten. Op die momenten vindt namelijk akoestische afscherming van het lossen schepen plaats. Wanneer deze passages in het meetresultaat zouden worden meegenomen, zou een te laag geluidniveau worden bepaald. Ook op deze meetlocatie zijn geen (piek)geluidniveaus vanwege het stoten van de grijper tegen de scheepswand waargenomen of andere geluidbronnen – behalve de loskraan – die de geluidimmissie vanwege het lossen van een schip bepalen.
Bijlage 2 geeft de geregistreerde geluidniveaus met de correcties vanwege wegverkeer en passerende schepen. Uit de gecorrigeerde geluidniveaus van de drie meetsessies is de geluidimmissie vanwege het lossen van een schip bepaald. Het gestandaardiseerd immissieniveau L_i bedraagt 57,9 dB(A).

[4] De bronemissiemeting geeft een maximale geluidimmissie die 5,8 dB(A) hoger is dan het L_{Aeq}.

Ter verificatie is het immissieniveau L_i ter plaatse van het meetpunt ook op basis van het berekende bronvermogen van de loskraan (106,7 dB(A)) bepaald en vastgesteld op 57,4 dB(A). Het verschil met het uit de immissiemetingen bepaalde immissieniveau is daarmee niet significant. Geconcludeerd wordt dat zowel de immissie- als emissiemetingen een zeer goede weergave van de akoestische situatie geven.

Het op het meetpunt geregistreerde hoogste maximaal geluidniveau (L_{Amax}) ten gevolge van het lossen bedraagt 66,7 dB(A). Dit niveau is behaald tijdens het kortstondig stoten tegen de scheepswand. Het bronvermogen van de kraan wordt hierop aangepast en bedraagt dan 119,2 dB(A). Zoals reeds eerder aangegeven vindt dit stoten slechts zeer sporadisch plaats, waardoor met genoemd maximaal geluidniveau (L_{Amax}) een worst case inzichtelijk wordt gemaakt.

4.3.2 overzicht geluidbronnen

Navolgende tabellen 4-a en 4-b geven een overzicht van de geluidbronnen die actief zijn in respectievelijk de representatieve en incidentele bedrijfssituatie aangaande de bepaling van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Aangezien in de incidentele bedrijfssituatie enkele geluidbronnen wijzigen ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie, laat tabel 4-b alleen zien welke geluidbronnen wijzigen. De overige geluidbronnen zijn gelijk aan de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 4-c geeft een overzicht van de geluidbronnen met betrekking tot de maximale geluidniveaus. Bij de bepaling van de geluidimmissie als gevolg van maximale geluidniveaus wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten. Om deze reden wordt in deze tabel alleen aangegeven bij welke bedrijfssituatie deze geluiden optreden in de dag-, avond- of nachtperiode.

In navolgende tabellen zijn, naast het bronnummer, de bronomschrijving en het bronvermogen (gemiddeld dan wel maximaal) opgenomen wat de bedrijfsduur van elke geluidbron in de dag-, avond- en nachtperiode is.

Onder het kopje “ontleend aan” is vermeld waar de gehanteerde bronvermogens uit afkomstig zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in ter plaatse uitgevoerde metingen (M), elders uitgevoerde metingen (EM), literatuur (L[5]), berekeningen (B) of bureau-ervaringscijfers (BE). Met betrekking tot diverse bronvermogens voor de maximale geluidniveaus is gebruik gemaakt van het geluidonderzoek van de naastgelegen inrichting Bentum Recycling Centrale[6] (in tabel vermeld als BRC). Geluidbronnen die betrekking hebben op activiteiten van de zoutloods zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek dat voor de zoutloods is uitgevoerd[7]. Deze geluidbronnen hebben in de tabellen de vermelding “Z” gekregen.

Figuur 4 van bijlage 1 geeft de situering van de diverse geluidbronnen. Bronvermogens berekend aan de hand van (eerdere) geluidmetingen zijn weergegeven in bijlage 2.

[5] *Ontleend aan het onderzoek van Peutz: Geluidvermogens van vrachtwagens bij lage snelheden* - EHA Granneman et al. Publicatie in het blad Geluid, maart 2013

[6] *Geluid in de omgeving ten gevolge van op- en overslag en breken van asfaltgranulaat op de BRC locatie Sophialaan te Utrecht* - opgesteld door Peutz, rapportnummer FA4552-1RA002 d.d. 4 april 2014.

[7] Akoestisch onderzoek Eurosalt Utrecht voor aanvraag oprichtingsvergunning krachtens de Wet milieubeheer, opgesteld door Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs (kenmerk 20101179-02, d.d. 28 juli 2010).

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (RBS1)	106	M	7,5	--	0,3
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem	103	EM	4	2	2
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping	103	EM	4	2	2
WB	vr.wagens weegbrug	93	EM	4	1,2	1,2
K	mobiele kraan (RBS2 + RBS3)	104	EM	4	--	--
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginst. (RBS2)	116	EM	8	--	--
V3/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie (RBS3)	110	EM	8	--	--
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	82 dB(A)/m^2	B	*	--	--
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	81 dB(A)/m^2	B	--	*	--
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	78 dB(A)/m^2	B	--	--	*
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	84 dB(A)/m^2	B	*	--	--
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	83 dB(A)/m^2	B	--	*	--
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	80 dB(A)/m^2	B	--	--	*
TBs	transportband silo	88	Z	10	--	--
TBe-1	transportband elevator	81	Z	10	--	--
AE	aandrijving elevator	86	Z	10	--	--
TBe-2	transportband elevator	81	Z	10	--	--
mobiele bronnen						
VW1, VW2-1, VW2-2	Vrachtwagens	102	L	**	**	**

**Zie bijlage 2: de bedrijfsduur van iedere geluidbron die actief is in de dag-, avond- en nachtperiode is verwerkt in de bepaling van het bedrijfsduurgecorrigeerde halniveau.*
***De bedrijfsduur van de voertuigbewegingen is afhankelijk van het aantal bewegingen, de routelengte op het inrichtingsterrein, de rijsnelheid en het aantal bronpunten dat de rijroute simuleert. Het aantal voertuigen is terug te vinden in tabel 2-b.*

tabel 4-b: overzicht geluidbronnen IBS (afwijkend van RBS)						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (IBS1)	106	M	12	4	8
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem (IBS2)	103	EM	12	4	8
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping (IBS1)	103	EM	12	4	8
K	mobiele kraan (IBS2)	104	EM	12	4	8
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie (IBS2)	116	EM	12	4	8

tabel 4-c: overzicht LAmax-geluidbronnen						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	activiteit**		
				dag	avond	nacht
puntbronnen						
V2/S	mobiele verkleiningsinstallatie	128	B	RBS /IBS	IBS	IBS
S1 t/m 26	schrapen	115	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
vw1 t/m vw8	vw LAmax	110	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
SiS	storten materiaal in schip	115	BRC	RBS /IBS	--	--
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	119	BRC	RBS /IBS	--	--
SiO1 t/m SiO14	storten materiaal in opslagvak	115	BRC	RBS /IBS	--	--
lk1 t/m lk18	dichtslaan laadklep	120	BRC	RBS /IBS	--	--

Bronvermogens mobiele werktuigen

Aangaande de geluidemissie van de mobiele werktuigen en installaties zijn gemiddelde bronvermogens gehanteerd. Deze gemiddelden zijn bepaald aan de hand van diverse metingen, uitgevoerd aan soortgelijke werktuigen en installaties. Zie bijlage 2 voor de verdere onderbouwing van deze bronvermogens.

Laden schip

In het schip wordt alleen materiaal van kleine omvang gestort. Hierbij wordt de systematiek gehanteerd zoals Peutz toepast in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling Centrale[5]. Hieruit volgt dat het storten van materiaal gemiddeld effectief gezien over de dagperiode zo laag is dat dit verwaarloosbaar is tegenover het bronvermogen van de kraan (104 dB(A)).

Het storten van materiaal in het schip is wel meegenomen in de berekening van de geluidimmissie als gevolg van piekgeluiden. Voor een schip dat aangemeerd ligt in de insteekhaven wordt voor het storten van materiaal in het ruim gebruik gemaakt van de L_{Amax} geluidbron voor het storten van asfaltgranulaat in het schip, zoals ook gebruikt in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling. Hierbij is het mogelijk dat de grijper van de kraan op de kade tegen de scheepswand komt: dit is in het L_{Amax} rekenmodel gesimuleerd door hetzelfde bronvermogen te gebruiken als het dichtslaan van de laadklep van een vrachtwagen.

Geluiduitstraling zoutloods

In de zoutloods is sprake van drie geluidbronnen: het rijden van vrachtwagens, een shovel die de vrachtwagens vult en het stationair draaien van de vrachtwagens tijdens het vullen door de shovel. Deze geluidbronnen zorgen tezamen voor een bepaald halniveau. Ten behoeve van voorliggend onderzoek is een inschatting gemaakt van het halniveau, waarbij de vloer en de wanden van de loods een gemiddelde absorptie hebben van 0,5 meegekregen om zo de opslagen te simuleren. Het dak heeft een gemiddelde absorptie van 0,0 meegekregen (maximale reflectie). Aangezien het geluidniveau in de loods in de dagperiode anders is dan in de avond- en/of nachtperiode, zijn hiervoor aparte berekeningen uitgevoerd. In elk van deze berekeningen is de bedrijfsduur van de bronnen voor die specifieke etmaalperiode gehanteerd. Aangezien de hieruit voortvloeiende bedrijfsduurcorrectie slechts eenmaal toegepast kan worden, is deze alleen in de separate berekening van het halniveau meegenomen en niet in de rekensoftware.

De gebouwdelen die maatgevend zijn voor de geluiduitstraling is de open poort en het dak. In de rekensoftware kan de geluidemissie volgens de II.7-methode uit de HMRI worden

ingevoerd. De isolatiewaarden van het dak zijn ontleend aan het geluidonderzoek voor Eurosalt[6].

4.3.3 bijzondere geluiden en trillingen

Gezien de relevante bronnen binnen het bedrijf zal de geluidimmissie vanwege de inrichting geen muziek- of impulsachtig karakter hebben.

Gedragsregels

In het kader van “good housekeeping” heeft het bedrijf gedragsregels opgesteld. Deze gedragsregels omvatten onder meer een verbod op het dichtslaan van laadkleppen van vrachtwagens en het gebruiken van achteruitrijsignalering. Bij de entree worden chauffeurs verzocht de laadklep van de vrachtwagen niet dicht te laten vallen bij het lossen van goederen, alsmede de achteruitrijsignalering uit te schakelen.

Dichtslaan van laadkleppen

Het kan echter sporadisch voorkomen dat een laadklep toch dichtslaat. Om daarom toch enig inzicht te verschaffen in het effect hiervan is in het L_{Amax} rekenmodel hier rekening mee gehouden. Voor dit type geluidbron is gebruik gemaakt van hetzelfde bronvermogen zoals dit is gebruikt bij het geluidonderzoek voor de naastgelegen inrichting van Bentum Recycling.

Achteruitrijsignalering

Het gebruiken van achteruitrijsignalering door de vrachtwagens is eveneens niet toegestaan op het inrichtingsterrein. Dit wordt direct bij de entree duidelijk op een bord aangegeven zodat chauffeurs hier rekening mee houden. De shovels en mobiele kranen op het inrichtingsterrein maken eveneens geen gebruik van achteruitrijsignalering.

Geluiden met een tonaal karakter zijn uitgezonderd van de straffactor van +5 dB, omdat de inrichting zich op een gezoneerd industrieterrein bevindt. Voor de achteruitrijsignalering is wel een inschatting gemaakt van het effect naar de omgeving toe, mocht dit geluid zich toch voordoen ondanks de gedragsregels. Hierbij gaat men er vanuit dat het maximaal 1 minuut duurt voordat de signalering door een medewerker binnen de inrichting opgemerkt wordt en tot een halt geroepen wordt. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid bij een klein deel van het totale aantal vrachtwagens voorkomen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de toename van de geluidbelasting als gevolg van de achteruitrijsignalering (inclusief de straffactor van +5 dB). Hieruit blijkt dat gemiddeld over de etmaalperiodes de geluidbelasting met niet meer dan 0,1 dB zal toenemen in de geschetste situatie.

Trillingshinder

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding of een verharding van betonplaten waarbij met een lage snelheid wordt gereden. Hierdoor worden trillingen, veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet dichter langs woningen zullen rijden dan via de openbare weg, kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie

In dit hoofdstuk worden de berekende geluidimmissies van de inrichting gepresenteerd. Een uitgebreid overzicht van de rekenresultaten van de geluidimmissie is ondergebracht in respectievelijk bijlage 4 en 5.

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten

Tabel 5-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor representatieve bedrijfssituatie 1, 2 en 3.

tabel 5-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	47 / 44 / 40	40 / 38 / 38	35 / 34 / 34
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	48 / 43 / 40	41 / 38 / 38	35 / 35 / 35
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	45 / 44 / 38	39 / 36 / 36	34 / 34 / 34
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	46 / 41 / 37	39 / 36 / 36	33 / 33 / 33
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	41 / 41 / 36	36 / 34 / 34	31 / 31 / 31

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) bedraagt ten hoogste 48, 41 en 35 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Aangezien de inrichting gelegen is op het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht dient de geluidimmissie inpasbaar te zijn binnen de zone. De toets van de inpasbaarheid is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht).

5.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 5-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten.

tabel 5-b: maximaal geluidniveau (L_{Amax})

immissiepunt		maximaal geluidniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS		
		dag	avond	nacht
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	62	58	58
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	62	60	60
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	61	58	58
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	60	55	55
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	58	56	56

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 62, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde wordt hiermee niet overschreden. Er wordt zowel aan de richtwaarden uit de ‘Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening’ voldaan als aan de grenswaarden voor het maximale geluidniveau uit het Activiteitenbesluit.

5.3 richtafstanden / bestemmingsplan

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie “Bedrijven en Milieuzonering”. Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens

immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	58 / 48 / 47	50 / 42 / 42	39 / 39 / 39
100 m	50 / 45 / 42	43 / 40 / 40	37 / 37 / 37

De tabel laat zien dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voldoen aan de grenswaarde op 100 m die geldt voor een milieucategorie 3.2 bedrijf, uitgaande van het gebiedstype “gemengd gebied”.

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor incidentele bedrijfssituatie 1 en 2.

tabel 6-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS1 / IBS2		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	53 / 46	53 / 45	53 / 45
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	53 / 47	53 / 46	53 / 46
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	52 / 48	52 / 48	52 / 48
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	50 / 46	50 / 46	50 / 46
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	47 / 45	47 / 45	47 / 45

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) bedraagt ten hoogste 53, 53 en 53 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 6-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor de incidentele bedrijfssituaties.

tabel 6-b: maximaal geluidniveau (L_{Amax})

immissiepunt		maximaal geluidniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	60	60	60
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	60	60	60
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	59	59	59
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	56	56	56
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	56	56	56

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 60, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid van de inrichting in de geluidzone en in het bestemmingsplan aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de drie representatieve bedrijfssituaties, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

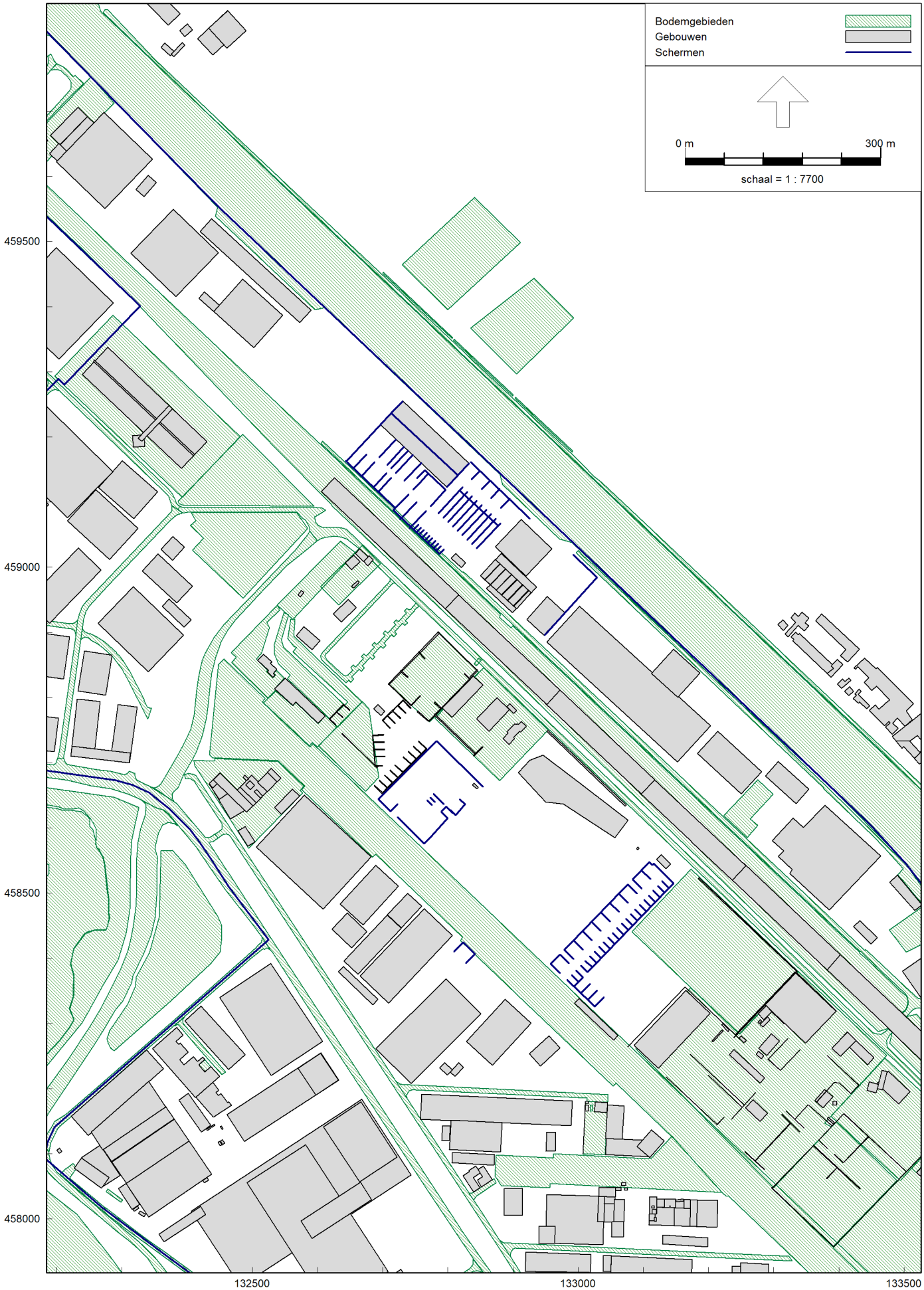
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door bijvoorbeeld het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het opstellen van gedragsregels.

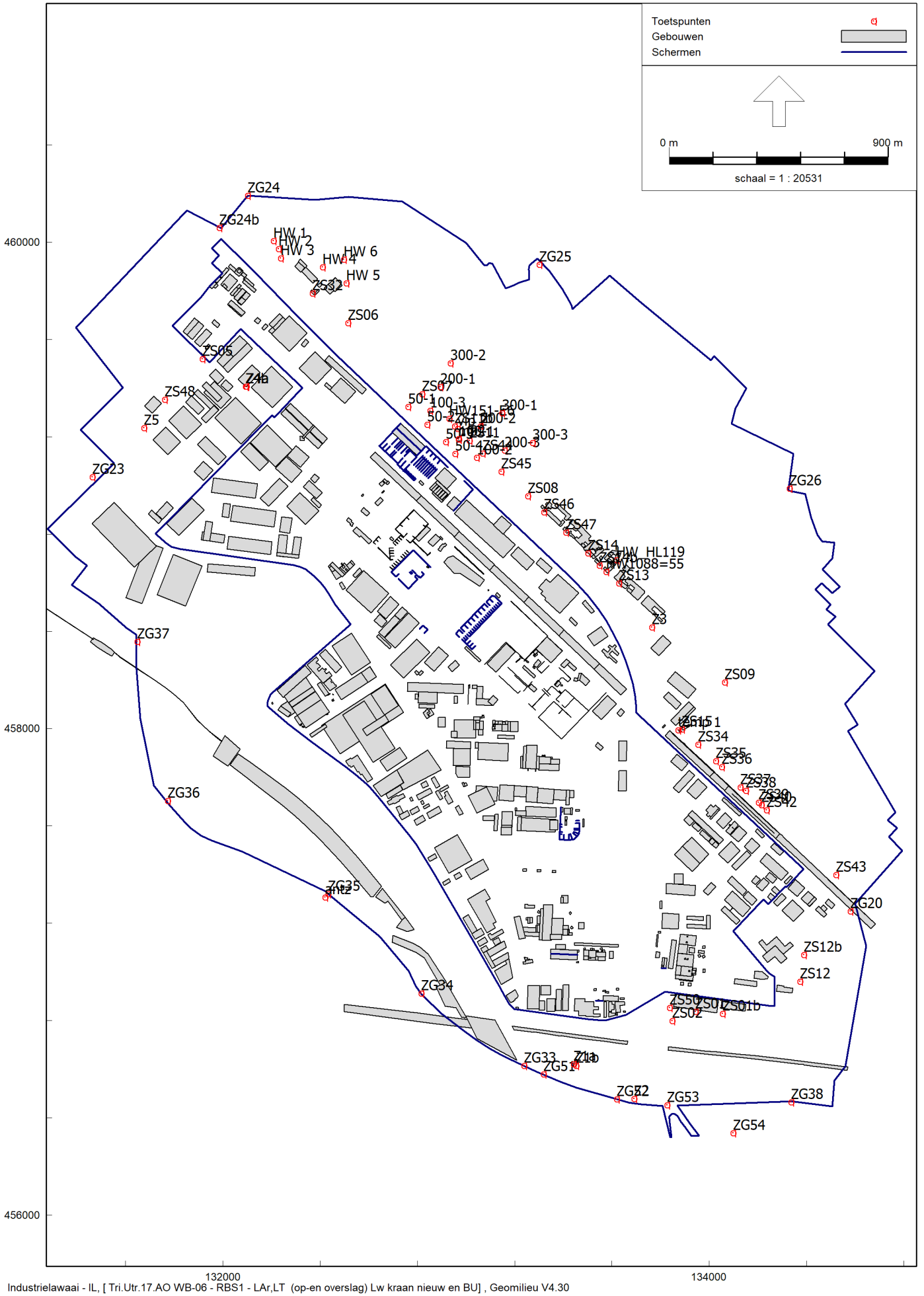
Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie ($L_{Ar,LT}$) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Aangezien bij M-tech Nederland geen inzicht bestaat in de geluidimmissie vanwege het gehele industrieterrein, kan omtrent de inpasbaarheid in dit kader geen uitspraak worden gedaan.

Op afstand van 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 in omgevingstype “gemengd gebied”.

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel

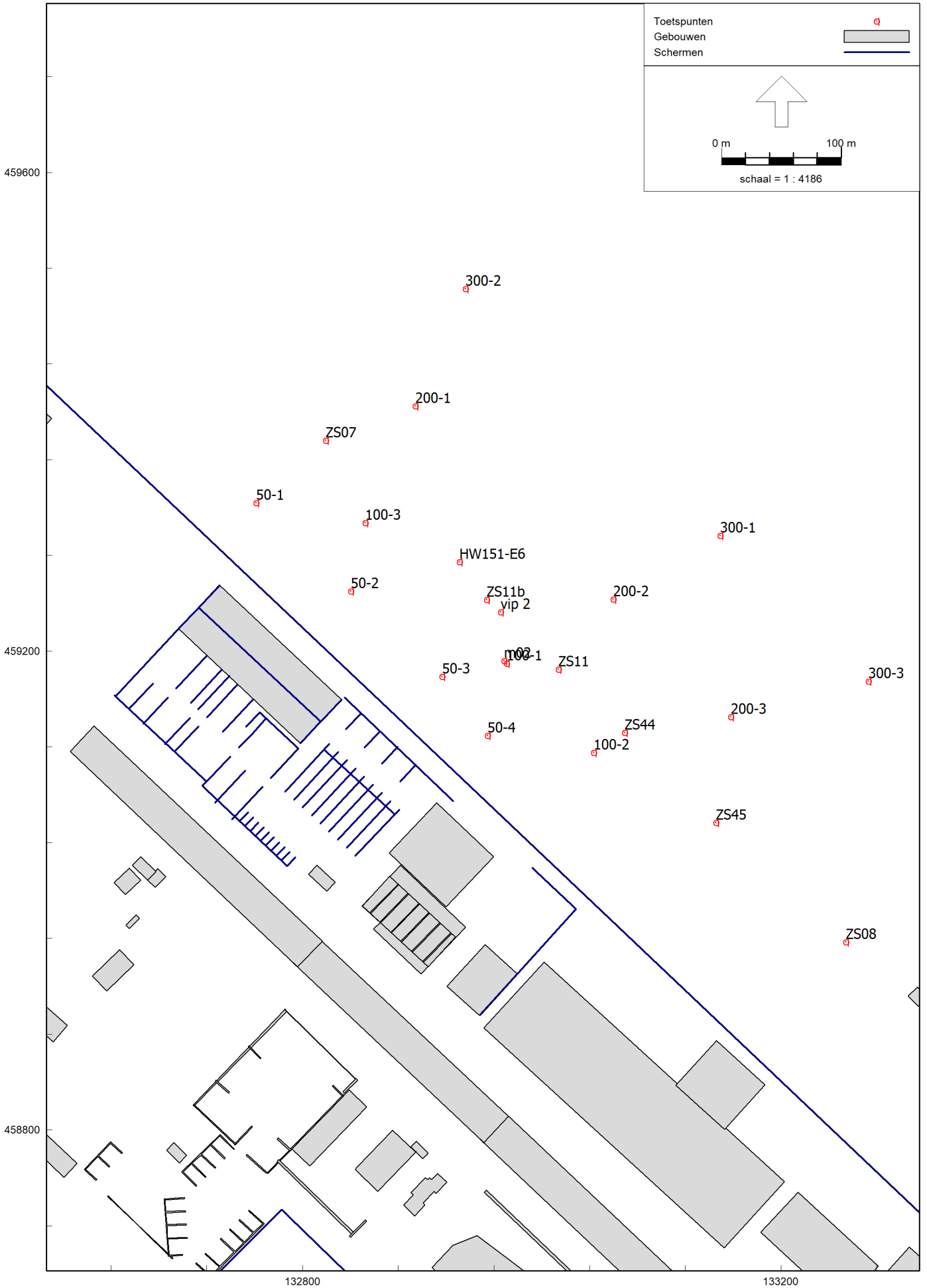


Figuur 2: grafische weergave rekenmodel: objecten en bodemgebieden



Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.17.AO WB-06 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU] , Geomilieu V4.30

Figuur 3a: grafische weergave rekenmodel: immissiepunten

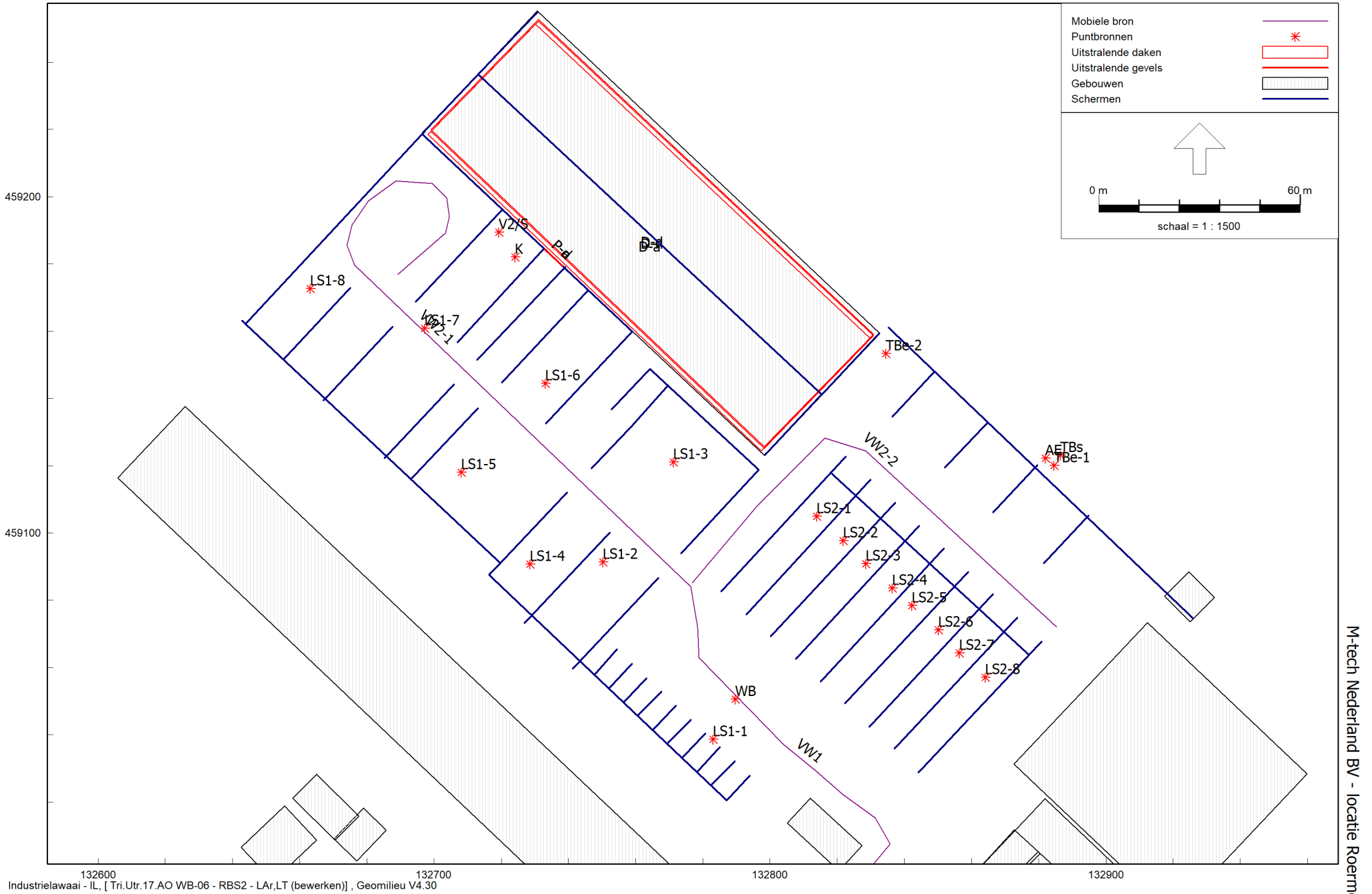


Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.17.AO WB-06 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU] , Geomilieu V4.30

Figuur 3b: grafische weergave rekenmodel: immissiepunten

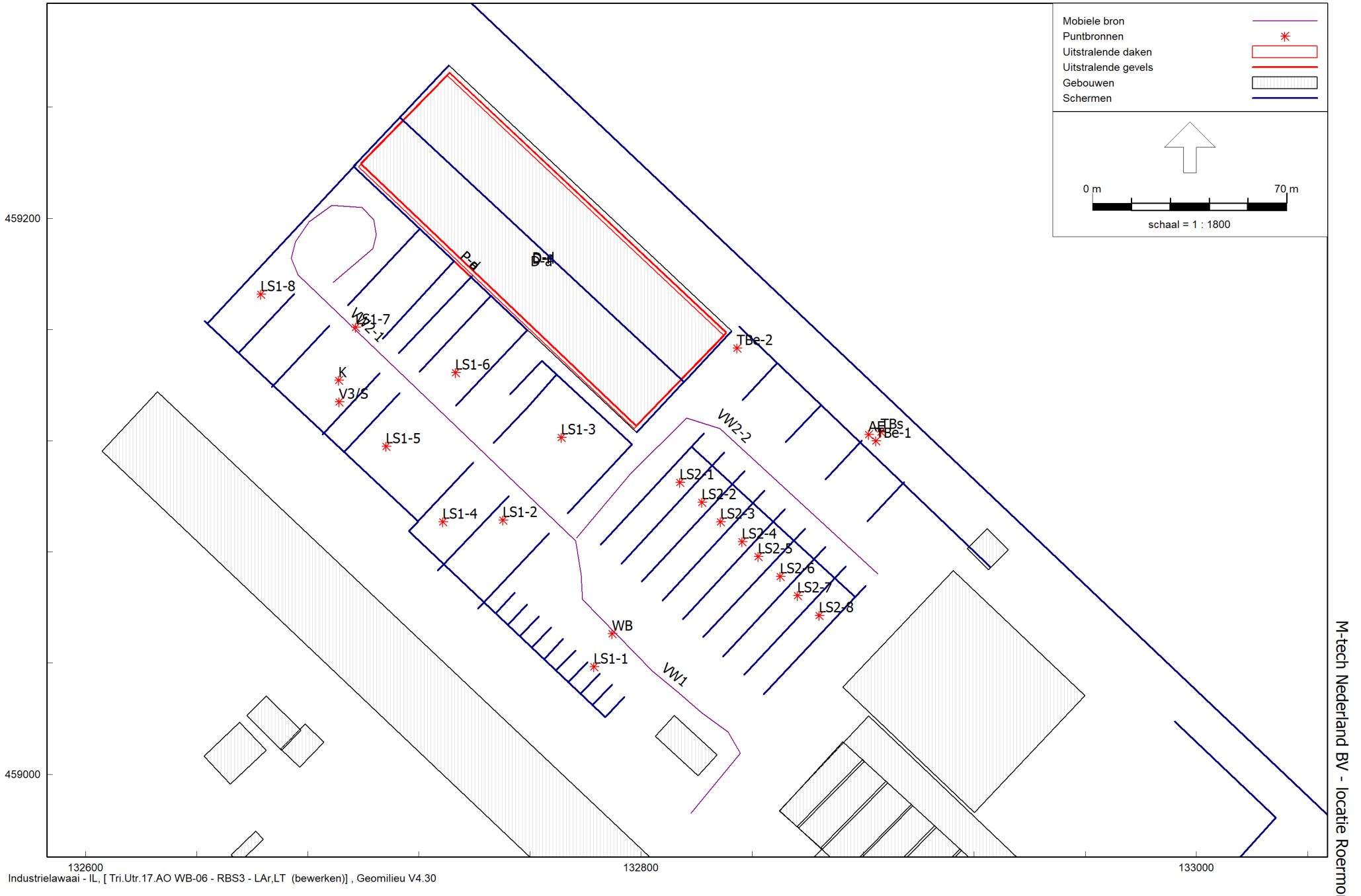


Figuur 4a: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS1)



Figuur 4b: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS2)

M-tech Nederland BV - locatie Roermond



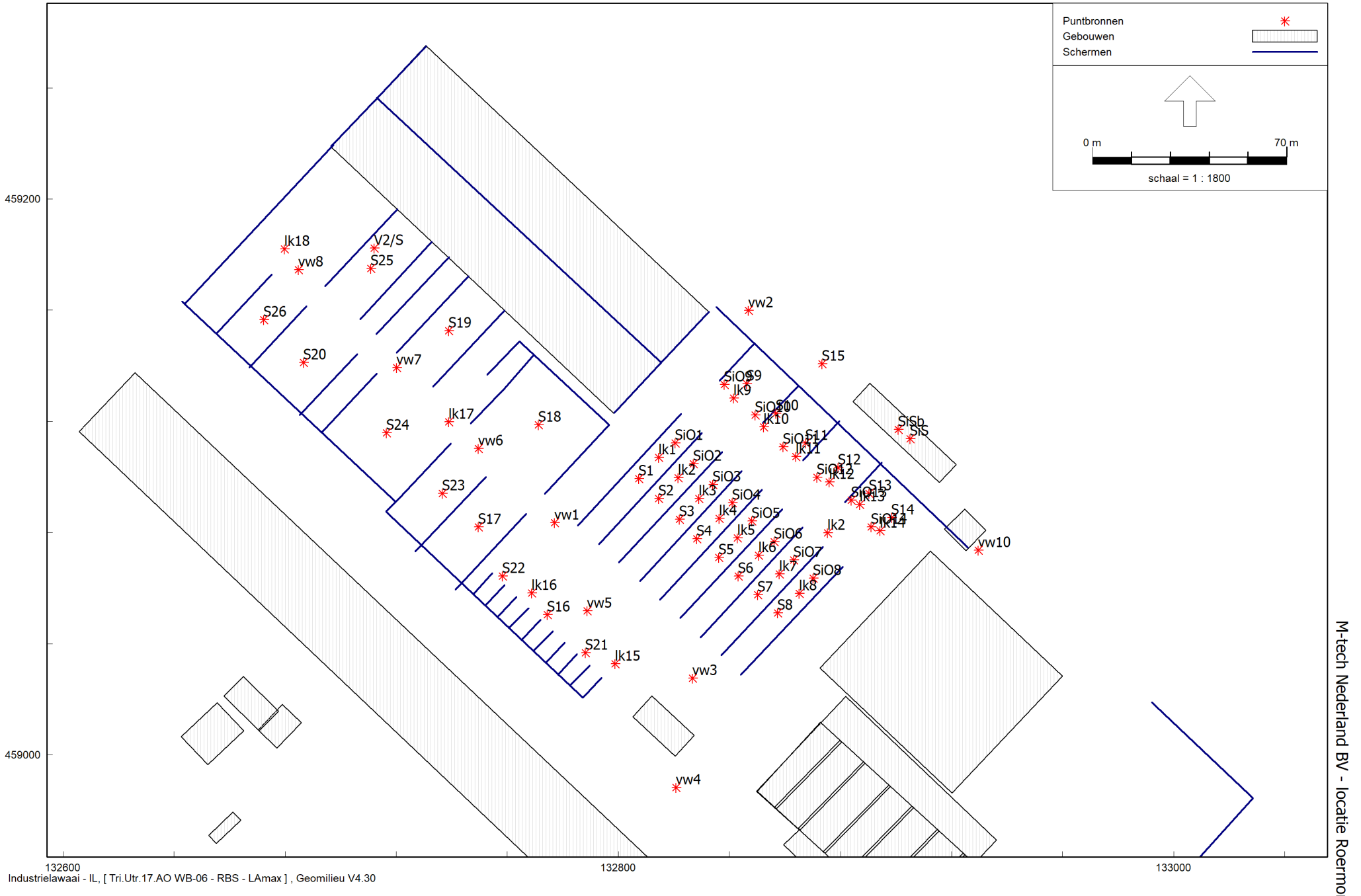
Figuur 4c: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS3)



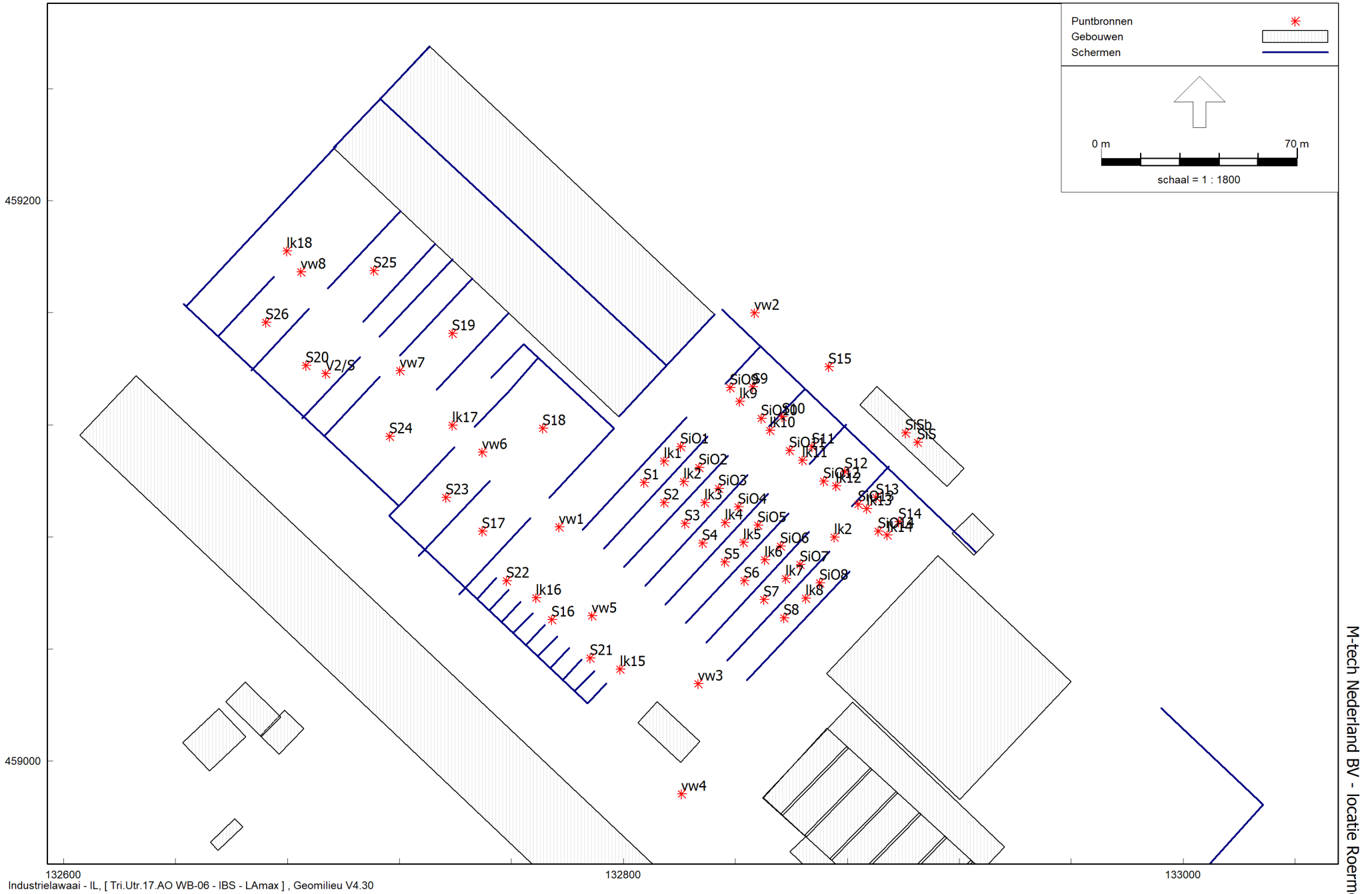
Figuur 4d: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (IBS1)



Figuur 4e: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (IBS2)



Figuur 4f: Grafische weergave rekenmodel: LAmax geluidbronnen (RBS)



Figuur 4g: Grafische weergave rekenmodel: LAmax geluidbronnen (IBS)

Bijlage 2: bronverantwoording

bronvermogen shovel

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	102,5	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0
#2	102,7	59,9	81,5	88,5	91,9	98,9	96,0	95,3	89,7	79,6
#3	102,8	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7
gemiddeld	**102,6**	**58,5**	**84,9**	**85,6**	**94,6**	**97,3**	**96,9**	**95,4**	**90,2**	**81,1**

bronvermogen mobiele kraan

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	103,4	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2
#2	103,7	57,2	75,1	90,0	93,0	97,2	98,2	97,5	93,9	88,4
gemiddeld	**103,6**	**64,8**	**76,2**	**90,0**	**92,4**	**97,0**	**99,4**	**96,3**	**92,3**	**86,1**

bronvermogen zware verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	115,3	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9
#2	116,5	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1
gemiddeld	**115,9**	**77,1**	**88,9**	**101,2**	**104,9**	**109,9**	**110,7**	**109,2**	**105,5**	**100,5**

bronvermogen lichte verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	108,9	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2
#2	111,7	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1
gemiddeld	**110,5**	**62,3**	**87,3**	**100,2**	**100,9**	**105,6**	**104,8**	**101,8**	**98,4**	**89,9**

	Bronvermogenniveau Lw										T		Cb
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	[uur]	%	[dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	4,167	34,7	-4,6

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,5	26,4	52,7	53,5	62,4	65,1	64,7	63,2	58,1	49,0
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	60,9	29,6	35,5	39,2	47,6	52,4	58,2	53,8	50,2	33,5
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	67,0	21,5	41,1	50,0	54,9	59,5	63,2	61,5	54,7	41,4
TOTAAL	**72,4**	**31,7**	**53,1**	**55,2**	**63,2**	**66,4**	**67,6**	**65,7**	**60,2**	**49,8**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	31,3	-5,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,1	25,9	52,3	53,0	62,0	64,7	64,3	62,8	57,6	48,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	60,5	29,1	35,0	38,7	47,1	51,9	57,7	53,3	49,7	33,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	66,6	21,0	40,6	49,5	54,4	59,0	62,7	61,0	54,2	40,9
TOTAAL	**72,0**	**31,2**	**52,6**	**54,7**	**62,8**	**65,9**	**67,1**	**65,3**	**59,7**	**49,3**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	15,6	-8,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)

V= 102900 m^3 A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	67,0	22,9	49,3	50,0	59,0	61,7	61,3	59,8	54,6	45,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	57,5	26,1	32,0	35,7	44,1	48,9	54,7	50,3	46,7	30,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	63,6	18,0	37,6	46,5	51,4	56,0	59,7	58,0	51,2	37,9
TOTAAL	**69,0**	**28,2**	**49,6**	**51,7**	**59,8**	**62,9**	**64,1**	**62,3**	**56,7**	**46,3**

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	<Onderdeel>
Bronnaam	:	breker + kraan
MeetDatum	:	22-11-2013
Meetduur	:	00:00:16
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	2,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	56,0	65,2	74,1	80,3	83,8	84,3	82,2	77,1	67,0	89,4
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9	115,3



H:\Projecten\Attero Zuid BV\Locatie Venlo\5) Foto's\Verificatieonderzoek 22-11-2013\2013-11-22 10.52.38.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	<Onderdeel>
Bronnaam	:	Meting 5: Brekerinstallatie Peterson 7400A
MeetDatum	:	11-2-2009
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	4,40
Windsnelheid [m/s]	:	4,00
Hoek windricht [°]	:	250,00
RV [%]	:	75,00
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	2,50
Meetafstand [m]	:	18,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	46,0	60,0	68,0	69,0	76,0	77,0	76,0	73,0	69,0	82,4
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1	116,5



C:\Geluidmetingen LSM\Essent\CF - AOS Maastricht\M11-02-2009 LSM\Users\2270\Top.Job\Essent.Job\maastricht.Job\Meting005.CPB.Project\Foto 1.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	metingen voor rapport
Bronnaam	:	mobiele kraan
MeetDatum	:	2-6-2014
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	0,50
Meetafstand [m]	:	15,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	38,9	48,5	57,5	59,1	64,2	67,8	62,1	57,1	48,7	70,9
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2	103,4



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_113414.jpg

AKOESTISCH BURO
TIDEMAN
AKOESTIEK / LAWAAIBEHEERSING

Bijlage 1-12

Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel			
Geluidbron	:	Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand			
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006			
Beschrijving geluid	:	diesel kraan en turbo (2100 rtm/min)			
Stoorlawaai	:	geen			
Bronhoogte [m]	:	1.5	*Bepaling halve of hele bol*		
Meetafstand [m] (<20)	:	10	Afstand bron-ontvanger	10.1	[m]
Meethoogte [m]	:	3	Omweg via bodem	11.0	[m]
			Bijdrage door bodem	2.7	[dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.		

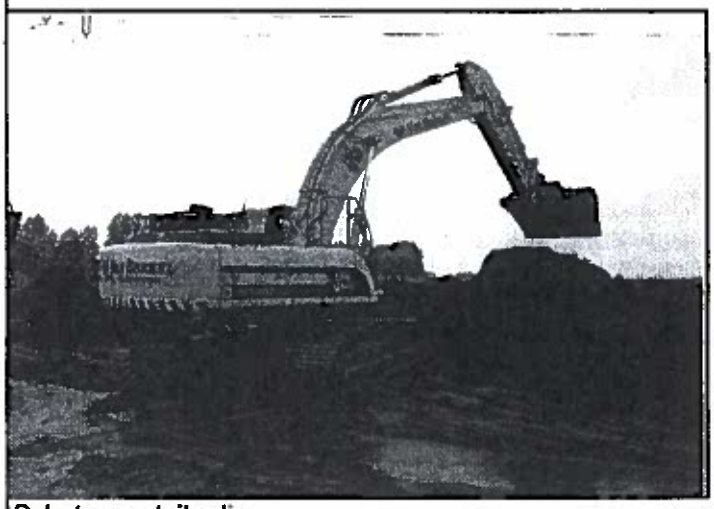
	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	28.1	46.0	60.9	63.9	68.1	69.1	68.4	64.8	59.3	74.6
Dgeo [dB]	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	57.2	75.1	90.0	93.0	97.2	98.2	97.5	93.9	88.4	103.7

Gebruikte meetapparatuur
(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

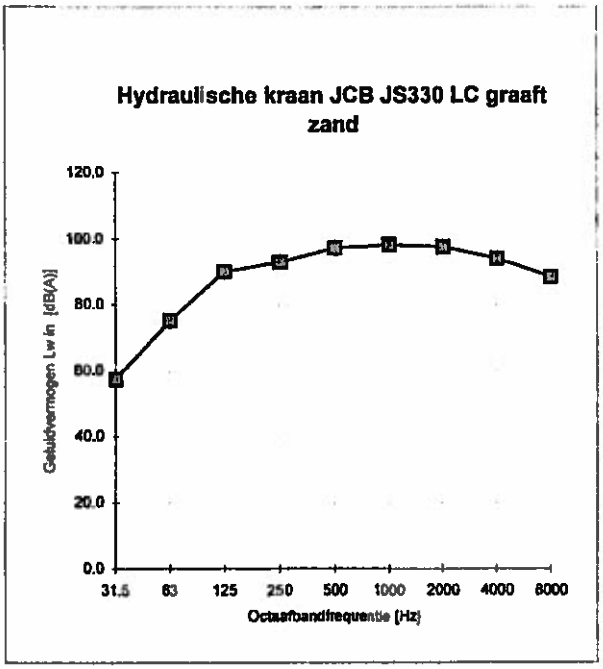
	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	rijdend materieel
Bronnaam	:	shovel opduwen materiaal (023)
MeetDatum	:	17-4-2015
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,50
Meetafstand [m]	:	10,00
Meethoogte [m]	:	2,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	35,0	53,7	55,0	62,9	67,6	69,0	66,7	61,4	49,0	73,5
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0	102,5



H:\Projecten\Van Lenthe Dalfsen\Dalfsen\5) foto's\2015 - Foto's 17-04-2015\20150417_120306.jpg

AKOESTISCH BURO
TIDEMAN
AKOESTIEK / LAWAAIBEHEERSING

Bijlage 1-15

Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel
Geluidbron	:	Shovel Volvo L120C verplaatst grond
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006
Beschrijving geluid	:	diesel
Stoorlawaai	:	geen
Bronhoogte [m]	:	1.5
Meetafstand [m] (<20)	:	5
Meethoogte [m]	:	2

Bepaling halve of hele bol

Afstand bron-ontvanger	5.0 [m]
Omweg via bodem	6.1 [m]
Bijdrage door bodem	2.2 [dB(A)]

als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	36.9	58.5	65.5	68.9	75.9	73.0	72.3	66.7	56.6	79.7
Dgeo [dB]	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	59.9	81.5	88.5	91.9	98.9	96.0	95.3	89.7	79.6	102.7

Gebruikte meetapparatuur
(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

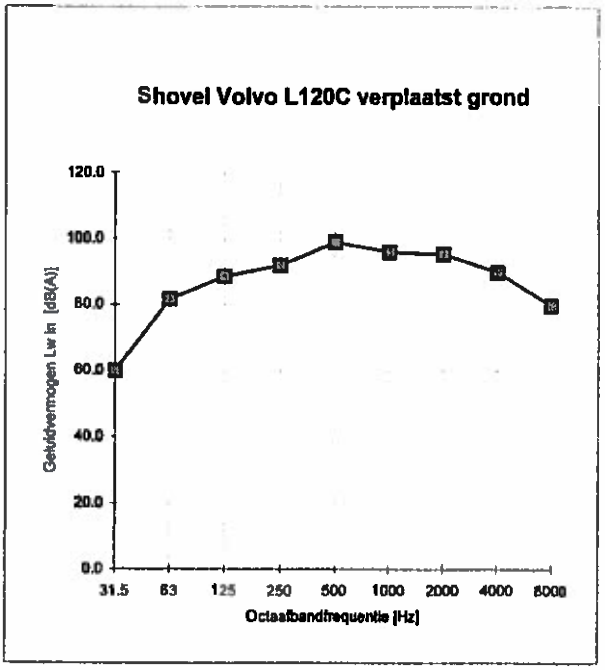
	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	metingen voor rapport
Bronnaam	:	shovel intern transport
MeetDatum	:	2-6-2014
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,50
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,50

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	30,1	66,6	55,6	71,5	69,8	70,5	69,2	64,6	57,8	77,1
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7	102,8



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_124352.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	<Onderdeel>
Bronnaam	:	crambo 5000 meting
MeetDatum	:	6-9-2012
Meetduur	:	00:01:36
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	2,00
Meetafstand [m]	:	12,00
Meethoogte [m]	:	2,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	37,0	52,8	64,6	66,6	73,4	74,3	69,2	63,7	54,6	78,3
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2	108,9



H:\Projecten\Vandervelden\5) Foto\Foto 06-09-2012\IMAGE_165.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Raptor XL - Arjes inclusief kraan Liebherr
Bronnaam	:	Meting 33 - Raptor XL - rechts achter
MeetDatum	:	5-10-2010
Meetduur	:	: :
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.0
Bronhoogte [m]	:	2,50
Meetafstand [m]	:	14,00
Meethoogte [m]	:	2,70

Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	32,4	62,0	70,6	71,0	74,8	72,7	71,2	68,6	60,2	79,8
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1	111,7

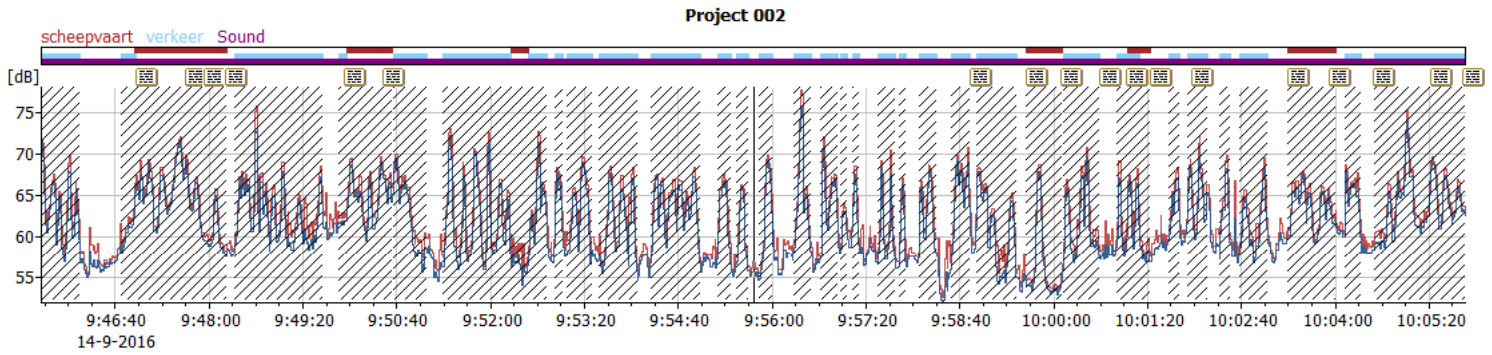


M:\SCM Milieu\Projecten\Hermsen Beheer BV 10.13010.010\Duiven\Geluid\Meting\GRR Duiven\Users\2270\Top.Job\GRR duiven.Job\Meting033.LoggingCPB.Project\Foto 1.jpg

Project 002 | ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 002

Overview | scheepvaar | verkeer | Sound | Aantekenin

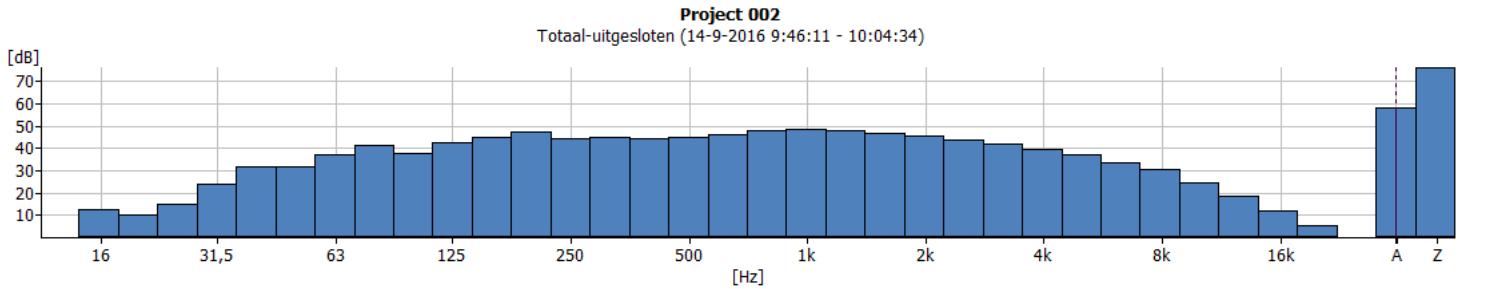
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	LAeq [dB]	LAFmax [dB]	LAF95,0 [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 9:46:11	14-9-2016 10:04:34	00:04:34	57,9	66,7	- - -	- - -
verkeer	14-9-2016 9:45:37	14-9-2016 10:05:52	00:12:09	64,2	77,7	- - -	- - -
scheepvaart	14-9-2016 9:46:57	14-9-2016 10:04:02	00:03:50	63,9	72,1	- - -	- - -



Cursor waarden
Rapport
X: 9:55:44 - 9:55:45
LAeq: 55,1 dB
Gelogd
X: 9:55:44 - 9:55:45
LAFmax: 56,1 dB
LAeq: 55,1 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	LAeq [dB]	LAF1,0 [dB]	LAF5,0 [dB]	LAF10,0 [dB]	LAF50,0 [dB]	LAF95,0 [dB]	LAFmax [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 9:45:37	14-9-2016 10:05:52	00:20:15	63,3	70,9	68,0	66,9	60,5	55,2	77,7	0,0

Markering | **Post Wgt:** Geen | **Te zien als** 1/3 Oct.

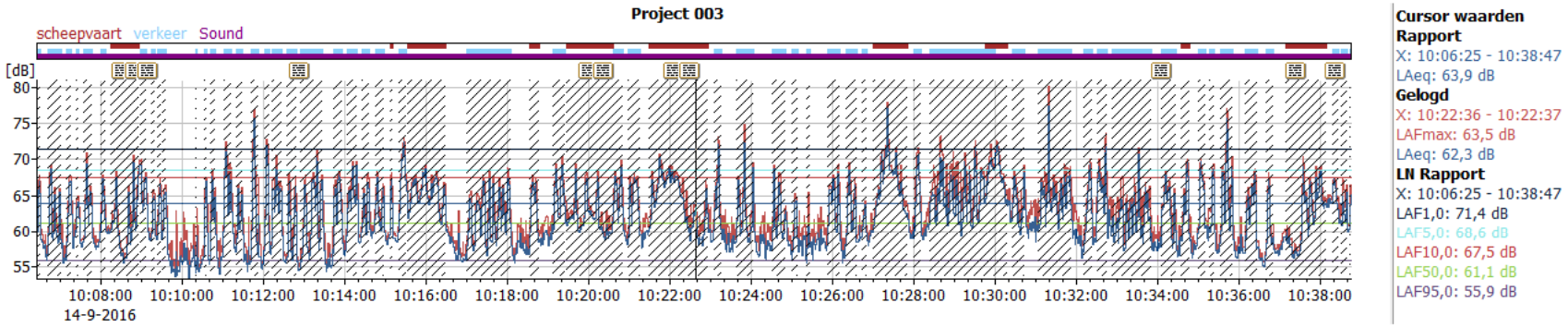


Cursor waarden
LAeq: 57,9 dB

Project 003 | ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 003

Overview | scheepvaar | verkeer | Sound | Aantekenin

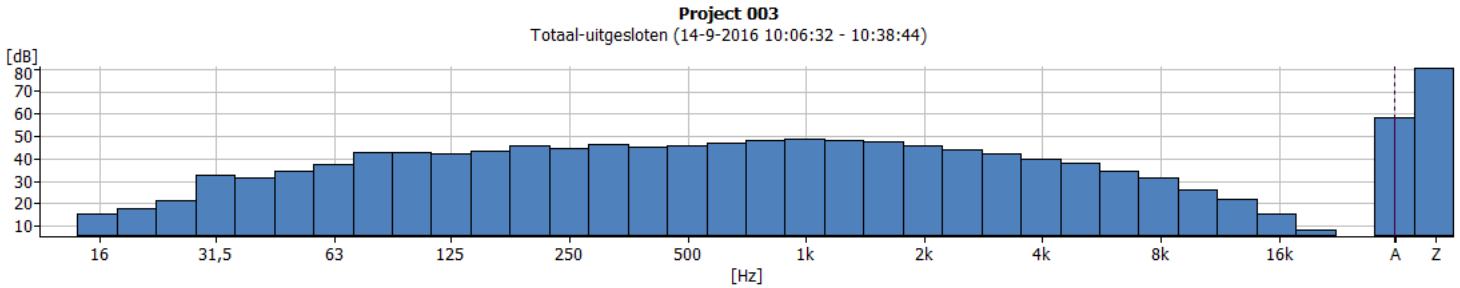
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	LAeq [dB]	LAFmax [dB]	LAF95,0 [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:06:32	14-9-2016 10:38:44	00:09:34	58,5	65,9	- - -	- - -
verkeer	14-9-2016 10:06:25	14-9-2016 10:38:47	00:15:38	65,0	80,2	- - -	- - -
scheepvaart	14-9-2016 10:08:15	14-9-2016 10:38:11	00:07:27	65,4	77,9	- - -	- - -



Cursor waarden
Rapport
X: 10:06:25 - 10:38:47
LAeq: 63,9 dB
Gelogd
X: 10:22:36 - 10:22:37
LAFmax: 63,5 dB
LAeq: 62,3 dB
LN Rapport
X: 10:06:25 - 10:38:47
LAF1,0: 71,4 dB
LAF5,0: 68,6 dB
LAF10,0: 67,5 dB
LAF50,0: 61,1 dB
LAF95,0: 55,9 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	LAeq [dB]	LAF1,0 [dB]	LAF5,0 [dB]	LAF10,0 [dB]	LAF50,0 [dB]	LAF95,0 [dB]	LAFmax [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 10:06:25	14-9-2016 10:38:47	00:32:22	63,9	71,4	68,6	67,5	61,1	55,9	80,2	0,0

Markering | **Post Wgt:** Geen | **Te zien als** 1/3 Oct.

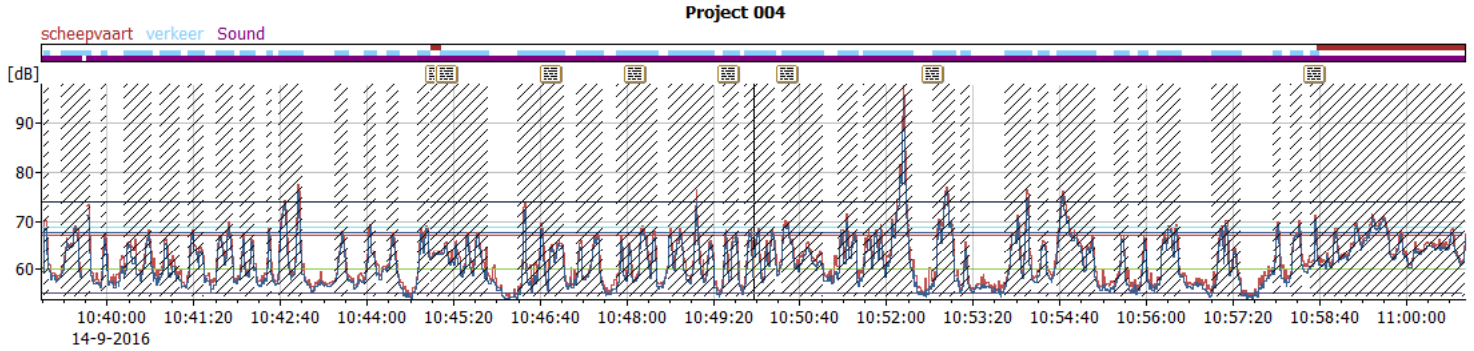


Cursor waarden
LAeq: 58,5 dB

Project 004 | ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 004

Overview | scheepvaar | verkeer | Sound | Aantekenin

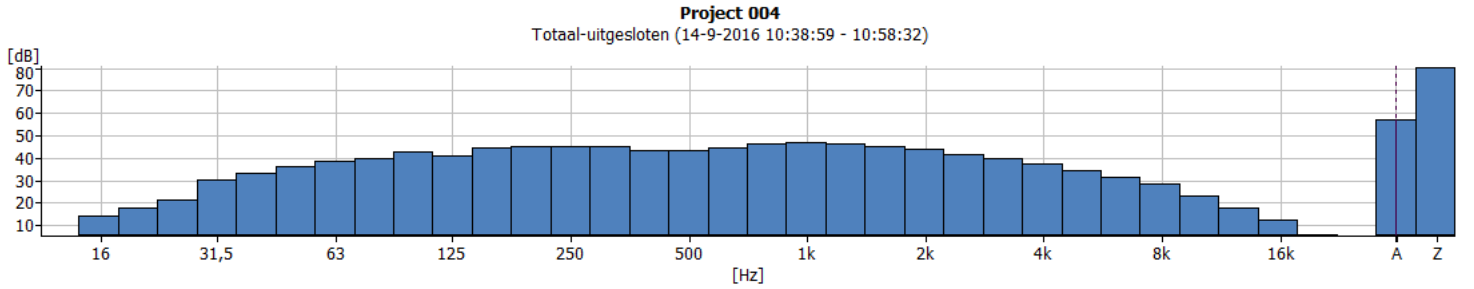
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	LAeq [dB]	LAFmax [dB]	LAF95,0 [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 10:58:32	00:06:34	57,0	64,8	- - -	- - -
verkeer	14-9-2016 10:39:07	14-9-2016 10:58:40	00:12:54	69,7	97,7	- - -	- - -
Sound	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 10:58:32	00:06:34	57,0	64,8	- - -	- - -



Cursor waarden
Rapport
X: 10:38:59 - 11:00:52
LAeq: 67,8 dB
Gelogd
X: 10:49:57 - 10:49:58
LAFmax: 62,0 dB
LAeq: 59,9 dB
LN Rapport
X: 10:38:59 - 11:00:52
LAF1,0: 74,0 dB
LAF5,0: 68,9 dB
LAF10,0: 67,3 dB
LAF50,0: 60,1 dB
LAF95,0: 55,1 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	LAeq [dB]	LAF1,0 [dB]	LAF5,0 [dB]	LAF10,0 [dB]	LAF50,0 [dB]	LAF95,0 [dB]	LAFmax [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 11:00:56	00:21:53	67,8	74,0	68,9	67,3	60,1	55,1	97,7	0,0

Markering | **Post Wgt:** Geen | **Te zien als** 1/3 Oct.



Cursor waarden
LAeq: 57,0 dB

Bepaling Li uit drie meetsessies

Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		LAeq gew
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:04:34	57,89	66,72		51,33
verkeer	14-9-2016 9:45	14-9-2016 10:05	0:12:09	64,18	77,73		
scheepvaart	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:03:50	63,89	72,06		
Sound	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:04:34	57,89	66,72		
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:09:34	58,46	65,92		55,11
verkeer	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:15:38	65,01	80,19		
scheepvaart	14-9-2016 10:08	14-9-2016 10:38	0:07:27	65,38	77,94		
Sound	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:09:34	58,46	65,92		
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:38	14-9-2016 10:58	0:06:34	57,02	64,77		52,03
verkeer	14-9-2016 10:39	14-9-2016 10:58	0:12:54	69,69	97,66		
Sound	14-9-2016 10:38	14-9-2016 10:58	0:06:34	57,02	64,77		
scheepvaart	14-9-2016 10:44	14-9-2016 11:00	0:02:28	65,2	71,55		
		Duur totaal	0:20:42				57,92

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU

Model eigenschap	
Omschrijving	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Verantwoordelijke	R.Käller
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	balke001 op 5-3-2010
Laatst ingezien door	tanita op 7-11-2017
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Origineel project	Zonebewakingsmodel Lage Weide
Originele omschrijving	Groep Export : Gibo-Gipsbouw BV - 1998
Geïmporteerd door	balke001 op 5-3-2015
Dag periode	07:00 - 19:00
Avond periode	19:00 - 23:00
Nacht periode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	10
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee

Commentaar
gemeten Lw kraan 12-12-2016
toevoeging vrachtwagens BU
opslagvakken kade aangepast

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
ZS01	Fregatstraat 145	133944,53	456837,17	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS02	Loggerstraat 14/24	133848,58	456798,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS05	Kantonaleweg 3	131915,78	459520,30	10,00	Eigen waarde	4,00	--	--	Nee
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	132514,35	459667,60	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	133254,46	458956,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZS12	Cartesiusweg 125	134373,35	456960,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG20	Zonebewakingspunt	134580,11	457249,17	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG23	Zonebewakingspunt	131464,55	459034,15	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG24	Zonebewakingspunt	132101,86	460191,36	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG25	Zonebewakingspunt	133300,87	459908,25	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG26	Zonebewakingspunt	134329,40	458987,43	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS50	Fregatstraat 187	133836,94	456851,48	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	132368,74	459789,72	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	134520,89	457399,19	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG38	Zonebewakingspunt	134337,91	456464,40	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG33	Zonebewakingspunt	133239,15	456613,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG35	Zonebewakingspunt	132433,00	457320,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG36	Zonebewakingspunt	131774,00	457703,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG37	Zonebewakingspunt	131648,00	458357,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	133069,32	459131,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	133145,88	459056,75	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS48	Kantonale weg 29	131762,31	459353,74	10,00	Eigen waarde	4,00	--	--	Nee
ZG51	Zonebewakingspunt	133318,57	456578,59	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG52	Zonebewakingspunt	133620,68	456475,78	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG53	Zonebewakingspunt	133827,19	456451,61	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG54	Zonebewakingspunt	134098,24	456337,29	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013,96	459184,54	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
Z4a	Rutherforweg 91	132097,79	459406,82	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z4b	Rutherforweg 91	132093,85	459406,37	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
HW 1	OpBuuren HW= 55dB(A)	132208,35	460006,48	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 2	OpBuuren HW= 55dB(A)	132230,04	459971,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 3	OpBuuren HW= 55dB(A)	132238,45	459933,58	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 4	OpBuuren HW= 55dB(A)	132410,34	459898,38	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 5	OpBuuren HW= 55dB(A)	132508,82	459832,12	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
HW 6	OpBuuren HW= 51dB(A)	132497,47	459928,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
Z1a	Boerderij	133442,62	456621,21	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z1b	Boerderij	133452,49	456613,04	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z2	RWS-woning	133691,28	456478,13	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS12b	Cartesiusweg 81	134390,03	457069,88	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG34	Zonebewakingspunt	132816,22	456910,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS01b	Fregatstraat 105	134056,03	456828,07	10,00	Eigen waarde	1,50	--	--	Nee
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	131676,17	459236,78	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,23	459242,71	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931,55	459274,47	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG24b	Zonebewakingspunt	131986,05	460058,93	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
antz	Antoniusziekenhuis	132421,00	457307,00	10,00	Eigen waarde	24,00	--	--	Ja
200-1	toetspunt 200m	132894,55	459404,75	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
200-2	toetspunt 200m	133060,04	459243,13	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
200-3	toetspunt 200m	133158,27	459144,93	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-1	punt op 50m	132761,43	459323,89	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-2	toetspunt 300m	132936,47	459502,48	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-1	toetspunt 300m	133149,39	459296,53	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-3	toetspunt 300m	133273,00	459174,77	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-3	toetspunt 100m	132852,64	459307,03	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-1	toetspunt 100m	132970,69	459189,73	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-2	toetspunt 100m	133043,54	459115,09	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-2	punt op 50m	132840,51	459249,90	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-3	punt op 50m	132916,84	459178,49	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-4	punt op 50m	132954,68	459129,47	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
m02	meetpunt overzijde kanaal	132968,62	459191,65	10,00	Relatief	2,50	--	--	Ja
vip 2	ASW 1041	132965,81	459232,59	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
262	Sophiaweg	133545,26	458306,84	0,00
8	Spoorweg	133498,22	458317,83	1,00
1	Amsterdam-Rijnkanaal	133840,12	456293,78	0,00
2	gras	133000,14	459025,47	1,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
075	Spoorwegtalud	132625,91	459137,57	2,00	10,00	Eigen waarde	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
065E	Kantoor	132820,49	458999,56	8,50	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
ES	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40	10,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
075	0,00	0,00
065E	0,80	0,80
ES	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L 31
	dak nieuwe loods eurosalt	132815,47	459141,14	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	139,89	2 dB	0,20
		132832,61	459159,47	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,07	0 dB	0,80
		132730,81	459255,03	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,83	0 dB	0,80
		132798,45	459123,05	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,92	0 dB	0,80
		132696,58	459218,86	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,03	0 dB	0,80
11	keerwand De Trip	132793,95	459027,82	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	217,77	0 dB	0,80
12	keerwand De Trip	132773,56	459093,87	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	94,72	2 dB	0,50
9	keerwand De Trip	132759,23	459132,10	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	15,66	2 dB	0,50
10	keerwand De Trip	132746,85	459119,22	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	17,87	2 dB	0,50
15	keerwand De Trip	132706,98	459156,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,07	0 dB	0,50
16	keerwand De Trip	132694,46	459168,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,90	0 dB	0,80
13	keerwand De Trip	132687,71	459161,38	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,21	0 dB	0,50
14	keerwand De Trip	132705,93	459144,26	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,15	0 dB	0,50
3	keerwand De Trip	132655,18	459151,60	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	29,17	0 dB	0,50
4	keerwand De Trip	132693,17	459116,04	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,99	0 dB	0,50
1	keerwand De Trip	132719,79	459091,07	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,93	0 dB	0,50
2	keerwand De Trip	132712,81	459151,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,22	0 dB	0,50
7	keerwand De Trip	132720,21	459144,75	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,70	0 dB	0,50
8	keerwand De Trip	132733,31	459132,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,62	0 dB	0,50
5	keerwand De Trip	132726,86	459073,25	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,00	0 dB	0,50
6	keerwand De Trip	132741,31	459059,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,28	0 dB	0,80
32	keerwand De Trip	132773,76	459033,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,09	0 dB	0,50
33	keerwand De Trip	132778,21	459028,88	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,18	0 dB	0,50
34	keerwand De Trip	132782,45	459024,86	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,26	0 dB	0,50
29	keerwand De Trip	132769,35	459037,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,15	0 dB	0,50
30	keerwand De Trip	132765,08	459041,34	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,06	0 dB	0,50
31	keerwand De Trip	132760,63	459045,57	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,12	0 dB	0,50
35	keerwand De Trip	132756,37	459049,62	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	9,97	0 dB	0,50
39	keerwand De Trip	132752,03	459053,73	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,13	0 dB	0,50
40	keerwand De Trip	132747,69	459057,85	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,19	0 dB	0,50
36	keerwand De Trip	132785,43	459082,53	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,72	0 dB	0,80
37	keerwand De Trip	132792,96	459075,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,60	0 dB	0,50
38	keerwand De Trip	132800,23	459069,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,38	0 dB	0,50
20	keerwand De Trip	132807,76	459062,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,96	0 dB	0,50
21	keerwand De Trip	132815,03	459055,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,99	0 dB	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,88	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
36	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,20	0,20	0,20
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
11	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50
16	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50
36	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L 31
22	keerwand De Trip	132822,30	459049,30	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,69	0 dB	0,50
17	keerwand De Trip	132829,57	459042,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,02	0 dB	0,50
18	keerwand De Trip	132837,10	459035,80	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,46	0 dB	0,50
19	keerwand De Trip	132844,10	459028,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,57	0 dB	0,50
26	keerwand De Trip	132835,26	459161,12	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	125,35	0 dB	0,30
27	keerwand De Trip	132836,48	459134,55	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	18,41	0 dB	0,50
28	keerwand De Trip	132852,08	459119,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	18,40	0 dB	0,50
23	keerwand De Trip	132866,46	459106,03	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	19,27	0 dB	0,50
24	keerwand De Trip	132881,57	459090,92	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	19,45	0 dB	0,50
	keerwand	132697,37	459219,49	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	78,47	0 dB	0,80
	hoogste punt opslagen	132818,34	459117,64	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	79,90	0 dB	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
22	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
18	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
19	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
22	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50
18	0,50	0,50	0,50
19	0,80	0,80	0,80
26	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132881,87	132928,98	1,50	1,50	1,50	Relatief	65,64	7,001	0,333	61,80	85,80	88,70	93,60

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
MK	98,00	97,80	96,30	92,30	85,10	103,43

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10
VW10	Vrachtwagen BU	132918,78	459079,91	0,75	Relatief	10	67,89	133	--	66,00	71,00	80,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW10	88,00	95,00	97,00	98,00	96,00	89,00	103,01

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d	72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a	71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n	68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	132719,29	459189,46	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132724,07	459182,01	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	Nee	8,002	--	--	72,90	79,80	96,60	112,20	112,20	114,80	116,40	115,10	110,70	121,81
K	Nee	4,001	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp	Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d		72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a		71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n		68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V3/S	Mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132691,35	459133,95	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132691,08	459141,76	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V3/S	Nee	8,002	--	--	62,30	87,30	100,20	100,90	105,60	104,80	101,80	98,40	89,90	110,53
K	Nee	8,002	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp	Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d		72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a		71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n		68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw1	vw LAmax	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw2	vw LAmax	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw3	vw LAmax	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw4	vw LAmax	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw5	vw LAmax	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw6	vw LAmax	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw7	vw LAmax	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw8	vw LAmax	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	360,00	Nee	Nee	8,002	--	--	78,10	85,70	104,80	115,50	117,80	121,00	122,40	120,90	116,40	127,52
S1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiO1	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO2	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO3	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO4	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO5	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO6	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO7	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO8	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO9	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO10	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO11	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO12	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO13	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO14	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132900,80	459117,01	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
SiS	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiO1	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO2	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO3	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO4	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO5	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO6	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO7	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO8	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO9	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO10	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO11	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO12	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO13	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO14	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	74,40	96,90	106,30	113,40	114,30	112,80	109,00	104,00	99,80	119,24

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
vw10	vrachtwagen BU	132929,57	459073,71	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
vw10	360,00	Nee	Nee	2,001	--	--	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132693,65	459138,27	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw1	vw LAmax	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw2	vw LAmax	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw3	vw LAmax	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw4	vw LAmax	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw5	vw LAmax	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw6	vw LAmax	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw7	vw LAmax	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw8	vw LAmax	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	78,10	85,70	104,80	115,50	117,80	121,00	122,40	120,90	116,40	127,52
S1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiO1	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO2	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO3	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO4	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO5	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO6	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO7	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO8	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO9	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO10	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO11	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO12	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO13	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
SiO14	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132900,80	459117,01	0,10	0,10	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IBS - LAmax
Tri.Utr.17.AO WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
SiS	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiO1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
SiO14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	74,40	96,90	106,30	113,40	114,30	112,80	109,00	104,00	99,80	119,24

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$)

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	50,2	43,4	36,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	48,1	40,9	34,1
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	43,5	37,9	32,8
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	39,6	34,2	29,2
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	43,5	38,0	33,0
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	41,6	35,6	30,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	39,8	34,5	29,7
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	36,8	31,6	26,8
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	38,0	32,3	27,1
50-1_A	punt op 50m	5,00	41,4	37,1	32,8
50-2_A	punt op 50m	5,00	46,2	40,5	35,4
50-3_A	punt op 50m	5,00	54,7	47,2	39,3
50-4_A	punt op 50m	5,00	57,5	49,5	39,2
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,6	18,2	15,1
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,8	24,1	20,4
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,2	24,6	20,9
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	25,8	22,2
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	14,5	12,0	8,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	29,7	25,7	21,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	28,6	24,5	20,2
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	45,3	39,3	33,8
m02_A	meetpunt overzijde kanaal	2,50	49,2	42,6	36,4
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,6	12,6	9,5
Z1b_A	Boerderij	5,00	0,0	-0,1	-3,3
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,0	12,4	9,3
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	16,4	16,7	13,6
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	18,0	18,3	15,2
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,1	16,5	13,4
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	15,4	13,1	9,4
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,7	21,1	18,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,7	22,1	18,4
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,1	22,9	19,3
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,0	23,9	19,2
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	19,8	15,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,5	14,9	11,8
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	15,4	12,4
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,9	17,4	14,4
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,3	19,0	16,0
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,5	22,4	19,3
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,0	11,4	8,2
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,8	12,9	9,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,7	5,4	2,1
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,2	13,3	10,2
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,9	11,7	8,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	1,0	0,4	-2,8
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	4,9	3,9	0,6
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	14,0	13,9	10,7
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	23,6	23,9	20,9
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	32,0	28,6	24,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	40,8	35,7	31,0
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	38,2	31,8	26,0
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,8	41,3	35,3
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	46,9	40,5	34,7
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	12,7	10,8	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	16,2	14,0	10,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	29,9	27,2	23,5
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	16,1	13,6	9,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	45,9	39,2	33,1
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	42,3	35,8	29,9
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	23,0	23,2	20,1
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,8	15,6	12,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	44,9	39,6	36,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	42,0	36,7	33,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	42,4	35,4	32,5
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	37,8	31,8	28,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	40,3	35,8	32,8
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	38,6	32,8	29,7
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	37,8	32,5	29,5
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	34,9	29,5	26,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	35,7	29,8	26,8
50-1_A	punt op 50m	5,00	44,7	35,7	32,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	47,8	37,9	35,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	48,0	42,2	39,2
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,6	41,8	38,8
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	31,9	17,7	14,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,5	23,3	20,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,9	23,7	20,7
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	36,3	25,1	22,1
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	18,5	11,2	8,2
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,8	24,4	21,4
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	33,2	23,0	20,0
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	33,7	24,2	21,2
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	33,0	24,1	21,1
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	43,5	36,5	33,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	28,3	18,6	15,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	25,0	12,2	9,2
Z1b_A	Boerderij	5,00	8,4	-0,4	-3,5
Z2_A	RWS-woning	5,00	24,2	12,1	9,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	31,7	20,8	17,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	28,8	16,4	13,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	30,1	17,9	14,9
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	32,3	16,2	13,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,1	12,2	9,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,7	20,7	17,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	21,3	18,3
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,6	22,2	19,2
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,9	21,9	18,9
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,4	18,0	15,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,2	14,6	11,6
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,0	15,1	12,1
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,3	17,0	14,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,7	18,5	15,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,0	21,6	18,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,5	11,0	7,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,8	12,6	9,6
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,6	5,1	2,0
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,8	13,0	10,0
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,3	11,3	8,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	9,9	0,0	-3,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	14,0	3,4	0,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	25,7	13,5	10,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	34,5	23,6	20,6
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	37,7	27,6	24,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	40,5	33,7	30,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	37,9	28,7	25,7
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	28,8	18,1	15,1
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	43,1	38,1	35,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	43,5	37,5	34,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	19,8	10,3	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	24,2	13,2	10,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	31,9	23,0	20,0
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	30,1	18,6	15,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	33,0	24,2	21,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	20,4	11,5	8,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	37,8	26,4	23,3
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	27,4	17,3	14,3
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	26,7	16,7	13,7
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	26,5	16,5	13,5
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	26,1	16,2	13,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	26,0	15,9	12,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	25,5	15,5	12,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	25,4	15,4	12,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	25,3	15,3	12,3
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	22,2	12,7	9,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	41,3	35,6	32,6
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	37,8	32,5	29,5
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	36,7	27,1	24,1
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	35,8	25,8	22,8
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	38,5	22,8	19,8
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	27,2	15,3	12,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	41,8	39,6	36,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	38,2	36,7	33,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	37,6	35,4	32,5
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	33,6	31,8	28,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	36,6	35,8	32,8
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	33,7	32,8	29,7
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	33,4	32,5	29,5
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	31,0	29,5	26,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	30,7	29,8	26,8
50-1_A	punt op 50m	5,00	38,1	35,7	32,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	40,5	37,9	35,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	46,6	42,2	39,2
50-4_A	punt op 50m	5,00	45,9	41,8	38,8
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,5	17,7	14,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	24,4	23,3	20,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	24,8	23,7	20,7
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,9	25,1	22,1
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	13,3	11,2	8,2
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,6	24,4	21,4
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	25,3	23,0	20,0
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	24,4	24,2	21,2
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	24,7	24,1	21,1
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	38,5	36,5	33,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	18,8	18,6	15,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,6	12,2	9,2
Z1b_A	Boerderij	5,00	-0,3	-0,4	-3,5
Z2_A	RWS-woning	5,00	11,8	12,1	9,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	21,3	20,8	17,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	18,3	16,4	13,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	20,4	17,9	14,9
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,4	16,2	13,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,3	12,2	9,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	20,7	17,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,3	21,3	18,3
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	22,2	19,2
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,3	21,9	18,9
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,7	18,0	15,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	14,6	11,6
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	15,1	12,1
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,8	17,0	14,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,2	18,5	15,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,0	21,6	18,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	10,9	11,0	7,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,8	12,6	9,6
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,2	5,1	2,0
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,6	13,0	10,0
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,3	11,3	8,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,1	0,0	-3,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	3,4	3,4	0,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	13,6	13,5	10,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	24,2	23,6	20,6
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	29,4	27,6	24,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	35,7	33,7	30,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	29,9	28,7	25,7
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	18,5	18,1	15,1
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	39,6	38,1	35,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	39,6	37,5	34,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	10,7	10,3	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	13,2	13,2	10,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	23,7	23,0	20,0
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	19,7	18,6	15,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	24,8	24,2	21,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	11,7	11,5	8,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	27,6	26,4	23,3
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	17,6	17,3	14,3
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	17,1	16,7	13,7
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	16,9	16,5	13,5
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	16,5	16,2	13,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	16,3	15,9	12,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	15,9	15,5	12,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	15,8	15,4	12,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	15,6	15,3	12,3
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	12,9	12,7	9,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	36,9	35,6	32,6
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	33,7	32,5	29,5
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	28,3	27,1	24,1
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	26,8	25,8	22,8
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	23,4	22,8	19,8
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,6	15,3	12,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	54,5	54,6	54,5
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	55,6	55,6	55,6
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	52,0	52,0	51,9
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	51,8	51,8	51,8
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	49,9	49,9	49,8
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	50,2	50,2	50,2
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	43,2	43,2	43,1
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	45,9	45,9	45,9
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	47,5	47,5	47,4
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	48,8	48,9	48,8
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	45,2	45,2	45,1
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	46,6	46,6	46,5
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	43,9	43,9	43,8
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	45,3	45,3	45,3
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	41,5	41,5	41,4
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	42,8	42,8	42,7
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	41,8	41,8	41,7
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	43,2	43,2	43,1
50-1_A	punt op 50m	1,50	47,8	47,8	47,8
50-1_B	punt op 50m	5,00	47,5	47,6	47,4
50-2_A	punt op 50m	1,50	53,3	53,3	53,3
50-2_B	punt op 50m	5,00	53,8	53,8	53,8
50-3_A	punt op 50m	1,50	59,2	59,2	59,2
50-3_B	punt op 50m	5,00	61,7	61,7	61,6
50-4_A	punt op 50m	1,50	58,8	58,8	58,8
50-4_B	punt op 50m	5,00	61,1	61,1	61,1
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	25,7	25,8	25,5
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,3	32,3	32,1
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,7	32,8	32,6
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	33,4	33,5	33,2
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	20,4	20,5	20,3
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	35,9	35,9	35,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	34,7	34,8	34,7
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	34,5	34,5	34,3
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	36,5	36,5	36,4
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	51,6	51,6	51,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	27,1	27,2	26,9
Z1a_A	Boerderij	5,00	20,3	20,4	20,1
Z1b_A	Boerderij	5,00	7,1	7,2	6,9
Z2_A	RWS-woning	5,00	18,4	18,5	18,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	31,3	31,3	31,1
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	22,1	22,3	21,7
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	23,8	23,9	23,4
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	21,8	22,0	21,5
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,5	20,6	20,4
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,2	28,3	28,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,5
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,6	30,7	30,4
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,9	34,9	34,9
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,3	30,4	30,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,8	21,9	21,5
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	22,7	22,4
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,1	25,2	25,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,0	26,1	25,7
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,9	30,9	30,7
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,1	18,2	17,8
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	19,0	19,1	18,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,4	13,5	13,2
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,0	20,1	19,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,5	18,6	18,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	7,5	7,6	7,2
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	11,4	11,5	11,2
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	20,5	20,6	20,2
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	30,2	30,3	29,9
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	38,0	38,1	37,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	47,1	47,1	47,0
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	42,9	42,9	42,8
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	28,3	28,3	28,2
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	52,9	52,9	52,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	52,9	52,9	52,9
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	17,8	17,9	17,6
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	21,6	21,7	21,4
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	35,3	35,3	35,2
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	31,1	31,2	31,1
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	36,5	36,5	36,4
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	20,4	20,4	20,2
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	35,3	35,4	35,1
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	26,2	26,2	26,0
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	25,5	25,6	25,4
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	25,3	25,4	25,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	24,9	25,0	24,7
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	24,7	24,8	24,5
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	24,2	24,3	24,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	24,1	24,2	23,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	24,0	24,0	23,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	21,2	21,2	21,0
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	50,2	50,2	50,1
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	40,8	40,8	40,7
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	38,5	38,6	38,5
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	30,1	30,2	29,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	22,1	22,2	21,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	44,0	43,7	43,5
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	44,0	43,7	43,4
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	48,0	47,7	47,5
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	48,5	48,1	47,8
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	46,6	46,4	46,3
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	47,0	46,8	46,7
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	40,1	40,0	39,8
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	40,9	40,7	40,5
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	43,7	43,5	43,4
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	44,9	44,7	44,5
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	42,3	42,2	42,1
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	43,6	43,5	43,3
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	42,3	42,2	42,1
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	42,7	42,6	42,4
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	39,6	39,5	39,3
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	39,2	39,1	38,9
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	40,6	40,5	40,4
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	42,0	41,9	41,8
50-1_A	punt op 50m	1,50	48,2	48,2	48,1
50-1_B	punt op 50m	5,00	48,8	48,7	48,7
50-2_A	punt op 50m	1,50	48,9	48,7	48,5
50-2_B	punt op 50m	5,00	48,5	48,3	48,1
50-3_A	punt op 50m	1,50	49,7	48,9	48,7
50-3_B	punt op 50m	5,00	51,4	50,3	50,0
50-4_A	punt op 50m	1,50	49,7	49,0	48,9
50-4_B	punt op 50m	5,00	50,8	49,8	49,6
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	30,1	30,1	30,1
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	40,3	40,3	40,2
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	40,8	40,8	40,8
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	41,3	41,3	41,2
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	28,0	28,0
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	47,2	47,2	47,2
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	46,1	46,1	46,0
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	40,8	40,8	40,7
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	40,9	40,9	40,9
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	47,8	47,6	47,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	34,7	34,7	34,7
Z1a_A	Boerderij	5,00	26,0	26,0	25,9
Z1b_A	Boerderij	5,00	12,5	12,5	12,4
Z2_A	RWS-woning	5,00	26,6	26,6	26,6
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	37,6	37,6	37,5
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	33,4	33,4	33,4
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	35,2	35,2	35,2
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	32,4	32,4	32,4
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,2	27,2	27,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,4	35,4	35,3
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,0	37,9	37,9
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,3	38,3	38,2
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,6	30,4
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,7
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,4	27,4	27,3
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,9	26,9	26,9
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,6	29,6	29,6
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,4	32,4	32,4
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,7	34,8	34,7
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,1	26,1	26,0
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,0	26,0	25,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,9	18,9	18,9
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,9	26,9	26,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,5	26,5	26,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	13,5	13,5	13,4
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	16,5	16,5	16,4
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	28,9	28,9	28,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	40,8	40,8	40,8
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	49,5	49,5	49,5
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	45,1	45,0	44,9
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	34,4	34,4	34,4
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,5	46,2	46,0
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	45,8	45,4	45,1
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	22,8	22,8	22,7
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	28,2	28,2	28,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	39,9	39,9	39,9
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	36,2	36,2	36,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	41,2	41,2	41,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	26,7	26,7	26,7
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	44,6	44,6	44,5
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	33,7	33,7	33,6
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	33,0	32,9	32,9
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	32,7	32,7	32,7
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	32,2	32,2	32,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	32,0	32,0	31,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	31,5	31,5	31,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	31,4	31,4	31,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	31,2	31,2	31,2
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	28,2	28,2	28,2
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	46,0	45,8	45,7
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	45,4	45,3	45,3
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	45,4	45,4	45,4
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	43,7	43,7	43,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	40,2	40,2	40,2
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	30,3	30,3	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	59,6	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	65,7	61,7	61,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	62,3	56,6	56,6
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	54,8	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	58,1	54,6	54,6
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	56,2	51,8	51,8
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	54,0	51,0	51,0
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	51,5	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	52,3	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	57,9	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	62,7	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	71,9	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	73,9	65,0	65,0
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	41,6	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,6	42,0	42,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,1	42,5	42,5
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,6	42,9	42,9
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,9	30,9	30,9
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,8	45,8	45,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	45,0	44,3	44,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,0	44,9	44,9
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	46,6	44,0	44,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	60,5	58,3	58,3
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	39,3	38,7	38,7
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,2	40,1	40,1
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	36,5	36,5	36,5
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	37,5	37,5	37,5
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	37,8	35,1	35,1
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,2	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,2	38,8	38,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	40,6	40,1	40,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,2	41,5	41,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,6	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,1	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	41,1	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	45,4	36,8	36,8
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,9	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	43,4	42,5	42,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	48,1	47,7	47,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	56,8	53,7	53,7
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	54,8	48,9	48,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	39,7	37,5	37,5
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	62,4	58,1	58,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	62,0	59,6	59,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,2	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	33,6	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	45,5	42,7	42,7
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,3	40,2	40,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	46,9	44,2	44,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	32,5	31,9	31,9
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	45,7	45,6	45,6
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	38,5	37,5	37,5
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	37,7	37,2	37,2
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	37,5	37,0	37,0
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	37,0	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	36,8	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	36,4	36,1	36,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,3	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	36,1	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,1	33,1	33,1
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	60,3	55,4	55,4
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	57,5	56,4	56,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	53,0	49,2	49,2
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	51,6	45,1	45,1
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	45,9	40,9	40,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	56,5	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	61,7	61,7	61,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	58,2	58,2	58,2
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	53,1	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	56,0	56,0	56,0
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	51,9	51,9	51,9
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	53,2	53,2	53,2
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	49,2	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	49,5	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	57,3	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	60,6	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	69,8	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	70,6	70,6	70,6
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	36,2	36,2	36,2
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,8	44,8	44,8
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,3	45,3	45,3
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,7	45,7	45,7
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,3	32,3	32,3
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	53,2	53,2	53,2
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	53,3	53,3	53,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	45,8	45,8	45,8
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	46,6	46,6	46,6
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	58,7	58,7	58,7
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	39,4	39,4	39,4
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	42,6	42,6	42,6
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	37,9	37,9	37,9
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	39,8	39,8	39,8
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	35,5	35,5	35,5
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,2	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	40,0	40,0	40,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,4	42,4	42,4
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,6	42,6	42,6
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,5	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,4	34,4	34,4
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,9	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,2	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	45,5	45,5	45,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	54,6	54,6	54,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	53,7	53,7	53,7
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	53,5	53,5	53,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	39,7	39,7	39,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	60,1	60,1	60,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	59,6	59,6	59,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmax
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	30,0	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	32,6	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	44,8	44,8	44,8
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	43,7	43,7	43,7
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	49,3	49,3	49,3
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	38,3	38,3	38,3
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	37,5	37,5	37,5
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	37,3	37,3	37,3
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	36,6	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	36,4	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	36,1	36,1	36,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,0	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	35,8	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,1	33,1	33,1
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	56,1	56,1	56,1
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	56,4	56,4	56,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	52,0	52,0	52,0
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	49,9	49,9	49,9
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	45,3	45,3	45,3
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F:+31(0)475 568 855

NOTITIE

Van	**: M-Tech-Nederland**
Onderwerp	**: Beschrijving aard en omvang wijzigingen De Trip BV te Utrecht**
Datum	**: 22 mei 2018**

Bestaande situatie

De bestaande situatie bestaat uit de activiteiten die zijn gemeld en geaccepteerd door gemeente Utrecht met de brief van 3 mei 2016 met kenmerk: 564691-Z/16/103473.
De inrichting is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

Door te voeren wijzingen

De navolgende wijzigingen wil men doorvoeren:
1.Samenstellen van grondproducten overeenkomstig BRL 9335-4
2.Samenstellen van steenachtige substraten overeenkomstig BRL 9341
3.Op- en overslag van biomassa in de zoutloods
4. Transport van schepen naar Bouwstoffen Unie BV en visa versa

Beschrijving aard en omvang van de wijzigingen

1. Samenstellen van grondproducten overeenkomstig BRL 9335-4.
   De BRL 9335-4 betreft grondproducten die worden samengesteld uit de deelstromen grond of zand en groenproducten[1], waarvan de milieu hygiënische kwaliteit vooraf bekend is. Voorbeelden van grondproducten, zijn bomengrond, bomenzand, tuinaarde en teelaarde. Deze producten bestaan voor het grootste deel uit zand of uit grond. Het zand of de grond, dat voldoet aan de achtergrondwaarde[2], wordt gemengd met groenproducten zoals compost, gecomposteerde boomschors of veen, tot een homogeen mengsel. De gewenste mengverhouding is afhankelijk van de samenstelling van de deelstromen. De groenproducten dienen ter verbetering van de fysische en chemische kwaliteit van grond of het zand, afhankelijk van de toepassing van grondproduct.

   De grondproducten worden op verschillende plaatsen op of in landbodem toegepast. Voorbeelden van deze toepassingen zijn tuinen, stadsparken en plantsoenen. Ook worden producten toegepast rond bomen langs wegen, in trottoirs en parkeerplaatsen.

   Het toepassingsgebied van deze grondproducten is een toepassing als “grond” op of in landbodem, zoals gedefinieerd in het Besluit bodemkwaliteit. De producten dienen daarom te worden getoetst aan de eisen van het Besluit bodemkwaliteit en de Regeling bodemkwaliteit. Grondproducten waarin meer dan 20 % bodemvreemd materiaal aanwezig is vallen buiten het werkingsgebied van dit protocol.

   De opslagcapaciteit wijzigt niet. Eveneens wordt ook niet de capaciteit en de tijdsduur van het zeven of mengen gewijzigd, anders dan vergund. De capaciteit van het zeven van grond is en blijft ook onder 100.000 ton per jaar[3]. Door de wijziging is geen

[1] De groenproducten voldoen aan de eisen voor compost in de Meststoffenwet
[2] Achtergrondwaarde zoals bedoeld in Artikel 59 van het Besluit bodemkwaliteit
[3] overeenkomstig artikel 3.31 lid 4 en 3.32 lid 2 van het Activiteitenbesluit

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F:+31(0)475 568 855

toename van de transportbewegingen, zie akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

2. Samenstellen van steenachtige substraten overeenkomstig BRL 9341.
   De BRL 9341 heeft betrekking op de milieu hygiënische kwaliteit van steenachtige substraten in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, die in hun toepassing in bouwwerken, of in of op de bodem in contact kunnen komen met hemelwater, grondwater en/of oppervlaktewateren. Het werkingsgebied is beperkt tot steenachtige substraten die voldoen aan de aan de eisen voor een niet-vormgegeven bouwstof overeenkomstig de Regeling bodemkwaliteit. Het organisch stofgehalte bedraagt maximaal 15 % (m/m). Steenachtige substraten worden samengesteld uit steenachtige materialen zijnde niet-vormgegeven bouwstoffen of grond en uit groenproducten, waarvan de milieu hygiënische kwaliteit vooraf bekend is. Voorbeelden van steenachtige substraten zijn intensieve en extensieve daktuinsubstraten en boomgranulaten. Deze producten bestaan voor het grootste deel uit een natuurlijk gesteente, te weten: lava, Bims, grauwacke, basalt, graniet, (gebroken) grind of een gebakken kleiproduct. Dit wordt gemengd met zand of grond en groenproducten zoals compost, gecomposteerde boomschors of veen tot een homogeen mengsel. De gewenste mengverhouding is afhankelijk van de samenstelling van de deelstromen en het toepassingsgebied. De groenproducten dienen ter verbetering van de fysische en chemische kwaliteit, afhankelijk van de toepassing van het substraat.

   De opslagcapaciteit blijft binnen de capaciteit van inerte bouwstoffen conform Besluit bodemkwaliteit van maximaal 10.000 ton. Eveneens wordt ook niet de capaciteit en de tijdsduur van het zeven of mengen gewijzigd, anders dan vergund. Door de wijziging is geen toename van de transportbewegingen, zie akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

3. Op- en overslag van biomassa in de zoutloods
   In de zoutloods vindt op- en overslag van zout en andere (afval)stoffen plaats. Daarnaast wordt biomassa, zijnde geshredderd snoeihout ten behoeve van de energiecentrale van derden, opgeslagen in de zoutloods. Dit materiaal is elders beoogd geproduceerd en wordt van buiten de inrichting aangevoerd. Deze biomassa is volgens de handreiking onbehandeld hout v1.01, d.d. 12 oktober 2017 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, geen afvalstof. De opslagcapaciteit bedraagt 7.000 m^2 en is maximaal 15 meter hoog.

   Dit geshredderd snoeihout:
   - valt volgens de wettelijke definities onder biomassa (artikel 1.1 Activiteitenbesluit, Onderdeel A, Bijlage I van Besluit omgevingsrecht)
   - is inert volgens artikel 3.39 lid d van de Activiteitenregeling.
   - valt niet onder een stuifklasse zoals bedoeld in bijlage 3 van het Activiteitenbesluit.
   - is niet geurrelevant zoals bedoeld in Handleiding geur van Infomil.
   - is geen brandbare niet milieugevaarlijke stof zoals bedoeld in artikel 7.7 van het Bouwbesluit. Zoals bewezen in de memo van Floriaan Safety Concepts van 22 oktober 2009 met nr: 1257-01-05B
   - is geen gevaarlijke stof, zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder g van het Besluit

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

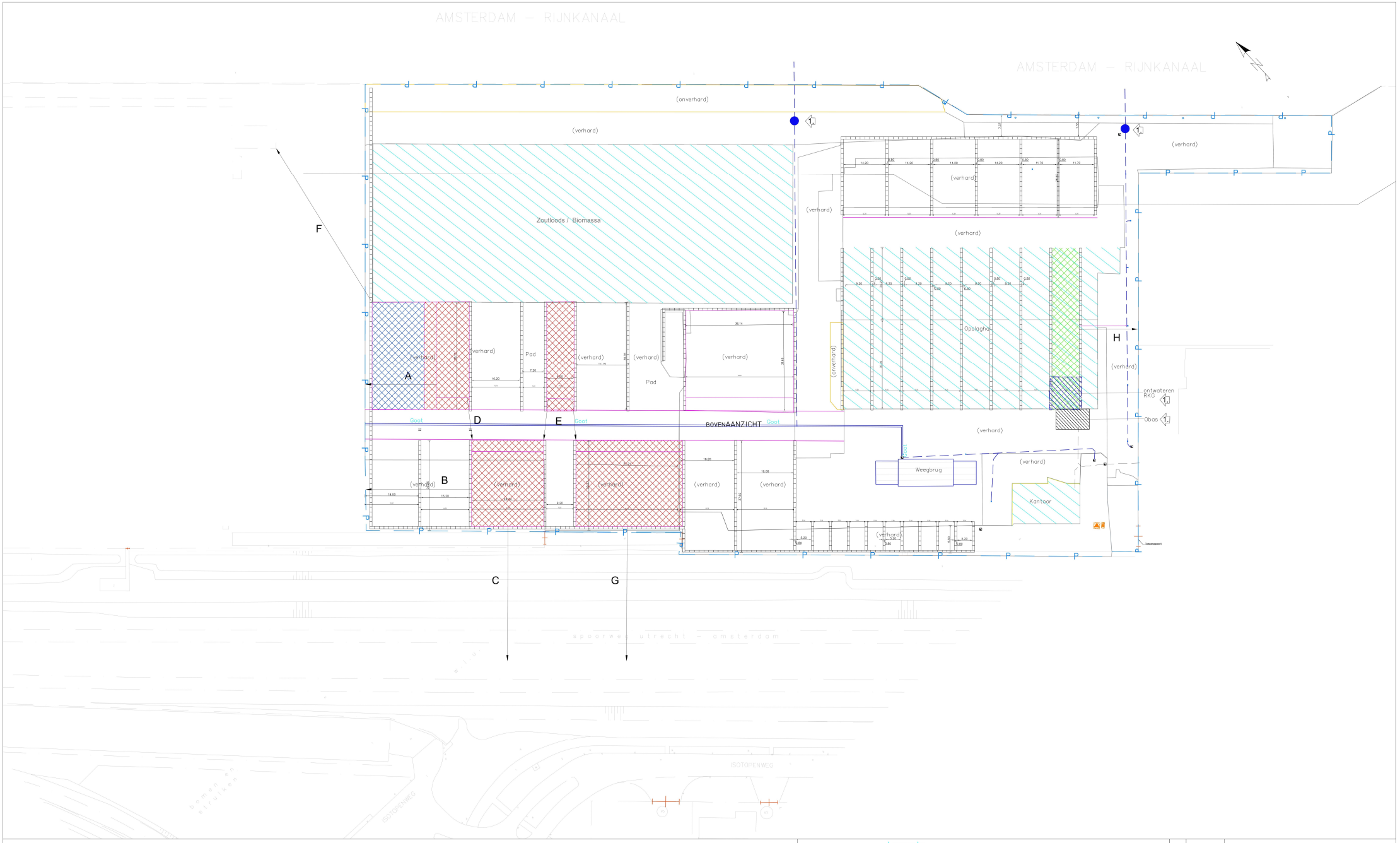
M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F:+31(0)475 568 855

externe veiligheid inrichtingen juncto artikel 1 lid 1 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Akoestisch zijn de milieugevolgen niet anders dan voor de activiteit in de zoutloods zoals opgenomen in het akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

4. Transport van schepen naar Bouwstoffen Unie BV en visa versa
Op Sophialaan 21 is de inrichting van Bouwstoffen Unie BV gelegen. De activiteiten hiervan zijn gemeld op 22 maart 2017 en geaccepteerd op 16 februari 2018 met kenmerk HZ_Wabo-17-09248. De Bouwstoffen Unie BV maakt gebruik van de laad- en loskade van de Trip. De transportbewegingen hiervan zijn meegenomen in het bijgevoegd akoestisch onderzoek van 22 mei 2018 met kenmerk Tri.Utr.18.AO WB-07.



Legenda

- Jumboblokken keerwand
- Overkapt (4700 m2)
- Bolder
- Pompput
- Straatkolk
- Rioolput
- inrichtingsgrens
- hemelwater e.d.
- sanitair afvalwater e.d.
- controle punt
- houtopslag
- houtopslag, indien relevante bebouwing op buurperceel niet aanwezig is
- papieropslag
- Obas

Wijz.	Datum	Omschrijving
2.	22-05-2018	Aanpassing inrichtingstekening
1.	30-03-2018	Aanpassing inrichtingstekening
0.	22-10-2015	Inrichtingstekening vervaardigd

Formaat: A0
Schaal: 1 : 1000
Getekend door: SE

Inrichtingstekening

Versie: 22-05-2018
Datum: 22-05-2018
Status: definitief

Trip BV
Sophialaan 7 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
Tel: 0475-420191
Fax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

DCMR milieudienst Rijnmond

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Gemeente Utrecht
T.a.v. [redacted]
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlagen	Datum
99991159881_9999576729	6023097	-	19 april 2019

Contactpersoon	Telefoonnummer	Afdeling
[redacted]	010 - 246 [redacted]	Account en Omgeving

Onderwerp

Second opinion inpassing De Trip B.V.

Geachte [redacted],

Op 27 februari 2019 ontving ik uw verzoek om een second opinion te verrichten in het dossier De Trip B.V. aan de hand van een drietal concrete vragen. Ter wille van de overzichtelijkheid ga ik in het vervolg van deze brief separaat in op de gestelde vragen, door per vraag een antwoord te formuleren. Voor de achterliggende onderbouwing verwijs ik u naar de bijlage bij deze brief.

Naar aanleiding van ons conceptadvies heeft u nog aanvullende stukken gestuurd, die betrekking hebben op een melding voor het Activiteitenbesluit uit mei 2018 met de vraag of deze melding invloed heeft op de eerdere beoordeling. Deze vraag is als vierde vraag toegevoegd aan deze brief.

1. Kan het bedrijf na uitbreiding met de aangevraagde bedrijfsactiviteiten in volle omvang (dus uitgaande van de verschillende bedrijfsactiviteiten gezamenlijk beschouwd) naar aard en invloed op de omgeving gelijk worden gesteld met categorie 4.1?

Het bedrijf kan naar aard en invloed op de omgeving, getoetst aan het maatgevende milieuaspect geluid, nipt gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Ook voor de aspecten stof en geur kan de inrichting, op basis van de grootste richtafstand, gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Voor het aspect gevaar kan de inrichting, op basis van de grootste richtafstand, gelijk worden gesteld met categorie 3.2.

2. Kunt u op hoofdlijnen beoordelen of het MER beoordelingsbesluit correct is, met andere woorden zijn er werkelijk geen nadelige effecten voor het milieu (en de omgeving)? Kunt u gemotiveerd (mede beoordeeld vanuit het aspect inwaartse zonering/VNG richtlijn en goede ruimtelijke ordening) aangeven of de gemeente gehouden is aan het MER beoordelingsbesluit van de provincie voor het verlenen van planologische medewerking?

Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is qua onderbouwing té beperkt opgesteld. Inhoudelijk wordt alleen ingegaan op de ‘Kenmerken van de activiteit’ en niet op de ‘Plaats van de activiteit’ en de ‘Kenmerken van het potentiële effect van de activiteit’. Bij de ‘Kenmerken van de activiteit’ worden drie potentiële effecten beoordeeld, namelijk water, veiligheid en natuur. Dat lijkt mij onvoldoende. In geval van veiligheid (gelet op de gevaarlijke afvalstoffen) wordt letterlijk uit de aanmeldingsnotitie geciteerd, maar blijkt niet dat dit aspect door de provincie zelf is beoordeeld.

Daarnaast geeft ook de aanmeldingsnotitie zelf te weinig informatie.

Zeker gelet op de omvang van de uitbreiding, waarbij een forse overschrijding van de drempelwaarde in het geding is, kan op basis van de aanmeldingsnotitie niet met zekerheid worden gesteld dat er geen potentiële ernstige gevolgen voor het milieu (of de omgeving) zijn.

Overigens is in de regels bij het bestemmingsplan opgenomen dat oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, niet zijn toegestaan (artikel 3.5 onder e). Omdat voor deze regel geen (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheid geldt, is de gemeente Utrecht niet gehouden tot het verlenen van planologische medewerking, ongeacht de inhoud van het m.e.r.-beoordelingsbesluit en ongeacht de bevindingen van de onderzoeken ten behoeve van de inwaartse zonering.

3. Kunt u een oordeel geven over de geuremissie in relatie tot het nieuwe geurbeleid van de gemeente Utrecht. Kunt u de gegeven reacties van de aanvrager inhoudelijk beoordelen?

Voor het aspect geur is een geurrapport opgesteld. Uit het rapport blijkt dat De Trip ter plaatse van omliggende woningen hoogstens een concentratie van 0,5 OU_E/m^3 als 98-percentiel zal veroorzaken. De aangevraagde emissies maken onderdeel uit van de cumulatieberekening die is gebruikt in de beleidsregels van de gemeente Utrecht. De emissies passen derhalve binnen het beleid.

De aanvullende vragen van de RUD waren er op gericht om de geurbelasting verder te verlagen. De bronnen die door de RUD zijn geopperd om eventueel de emissie verder te reduceren zijn gering van omvang en de verbetering van de geursituatie zal daarom ook gering zijn. De vragen van de RUD zijn door De Trip adequaat beantwoord.

4. Nu staat in het conceptadvies dat nipt voldaan wordt aan het geluidniveau van een bedrijf in de categorie 4.1. Op 25 mei 2018 is een melding gedaan. De melding dateert van na de aanvraag omgevingsvergunning (30 mei 2016). Deze melding was nog niet betrokken in het conceptadvies van DCMR. Heeft deze melding nog effect op het conceptadvies?

Bij de melding is een nieuw akoestisch onderzoek gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een toename van de activiteiten en een toename van de geluidproductie. In het nieuwe onderzoek is geen toetspunt gelegd op de richtafstand van 200 meter, zodat niet kan worden

beoordeeld of wordt voldaan aan een geluidbelasting als categorie 4.1. Echter, nu er sprake is van een toename van de geluidbelasting, is de kans groot dat hier niet aan wordt voldaan.

Nadere informatie
Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [redacted], bereikbaar onder bovenvermeld telefoonnummer of via [redacted]@dcmr.nl.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezeman
coördinator Ruimte en Leefomgeving
Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

Bijlage bij brief met kenmerk 9999115981_9999576729

Op uw verzoek heeft de DCMR een second opinion uitgevoerd in het dossier De Trip B.V. Voor de beoordeling hebben wij ons gebaseerd op de volgende documenten:

- uw brief van 27 februari 2019 (kenmerk 6023097)
- de Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht (opgesteld door BRO op 24 januari 2018)
- de Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht (opgesteld door M-tech op 22 december 2015)
- het Geuronderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 14 maart 2016)
- doorlichting van het geurrapport door RUD Utrecht (juli 2018)
- het akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 12 november 2015)
- Beleidsregels geur bestemmingsplan Lage Weide, Gemeente Utrecht (2 augustus 2018)
- het m.e.r.-beoordelingsbesluit van de Provincie Utrecht (4 mei 2016)
- het akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 22 mei 2018)

Beoordeling of De Trip B.V. naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met categorie 4.1.
De onderbouwing onderscheidt een drietal activiteiten op basis van SBI-code. Eén van deze drie is volgens de VNG-systematiek als 3.2 geclassificeerd, zodat deze activiteit rechtstreeks toelaatbaar is volgens het bestemmingsplan. De overige activiteiten zijn ingedeeld in klasse 4.2. Deze zijn derhalve niet rechtstreeks toelaatbaar. In beide gevallen is geluid het bepalende aspect.

Om te beoordelen of een binnenplanse ontheffing kan worden toegepast, kan gebruik worden gemaakt van het stappenplan dat de VNG in haar richtlijn heeft opgenomen. Voor geluid betekent dit dat, nu niet aan stap 1 wordt voldaan omdat niet wordt voldaan aan de gewenste richtafstand, moet worden beoordeeld of er sprake is van een aanvaardbare geluidbelasting (etmaalwaarde) op de richtafstand. Concreet betekent dit dat moet worden beoordeeld of er sprake is van een geluidniveau van 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 200 meter van de inrichting. Om dit te beoordelen is een akoestisch onderzoek gedaan.

In het onderzoek worden twee bedrijfssituaties onderscheiden (RBS 1 en RBS 2), die niet tegelijkertijd kunnen voorkomen. In het onderzoek zijn drie toetspunten gelegd op 200 meter van de inrichting. De hoogste etmaalwaarde wordt gevonden bij toetspunt 200-2 bij RBS 1. De etmaalwaarde is dan 45 dB(A). De nachtperiode is hiervoor bepalend. Volgens het onderzoek wordt dus nipt voldaan aan het geluidniveau van een bedrijf in de categorie 4.1.

In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat ruim aan de gewenste norm wordt voldaan

(respectievelijk. 8, 12 en 5 dB(A) onder de waarde) maar dat is onjuist. Ten onrechte wordt de dagperiode als bepalend beschouwd, terwijl de nachtperiode bepalend is en bovendien wordt de norm ten onrechte met 5 dB opgehoogd, omdat er sprake zou zijn van een gemengd gebied. Er is weliswaar sprake van een gemengd gebied, maar dat betekent dat de richtafstand mag worden verkleind (wat in de praktijk ook is gebeurd), maar niet dat de norm kan worden verhoogd.

Voor de aspecten stof en geur geldt voor vuiloverslagstations een richtafstand van 200 meter. Dit is vergelijkbaar met VNG-categorie 4.1. Uit het geuronderzoek blijkt bovendien dat op de richtafstand ruimschoots wordt voldaan aan de norm van maximaal 1 ge/m^3.

De grootste richtafstand voor gevaar is 100 meter. Dit komt overeen met een VNG-categorie 3.2.

Beoordeling m.e.r.-beoordelingsbesluit en aanmeldingsnotitie
In het geval van De Trip B.V. is er sprake van een bestaand bedrijf dat wil uitbreiden. Een m.e.r.-beoordeling ziet op een nieuwe activiteit en niet op de bestaande situatie (dat staat er al en is reeds vergund). De bestaande situatie moet wel betrokken worden bij het totaal van de milieueffecten.

De wijziging uitbreiding behelst het volgende:
- 1.200 m3 meer tweedehands bouwmaterialen (van 2.000 naar 3.200)
- 6.000 m3 meer vervuilde grond (niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen) (van 10.000 naar 16.000)
- 155 m3 meer bouw- en sloopfaval (van 45 naar 200)
- 155 m3 meer RKG (slib) (van 45 naar 200)
- 3.600 m3 meer houtachtig groenafval (van 600 naar 4.200)
- 100 ton meer Dakafval (van 50 ton naar 150 ton)

Nieuw:
- 150 ton metalen
- 150 ton C-hout (geïmpregneerd of verduurzaamd hout bijvoorbeeld door behandeling met creosoot)
- 150 ton asbesthoudende materialen.

Bij de beoordeling moet ook de jaarcapaciteit worden betrokken omdat dit de roulatiesnelheid aangeeft. De extra jaarcapaciteit is 145.550 ton (399 ton per dag). De drempelwaarde van 50 ton per dag (D18.1) wordt dus ruimschoots overschreden.

De beschrijving van de ‘Kenmerken van het project’ in de aanmeldingsnotitie lijkt vooral te gaan over de bestaande situatie. Er wordt concreet niets gemeld over de gevaarlijke afvalstoffen (zoals asbesthoudend materiaal of met creosoot behandeld hout)

Gelet op 150 ton asbesthoudende materialen en 150 ton C-hout zijn aanzienlijke negatieve milieugevolgen niet op voorhand uit te sluiten.

Aanmeldingsnotitie
De aanmeldingsnotitie gaat onvoldoende in op de gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn. De focus moet zijn op de uitbreiding en dus niet op de bestaande situatie. Deze zaken lopen nu door elkaar. Onder het kopje ‘Veiligheid’ wordt nu summier iets gemeld over de gevaarlijke stoffen, maar een oordeel van deskundigen ontbreekt. Zo wordt bij de opslag van asbest onder een afdak niets gezegd over de

mogelijkheid van stuiven bij harde wind. Ook wordt niet ingegaan op de risico's dat met creosoot behandeld hout gaat branden en wat dan de gevolgen zijn voor de gezondheid van omwonenden.

Gelet op de woningen aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal dient meer informatie gegeven te worden over geurhinder vanwege deze uitbreiding, geluidhinder vanwege deze uitbreiding en de gevaarlijke stoffen die er nu bijkomen (welk risico bestaat er voor de omwonenden?).

Wanneer er 400 ton afval extra per dag verwerkt zal worden, bovenop de bestaande hoeveelheid, zal dat leiden tot veel transportbewegingen per vrachtauto en per schip. Ook daar wordt in de aanmeldingsnotitie niets over gezegd.

Overigens is de aanmeldingsnotitie van 22 december 2015 en de informatie is dus ruim 3 jaar oud.

M.e.r.-beoordelingsbesluit
Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is qua onderbouwing té beperkt opgesteld, waarbij inhoudelijk alleen wordt ingegaan op de kenmerken van de activiteit (en niets over de plaats van de activiteit en de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit). Het beoordelingsbesluit moet ook in gaan op de plaats van de activiteit (omwonenden) en de kenmerken van de potentiële effecten (met name van de gevaarlijke afvalstoffen).

Bij de kenmerken van de activiteit worden drie potentiële effecten beoordeeld, namelijk water, veiligheid en natuur. Dat is erg summier. Ook effecten als geur, geluid etc. moeten worden beoordeeld.

In geval van veiligheid (gelet op de gevaarlijke afvalstoffen) wordt letterlijk uit de aanmeldingsnotitie geciteerd, maar blijkt niet dat het aspect zelf door de provincie is beoordeeld. Gelet op de vele tonnen gevaarlijke stoffen zijn aanzienlijke milieugevolgen niet uit te sluiten, vooral vanwege de veelal ontbrekende informatie daarover.

Gelet op de omvang van deze uitbreiding (bijna 400 ton per dag) die ruim boven de beoordelingsdrempel van 50 ton per dag (8x zo hoog) uitkomt, zou daar in het besluit enige – geloofwaardige – aandacht aan geschonken moeten worden.

Het bevoegd gezag moet beoordelen of er sprake kan zijn van aanzienlijke milieugevolgen vanwege geur (gelet op al het groenafval en slib), het geluid (breken van bouwafval) en de risico's vanwege de opslag van gevaarlijke afvalstoffen.

Geuremissie
Bij de vergunningaanvraag in 2016 is een geurrapport gevoegd waarin de geuruitstoot van de aangevraagde situatie is gekwantificeerd. Het is bij de DCMR niet bekend of en hoeveel er sprake is van een toename van de geuruitstoot ten opzichte van de eerdere bedrijfsvoering.

Het geurrapport is ook gebruikt bij de totstandkoming van de beleidsregels van de gemeente Utrecht. Daarin is een cumulatieve berekening gemaakt van de geurbelasting van de omgeving door alle geurrelevante bedrijven op het industrieterrein, waarin gebruik is gemaakt van de hedonische waarde van de betreffende geuren. Dat levert een goed toetsingskader op.

De aanvullende vragen van de RUD lijken er vooral op gericht te zijn om te onderzoeken of de aannames in het geurrapport nog steeds correct zijn en ook om te bezien of er misschien nog emissiereducties mogelijk zijn.

De vragen over de hoeveelheden van de verschillende afvalstoffen en de tijdsduur van een aantal handelingen zijn naar de mening van de DCMR afdoende beantwoord.

De vragen over de mogelijkheden van extra voorzieningen om de emissies verder te reduceren worden door De Trip beantwoord met “het gaat om een zeer beperkte emissie”, en “de nu aangevraagde emissies passen binnen de beleidsregels”. Daaruit blijkt niet direct de bereidheid om mee te denken over verdere verbetering van de geursituatie rondom Lage Weide, maar de antwoorden zijn wel correct.

In het geurrapport is de geuruitstoot van de verschillende bedrijfsonderdelen en handelingen netjes bepaald, onder gebruikmaking van algemeen aanvaarde kengetallen. Ook de tijdsduur van de verschillende handelingen is op een juiste manier in de emissieschattingen en de berekeningen betrokken. De verspreidingsberekening is uitgevoerd met een van de daartoe aanbevolen modellen. De berekening laat zien dat de geur van De Trip ter plaatse van omliggende woningen hoogstens een concentratie van 0,5 OU_E/m^3 als 98-percentiel zal veroorzaken.

Deze bijdrage is opgenomen in de cumulatieve berekening voor heel Lage Weide, die in de beleidsregels is opgenomen. De gecumuleerde contour is gepresenteerd als de geurbelasting waaraan getoetst moet worden en die blijkbaar geïnterpreteerd wordt als het “aanvaardbaar hinderniveau”.

De vragen van de RUD over mogelijkheden om nog extra maatregelen te nemen gingen over het lossen van RKG-slib en de opslag van verkleind houtachtig afval. Het klopt dat deze beide bronnen slechts 4,4 en 4,5% van de totale geuremissie omvatten, dus de winst van een reductie van deze bronnen zal inderdaad beperkt zijn.

Op grond hiervan kunnen wij concluderen dat de vragen van de RUD door De Trip adequaat beantwoord zijn. De nu aangevraagde emissies maken onderdeel uit van de cumulatieberekening die is gebruikt in de beleidsregels van de gemeente Utrecht. De bronnen die door de RUD zijn geopperd om eventueel verder te reduceren zijn gering van omvang. Als de geuruitstoot van deze bronnen zou worden verminderd, zal de verbetering van de geursituatie rondom het bedrijf dan ook gering zijn.

Melding Activiteitenbesluit 25 mei 2018
Naar aanleiding van ons conceptadvies heeft u ons een aantal stukken toegestuurd die behoren bij een melding voor het Activiteitenbesluit van 25 mei 2018. Wij ontvingen een meldingsformulier, een akoestische rapportage en een memorandum over een brandproef. De bijlage met een beschrijving van de bedrijfsactiviteiten was hier niet bijgevoegd.

In het nieuwe onderzoek worden drie bedrijfssituaties onderscheiden. In tegenstelling tot het vorige onderzoek wordt niet aangegeven of deze wel of niet tegelijk kunnen plaatsvinden. In ieder geval blijkt uit de omschrijving dat er sprake is van een toename van de bedrijfsactiviteiten. Bovendien blijkt uit het rapport dat er sprake is van een aanzienlijke toename van de geluidbelasting bij zowel de woningen aan de Amsterdamsestraatweg als de woonwagenstandplaats.

In het nieuwe rapport wordt geen toetspunt gelegd op 200 meter (richtafstand voor VNG 4.1), zodat hier geen vergelijking mogelijk is. Er wordt wel getoetst op 50 meter en op 100 meter (de richtafstanden voor VNG 3.1 en 3.2). Net als in het eerdere rapport worden uit de resultaten overigens de verkeerde conclusies getrokken. Uit de resultaten blijkt namelijk dat niet kan worden voldaan aan VNG 3.2 (overschrijding van 45/40/35 dB(A)).

Gemeente Utrecht

Advies voor de vereiste verklaring van geen bedenkingen bij de gevraagde omgevingsvergunning voor het uitbreiden van bedrijfsactiviteiten aan de Sophialaan 7

kenmerk: HZ_ADVIES-16-17957

Ontwikkelorganisatie Ruimte
20 september 2019

1 Inleiding

Procedure

Ligging en begrenzing plangebied

Regels bestemmingsplan Lage Weide

Uitgangspunten bestemmingsplan

Recent beleid

2 Huidige situatie en beoordeling aangevraagde situatie

Huidige situatie

Aangevraagde situatie

Beoordeling aangevraagde situatie

3 Uitvoerbaarheid

4 Conclusies en advies

1 Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op een uitbreiding van de huidige bedrijfsactiviteiten van het bedrijf gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Onder andere wordt er grond, groenafval en bouw- en sloopafval ingenomen en verwerkt naar nieuwe bruikbare producten. De omgevingsvergunning is op 30 mei 2016 aangevraagd (kenmerk gemeente: HZ_ADVIES-16-17957) en gewijzigd op 25 mei 2018. De aanvraag heeft betrekking op de activiteiten handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening en de revisie van de inrichting (milieu). Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht zijn het bevoegd gezag dat over de aanvraag beslist. Om de vergunning af te kunnen geven is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig.

De bij de aanvraag behorende ruimtelijke onderbouwing is op 24 januari 2018 ingediend door De Trip B.V.. Door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten komt het bedrijf in een zwaardere milieucategorie. Nu valt het bedrijf binnen categorie 4.1 die toegestaan is. Met de aangevraagde uitbreiding valt het bedrijf in categorie 4.2. Deze uitbreiding past niet binnen de regels van het bestemmingsplan. De uitbreiding van de activiteiten kan gevolgen hebben voor de omgeving.

Als het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan categorie 4.1. kan er een binnenplanse ontheffing worden verleend, zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Een uitbreiding van de activiteiten naar milieucategorie 4.2 met de bij die milieucategorie maatgevende milieuaspecten is ongewenst.

Hieronder gaan we in op de verschillende onderwerpen die van belang zijn voor een advies over de gevraagde verklaring van geen bedenkingen aan G.S..

<u>Andere aanvragen en zaken die spelen op deze locatie</u>.

Beroepsprocedure bestemmingsplan

Tegen het geldende bestemmingplan Lage Weide (november 2018) loopt een beroepsprocedure, waarbij onder meer aanvrager beroep heeft ingesteld.

Aanvraag voor het bouwen van keermuren

In 2015 is een omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van diverse keermuren. Na een procedure bij de rechtbank moet een nieuwe beslissing worden genomen op de tegen dit besluit ingediende bezwaren van Milieugroep Zuilen.

Verzoek om handhaving

Op 24 juli 2018 heeft Milieugroep Zuilen een handhavingsverzoek ingediend. Dit verzoek stelt dat het gebruik van de gronden voor de bedrijfsactiviteiten van De Trip in strijd is met (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de regels bij) het bestemmingsplan . Tegen de afwijzing van het handhavingsverzoek (oktober 2018) is bezwaar ingesteld. Op dit bezwaar moet nog worden beslist.

<u>Procedure</u>

De omgevingsvergunning kan worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. De aanvraag volgt een uitgebreide Wabo voorbereidingsprocedure voor de onderdelen ‘milieu’ en ‘handelen in strijd met ruimtelijke regels’. GS van Utrecht is bevoegd gezag en beslist over de aanvraag. Voor ‘handelen in strijd met ruimtelijke regels’ is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig. Zonder de verklaring van geen bedenkingen kan het bevoegd gezag de omgevingsvergunning niet verlenen.
De omgevingsvergunning voor de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten kan worden verleend op basis van de wettelijke afwijkingsmogelijkheid in artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1 en/of 3 van de Wabo (Wet

algemene bepalingen omgevingsrecht) en de hierbij benodigde verklaring van geen bedenkingen (vvgb) van de gemeenteraad.

Ligging en begrenzing projectgebied

De locatie ligt aan de Sophialaan 7 en 31 op bedrijventerrein Lage Weide. Het projectgebied is begrensd door het Amsterdam- Rijnkanaal, de spoorlijn Utrecht-Amsterdam en aangrenzende bedrijven. Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie E, perceelnummers 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk). Zie de onderstaande afbeelding.



Bestemmingsplan Lage Weide

Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State is voor het gebied bestemmingsplan 'Lage Weide' herzien vastgesteld op 29 november 2018. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld. Er is geen voorlopige voorziening gevraagd, zodat dit bestemmingsplan in werking is getreden.

Milieucategorie

Aan de gronden van De Trip B.V. is de bestemming Bedrijventerrein met de aanduiding bedrijf tot en met categorie 4.1 toegekend. Op deze gronden zijn bedrijven toegestaan uit de in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten genoemde milieu categorieën 1 tot en met 4.1. De voorgestelde uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten naar categorie 4.2 is hiermee in strijd.

Burgemeester en wethouders kunnen door het verlenen van een omgevingsvergunning hiervan afwijken om bedrijven toe te laten in één of twee categorieën hoger (of lager), voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan categorie 4.1. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dan toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1, van de Wabo (binnenplanse afwijking).

Geur

Op grond van het bestemmingsplan zijn nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande bedrijfsactiviteiten) niet toegestaan. De voorgestelde uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is in strijd met deze bestemmingsregel.

Burgemeester en wethouders kunnen door het verlenen van een omgevingsvergunning hiervan afwijken, mits daarmee geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt.

Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, toetsen we aan de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dus toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1, van de Wabo.

Milieubelastende activiteiten
De oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, zijn niet toegestaan. De drempelwaarde ligt hier bij een activiteit die betrekking heeft op een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer (categorie D.18.1). Deze drempelwaarde wordt overschreden blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager. De aanvraag is in dit opzicht in strijd met het bestemmingsplan. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dus toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 3, van de Wabo. Hiervoor is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig.

Conclusie bestemmingsplan
Het plan is in strijd met het bestemmingsplan omdat:

- het bedrijf met de aangevraagde uitbreiding in een hogere milieucategorie valt dan ter plaatse is toegestaan,
- de aangevraagde uitbreiding van het bedrijf valt onder een nieuwe geurrelevante inrichting,
- de drempelwaarde genoemd in kolom 2 van bijlage D18 van het Besluit milieueffectrapportage wordt overschreden.

Voor opheffing van de strijdigheid is een procedure ex artikel 2.12 eerste lid aanhef en onder a onder 3 van de Wabo vereist.

<u>Uitgangspunten van bestemmingsplan Lage Weide</u>
Voor Lage Weide gaan we uit van het behoud van de bedrijfsmatige functies op bedrijventerreinen. Daarbij is voor Lage Weide de functie als multimodaal knooppunt van belang.

Enkele uitgangspunten die hier van belang zijn:

Inwaartse zonering
Door op het terrein een inwaartse zonering toe te passen worden de meest hindergevende bedrijven op de grootst mogelijke afstand van gevoelige objecten toegestaan. Hierbij is het uitgangspunt in Lage Weide dat bestaande rechten waar mogelijk worden gerespecteerd, geen enkel bedrijf wordt gedwongen om te verplaatsen en bedrijven die niet passen binnen de voorgestelde zonering krijgen een specifieke bestemming zodat deze bedrijven positief worden bestemd. Dit bedrijf ligt aan de rand van het bedrijventerrein langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Net als omliggende bedrijven langs het Amsterdam-Rijnkanaal is in beginsel maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan. Zoals bovenstaand is aangegeven in de paragraaf milieucategorie kan een bedrijf in hogere of lagere milieucategorie worden toegestaan.

Geur
De regulering van geurhinder van individuele bedrijven (inrichtingen, niet zijnde veehouderijen) vindt plaats via het Activiteitenbesluit milieubeheer of de omgevingsvergunning milieu. Voor bedrijventerrein Lage Weide is gebleken dat deze vorm van regulering onvoldoende is om voor omliggende woonwijken

een aanvaardbare cumulatieve geurbelasting te garanderen. Daarom is ervoor gekozen om de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting aanvullend te regelen via het ruimtelijke spoor en nieuwe geurrelevante inrichtingen niet rechtstreeks toe te staan. Via een afwijkingsbevoegdheid kan hiervan worden afgeweken, mits geen overschrijding optreedt van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de 'Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide' van oktober 2018.

Milieubelastende activiteiten

Gezien de korte afstand tot omliggende woonwijken laat het bestemmingsplan uitbreiding van milieubelastende activiteiten niet toe teneinde de milieubelasting vanwege activiteiten op het bedrijventerrein Lage Weide in de hand te kunnen houden (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels). Daarbij is er vanuit gegaan dat de formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten in de regel een hogere milieubelasting hebben dan de niet formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Gelet hierop is het toestaan van formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten alleen mogelijk via een afzonderlijke planologische afweging.

2 Huidige situatie, aangevraagde situatie en beoordeling van de aangevraagde situatie

Huidige situatie

De locatie ligt in het zuidelijke deel van de smalle strook tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor. Dit deel heeft een puur bedrijfsmatig karakter zonder representatieve voorzijde. De bedrijven liggen direct aan het kanaal en maken deels gebruik van deze waterrelatie. Er zijn twee laad- en loshavens. De ontsluiting over de weg vindt plaats via de Niels Bohrweg en aan de zuidzijde via de Sophialaan, die langs het spoor ligt en bereikbaar is vanaf de Isotopenweg.
Voorheen was Gipsbouw B.V. gevestigd aan de Sophialaan 7. Het betrof een bedrijf dat gipsblokken produceerde. Dit bedrijf is failliet gegaan. Daarna heeft De Trip zich op de locatie gevestigd. De locatie wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels bewerken en verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw, sport en cultuurtechniek. Op het terrein staan een zoutloods, een overkapping voor de opslag van niet inerte stoffen, een kantoor, diverse keerwanden en enkele andere bouwwerken.
De bomenrij langs het kanaal schermt het gebied visueel af. Aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt Zuilen met bebouwing langs de Amsterdamsestraatweg en sportcomplexen.

In de ruimtelijke onderbouwing/ aanmeldingsnotitie van de aanvrager is een overzicht van de bedrijfsactiviteiten opgenomen die mogen worden uitgevoerd op basis van een milieumelding van 11 maart 2015 en de aanvulling hierop. De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1. Uitgegaan wordt van het 'Advies 2nd Opinion m.b.t. De Trip' van DCMR dd. 28 mei 2018 hierover.

Volgens de aanmeldingsnotitie/ ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager is voor de activiteiten van De Trip categorie D 18.1 van toepassing. Blijkens de gedane meldingen bedraagt de bestaande capaciteit 260.640 ton per jaar. Dat komt neer op circa 714 ton per dag.

Aangevraagde situatie

Voor bedrijventerrein Lage Weide vormt het bestemmingsplan het planologisch-juridisch kader. Dat geldt ook voor de locatie aan de Sophialaan 7 waar de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is gepland.

Voor een gebied aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de gemeenteraad de 'Gebiedsvisie Zuilense Vecht, Van sportparken naar sportief park' vastgesteld op 7 juni 2018. De visie voorziet in ruimte voor sport, groen en wonen. Wat betreft de milieuaspecten is de nabijheid van bedrijventerrein Lage Weide van belang.

Voor De Trip zijn er in de aangevraagde situatie de onderstaande activiteiten:

- SBI (2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m2: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI (2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI (2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op puin uit code B en G.

Een groot deel valt onder categorie 4.2.

In de bijlage '22 mei 2018 Overzicht tabellen opslagcapaciteit uit ruimtelijke onderbouwing aanmeldingsnotitie m.e.r.' staat een overzicht van de toename van bedrijfsactiviteiten, op basis van de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager. Zie tabel 1-c op blz. 3 van deze bijlage. DCMR Milieudienst Rijnmond heeft voor het bedrijf de jaarcapaciteit bepaald (bijlage 2: 'Second opinion inpassing De Trip B.V.', d.d. 19 april 2019). DCMR Milieudienst Rijnmond komt tot een extra jaarcapaciteit van 145.550 ton (399 ton per dag). In totaal komt de capaciteit dan op 1.113 ton per dag.

Er zijn twee representatieve bedrijfssituaties: RBS1 en RBS2. De RBS 1 bestaat uit alle activiteiten inclusief het laden/lossen op de kade, maar exclusief alle verkleiningsactiviteiten. RBS 2 omvat juist alle activiteiten exclusief het laden/lossen op de kade, maar inclusief alle verkleiningsactiviteiten (verkleinen van hout, breken van puin). Verkleiningsactiviteiten en laden/lossen komen nooit gelijk voor.

Op 25 mei 2018 is een melding gedaan met 3 representatieve bedrijfssituaties en 2 incidentele bedrijfssituaties (maximaal 12 dagen per jaar). Bij de melding is een akoestisch onderzoek gevoegd. Bij de incidentele bedrijfssituaties gaat het onder andere om laden en lossen van schepen ook in de avond en nachtperiode en het verplaatsen van de verkleiningsinstallatie. Dit zijn eenzelfde type activiteiten als bij de representatieve bedrijfssituatie.
Ten opzichte van de aanmeldingsnotitie/ ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager is er in het akoestische rapport in ieder geval een toename van vrachtverkeer in de dag-, avond- en nachtperiode.

Verkeer
Aan- en afvoer van materiaal gebeurt met vrachtwagens en per schip. Bij de haven is een opslagzone aangegeven voor op- en overslag per schip. Deze is circa 1.700 m^2. Direct aansluitend is er een opslagzone voor grond en grind/ inerte goederen (675 m^2).

De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het terrein via de entree aan de zuidwestkant. Op deze plek is er een aansluiting op de Sophialaan, die aansluiting geeft op het omliggende weggennet.

Beoordeling aangevraagde situatie

Inwaartse zonering
Voor de beoordeling of de aangevraagde bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving kunnen worden geacht gelijk te zijn aan milieucategorie 4.1 hebben wij advies gevraagd aan DCMR Milieudienst Rijnmond (zie bijlage 2). Volgens DCMR Milieudienst Rijnmond kan het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving nipt gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Indien hierbij de melding van 25 mei 2018 wordt betrokken is naar het oordeel van de DCMR de kans groot dat hier niet meer aan voldaan wordt. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat de bedrijfsgronden aan de rand van het bedrijventerrein liggen (op korte afstand van de woonwijk Zuilen), achten wij de aangevraagde uitbreiding naar aard en invloed op de omgeving hier niet passen. Wij zien in dit geval daarom geen aanleiding toepassing te geven aan de in artikel 3.6.1 van de planregels opgenomen afwijkingsbevoegdheid. De gevraagde uitbreiding is strijdig met het gemeentelijke beleid inzake inwaartse zonering. Dit beleid is erop

gericht om bedrijven in zwaardere milieu categorieën meer inwaarts te vestigen. De Trip BV is gelegen aan de rand van het bedrijventerrein.

Milieubelastende activiteiten

Wij stellen vast dat de aangevraagde uitbreiding van de capaciteit (399 ton per dag) de in kolom 2 van onderdeel D18.1 van het Besluit milieueffectrapportage opgenomen drempelwaarde (50 ton per dag of meer) ruimschoots overschrijdt. Gezien de omvang van de uitbreiding en de beperkte informatie in de aanmeldingsnotitie kunnen blijkens de second opinion van de DCMR Milieudienst Rijnmond belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Wij hebben geen redenen te twijfelen aan de juistheid van deze second opinion.
Dit is onder andere van belang voor bestaande huizen in Zuilen en een toename van het aantal milieugehinderden als er woningbouwplannen worden gerealiseerd in de Zuilense Vecht.

Wij stellen vast dat de bestaande capaciteit van de inrichting al een ruimschootse overschrijding van de drempelwaarde oplevert. Aangezien artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels reeds gold ten tijde van de vestiging van de inrichting en voor de bestaande bedrijfsactiviteiten geen omgevingsvergunning voor afwijking van (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels bij) het bestemmingsplan is verleend, concluderen wij dat de bestaande bedrijfsactiviteiten al in strijd zijn met het bestemmingsplan. De omstandigheid dat een omgevingsvergunning is verleend voor het plaatsen van keerwanden, doet daaraan niet af.

Bij uitspraak van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken. Volgens de ruimtelijke onderbouwing zal de totale bijdrage van de inrichting 0,11 mol N/ha/jaar bedragen in het Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen”. Wij hebben geen zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen” niet zal aantasten, zodat de aanvraag in strijd is met artikel 2.7, eerste lid, en 2.8, derde lid, van de Wet natuurbescherming. De stelling van aanvrager dat er een significante verbetering zal optreden ten opzichte van de situatie vóór 2015, leidt ons niet tot een andere conclusie. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de berekening van de stikstofdepositie is gebaseerd op een niet meer bruikbare versie van AERIUS Calculator en dat de aangevraagde uitbreiding extra stikstofdepositie zal veroorzaken in het Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen”.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij achten het daarom niet zinvol meer te beoordelen of de gevraagde uitbreiding past binnen de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide.

3 Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

Het risico van eventuele planschade is voor de initiatiefnemer. Er is geen planschadeverhaalsovereenkomst gesloten waarin de gemeente gevrijwaard is van eventuele planschade. Op dit punt is de economische uitvoerbaarheid nog niet aangetoond.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Uit de aanvraag blijkt niet dat de aanvrager omwonenden/ omliggende bedrijven heeft geïnformeerd over de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en hoe met reacties op de plannen is omgegaan.

Belangenafweging.

Met de uitbreiding is voor De Trip BV een bedrijfseconomisch belang gediend. Dit belang weegt naar onze mening niet op tegen het algemene gemeentelijke belang -en die van een goede ruimtelijke ordening- dat is gediend met het voorkomen van aantasting van het woon en leefklimaat in zijn algemeenheid en die van het woongebied Zuilen in het bijzonder.

4 Conclusies en advies

Niet is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Evenmin bestaat zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten (stikstofdepositie). Verder is de economische uitvoerbaarheid nog niet aangetoond met betrekking tot eventuele planschade.

Gelet hierop zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij adviseren daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven.

de Trip

Gemeente Utrecht
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Nieuwegein, donderdag 13 februari 2020

Onderwerp: vergunningsaanvraag Sophialaan 7 te Utrecht

Geachte wethouder Verschuure, leden van de raad,

Op 6 februari jl. hebben wij met medewerkers van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht gesproken over de aanvraag voor het uitbreiden van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. de Sophialaan 7 te Utrecht. Tijdens dit gesprek is een aantal punten benoemd waar de gemeente tegenaan loopt om positief te kunnen adviseren over de gevraagde bedrijfsuitbreiding.

Tijdens het gesprek hebben wij het verzoek gekregen om aan de hand van de knelpunten te bekijken of we de huidige vergunningsaanvraag bij kunnen stellen. Om dit goed af te kunnen wegen, hebben we iets meer tijd nodig, aangezien we ook de gevolgen milieu- en bestemmingsplantechnisch in combinatie met onze businesscase nader moeten bekijken.

De op 30 januari 2020 door uw gemeenteraad gestelde termijn van drie weken is voor ons te kort om dit allemaal goed en grondig te kunnen onderzoeken. We verzoeken u daarom vriendelijk om ons uitstel te verlenen tot en met vrijdag 10 april 2020 en verzoeken u de raadsbehandeling van het raadsvoorstel tot die tijd aan te houden.

Wij hopen dat u hier gevolg aan kunt geven.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

R. Scholman
Directeur

In afschrift aan: wethouder Verschuure, postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Rekeningnummer: NL78 RABO 0302 6106 18
BTW nummer: NL8550.26.443.B01
KvK nummer: 62950266

Bezoekadres: Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht
Telefoon: 030 - 241 03 95
Website: www.detrip.eu
E-mail: info@detrip.eu

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Gemeente Utrecht
T.a.v. de heer N. Bel Hadj
nordin.belhadj@utrecht.nl

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
9999177115_9999799317	-	19 juni 2020

Contact	Afdeling	Bijlagen
info@dcmr.nl	Reguleren en Advies	-

Onderwerp

Second opinion De Trip

Geachte heer Bel Hadj,

Op 15 mei 2020 heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond uw opdrachtbevestiging ontvangen voor het uitvoeren van een second opinion voor het bedrijf De Trip B.V. aan de Sophialaan 7 in Utrecht. In uw eerdere mail van 18 maart 2020 heeft u een aantal specifieke vragen gesteld die u beantwoord wenst te zien.

Kader

Voor dit advies is de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (versie 6 maart 2020) getoetst aan de VNG-richtlijn ‘Bedrijven en milieuzonering 2009’ en het Besluit omgevingsrecht.

Conclusie

De activiteiten die in de ruimtelijke onderbouwing worden beschreven vallen onder categorie 4.2 van de VNG-richtlijn. Het bevoegd gezag om te beslissen op de aanvraag om de omgevingsvergunning van De Trip zijn de Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. De gemeente Utrecht moet een Verklaring van geen bedenkingen afgeven voor het afwijken op het vigerende bestemmingsplan.

Er is (voor zover bekend) geen nieuwe aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend. Hierdoor wijken de activiteiten in de aanvraag deels af van de activiteiten die zijn beschreven in de ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke onderbouwing en de bijlagen zijn grotendeels identiek aan de eerder door ons beoordeelde versie. Ons eerdere advies van 19 april 2019 blijft daardoor onverminderd van toepassing.

Beoordeling
In uw mail van 18 maart 2020 gaf u aan dat de volgende wijzigingen in de ruimtelijke onderbouwing zijn doorgevoerd:

- Intrekken activiteit puinbreken;
- Intrekken activiteit vuiloverslagstation;
- Geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval;
- Geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Naar aanleiding van deze wijziging heeft u een aantal gerichte vragen gesteld, die hieronder zullen worden behandeld.

1. Is het bedrijf na intrekking van bovenstaande activiteiten een milieuinrichting in de categorie 4.1?

De vraag welke milieucategorie van toepassing is, hangt niet zozeer af van de activiteiten die niet (meer) worden aangevraagd, maar van de activiteiten die (nog) wel worden aangevraagd. In hoofdstuk 3 van de ruimtelijke onderbouwing is hierover het volgende opgenomen:

'De inrichting van De Trip aan de Sophialaan 7 en 31, voorheen in gebruik door Gipsbouw BV en Eurosalt BV, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. In de huidige situatie valt het bedrijf onder het Activiteitenbesluit de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft het een vergunningsplichtige situatie. Dit komt onder andere door de inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijkafval) die wordt aangevraagd.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik. De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen. Dit is afhankelijk van de fysieke eigenschappen van de stoffen, zoals stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- *Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;*
- *Scheiden (bijvoorbeeld zeven, handpicking, ontwateren van baggerspecie);*
- *Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval;*
- *Ontwateren;*

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden alsmede kantooractiviteiten.
De meest ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie). Het verkleinen van hout en houtachtig groenafval vindt thans plaats met een mobiele shredder die hiervoor tussen keerwanden wordt opgesteld.'

Ten opzichte van de vorige versie van de ruimtelijke onderbouwing is alleen het puinbreken uit de opsomming verdwenen. De overige activiteiten zijn ongewijzigd overgenomen. Gelet op deze opsomming zijn de volgende SBI-codes van toepassing:

- SBI 383202 (C): Afvalscheidingsinstallaties, VNG 4.2
- SBI 381 (B): Gemeentewerven (afvalinzameldepots)
- SBI 381 (C): Vuiloverslagstations, VNG 4.2
- SBI 41, 42, 43: Aannemers-/ bouwbedrijven b.o. > 2.000 m^2, VNG 3.2

Opvallend hierbij is dat weliswaar in de inleiding van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dat dit niet blijkt uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten. Immers het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort.

2. Wie is het bevoegd gezag bij milieuinrichting in de categorie 4.1?

De vraag wie voor de inrichting het bevoegd gezag is op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is niet afhankelijk van de VNG milieucategorie. Op grond van de Wabo (er van uitgaande dat tot de inrichting van De Trip een IPPC-installatie behoort) zijn in het geval van het op- of overslaan van afval gedeputeerde staten (onder andere) bevoegd bij een opslagcapaciteit van 1.000 m^3 of meer.

Uit de opsomming in de Aanmeldnotitie blijkt dat de capaciteit ruimschoots meer is dan 1.000 m^3, zodat gedeputeerde staten bevoegd zijn voor het beslissen op de aanvraag.

3. Is er bij milieuinrichting in de categorie 4.1 dan nog steeds een Verklaring van geen bedenkingen (Vvgb) van de gemeenteraad van Utrecht noodzakelijk?

Of een Verklaring van geen bedenkingen (vvgb) nodig is, hangt samen met de vraag of het initiatief in het bestemmingsplan past en zo niet, op welke wijze deze strijdigheid kan worden vergund. In artikel 2.12, eerste lid, onder a, van de Wabo worden de drie mogelijke wijzen beschreven, te weten:
1° - binnenplanse afwijking, of wel het bestemmingsplan voorziet zelf in een mogelijkheid en toetsingskader
2° - in het Besluit omgevingsrecht (Bor) aangewezen categorieën van gevallen ook wel 'kruimelgeval' genoemd;
3° - buitenplanse afwijking met een 'goede ruimtelijke onderbouwing' met in beginsel een vvgb van de gemeenteraad (o.g.v. artikel 6.5, eerste lid van het Bor). Opgemerkt wordt dat een vvgb niet is vereist, indien de gemeenteraad (thans eerder) met een delegatiebesluit heeft verklaard dat een vvgb voor het betreffende (categorie van) geval niet is vereist (zie artikel 6.5 derde lid, van het Bor). Ons is niet bekend of een degelijk delegatiebesluit reeds genomen is.

Zo lang de strijdigheid met het bestemmingsplan niet via 1° of 2° vergund kan worden, blijft variant 3° (de variant met een GRO en vvgb) over. Het maakt daarbij niet uit in welke VNG categorie het bedrijf valt. Ook maakt het geen verschil wie het Wabo bevoegd gezag is (GS of B&W), dus ook niet voor de vraag of er een vvgb vereist is of niet.

4. Zijn de uitgangspunten die in de ruimtelijke onderbouwing zijn opgenomen correct?

Voor zover bij de DCMR bekend is, is geen nieuwe aanvraag ingediend. Daardoor sluit de ruimtelijke onderbouwing niet meer aan bij de aanvraag van 30 mei 2016. In de aanvraag blijft immers wel sprake van de activiteiten die uit de ruimtelijke onderbouwing zijn geschrapt.

Geluid
Net als in de voorgaande versie van de ruimtelijke onderbouwing wordt de betekenis van het begrip 'gemengd gebied' verkeerd geïnterpreteerd. Als een gebied als gemengd gebied wordt getypeerd, mag niet de geluidbelasting van het bedrijf toenemen, maar mag de richtafstand tot gevoelige bestemmingen worden verkleind, waardoor de geluidbelasting op deze gevoelige bestemmingen hoger wordt. Oftewel: de gebiedstypering zegt niets over de geluidemissie van een bedrijf, maar iets over de geluidimmissie op de gevels van woningen. Om vergelijkbaar te zijn met categorie 4.1 geldt dus een geluidniveau op 200 meter van 45 dB(A). Er is geen nieuw akoestisch onderzoek bijgevoegd. Onze opmerkingen in de brief van 19 april 2019 blijven derhalve onverminderd van toepassing.

Geur
In de paragraaf over geur is de activiteit 'Vuiloverslagstation' weggelaten. Gezien de beschreven activiteiten is dit niet terecht. Er is geen nieuw geurrapport bijgevoegd, zodat onze conclusie in het advies van 19 april 2019 onverminderd van toepassing blijft.

Voor de overige milieuaspecten is geen nieuwe informatie aangeleverd. Ook hiervoor blijft ons eerdere advies dan ook onverminderd van toepassing.

Nadere informatie
Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [redacted]

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezeman
coördinator afdeling Reguleren en Advies
Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht

Gemeente Utrecht



Ruimte | om *in* te leven

Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht

Gemeente Utrecht

Rapportnummer:	211X09785_3
Concept:	30 oktober 2020
Definitief	--
Opdrachtgever:	M-Tech Nederland B.V. namens De Trip B.V. De heer H. Neelen
Projectteam BRO:	Roeland Mathijsen, Jochem Rietbergen
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	www.detrip.eu
Beknopte inhoud:	Afwijking bestemmingsplan mogelijk maken activiteiten De Trip

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Ruimte om *in* te leven

Inhoudsopgave

	pagina
1.INLEIDING	**2**
1.1 Aanleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
2.BELEIDSMATIGE ONDERBOUWING	**6**
2.1 Rijksbeleid	6
2.2 Provinciaal beleid	7
2.3 Gemeentelijk beleid	8
3.BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING	**12**
4.UITVOERINGSASPECTEN	**14**
4.1 M.e.r.-plicht	14
4.2 Bedrijven en milieuzonering	14
4.3 Geluidhinder	16
4.4 Geurhinder	17
4.5 Ecologie	18
4.6 Bodem	19
4.7 Luchtkwaliteit	19
4.8 Externe veiligheid	21
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	23
4.10Waterhuishouding	24
4.11Verkeer en parkeren	24
5.UITVOERBAARHEID	**25**
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	25
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
BIJLAGEN	**26**
Bijlage 1: Besluit Provincie Utrecht aanmeldingsnotitie	27
Bijlage 2: Nadere onderbouwing milieucategorie De Trip	28
Bijlage 3: Advies RUD milieucategorie	29
Bijlage 4: Second opinion DCMR milieucategorie	30

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Door De Trip BV, hierna: De Trip, is een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aangevraagd en ook verleend in november 2015. Deze omgevingsvergunning van november 2015 ziet op het oprichten van keerwanden waar diverse bulkgoederen kunnen worden opgeslagen. Welke bulkgoederen ingenomen mogen worden door De Trip is vastgelegd in de melding Activiteitenbesluit welke ingediend is op 11 maart 2015 (kenmerk: Ap7920ykwqb) en gewijzigd op 25 mei 2018. Gemeente Utrecht heeft met de beschikking van 12 juli 2019 met kenmerk HZ-WABO-19-05299 de geluidsvoorschriften van deze meldingen vastgelegd. Op 30 mei 2016 is een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend met een in bijlage 14 opgenomen ruimtelijke onderbouwing. Deze ruimtelijke onderbouwing is vervangen op 24 januari 2018 door de Ruimtelijke onderbouwing van BRO met nummer 211X09785_1.

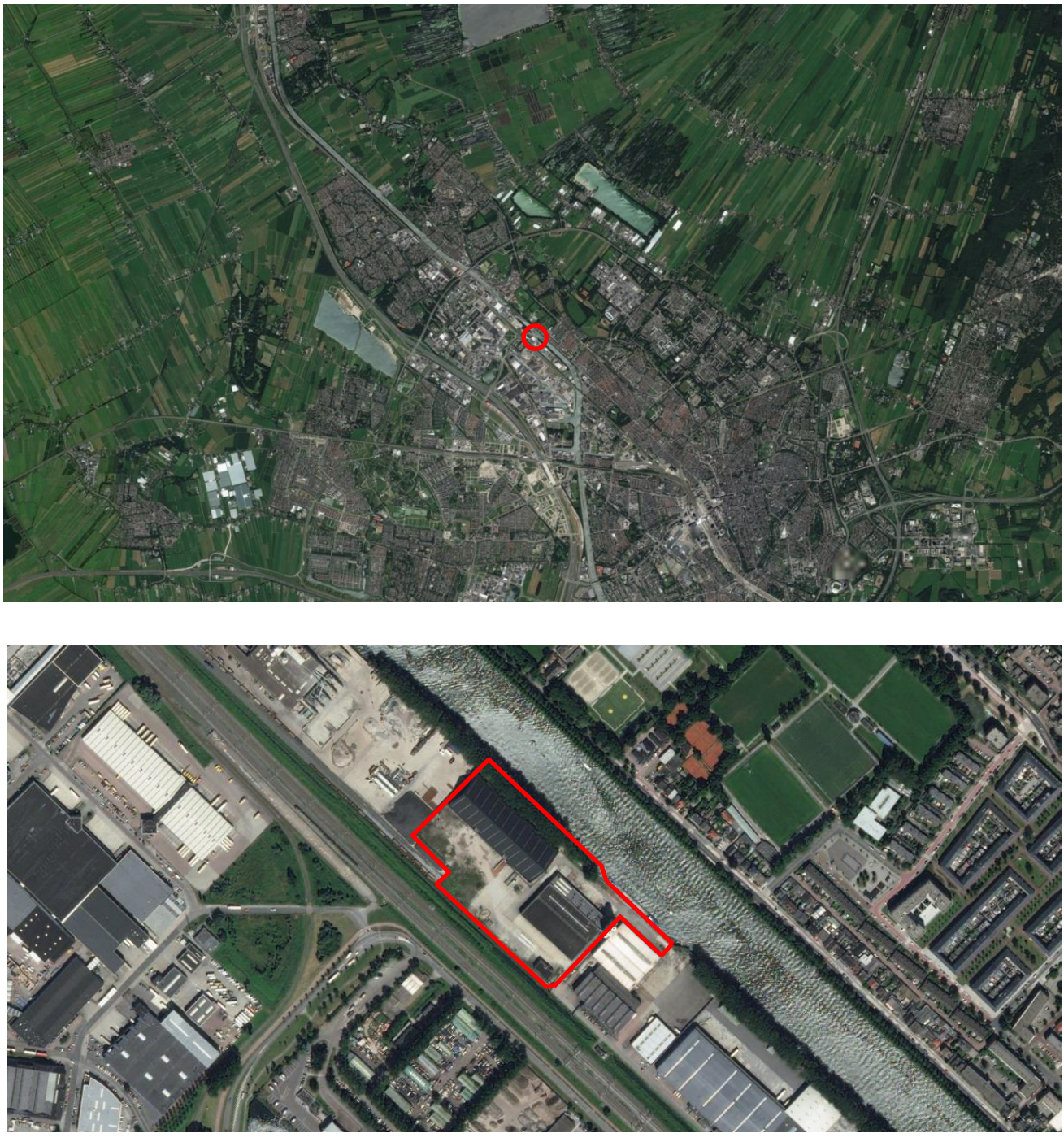
Deze huidige ruimtelijke onderbouwing vervangt de voorgaande ruimtelijke onderbouwingen. Bovendien bevat deze huidige ruimtelijke onderbouwing de navolgende wijzigingen zijn:

- intrekken activiteit puinbreken
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode

De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie is gelet op het advies van RUD Utrecht van 15 en 19 februari 2016 ook te scharen onder milieucategorie 4.1 (zie bijlage 3 en 4).
Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

De Trip is gelegen aan Sophialaan 7 en 31 in het noordwesten van Utrecht en maakt onderdeel uit van bedrijventerrein De Lage Weide. Voorheen waren Gipsbouw B.V. en Eurosalt gevestigd aan de Sophialaan 7 en 31. Gipsbouw betrof een bedrijf dat gipsblokken produceerde en Eurosalt dat strooizout opsloeg ten behoeve van gladheidsbestrijding in Nederland. Direct ten noorden van het plangebied loopt het Amsterdam-Rijn kanaal. Direct aan de west en zuidoostelijke kant liggen andere bedrijven. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie E, perceelnummers 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk).



Figuur 1.1: (Globale) ligging plangebied (Bron: Bing Kaarten)

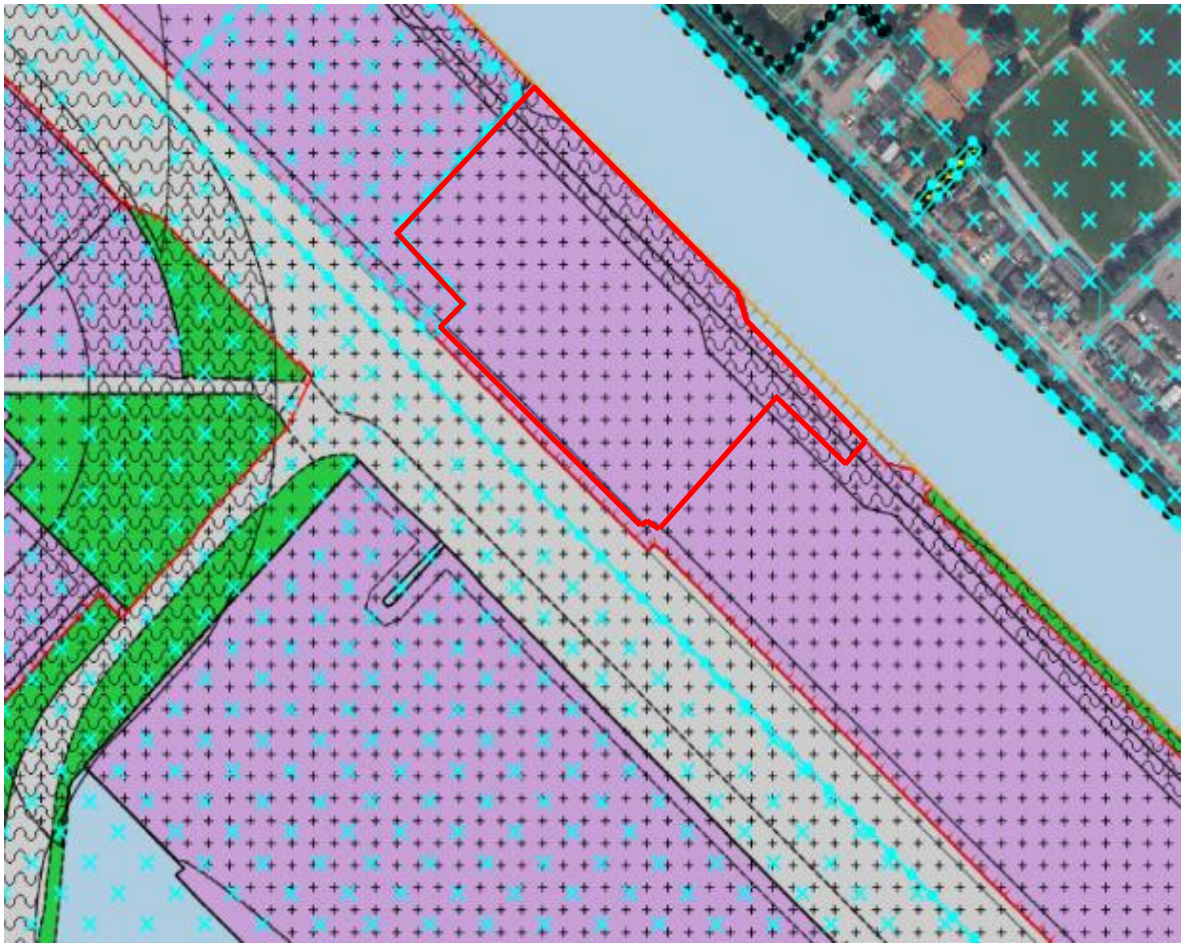
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan ‘Lage Weide’ van de gemeente Utrecht (vastgesteld 17 juli 2014). In dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd als ‘Bedrijventerrein’ met een bouwvlak en zijn de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie’ en ‘Waterstaat – Waterkering’ toegekend (zie figuur 1.2). Tevens geldt de functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 4.1’ en binnen het bouwvlak diverse maatvoeringeisen, waaronder een maximum bebouwingspercentage (60%) en maximum bouwhoogte (24 meter). Tot slot gelden de gebiedsaanduidingen ‘overige zone – industrieterreinzone’ en ‘wetgevingszone – afwijkingsgebied – 1’ ter plaatse van de locatie.

Ter plaatse van de bestemming ‘Bedrijventerrein’ worden bedrijven tot en met categorie 4.1 rechtstreeks toegestaan. De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie valt ook onder milieucategorie 4.1,.

In het huidige bestemmingsplan is onder artikel 3 lid 3.5 onder b en e opgenomen:
3.5 Specifieke gebruiksregels
Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:
b. nieuwe geurrelevante inrichtingen zijn niet toegestaan
e. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan.

De huidige activiteiten vallen onder categorie D.18.1 van de bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. Tevens worden de activiteiten van de Trip beschouwd als geurrelevant omdat deze niet zijn opgenomen in bijlage 6 behorende bij de planregels. Ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat met de voorgenomen bedrijfsvoering sprake is van een goede ruimtelijke ordening en passen binnen milieucategorie 4.1. Onderhavige document voorziet in de planologische aanvaarbaarheid van de activiteiten welke plaatsvinden en beoogd zijn bij De Trip te onderbouwen.



Figuur 1.2: Vigerend bestemmingsplan plangebied (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

2. BELEIDSMATIGE ONDERBOUWING

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Eén van de 13 nationale belangen is ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).

Doorwerking plangebied
Het onderhavige plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen van landsbelang. Geconcludeerd kan worden dat onderhavig initiatief voldoet aan de gestelde eisen uit de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking plangebied
Onderhavig plan voorziet niet in een ruimtelijke ontwikkeling van nationaal belang. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de eisen uit het Barro.

Ladder voor duurzame verstedelijking
Per 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder in werking getreden. Hierin wordt de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet

binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Concreet betekent dit dat onderzoek naar het *actuele* en *regionale* aspect van de behoefte en Trede 3 komt te vervallen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om de laddertoets 'door te schuiven' naar een uitwerkings- of wijzigingsplan, mits dit voorafgaand is bepaald door het bevoegd gezag.

Doorwerking plangebied
De Ladder is pas van toepassing op plannen voor bedrijventerreinen, die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. In dit geval is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt namelijk niet voorzien in de toevoeging van een gebouw, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarbij wordt met dit initiatief ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Er is geen sprake van nieuw ruimtebeslag en daardoor ook geen stedelijke ontwikkeling zoals gedefinieerd in artikel 1.1.1 van het Bro. Geconcludeerd wordt dat de Ladder voor duurzame verstedelijking niet doorlopen hoeft te worden.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013
De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld. In december 2017 is de Verordening nogmaals herijkt met betrekking tot kantoren. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

Een van de aspecten waarvoor een herijking plaatsgevonden heeft, is het aspect 'bedrijventerreinen'. Circa een kwart van de Utrechtse werkgelegenheid is gebonden aan bedrijventerreinen. Het gaat om activiteiten in onder andere de industrie en logistieke dienstverlening. Deze activiteiten zijn niet of nauwelijks te mengen met andere functies door hun effecten op de omgeving (aard bebouwing, uitstoot, geluid, verkeersdruk). Het is voor een diversificatie van de Utrechtse economische structuur van belang dat voldoende van dergelijke locaties in verschillende segmenten beschikbaar blijven; van terreinen met een prestigieuze uitstraling tot louter functionele terreinen. Door regionale samenwerking kan het aanbod van bedrijventerreinen beter worden afgestemd op de vraag.

Doorwerking plangebied
Hoofddoel van de provincie is om binnenstedelijke ontwikkeling te bevorderen waar mogelijk. Dit betekent voldoende ruimte bieden voor het functioneren en versterken van een vitale en innovatieve regionale economie. Met dit initiatief wordt ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Hiermee wordt aangesloten op het gedachtegoed van de provinciale structuurvisie, het versterken van een bestaand bedrijf en daarmee bedrijventerrein Lage Weide.

De Verordening gaat enkel in op de sturing omtrent uitbreiding of herstructurering van complete bedrijventerreinen. De Verordening gaat niet in op de interne herstructurering van een enkel bedrijf. Geconcludeerd wordt dat ook voldaan wordt aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (herijking 2016-2017).

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030
Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. De structuurvisie Utrecht beschrijft de gewenste ruimtelijke invulling van de stad Utrecht op middellange en lange termijn. De structuurvisie is een middel om grip te krijgen op de stedelijke ontwikkeling. Lopende programma's en projecten worden daartoe met elkaar en met de gewenste stedelijke ontwikkeling in verband gebracht. Mede gebaseerd op de positie van de stad in regionaal en Randstedelijk verband vloeien hier de hoofdlijnen uit voor het stedelijk ruimtelijk beleid. Uitwerkingen daarvan voor wijk- en buurtniveau zijn vervolgens noodzakelijk voor nadere concretisering van deze hoofdlijnen.

Doorwerking plangebied
Het plangebied is gelegen in het gebied aangeduid als ‘bedrijventerrein’. Per bedrijventerrein is nader ingegaan op de gewenste gebiedsontwikkeling, zo ook voor de Lage Weide. De druk op het bedrijventerrein de Lage Weide is groot. Hierbij is het belangrijk om de bestaande bedrijven niet te vergeten, maar juist te behouden. Er dient gezocht te worden naar slimme combinaties van functies, waaronder ook op bedrijventerreinen. In dit geval vindt een interne herstructurering van het bedrijf De Trip plaats om zo bestaande, maar ook toekomstige processen zo optimaal mogelijk in te zetten en hiermee een toekomstbestendig bedrijf, passend in haar omgeving, te realiseren. Geconcludeerd wordt dat hiermee wordt aangesloten op het gedachtegoed uit de gemeentelijke structuurvisie.

Groenstructuurplan Utrecht (2017) en Bomenbeleid Utrecht (2009, evaluatie 2016)
Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan voor de periode 2007-2030 vastgesteld in 2007 ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het college van B en W heeft het groenstructuurplan bijgewerkt in het groenstructuurplan 2017. In de nieuwe versie ligt de nadruk meer op:

- Hoe we groen inzetten voor de gezonde stad.
- Hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.

Het groenstructuurplan Utrecht is verder uitgewerkt in het bomenbeleid.

Doorwerking plangebied
De Trip ligt in een gebied dat is aangeduid als ‘groenarme wijk’ in het groenstructuurplan. Er worden geen verdere ambities in beide beleidsstukken voor het directe plangebied beschreven. Het groenstructuurplan en bomenbeleid vormen dan ook geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan.

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)
De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen. De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Doorwerking plangebied
In het plangebied is een archeologische dubbelbestemming opgenomen om archeologische waarden afdoende te beschermen. In het plangebied zijn in de bestaande situatie geen monumenten en of enige cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig. In hoofdstuk 4 is het aspect archeologie nader uitgewerkt.

Gemeentelijk archeologiebeleid
Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, danwel de archeologische verwachtingswaarde zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Doorwerking plangebied
In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Binnen deze gebieden gelden voor bepaalde ingrepen en activiteiten een aantal vrijstellingen. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de archeologische waarden in het plangebied.

Nota Stallen en Parkeren (2013)
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Doorwerking plangebied
Er worden geen nieuwe gebouwen gerealiseerd, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er vindt ook geen verdere uitbreiding van het bestemmingsvlak en/of bouwvlak plaats. Er is reeds voldoende ruimte binnen het plangebied om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. De Nota Stallen en Parkeren vormt dan ook geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan.

Geluidnota Utrecht 2018-2023 (2019)
De Geluidnota Utrecht 2018-2023 is op 5 juli 2019 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht. De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

Doorwerking plangebied
De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn met betrekking tot dit initiatief zijn:

- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.
- ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Voor het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om aan te tonen dat aan het wettelijk en gemeentelijk geluidbeleid voldaan kan worden. In hoofdstuk 4 bij geluid wordt nader ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018.
Volgens artikel 3.5, aanhef en onder b, van de planregels zijn nieuwe geurrelevante inrichtingen niet toegestaan. Uit de begripsbepaling volgt dat dit artikel niet alleen geldt voor de vestiging van nieuwe geurrelevante inrichtingen, maar ook voor de verandering van (de werking van) een geurrelevante inrichting. Met toepassing van de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan vergunning worden verleend om af te wijken van het bepaalde in artikel 3.5, aanhef en onder b, van de planregels. Deze vergunning wordt alleen verleend, indien is aangetoond dat geen overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de geurcontour, waarbuiten de cumulatieve geurbelasting vanwege de in het plangebied gevestigde bedrijven niet meer mag bedragen dan H=-1 (lichte hinder) als 98 percentiel. In de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018 is de toetsingsystematiek hiervoor opgenomen.

Doorwerking plangebied
Voor de activiteiten van de Trip is reeds het geuronderzoek opgenomen in tabel 2.1 van de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018. Dit betekent dat de activiteiten van de Trip reeds zijn meegenomen in de berekende geurcontour en derhalve geen sprake is van een nieuwe geurrelevante activiteit.

Nota externe veiligheid (2007)
De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting en/of het transport bevinden. De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Doorwerking plangebied
In het plangebied moet rekening gehouden worden met het transport van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen en buisleidingen. In hoofdstuk 4 bij externe veiligheid wordt hierop ingegaan.

Nota Bodembeheerplan 2012 - 2022 'Grondig Werken 3' (2012)
In 2012 is de Nota Bodembeheerplan 2012-2022 'Grondig Werken 3' vastgesteld. Het doel van deze Nota bodembeheer 2012-2022 is het beleidsmatig vaststellen van de voorwaarden waaronder grond en baggerspecie op of in de bodem kunnen worden toegepast. Het Besluit bodemkwaliteit kent een generiek en gebiedsspecifiek bodembeleidskader. De gemeente Utrecht heeft zoveel mogelijk het landelijk vastgestelde generieke beleid gevolgd. Alleen om belemmeringen voor hergebruik op basis van lokale omstandigheden zoveel mogelijk weg te nemen, is gebiedsgericht beleid geformuleerd. Dit beleid is vertaald in de geactualiseerde en gebiedsspecifieke Bodemkwaliteitskaart 2011-2021.

De Nota bodembeheer 2012-2022 gaat in op verschillende situaties van hergebruik van grond, zoals grond afkomstig van uitgezonderde gebiedsdelen en verdachte locaties evenals grond afkomstig van een andere gemeente. Er zijn procedures beschreven, bijvoorbeeld dat er door middel van vooronderzoek moet worden nagegaan of er sprake is van een lokaal afwijkende bodemkwaliteit. En dat het grondverzet, met uitzondering van enkele gevallen van kleinschalig grondverzet, moet worden gemeld aan het landelijke Meldpunt bodemkwaliteit, die dit dan meldt aan de gemeente Utrecht. Ten slotte zijn in de Nota bodembeheer de controle en handhaving van het opgestelde beleid beschreven.

Doorwerking plangebied
In het plangebied vindt geen bestemmingswijziging plaats, enkel de herstructurering van bedrijfsprocessen op bestaand terrein. De milieuhygiënische bodemkwaliteit hoeft dan ook niet verder onderzocht te worden. In hoofdstuk 4 bij bodem wordt hier verder op ingegaan.

3. BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING[1]

De inrichting van De Trip aan de Sophialaan 7 en 31, voorheen in gebruik door Gipsbouw BV en Eurosalt BV, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek met als doel nuttige toepassing. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. In de huidige situatie valt het bedrijf onder het Activiteitenbesluit de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft het een vergunningsplichtige situatie. Dit komt onder andere door de inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen die wordt aangevraagd.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik. De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen. Dit is afhankelijk van de fysieke eigenschappen van de stoffen, zoals stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken van monostromen (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bijvoorbeeld zeven grond, ontwateren van baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval;

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden alsmede kantooractiviteiten.

De meest ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie). Het verkleinen van hout en houtachtig groenafval vindt thans plaats met een mobiele shredder die hiervoor tussen keerwanden wordt opgesteld.

De beoogde situatie voor De Trip valt onder de volgende SBI-codes en omschrijvingen:

- SBI (2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m2: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten aanneming, op- en overslag tweede handsbouwmaterialen, bulkstoffen etc.
- SBI (2008) 46735, zandhandel, grondbank > 200 $m^{2,}$ max. milieucategorie 3.2, van toepassing op zandhandel en grondbank

[1] Bron: Mer-beoordelingsbesluit De Trip

- SBI (2008) 381 (A) vuilophaaldienst, straatreinigingsbedrijf voor opslag en verkleinen groenafval en
- SBI (2008) 381 (B) gemeentewerven (afvalinzameldepots): max. milieucategorie 3.1 van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)

4. UITVOERINGSASPECTEN

4.1 M.e.r.-plicht

Of een m.e.r.-procedure of m.e.r-beoordeling noodzakelijk is, hangt af van het feit of de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Per 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Wanneer de voorgenomen de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet getoetst worden of er sprake is van nadelige milieugevolgen en moet, wanneer hier sprake van is, een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen worden.

Doorwerking plangebied
De beoogde uitbreiding en verandering van de inrichting is genoemd in categorie D18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Dit leidt in dit geval tot een m.e.r.-beoordelingsplicht, waardoor de procedure van paragraaf 7.6 Wet milieubeheer moet worden gevolgd. Op grond hiervan moet een aanmeldingsnotitie worden aangeleverd waarin de belangrijkste milieueffecten worden beschreven, rekening houdend met bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling.

In voorliggende document is op basis van de door De Trip aangevraagde activiteiten en capaciteiten inzicht gegeven in de potentiële milieueffecten van de aangevraagde situatie, rekening houdend met de kenmerken van het project (de inrichting), en de plaats, conform bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Provincie Utrecht heeft de aanmeldingsnotitie reeds gecontroleerd en 4 mei 2016 (zie bijlage 1) schriftelijk gecommuniceerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. De provincie heeft daarom besloten, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang bezien met artikel 7.17 eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport wordt gemaakt.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’.[2]

[2] Bedrijven en milieuzonering handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk, uitgave VNG, 2009

Richtafstandenlijsten
Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Doorwerking plangebied
De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie valt ook onder milieucategorie 4.1, onder andere op grond van de verruiming van opslagcapaciteiten van sommige afvalstoffen en de opslag van meer dan 50 ton gevaarlijk afval. Waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) ook mogelijk is.

Geluid
De standaard richtafstand voor een categorie 4.1 bedrijf is 200 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid). Deze standaard richtwaarden zijn voor geluid gebaseerd op de grenswaarden voor een rustige woonwijk, bestaande uit grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 45 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 40 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 35 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

Indien er sprake is van een gemengde omgeving, waarbij bijvoorbeeld een industrieterrein of een drukke verkeersweg in de nabijheid van de woningen ligt, wordt de afstand verkleind..

Ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan moet voor de geluidsaspecten dus worden aangetoond dat met de voorgenomen bedrijfsvoering kan worden voldaan aan 45 of 50 dB(A) etmaalwaarde op 200 meter afstand. Dan is impact van de inrichting wat geluid betreft vergelijkbaar met een categorie 4.1-bedrijf, zie hiervoor de conclusies in de volgende paragraaf 4.3 Geluidhinder.

Geur
Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
    - SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
    - SBI(2008) 381 (B) gemeentewerven (afvalinzameldepots) geurafstand is 30 meter;

Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. De geurbelasting van De Trip is inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd wordt op basis van het geuronderzoek dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 OUe/m3 als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat geen of nauwelijks geurhinder vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Dit is ook paragraaf 4.4 van deze ruimtelijke onderbouwing en in het geuronderzoek behorende bij de omgevingsvergunning aanvraag onderzocht en toegelicht. Dit geuronderzoek maakt ook deel uit van de Beleidsregel geur Lage Weide (oktober 2018) dat deel uitmaakt van de vigerende planologische situatie.

Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving en dat het aspect ‘bedrijven en milieuzonering niet zorgt voor belemmeringen bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.3 Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object. De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan.
De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km/h-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde bedrijventerreinen.

Als één van bovenstaande situaties aan de orde is, dient er een akoestisch onderzoek te worden gedaan en als het nodig blijkt te zijn kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

Doorwerking plangebied
De gewenste ontwikkeling maakt geen nieuwvestiging van een geluidgevoelig object mogelijk. Hierdoor is geen onderzoek naar wegverkeerslawaai noodzakelijk. Wel maakt het plangebied onderdeel

uit van een geluidgezoneerd bedrijventerrein, een industrielawaaionderzoek is mede daarom uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage in de omgevingsvergunningaanvraag.

Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het uitvoeren van lawaai makende activiteiten, zoals het shredderen, op grotere afstand en goed afgeschermd van de woningen (tussen de keerwanden en achter het gebouw).

Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie (LAr,LT) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gipsbouw BV en Eurosalt).

De maximale geluidniveaus (LAmax) voldoen ruimschoots aan de gehanteerde normstelling. Op afstand van 200 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en Milieuzonering” voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 en daarmee ook aan milieucategorie 4.1 in een rustige omgeving. Hiermee is aangetoond dat de milieu-impact wat betreft geluid vergelijkbaar of kleiner is dan die van een toelaatbaar categorie 4.1-bedrijf, zodat wordt voldaan aan de voorwaarde die geldt bij het toestaan van de afwijking van het bestemmingsplan.

4.4 Geurhinder

De specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie zijn opgenomen in bestemmingsplan Lage Weide. Aangezien in de omgeving al sprake is van geuroverlast. Het uitgangspunt voor de normstelling in het bestemmingsplan is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd. Hiervoor wordt uitgegaan van de geurdrempel bij woningen.

Doorwerking plangebied
In het geuronderzoek is berekend wat de geuremissie is vanwege de aanvoer, het lossen, opslaan, bewerken, verladen en de afvoer van geur emitterende afvalstromen, zoals groenafval en is opgenomen in de cumulatieve geurbelasting van de vastgestelde geurcontour. Op basis van deze rapportage blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 ouE/m3 als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat er geen of nauwelijks geurhinder vanwege De Trip waarneembaar zal zijn.

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de geuremissie vanwege de nieuwe activiteiten in de omgeving overal aan de geurnormen voldoet, nergens de geurdrempel overschrijdt en dus geen aanzienlijk effect veroorzaakt in de omgeving. Een vergelijking met de situatie van voor 2015 is niet mogelijk, omdat hiervoor geen gegevens beschikbaar zijn.

4.5 Ecologie

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

Doorwerking plangebied

Wettelijke gebiedsbescherming

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van door de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is op ruim 2,8 kilometer gelegen en betreft de 'Oostelijke Vechtplassen'.

Op basis van de totale activiteiten van De Trip is de stikstofdepositie berekend en is een melding ingediend in het kader van de PAS. Deze berekening heeft betrekking op zowel de activiteiten van de referentie als op die van de uitbreiding. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de totale bijdrage van het project op de in de ruime omgeving gelegen Natura 2000-gebieden maximaal 0,11 mol N/ha/jaar bedraagt in de oostelijke Vechtplassen. Hiervoor is een melding in het kader van de Wnb gedaan. Dit leidt niet tot een significant negatief effect. De minister heeft de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 24 april 2020 (kenmerk BPZ / 20120075) op welke wijze de melding die in het kader van de PAS waren ingediend, worden gelegaliseerd.

Voor de situatie voor 2015 is de stikstofdepositie ook indicatief bepaald voor de planologisch toegestane situatie voor Gipsbouw BV op basis van de gegevens uit de genoemde akoestische onderzoeken en gebaseerd op de destijds geldende stand der techniek ten aanzien van verbrandingsmotoren. Deze stikstofdepositie is bepaald op 2,09 mol N/ha/jaar, zie bijlagen. Er treedt dus een significante verbetering op en derhalve is geen sprake van significante gevolgen door de activiteiten van de Trip is derhalve ook geen Wnb-vergunning ingevolge artikel 2.7 van de Wnb nodig.

Planologische gebiedsbescherming

Het plangebied ligt geheel buiten het NatuurNetwerk Nederland zoals deze is vastgesteld op de kaarten van de Verordening. Door de ontwikkeling zullen geen wezenlijke kenmerken van de provinciale groenstructuur worden aangetast. In de planvorming voor het gebied hoeft geen rekening gehouden te worden met planologische bescherming van natuurwaarden.

Soortenbescherming

Het terrein wordt reeds intensief gebruikt door De Trip voor opslag, het opbulken, scheiden, verkleinen van diverse (afval)stoffen, maar ook hulpstoffen zoals zout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, materiaal en dieselolie in mobiele tanks. Gezien het intensieve gebruik wordt niet verwacht dat eventuele flora en fauna verstoord wordt, omdat deze niet aanwezig is. Met betrekking tot soortenbescherming kan geconcludeerd worden dat hier geen sprake van is.

4.6 Bodem

Bij de verkenning van mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om te beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Er mogen namelijk geen nieuwe gevoelige functies op een zodanig verontreinigd terrein worden gerealiseerd, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Doorwerking plangebied
Met onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt geen functiewijziging mogelijk gemaakt of een bouwwerk waarin mensen kunnen verblijven. Hiervoor is geen bodemonderzoek noodzakelijk. Daarnaast is gekeken naar de potentieel bodembelastende activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden. Deze zijn getoetst aan de richtlijnen zoals vermeld in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Uit deze analyse blijkt dat bij uitvoering van de genoemde maatregelen een verwaarloosbaar bodemrisico is. Het aspect 'bodem' zorgt dan ook niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.7 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging met (gasvormige) stoffen en verontreiniging van de lucht met stof. Veel stoffen die in de lucht kunnen voorkomen hebben na inademing een schadelijk effect op de gezondheid. Behalve de aard en de concentratie van de stof is de blootstellingsduur bepalend voor het gezondheidseffect.
Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze Wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen.

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Conform artikel 5 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit3 (Rbl) dient rekening te worden gehouden met de emissies fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden (NOx).

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide luiden als volgt:
- Fijn stof (PM10):
    - 40 µg/m^3 als jaargemiddelde concentratie;
    - 50 µg/m^3 als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.
- Ultrafijn stof (PM2,5):
    - jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m^3.
- Stikstofdioxide (NO2):
    - 40 µg/m^3 als jaargemiddelde concentratie;
    - 200 µg/m^3 als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Conform de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit dient getoetst te worden in het jaar waarin de activiteiten worden vergund, terwijl tevens aangegeven moet worden of de beschouwde situatie in de toekomst past binnen de luchtkwaliteitskaders.

Doorwerking plangebied
Voor wat betreft lucht, kunnen drie verschillende soorten emissies onderscheiden worden, namelijk (grof) stof, emissies Wet luchtkwaliteit en geur. Er is uitgebreid onderzoek gedaan door M-tech naar de verschillende aspecten omtrent luchtkwaliteit. Enkel de belangrijkste conclusies worden vermeld in deze ruimtelijke onderbouwing. Voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen. Dit onderzoek is als bijlage 7 bij de aanvraag omgevingsvergunning opgenomen

(Grof) stof
Het aspect stof betreft visueel waarneembare deeltjes in de lucht. Als gevolg van de activiteiten die binnen de inrichting van de Trip, is de kans op stofvorming aanwezig. De in de inrichting aanwezige stuifgevoelige (afval)stoffen zijn in hoofdlijnen grond, zand, groenafval, bouwstoffen en (strooi)zout. Zowel de opslag als het verladen en verwerken kan leiden tot stofemissie.

Binnen De Trip zijn rondom de verwerkings-en opslagplaats van de stuifgevoelige stoffen een betonnen keerwanden aanwezig. Alle rijpaden zijn verhard. De afvalstoffen worden rechtstreeks uit de vrachtwagens op de grond gestort en met shovels en grijpers recht boven de shredder, zeef of vrachtwagen weer uitgestort, zodat de storthoogte te allen tijde beperkt is. Bij zichtbare stofemissies worden de werkzaamheden stilgelegd en wordt het materiaal besproeid. Strooizout wordt inpandig opgeslagen. Met de getroffen maatregelen wordt voldaan aan de BBT.
Binnen de inrichting van De Trip zijn reeds activiteiten vergund waarbij stuifgevoelige stoffen worden verladen, opgeslagen en be-/verwerkt. Door de nieuwe aanvraag worden deze activiteiten uitgebreid, maar door het treffen van maatregelen kan de visuele stofemissie worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Tevens is getoetst dat deze maatregelen voldoen aan de Best beschikbare technieken (BBT).

Ten opzichte van de situatie van voor 2015 is er wat betreft de zoutopslag geen wijziging. De op- en overslag van grond- en hulpstoffen voor de productie van gipsblokken en kleefpasta waren ook stofgevoelig. Ook de productie zelf had stofgevoelige aspecten, waarvoor verschillende filters waren geplaatst.

Geconcludeerd kan worden dat de stofemissie vanwege de inrichting ten opzichte van de referentie (vergunde situatie) groter kan worden, maar dat stofhinder bij de woningen door BBT-maatregelen wordt voorkomen waardoor er geen sprake is van een aanzienlijk effect. Ten opzichte van de situatie voor 2015 blijft de stofemissie vergelijkbaar, aangezien er in beide gevallen ongeveer evenveel stofbronnen aanwezig zijn.

Emissies Wet luchtkwaliteit
Aangezien de algemene verwachting is dat de achtergrondconcentraties alleen nog maar afnemen, wordt met de beschouwing van het kalenderjaar 2015 een worst case inzichtelijk gemaakt.

Het project is niet opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. Dit betekent dat als de bijdrage van een project lager is dan 3% van de grenswaarde, het project voldoet aan de voorwaarden voor NIBM en de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit daarmee verwaarloosbaar is.

Op basis van de aangevraagde activiteiten zijn de emissies berekend vanwege de opslag en bewerking van stuifgevoelige (afval)stoffen, het gebruik van materieel en het verkeer op, van en naar de inrichting. De rapportage van het luchtkwaliteitonderzoek is opgenomen als bijlage in de omgevingsvergunningaanvraag. Voor een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten, emissiekentallen, bedrijfsduren, normstelling e.d. wordt verwezen naar dit onderzoek.

Uit de verspreidingsberekeningen die hierbij zijn uitgevoerd, blijkt dat voor zowel PM10 als PM2,5 en NO2, de jaargemiddelde concentratie ruimschoots voldoet aan de wettelijke eis van 40, 25 resp. 40 µg/m3. De bijdrage van De Trip is nergens groter dan 1 µg/m3, zowel voor NO2, PM2,5 als PM10, waardoor alle bijdrages vanwege De Trip te classificeren zijn als NIBM.

De totale bijdrage van De Trip aan de immissie van PM10 ter plaatse van dichtstbijzijnde woningen is nergens hoger dan 0,5 µg/m3 ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 23 à 24 µg/m3; de totale concentratie bedraagt hiermee maximaal 23 à 24 µg/m3.
De totale bijdrage van De Trip aan de immissie van PM2,5 ter plaatse van dichtstbijzijnde woningen is nergens hoger dan 0,5 µg/m3 ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 14 à 16 µg/m3, waarmee de totale concentratie maximaal 14 à 16 µg/m3 bedraagt;
De totale bijdrage van De Trip aan de NOx-immissie ter plaatse van dichtstbijzijnde toetsingspunten bedraagt nergens hoger dan 0,4 µg/m3 ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 22 à 26 µg/m3. De totale concentratie bedraagt daarmee 22 à 26 µg/m3.

Tevens wordt voor alle parameters ruimschoots voldaan aan het criterium voor het maximale aantal overschrijdingsdagen. De berekende emissies zijn inclusief de reeds vergunde activiteiten. Ten opzichte van de situatie voor 2015 is vergelijking lastig, omdat niet alle emissiebronnen en –gegevens bekend zijn. Verwacht wordt dat de situatie iets verslechtert doordat er meer materieel op het buitenterrein in werking zal zijn (verkleiningsactiviteiten) en er meer vrachtwagens af en aan zullen rijden.

Er wordt ruimschoots aan de grenswaarden van 40 µg/m3 voor PM10 en NOx en 25 µg/m3 voor PM2,5 voldaan. De bijdrage van de gehele inrichting, en daarmee dus ook van de uitbreiding, valt onder de noemer 'niet-in-betekenende mate'. Er is dus geen aanzienlijk milieueffect op dit onderdeel.

4.8 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Voor ruimtelijke

ontwikkelingen moet getoetst worden aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Daarnaast wordt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) getoetst aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico
Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten
Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants en winkels.

Doorwerking plangebied
Interne veiligheid

Er vindt slechts zeer beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag vindt plaats conform de PGS 15 en 30. Uitsluitend de opslag van gevaarlijke afvalstoffen breidt uit ten opzichte van de referentiesituatie met C-hout en asfalt (waaronder teerhoudend). Dit zijn allemaal vaste stoffen die op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak worden opgeslagen.

Gezien de extra opslag van brandbaar materiaal (hout) op het buitenterrein, is tevens getoetst of hier verhoogd risico op brandoverslag plaatsvindt. Gezien de omgeving en de onmogelijkheid op basis van

het vigerend bestemminsplan om gevoelige bestemmingen direct naast de opslagen te realiseren, is dit risico niet verhoogd.

Van (toename van) risico's vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke of brandbare stoffen is derhalve geen sprake. Dit leidt tot de conclusie dat het onderdeel veiligheid niet leidt tot een negatief milieueffect.

Externe veiligheid
Er vindt enkel een interne optimalisatie van de bedrijfsprocessen plaats. Er vindt geen uitbreiding van het bestemmings- en/of bouwvlak plaats. Ook vindt geen toename van het aantal personen binnen het plangebied plaats. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een toename van het persoonsgebonden en/of groepsgebonden risico. Externe veiligheid vormt geen belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Archeologie - Doorwerking plangebied
Volgens het bestemmingsplan geldt voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Het bestemmingsplan verwijst naar het gemeentelijk beleid omtrent de aan te houden normen omtrent bescherming van eventuele archeologische waarden die daar voorkomen. Zoals in de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart is aangegeven geldt een 'gebied van archeologische verwachting'. Pas wanneer meer dan 1.000 m^2 grond geroerd wordt, is archeologisch onderzoek en/of een vergunning noodzakelijk.

Er wordt geen bodem geroerd om de beoogde situatie mogelijk te maken. Er worden hierdoor geen (eventuele) archeologische waarden geschaad. Een archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Het aspect 'archeologie zorgt niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

Cultuurhistorie - Doorwerking plangebied
De provincie ziet cultuurhistorie als een belangrijk element van de identiteit van Utrecht. De provincie Utrecht heeft de Cultuurhistorische Atlas Provincie Utrecht (CHAT) opgesteld om de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot cultuurhistorische waarden van de prehistorie tot heden in kaart te brengen. Het plangebied ligt niet in een gebied dat cultuurhistorische waardevol is of cultuurhistorisch waardevolle elementen bevat. Het aspect 'cultuurhistorie' zorgt dan ook niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.10 Waterhuishouding

Zowel de waterbehoefte als de omvang en aard van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen, zijn beperkt. Schoon hemelwater/besproeiingswater van het terrein (inerte opslag, wegen) en daken wordt rechtstreeks op het kanaal geloosd.

Het overige bedrijfsafvalwater is vergelijkbaar met huishoudelijk afvalwater en wordt zonder aanvullende voorzieningen op het gemeentelijke riool geloosd. Er is doorgaans weinig water nodig voor de beschreven processen."

Er wordt verder geen verharding toegevoegd aan het plangebied. Er vindt enkel een interne optimalisatie van de bedrijfsprocessen plaats.

Daarnaast is rekening gehouden met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Voor deze bestemming geldt op grond van artikel 18.1 dat behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), de gronden mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning is aangevraagd op 17 augustus 2015.

Conclusie
Het plan voldoet aan de eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van onderhavig plan.

4.11 Verkeer en parkeren

Er wordt in de beoogde situatie niet voorzien in de toevoeging van een gebouw, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarbij wordt met dit initiatief ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Er is geen sprake van nieuw ruimtebeslag en ook geen behoefte voor extra parkeerplaatsen. Er zijn reeds voldoende parkeerplaatsen aanwezig op het terrein. In zowel het geluidsonderzoek als luchtkwaliteitsonderzoek (opgenomen in de aanvraag omgevingsvergunning wordt uitgebreid ingegaan op het aantal verkeersbewegingen in de representatieve bedrijfssituatie (RBS). Voor de verkeersbewegingen verschilt de huidige met de toekomstige situatie niet. In de huidige situatie zijn geen problemen bekend met betrekking tot de verkeersafwikkeling aan de Sophialaan. Aangenomen wordt dat dit voor de toekomst ook geldt.

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'verkeer en parkeren' niet zorgt voor belemmeringen bij uitvoering van onderhavig initiatief.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

De uitvoering van de ontwikkeling is in handen van een particulier. Met deze partij heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Op deze manier is het kostenverhaal voldoende vastgelegd en kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure omgevingsvergunning
De aanvraag om de omgevingsvergunning voor de realisatie van een bedrijfsgebouw heeft betrekking op de activiteit bouwen en het opheffen van het strijdig planologisch gebruik. Op de onderhavige aanvraag is ex artikel 2.12 lid 1, onder a, Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Besluit Provincie Utrecht aanmeldingsnotitie

PROVINCIE :: UTRECHT

De Trip BV,
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

04 MEI 2016

DATUM	4 mei 2016	TEAM	BMI
NUMMER	8184703C	REFERENTIE	Buurman
UW BRIEF VAN	22 december 2015	DOORKIESNUMMER	0302583168
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	Trix.buurman@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1	ONDERWERP	Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV.

Geachte mevrouw van Schaik,

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding

De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.
De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.
De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure

De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

Fysieke Leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.- beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.
De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER behoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.
Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.
Die criteria hebben betrekking op:
1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevings-vergunning voor het onderdeel milieu ingevolgde de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.
Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.
Op grond van de aanmeldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

Binnen de inrichting worden uit eigen werken ontstane of ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen op- en overgeslagen.
Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.
De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen.
De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen, afhankelijk van de fysieke eigenschappen stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bv zeven, handpicking, ontwateren van slib/baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval en het breken van puin;
- Ontwateren;
- Verkleinen van(snoei)hout en puin.

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden en kantooractiviteiten.
De meeste ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij de bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie).
Het verkleinen en breken van materiaal vindt plaats met een mobiele shredder en een mobiele breker die hiervoor tussen keerwanden worden opgesteld.

Conclusie
Aan de hand van de omschrijving van de kenmerken van de activiteit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

2. Plaats van de activiteit

De inrichting is gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht en is gelegen op het industrieterrein Lage Weide. Het industrieterrein ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de overzijde van het kanaal liggen woningen langs de Amsterdamsestraatweg.
Voor het industrieterrein Lage Weide is een gezoneerd bestemmingsplan vastgesteld. Op het industrieterrein zijn meerdere bedrijven gevestigd. Bij vestiging van nieuwe bedrijfsmatige activiteiten wordt getoetst aan de gecumuleerde geluidsbelasting op het industrieterrein. De activiteiten van De Trip BV passen binnen de zone.
In het geldende bestemmingsplan zijn ook eisen ten aanzien van geuremissie opgenomen omdat er in de directe omgeving sprake is van geuroverlast. Het betreft een gemengde

omgeving, waar een drukke vaarweg en industrieterrein direct grenzen aan een woon-omgeving.
De inrichting is niet gelegen in een gebied met (inter)nationale natuurbescherming, een grondwaterbeschermingsgebied, een waterwingebied, een stiltegebied of een natuur- of bodembeschermingsgebied. Het Natura 2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen) ligt op een afstand van 2,8 km. De activiteiten zullen geen nadelige invloed hebben op dit gebied.

Conclusie
Ten aanzien van de plaats van de activiteit kan worden geconcludeerd dat deze geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

3. Kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit
Naar de belangrijkste milieueffecten van de activiteit op het plan- en studiegebied is onderzoek gedaan. Daarbij wordt uitgegaan van de referentiesituatie, zoals beschreven in de aanmeldingsnotitie.

De effecten voor wat betreft luchtkwaliteit
Voor luchtkwaliteit is uitgegaan van drie verschillende soorten emissies, namelijk (grof) stof, emissies Wet Luchtkwaliteit en geur.

- Grof stof

De stofemissie vanwege de activiteit kan vanwege de uitbreiding groter worden maar stofhinder in het studiegebied (bij de woningen) wordt door BBT-maatregelen voorkomen waardoor geen sprake is van een aanzienlijk effect.

- Emissies Wet Luchtkwaliteit

De activiteit voldoet aan de luchtkwaliteitseisen ingevolge titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer. De bijdrage van de gehele inrichting voldoet aan de voorwaarden voor NIBM (niet in betekenende mate zoals aangegeven in het Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit). De bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit is daarmee verwaarloosbaar.

- Geur

Vanwege de geuroverlast in de omgeving zijn in het bestemmingsplan Lage Weide specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie opgenomen. Uitgangspunt voor de normstelling is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd uitgaande van de geurdrempel bij woningen.
De geuremissie vanwege de uitbreiding van de activiteit voldoet overal aan de geurnormen en veroorzaakt geen aanzienlijk effect in de omgeving.

De effecten voor wat betreft geluid
De inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Bij de woningen aan de Amsterdamse straatweg zijn hogere grenswaarden verleend. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten vanwege geluid worden verwacht.

De effecten voor wat betreft trillingen
Uit onderzoek blijkt dat er geen relevante trillingen bij de woningen zijn te verwachten.

De effecten voor wat betreft bodem
Uit de uitgevoerde bodemrisicoanalyse blijkt dat de activiteit een verwaarloosbaar bodemrisico heeft.

De effecten voor wat betreft water
De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid
De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur
De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.
De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie
Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit
Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang bezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving
In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in www.officiëlebekendmakingen.nl (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).
Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.
In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stadskantoor, Stadsplateau 1, 5^{e} etage, balie 28.

Bezwaar
Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r-beoordelingsprocedure kun u terecht bij de provincie Utrecht, mevr T. Buurman (030 2583168). Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, dhr. S. Dool (030 7023131 / 0655498099,email: www.rudutrecht.nl)

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



Mevrouw drs. H.E.C Koninkx-Schipper,
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

Bijlage 2:

Nadere onderbouwing milieucategorie De Trip

M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Aan : **RUD Utrecht en gemeente Utrecht**

Van : **Hubert Neelen**

Onderwerp : **aanvulling De Trip aanvraag omgevingsvergunning onderdeel bouw De Trip (keerwanden) d.d. 17 augustus 2015.**

Datum : **21 oktober 2016**

Op basis van het proces-verbaal van de rechtbank Midden-Nederland met zaaknummers UTR 16/3343 en UTR 16/3344 zijn afspraken gemaakt aangaande het opnieuw beschikken op het besluit van 27 juni 2016 met kenmerk b15.4391. In deze notitie worden de navolgende zaken uitgewerkt:

1. flexibiliteit gebouwde keerwanden
2. nadere uitleg functionele behoefte variatie in opslagcapaciteit en grootte van de opslagen
3. onderbouwing milieucategorie

Deze notitie betreft een aanpassing van onze aanvulling van 22 oktober 2015, aangevuld met de extra gevraagde informatie en vervangt daarmee de eerdere aanvulling.

1. flexibiliteit gebouwde keerwanden

De bij de aanvraag gevoegde tekening aangaande de buitenste keerwanden, gelegen aan de grens van het perceel en aan de zijde van de loswal zijn hard en functioneel nodig om de milieuhinder naar de omgeving te beperken. Alle keerwanden die naar binnen van het perceel zijn geplaatst en de grootte van de vakken weerspiegelen zijn variabel. Zoals uit de aanvraag blijkt zijn de keerwanden opgebouwd uit jumboblokken en kunnen makkelijk worden verplaatst. De wijziging ten opzichte van de bouwaanvraag is in bijgevoegde tekening (bijlage 1) weergegeven.

2. nadere uitleg functionele behoefte variatie in opslagcapaciteit en grootte opslagen

De Trip ondersteunt de andere activiteiten van het moederbedrijf om zodoende een rol te vervullen in de ketenfilosofie[1]. Het moederbedrijf is actief in de infra, sport en groen. In onderstaande tabellen zijn de in de melding activiteitenbesluit opgenomen hoeveelheden weergegeven met de functionele verdeling in soorten.

tabel 1: overzicht afvalstoffen en opslagcapaciteiten

code	inname bij de Trip	maximale opslag op enig moment	opslag wordt onderverdeeld in
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke afvalstof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden)	2.000 m^2	Soort materiaal bijv. geotextiel, spanten, damwanden, etc.
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	10.000 ton	Diverse zand, betonsoorten, grind, granulaten, etc.
C	(vervuilde) grond	10.000 m^3	Eisen BRL 9335
D	Glas	10.000 ton	Wit, bruin, groen, bont en vlakglas
E	A-hout en B-hout	2.000 ton	A, B en verkleind A of verkleind B-hout
F	•Papier en karton •Textiel	2.000 ton	Wit, schoon, bont, kleren, schoenen

[1] Momenteel als nationaal beleid bekend als circulaire of biobased economie, urban mining voorheen cradle tot cradle, zelfvoorziening, hergebruik

M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191
M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

tabel 1: overzicht afvalstoffen en opslagcapaciteiten			
code	**inname bij de Trip**	**maximale opslag op enig moment**	**opslag wordt onderverdeeld in**
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	45 m^3	
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	45 m^3	
I	restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	200 m^3	Stobben, grof en fijn snoeihout, niet houtachtig groenafval
J	groenafval, alleen van eigen werken	600 m^3	Stobben, grof en fijn, biofiltermateriaal, biomassa, halfverhardingsmateriaal, niet houtachtig groenafval
K	Dakafval alleen van eigen werken	50 ton	

en

tabel 2: overzicht opslag overige bulkstoffen		
Soort	**Maximale opslagcapaciteit op enig moment**	**Opslag verdeeld in**
Dieselolie	maximaal 15.000 l	Verschillende IBC's
Strooizout	80.000 ton	Verschillende eigenaars
bouwproducten ten behoeve van infra	10.000 ton	Verdeeld over verschillende wegen-bouwproducten

Enkel erkende[2] bedrijven mogen handelingen verrichten met grond en bouwstoffen. Voor grond zijn dit bedrijven die op basis van BRL 9335 erkend zijn. BRL 9335 heeft spelregels voor de opslag en handelingen van grond. Zo maakt BRL 9335 onderscheidt in de grootte van partijen (100 ton, 500 ton, 2.000 ton, groter dan 2.000 ton, fysisch verontreinigd en klasse achtergrondwaarde, wonen en industrie).

Als geen verdeling in de kolom "opslag verdeeld in" is weergegeven, dan is enkel een opslag van desbetreffende categorie aanwezig. Uit de kolom "opslag verdeeld in" en de toelichting van BRL 9335 blijkt, dat functioneel vele soorten opslag nodig zijn vanwege kwaliteitsverschillen in een categorie en heeft dit invloed op de benodigde oppervlakte van het terrein en de vakindeling met keerwanden. Omdat dit terrein niet alle varianten maximaal kan behappen en omdat de inzet gestuurd wordt door de externe verkregen opdrachten (werken) is flexibiliteit nodig, zodat met dezelfde voorzieningen verschillende soorten materialen kunnen worden opgeslagen ter ondersteuning van het bedrijf.

De opslagregels in deze zijn met name milieu gerelateerd (bodembelastend wordt overkapt opgeslagen, te bewerken[3] materiaal wordt opgeslagen tussen zoutloods en spoor) en brand gerelateerd (zie notitie warmtestralingsbelasting van 22 oktober 2015). Nabij de loswal worden functioneel enkel materialen opgeslagen die gerelateerd zijn aan de loswal. Onder de overkapping worden materialen opgeslagen die niet met hemelwater in aanraking mogen komen[4]. Materialen die bewerkt moeten worden liggen tussen de zoutloods en het spoor. Dit zijn: grond, stobben, grof en fijn snoeihout, A- en B-hout en de bewerkte stromen: biomassa, gezeefde grondsoorten.

Volledigheidshalve is op de inrichtingstekening, toegevoegd als bijlage 1, in grote lijnen aangegeven welke activiteiten/opslagen op welke locatie plaatsvinden.

[2] Erkenning volgens artikel 11. 2 Wet milieubeheer, juncto artikel 15 Besluit bodemkwaliteit en artikel 2.1 en bijlage C van de Regeling bodemkwaliteit
[3] bewerken is in deze verkleinen en/of zeven zoals beschreven in bijlage 1 A&V-beleid, juncto hoofdstuk 3 van de melding Activiteitenbesluit van 11 maart 2015
[4] Zoals bedoeld in artikel 3.43 lid 3 van de Activiteitenregeling

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

3. Onderbouwing milieucategorie

Op basis van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 juni 2016 met zaaknummer 201408365/1 geldt de navolgende voorlopige voorziening:

IV. treft de voorlopige voorziening dat het besluit van de raad van de gemeente Utrecht van 17 juli 2014 waarbij het bestemmingsplan "Lage Weide" is vastgesteld blijft gelden, met uitzondering van:
a. de aanduiding "spoorweg" ter plaatse van de bestemming "Bedrijventerrein" voor zover deze aanduiding is toegekend aan de gronden grenzend aan het Amsterdam-Rijnkanaal;
b. artikel 3, lid 3.4.3, van de planregels voor zover het betreft de zinsnede "en vergelijkbare installaties";
c. artikel 3, lid 3.6.1, van de planregels;
d. artikel 3, lid 3.6.3, van de planregels;
e. de aanduiding "specifieke vorm van bedrijf – betonfabriek" die is toegekend aan het perceel Kantonnaleweg 1;

Dit betekent concreet dat het bestemmingsplan "Lage Weide" blijft gelden met uitzondering van bovenstaande leden b tot en met e.

Op het perceel Sophialaan 7 is de bestemming "Bedrijventerrein" toegekend met de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.1". Op grond van artikel 3, lid 3.1, onder a, van de planregels zijn ter plaatse bedrijven toegestaan die zijn vermeld in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten in categorie 1 tot en met 4.1.

De activiteiten van de Trip zijn niet onder een enkele bedrijfsactiviteit genoemd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten te rangschikken. Om die reden zijn in tabel 3 – per (afval)stroom - de bedrijfsactiviteiten die in de melding zijn opgenomen, vertaald naar de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Lage Weide.

tabel 3: koppeling bedrijfsactiviteiten de Trip met bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten

Activiteit	SBI-2008	Omschrijving lijst van bedrijfsactiviteiten	milieu-categorie	geurafstand [meter]
Tweede hands bouwmaterialen	4673-1	Groothandel in hout en bouwmaterialen, b.o. > 2000 m²	3.2	0
Zandhandel, grondbank	46735-5	Groothandel in zand en grond[5], b.o. > 200 m²	3.2	0
Opslag van RKG, bouw- en sloopafval, dakafval en groenafval van eigen werken[6]	381-A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	3.1	50
	381-B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)[7]	3.1	30
Loswal (glas, zand, grind papier, textiel)	52252-2	Laad-, los- en overslag stukgoederen voor binnenvaart	3.2	0
Tweede hands bouwmaterialen	4667-0	Overige groothandel in schroot b.o. > 1.000 m²	3.2	10

[5] Hieronder vallen eveneens de activiteiten zeven en samenvoegen van partijen grond op basis van de BRL 9335.
[6] Dit zijn exact dezelfde activiteiten die een gemeentewerf uitvoert in het kader van infra en groenonderhoudswerkzaamheden, aangezien het om lijst van activiteiten gaat kan dit worden vergeleken, anders is hier geen bedrijfsactiviteit voor opgenomen
[7] Hieronder valt o.a. het ontwateren van veegvuil en RKG zoals opgenomen in categorie 28.10 onder 4a en b van bijlage I, onderdeel c van het Besluit omgevingsrecht.

NOTITIE

tabel 3: koppeling bedrijfsactiviteiten de Trip met bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten				
Activiteit	**SBI-2008**	**Omschrijving lijst van bedrijfsactiviteiten**	**milieu-categorie**	**geurafstand [meter]**
Bouwproducten tbv infra, inerte bouwstoffen conform Bbk	41, 42, 43-0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	3.2	10

Daarnaast geldt artikel 3 lid 3.5 van het vigerende bestemmingsplan, hierin staat:

> ***3.5 Specifieke gebruiksregels***
> *Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:*
> *a. Wgh-inrichtingen zijn uitsluitend toegestaan op het industrieterrein als omschreven in artikel 1, lid 1.48, ter plaatse van de aanduiding 'Overig-industrieterreinzone';*
> *b. oprichting, uitbreiding en wijziging van bedrijven waarbij in bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten voor het aspect 'geur' een afstand van 100 meter of meer is aangegeven, is slechts toegestaan met inachtneming van het bepaalde in regel 3.6.1.*
> *c. Bevi-inrichtingen, behoudens bestaande ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi', zijn niet toegestaan;*
> *d. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;*
> *e. inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan.*

Van artikel 3.5.1 zijn de leden a, c, d en e niet van toepassing. Aangaande lid b dient vermeld te worden dat artikel 3 lid 3.6.1 (genoemd als regel 3.6.1) is vernietigd, waardoor aan dit artikellid geen zelfstandige betekenis meer toekomt. In tabel 3 is in kolom 5 de geurafstand in meters vermeld zoals dat bij de bijbehorende bedrijfsactiviteit genoemd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten geldt. De grootste geurafstand is kleiner dan 100 meter. Hieruit blijkt dat ook artikel 3, lid 3.5 sub b niet van toepassing is.

Ter illustratie: het bewerken (verkleinen en zeven van A- en B-hout en groenafval) voor de productie van biomassa of herbruikbare materialen is niet in de lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Deze activiteiten vallen niet onder:

> *SBI-code 2008: 383202-A0 Puinbrekerijen en –malerijen*, omdat geen sprake is van breken of malen van puin.
>
> *SBI-code 2008: 383202-C Afvalscheidingsinstallaties*, omdat dit geldt voor afvalscheidingsinstallaties die continu[8] in bedrijf zijn en in deze installaties gemengd (bouw- en sloop- of bedrijfs-)afval wordt gescheiden door sorteren[9]
>
> SBI-code 2008: 381 C Vuiloverslagstations, omdat dit geldt voor overslag van stedelijk (huishoudelijk of bedrijfs)afval[10]

Wellicht ten overvloede merk ik op dat het niet kunnen scharen van de door De Trip BV uitgevoerde bedrijfsactiviteit onder een passende, in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij het bestemmingsplan Lage Weide genoemde, SBI-code niet enkel geldt voor bovengenoemde activiteit, doch ook voor andere activiteiten, waaronder (doch niet beperkt tot) het ontwateren van veegvuil en slib en de grondbankactiviteiten.

In bestemmingsplannen wordt doorgaans rekening gehouden met het feit dat een activiteit niet onder de bedrijfsactiviteiten genoemd in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten te scharen is. Zo ook in het

[8] De toevoeging C staat voor “continu” volgens de “gebruikte afkortingen” voor de tabellen van lijst van bedrijfsactiviteiten, pagina 85 van VNG uitgave, ‘Bedrijven en milieuzonering’, editie 2009
[9] Zie uitspraak ABRvS zaaknr 201106352 r.o. .2.4 van 4-4-2012 en zaak nr 201207596-1-A1 19-6-2013 r.o.1 en 6.2
[10] zie uitspraken ABRvS zaaknr 201309331/1/R3, r.o. 2.3 van 28-5-2014, zaaknr nr 200808223 r.o2.4.1 van 17-11-2010

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

bestemmingsplan Lage Weide, waarin artikel 3.6.2 sub b specifiek aangeeft:

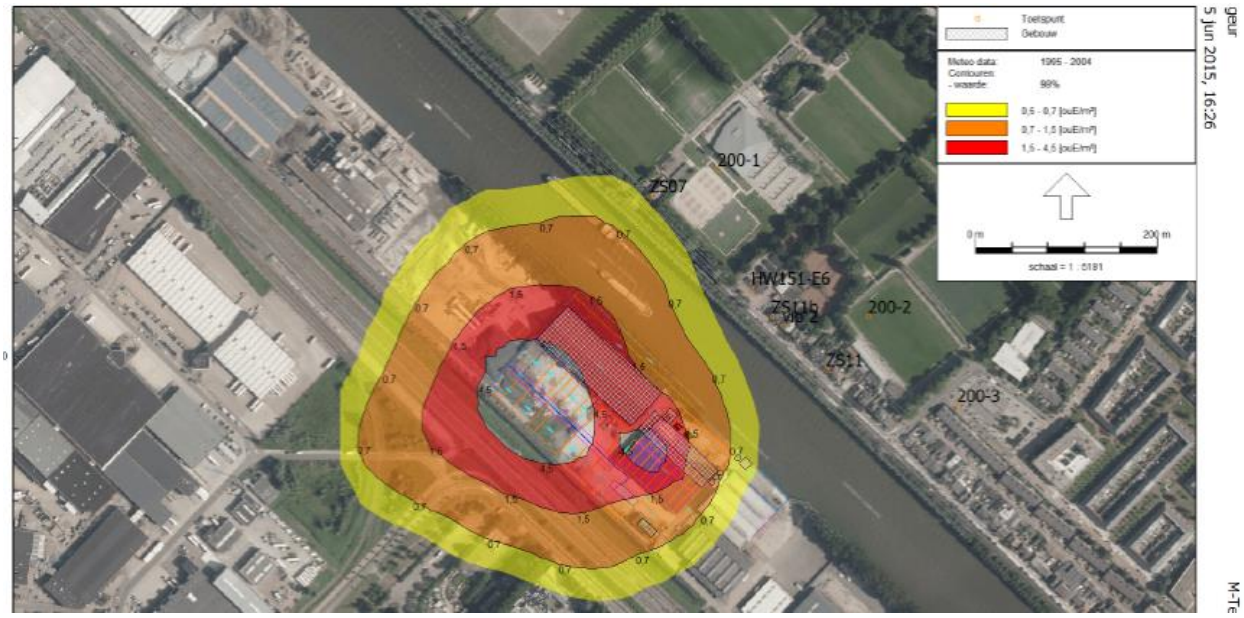
> "*Burgemeester en wethouders kunnen door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1:*
> *b. door bedrijven toe te laten die niet in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de categorieën van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in lid 3.1 genoemd."*

De activiteiten vallen onder het Activiteitenbesluit. Met betrekkig tot de aard en invloed in verband met milieucategoriën en volgens de systematiek van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn de milieuaspecten geur, stof, geluid, en gevaar ruimtelijk relevant.

Per ruimtelijke relevant milieu-aspect zijn de integrale gevolgen van alle bedrijfsactiviteiten uitgewerkt en vertaald naar de afstand waar aan de gestelde normgeving wordt voldaan.

Geur
Voor geurrelevante activiteiten in het Activiteitenbesluit kunnen aanvullende meldingseisen gelden. Deze staan in het derde lid onder d van artikel 1.10 juncto artikel 1.17 van het Activiteitenbesluit van belang. De activiteiten genoemd in artikel 1.17 van het Activiteitenbesluit zijn echter hier niet aan de orde (zie bijgevoegde pdf "melding_vanwege_het_activiteitenbesluit" van Infomil).

De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is 0,7 ou_E/m^3 (brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24). In het kader van de MER-beoordeling is een geuronderzoek overlegt met kenmerk Tri.Utr.15.GO-WB-01 van 9 juni 2015 waarin de opslag en verkleinen van groenafval is berekend. In onderstaande contour blijkt duidelijk dat de 0,7 ou_E/m^3 (oranje vlak) nog binnen het Amsterdam-Rijn-Kanaal ligt en dus binnen de 100 m.



Stof
Voor grof stof geldt natuurlijk artikel 3.32 lid 1 onder a van het Activiteitenbesluit, die aangeeft dat niet meer binnen 2 meter geen met het blote oog waarneembare stof mag voorkomen.

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

De grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer gelden ook voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen. Het Activiteitenbesluit houdt hier rekening mee met het onderbrengen van activiteiten onder het Besluit en door daar waar nodig voorschriften te stellen.

Geluid
Volgens tabel 2.17a van het Activiteitenbesluit geldt een 50 dB(A) als norm op de gevel van een gevoelig gebouw[11].

In paragraaf 5.3 van akoestisch onderzoek[12] behorende bij de melding Activiteitenbesluit geeft in tabel 5-c onderstaande resultaten.

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens

immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

De tabel laat zien dat op 100 meter afstand voldaan wordt aan de geluidsnorm.

Gevaar
De activiteiten vallen niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen of onder Besluit risico zware ongevallen. In de overlegde notitie "Warmtestralingsbelasting De Trip BV"[13] is de brandveiligheid in beeld gebracht. Uit onderstaande tabel 1-a blijkt dat bij een afstand van 24 m van de brandbare houtopslagen reeds wordt voldaan aan de normstelling.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m^2) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten

situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt [2] (m)		Warmtestraling (kW/m^2)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	36,16	11,12	8	4	24	18,08	1,27	14,33	**14,78**	14,85	14,52
B	30,26	22,20	8	4	35,6	15,13	4,82	5,07	**5,25**	5,35	5,37
C	22,20	30,25	8	4	45,22	11,1	2,42	2,50	**2,56**	2,60	2,60
D	11,20	36,16	8	0	14,35	5,6	11,97	13,33	**13,98**	13,90	13,18
E	11,20	36,16	8	0	14,23	5,6	12,11	13,50	**14,16**	14,07	13,35
F	32,63	36,16	8	4	60,90	16,32	1,98	2,02	**2,05**	2,06	2,06
G	34,21	28,8	8	4	45,22	17,11	3,55	3,68	**3,76**	3,81	3,82
H	35,00	9,20	4	4	19,67	17,5	5,42	5,81	**5,92**	5,73	5,28

[11] een woning is een geluidgevoelig gebouw zoals bedoeld in artikel 1 Acctiviteitenbesluit juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder
[12] opgesteld door M-tech Nederland BV van 1 april 2016 met kenmerk TI.Utr.15.AO.WB-04
[13] Notitie "Warmtestralingsbelasting De Trip BV" van 22 oktober 2015 aanvullend ingediend bij de omgevingsvergunning van 23 november 2015 met nummer HZ_WABO-15-23587

Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Conclusie afstanden

In onderstaande tabel 4 is analoog aan de systematiek van de bedrijvenlijst de grootste afstand per milieuaspect voor alle activiteiten van de Trip weergegeven.

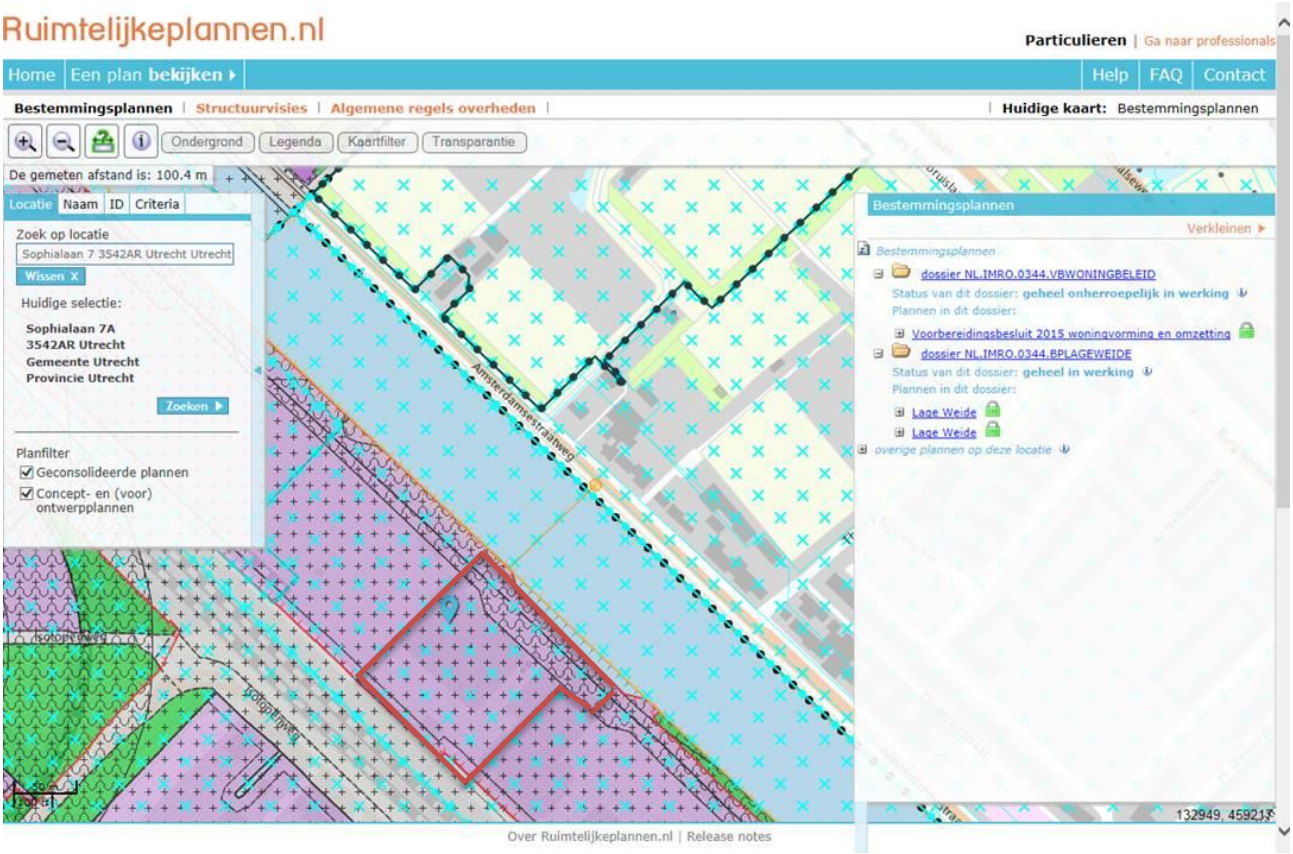
tabel 4: milieuafstanden activiteiten de Trip

Omschrijving	Afstanden in meters				
	geur	stof	geluid	gevaar	grootste afstand
Activiteiten de Trip	100	2	100	24	100

Toegestaan zijn volgens artikel 3, lid 3.1, onder a, ter plaatse bedrijven die zijn vermeld in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten in categorie 1 tot en met 4.1. Categorie 4.1 heeft een richtafstand van 200 m volgens de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

Op basis van tabel 4 wordt aangetoond dat de Trip met de ruimtelijk relevante milieugevolgen voor alle bedrijfsactiviteiten een bedrijf is dat naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) behoort tot de categorie 1 tot en met 4.1 zoals dat ter plaatse volgens het vigerende bestemmingsplan geldt.

In onderstaande figuur is de locatie van de Trip ingetekend en via www.ruimtelijkeplannen.nl de afstand bepaald op 100 m. De grens van 100 m ligt tussen de Amsterdamsestraatweg en het Amsterdam-Rijn-Kanaal. Op basis van tabel 4 en onderstaand figuur blijkt dat binnen 100 m van de activiteiten van de Trip geen woningen zijn gelegen.



M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Met de beschouwing van de met de activiteiten van De Trip BV gepaard gaande milieugevolgen en de vaststelling dat er geen sprake is van hinder op een afstand van meer dan 100 meter, kunnen B&W van de gemeente Utrecht bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 3.1 van de planregels door gebruik te maken van de in artikel 3.6.2 sub b van voornoemde planregels neergelegde mogelijkheid.

Subsidiair, in geval uw uitvoeringsdienst of gemeente de mening zijn toegedaan dat de activiteiten van De Trip BV wel onder één van de voornoemde SBI-codes, waaraan een hogere milieucategorie dan 4.1 is gekoppeld, vallen, biedt artikel 3.6.2 sub a een afwijkingsmogelijkheid.

Ingevolge artikel 3.6.2 sub a kunnen B&W van de gemeente Utrecht bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 3.1 van de planregels en bedrijven toelaten in één of twee categorieën hoger of lager dan genoemd in artikel 3.1[14], voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

Deze laatstgenoemde ‘gelijkheid’ is in voorgaande paragrafen, waaruit blijkt dat de activiteiten van De Trip niet leiden tot hinder op meer dan 100 meter, aangetoond.

[14] In ultimo betekent dit dat op de gronden van de Trip BV, waar bedrijvigheid in milieucategorie 4.1 is toegestaan, maximaal bedrijvigheid in milieucategorie 5.1 toegestaan kan worden.

M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage 1 Inrichtingstekening met aanduiding vaste en flexibele keerwanden en opslagen/activiteiten per locatie

AMSTERDAM – RIJNKANAAL

AMSTERDAM – RIJNKANAAL

(onverhard, groen)

LK

(verhard)

Zoutloods

(verhard)

(verhard)

(verhard)

S

S

S

(verhard)

(verhard)

Pad

Pad

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

(verhard)

Overkapping

(onverhard)

(verhard)

Weegbrug

(verhard)

Kantoor

(verhard)

spoorweg utrecht – amsterdam

Legenda

- opslag en bewerking van (afval)stoffen
- opslag grond en grind / inerte goederen
- opslag niet inerte goederen of goederen die niet vochtig mogen worden, ontwateren RKG/veegvuil
- opslag ten behoeve van op-/overslag per schip

- inrichtingsgrens
- Jumboblokken keerwand met een vaste opstelling
- Jumboblokken keerwand met een flexibele opstelling
- Bestaande muur
- S — Silo
- Bebouwing

Wijz.	Datum	Omschrijving
0.	21-10-2016	Inrichtingstekening vervaardigd

Formaat:	A3
Schaal:	1 : 1.000
Getekend door:	SS
Versie:	ST-21-10-2016
Datum:	21-10-2016
Status:	definitief

Situatietekening behorende bij:
Verduidelijking functie keerwanden

De Trip BV
Sophialaan 7 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond

Tel: 0475-420191
Fax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

Bijlage 3:

Advies RUD milieucategorie

Sophialaan 7 19 februari 2016

Aanvullende informatie naar aanleiding van hoorzitting d.d. 15 februari 2016 betreffende de omgevingsvergunning voor de bouw van diverse keerwanden (HZ_WABO-15-23587).

1. Milieucategorie bedrijf De Trip

De Trip heeft een melding voor het Activiteitenbesluit ingediend op 11 maart 2015 (en aanvullingen op 21 september 2015 en 22 oktober 2015).

Activiteiten De Trip

In de melding van 11 maart 2015 vermeldt De Trip dat de volgende bedrijfsactiviteiten binnen de inrichting zullen plaatsvinden:

> *"(…) Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen waaronder afvalstoffen waaronder stromen alleen van eigen werken wordt ingenomen. (…)"*

Tabel:

Tabel 1 (nieuw): overzicht afvalstoffen en capaciteiten

code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m2	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel,	maximaal 10.000 m3	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335

	veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen			
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	opslag
E	A-hout en B-hout	maximale 2.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	maximale 2.000 ton	20.000	Scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m3	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m3	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 200 m3	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m3	16.640	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	maximaal 50 ton	-	opslag

*RKG slib = Riool-, kolk- en Gemalenslib

In de aanvulling van 21 september 2015 vermeld De Trip het volgende:

*"(..) **Puinbreker***
In de algemene omschrijving op het meldingsformulier van 11 maart 2015 zijn de enige aangegeven verkleinende werkzaamheden het verkleinen van A- en B-hout en snoei-/groen afval. Nergens is het verkleinen van bouw- en sloopafval of ander steenachtig materiaal aangegeven of aangevraagd. Er is derhalve geen sprake van een puinbreker binnen de inrichting.

Vuiloverslagstation
In de melding is aangegeven dat het een aannemer betreft die ook afvalstoffen inneemt van eigen werken en beperkt van derden, ten behoeve van het hergebruik van deze stromen in eigen werken. De afvalstoffen zijn afkomstig van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen, maar zoals vermeld betreft dit uitsluitend monostromen die vallen onder het Activiteitenbesluit. Er vindt acceptatie van een beperkt aantal afvalstromen plaats. Doel is hergebruik van afvalstoffen. Er is daarom geen sprake van sterk vervuilde of gemengde afvalstromen.
Binnen de inrichting worden de ingekomen stromen gescheiden opgeslagen, gescheiden (ontwateren) en de houtachtige delen kunnen worden versnipperd in een shredder.

De afvalstromen, omvang en werkzaamheden met afval bij De Trip zijn vergelijkbaar met die op een gemeentewerf, er komen afvalstromen van eigen werken binnen en van derden. Een gemeentewerf is een type B inrichting: deze valt volledig onder het Activiteitenbesluit en moet (kunnen) voldoen aan de eisen.(…) Een vuiloverslagstation is breder van opzet en grootschaliger: het betreft alle soorten afval, veelal gemengde stromen (huishoudelijk- en bedrijfsafval) die op grote schaal worden op- en overgeslagen en wellicht gesorteerd en bewerkt. Dit kan tot meer overlast leiden, waardoor de geur-, stof- en geluidcontouren ook 6 keer zo groot zijn als bij een gemeentewerf en daarmee een hogere milieucategorie van toepassing is. Een vuiloverslagstation valt onder categorie 28.4 lid c onder 1 van onderdeel C van bijlage I van het Bor en is een type C-inrichting. Van een dergelijke grootschalig op- en overslag van stuif- en stankverspreidend afval is geen sprake.

Afvalscheidinginstallatie
Deze categorie heeft betrekking op de industriële sorteerinstallaties, waar grote stromen afval worden verkleind, gescheiden en verwerkt. Dit betreft grote sorteerinrichtingen die als type C zijn aan te merken, dus waarvoor een omgevingsvergunning milieu is vereist. Bij De Trip is de enige aanwezige 'installatie' een shredder. (…)"

Conclusie RUD t.a.v. de toegekende milieucategorie (4.1)
De RUD heeft het volgende geconcludeerd ten aanzien van de milieucategorieën:

De voorgenomen, gemelde activiteiten van De Trip B.V. zijn niet exact omschreven in de VNG lijst en Lijst voor bedrijfsactiviteiten. De gemelde activiteiten en opslag van de diverse afvalstromen uit eigen werken geeft aan dat de activiteiten te vergelijken zijn met categorieën als aannemerij (opslag bouw-/sloopmaterialen), groothandel in hout en bouwmaterialen (opslag A en B hout, 2e handsbouwmaterialen), loon-, hovenier- en bosbouwbedrijf (restmateriaal teelt landbouwgewassen, groenafval(stro)). Een paar staan in de bedrijvenlijst van Lage Weide: categorie 2 t/m 3.1.

De overige activiteiten van De Trip die door de RUD zijn beoordeeld, zijn te vergelijken met een gemeentewerf (een grote) en te beschouwen als een opslagdepot voor dienst openbare

werken (geen brengstation) en een vuilophaal-/straatreinigingsbedrijf (RKG slib). Deze staan in de bedrijvenlijst van Lage Weide en VNG lijst als milieucategorie 3.1 t/m 3.2 genoemd.

Echter gezien de omvang van de in de melding genoemde activiteiten houden we voor de gemelde activiteiten van De Trip een milieucategorie 4.1 aan. Van een 4.2-bedrijf is geen sprake aangezien een afvalscheidingsinstallatie en/of een puinbrekerinstallatie ontbreekt. Evenmin is er sprake van een vuiloverslagstation. De aanwezigheid en gebruik van een schredderinstallatie is niet vergelijkbaar met een puinbreker (qua geluidbelasting).

Reeds eerder heeft de RUD beoordeeld dat De Trip een milieucategorie 4.1 bedrijf betrof en op basis van deze gegevens is de omgevingsvergunning voor bouwen verleend. Het feit dat de keerwanden hoger zijn en dat daartussen meer materialen opgeslagen kunnen worden, dat is niet van belang. De hoeveelheden en activiteiten opgenomen in de melding zijn leidend.

Geluid

Kenmerkend voor een categorie 4.1 bedrijf is, dat op een afstand van 200 meter (grootste van belang zijnde afstand) aan 45 dB(A) (rustige woonwijk) dan wel 50 dB(A) (gemengde omgeving) geluidbelasting kan worden voldaan. Het bedrijf voldoet aan de max. norm van 45 dB(A) op 200 meter. Dat betekent dat het bedrijf binnen het bestemmingsplan past (categorie 4.1). Dit is ook met een akoestisch rapport aangetoond, hetgeen is ingediend in het kader van een concept-omgevingsvergunningaanvraag.

Geur

Voor eerder genoemde categorieën bedrijven zijn de volgende afstanden voor geur in de bedrijvenlijst van Lage Weide opgenomen: voor aannemersbedrijven: 30 meter, groothandel in hout en bouwmaterialen: 0 meter, gemeentewerf: 30 meter, vuilophaal-/straatreinigingsbedrijf: 50 meter.

Een extra toetsing (geurrapport) op 100 meter voor geur in het kader van het bestemmingsplan (artikel 3.5, onder b van het bestemmingsplan) kan dan ook achterwege blijven.

Bijlage 4:

Second opinion DCMR milieucategorie

DCMR milieudienst Rijnmond

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Van den Waardenburg
T.a.v. mevrouw G. van den Waardenburg
Postbus 8406
3503 UTRECHT

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Aantal bijlagen	Datum
999964389_9999392493	-	-	

Contactpersoon	Telefoonnummer	Afdeling
E. Koopmanschap	010 - 246 8384	Account en Omgeving

Onderwerp

Advies 2nd Opinion m.b.t. De Trip

Geachte mevrouw G. van den Waardenburg,

Aanleiding

Begin september kregen wij van U het verzoek tot het geven van een second opinion over een bij de gemeente Utrecht ingediende aanvraag (omgevingsvergunning bouwen) voor het bedrijf De Trip op het industrieterrein Lage weide te Utrecht.

De eerste vraag is om te beoordelen of de omschreven activiteiten te vergelijken zijn met een grootschalige gemeentewerf en groothandel in zand en grind (milieucategorie 4.1 en 3.2), zodat de activiteiten waarvoor de keerwanden gebruikt zullen worden passend zijn binnen de bestemming. De tweede vraag is over de toepassing van kolom 2 van het Besluit mer en of de aangevraagde activiteiten vallen onder categorie D18.1 en of deze de drempel in kolom 2 overschrijden.

Wij zijn uitgegaan van de informatie aan ons aangeleverd door de gemeente Utrecht, zijnde:

- Activiteiten en milieugevolgen BARIM (11 maart 2015 - Roxit-000200523_000)
- Akoestisch onderzoek 12 nov. 2015 (Roxit-000345023_000)
- Brief RUD Utrecht aan Trip BV (3 mei 2015 - Roxit-000452575_000)
- RUD Utrecht advies VNG categorie De Trip (6 juli 2017)
- Melding Activiteitenbesluit (11 mrt. 2015 -Roxit-000200525_000)
- Melding Activiteitenbesluit (21 sept. 2015 -Roxit-000310446_000)
- Melding Activiteitenbesluit (22 okt. 2015 - Roxit-000330247_000)
- Melding Activiteitenbesluit (13 nov. 2015 -Roxit-000345627_000)
- Notitie M-tech aanvulling melding activiteitenbesluit aan RUD en gem. Utrecht (21 sept. 2015 - De Trip)
- Notitie M-tech aan Veiligheidsregio Regio Utrecht (22okt 2015 -Roxit-000330244_000)
- Notitie M-tech 2e aanvulling melding activiteitenbesluit aan RUD en gem. Utrecht (22 okt. 2015 - Roxit-000330243_000 De Trip)
- Rechtbank Midden-Nederland, zaaknummer UTR 16/5201 WABOA (d.d.23 november 2016)
- Rechtbank Midden-Nederland, zaaknummer UTR 16 I 3344 V/ABOA V10 (d.d.7 maart 2017)

Onderbouwing

Dit advies is opgedeeld in een onderbouwing en een conclusie, welke een antwoord geeft op de vragen van de gemeente Utrecht. In deze onderbouwing is tevens een deel opgenomen over de koppeling van de melding met het bestemmingsplan en de planregels welke daarin opgenomen zijn. Dit laatste advies is niet direct door de gemeente Utrecht gevraagd maar speelt wel een rol in de gerechtelijke uitspraken welke samenhangen met de melding van De Trip en het uiteindelijke advies over het van toepassing zijn van het Besluit mer.

De DCMR is van mening dat de activiteiten van het bedrijf de Trip inderdaad vallen onder categorie 4.1 uit de lijst van Bedrijfsactiviteiten en tevens als een type B bedrijf beschouwd kan worden. Dit maakt dat de bouw voor het plaatsen van keerwanden met een melding gedaan kan worden. Hiermee vervalt de grond voor toepassing van het Besluit mer omdat een melding niet voorkomt in de kolom 4 van “besluiten”.

Echter in het bestemmingsplan is in artikel 3, lid 3.5, onder e van de planregels het volgende opgenomen : “.. geldt met betrekking tot het gebruik de regel dat inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit mer, waarbij de betreffende drempelwaarde genomen in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, niet zijn toegestaan”. Dit is hier het geval.

Los van de vraag of voor het plaatsen van de keerwanden een omgevingsvergunning ‘bouwen’ aangevraagd dient te worden, is in ieder geval een omgevingsvergunning ‘afwijken regels bestemmingsplan’ (artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo) vereist. Deze omgevingsvergunning ‘afwijken regels bestemmingsplan’ kan niet worden verleend door toepassing van een ontheffingsmogelijkheid op basis van het bestemmingsplan zelf (zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wabo) noch door toepassing van de ‘kruimelregeling’ (zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2° van de Wabo[1]). Wat overblijft is het verlenen van een omgevingsvergunning 'afwijken regels ‘bestemmingsplan’ met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo. Hiervoor is gelet op artikel 3.10, eerste lid, van de Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Gelet op artikel 3.10, vierde lid, van de Wabo zijn hierdoor ook diverse artikelen uit afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer van toepassing. Hiervan uitgaande is sprake van een besluit zoals bedoeld in kolom 4 bij categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit mer.[2]

De activiteiten van het bedrijf de Trip, zoals beschreven in de aanvulling van de melding van 15 maart 2015 (zie notitie M-tech 22 okt. 2015, tabel.1), bij de bouw van de keerwanden vallen volledig onder de categorie D18.1 zoals omschreven in het Besluit mer. Alle handelingen met afval die De Trip beoogt vallen specifiek onder de wijze waarop het Hof van Justitie van de Europesche Unie het begrip verwijdering van afval beschrijft. De uitspraak van 23 november 2006 (Massafra) is daarmee wel van toepassing op de activiteiten van De Trip.

Gezien de hoeveelheid capaciteit bij de melding, van ruim 260.00 ton/jaar (ruim 710 ton/dag), wordt de drempelwaarde van 50 ton/dag ruimschoots overschreden. Dit maakt dat er volgens het Besluit mer een m.e.r.beoordelingsplicht van toepassing is.

[1] Er kan namelijk gelet op artikel 5, zesde lid van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor) niet op grond van artikel 4 onderdelen 9 en 11, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht worden ‘gekruimeld’.

[2] Gezien de vervolgoverwegingen in de document betekent dit dat voor de omgevingsvergunning ‘afwijken regels bestemmingsplan’ eerst een mer-beoordelingsbesluit worden genomen.

Conclusie
De activiteiten welke door De Trip aangevraagd zijn met de melding van de bouw voor de keerwanden vallen onder een type B bedrijf volgens het Bor. Deze vallen binnen de milieucategorie 4.1 Het betreft hier een melding welke als besluit niet voorkomt in kolom 4 van het Besluitmer. Dit maakt dat de melding sec volgens het besluitm.e.r. niet van toepassing is. Een melding alleen is namelijk geen moederbesluit voorkomend in het Besluit mer.

Echter de melding van de bouw is rechtstreeks in strijd met artikel 3, lid 3.5, onder e van de planregels van het bestemmingsplan. Daarmee dient bij voor het voornemen (de bouw van keerwanden) afgeweken te worden van het bestemmingsplan. Dit is samen met het vallen van de activiteit van De Trip onder kolom 1, de overschrijding daarvan in kolom 2, het voorkomen van het plannen (afwijking bestemmingsplan) onder kolom 3 en besluiten onder kolom 4 van het Besluit mer, maakt deze melding met afwijken van het bestemmingsplan m.e.r.beoordelingsplichtig (zie verder bij onderbouwing).

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

mr. B. van der Lecq-Meijssen
bureauhoofd ruimte en leefomgeving

Kopie verstuurd aan:
--

Gemeente Utrecht
T.a.v. de heer N. Belhadj
nordin.belhadj@utrecht.nl

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Datum
9999177115_9999884399	-	13 november 2020

Contact	Afdeling	Bijlagen
info@dcmr.nl	Reguleren en Advies	-

Onderwerp

Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing

Geachte heer Belhadj,

Op 2 november 2020 heeft u de DCMR Milieudienst Rijnmond opnieuw om advies gevraagd over de aangepaste ruimtelijke onderbouwing voor het bedrijf De Trip B.V. aan de Sophialaan 7 in Utrecht.

Kader

Voor dit advies is de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (versie 30 oktober 2020) getoetst aan de VNG-richtlijn ‘Bedrijven en milieuzonering 2009’. In uw mail van 3 november heeft u twee specifieke vragen gesteld.

Conclusie

De activiteiten die in de ruimtelijke onderbouwing worden beschreven vallen onder categorie 4.2 van de VNG-richtlijn.

Beoordeling

De ruimtelijke onderbouwing is aangepast ten opzichte van de versie van 6 maart 2020. Naar aanleiding van de aanpassing heeft u twee vragen gesteld.

1. Is er na intrekking van bepaalde milieuactiviteiten sprake van een milieuinrichting in de categorie 4.1?
2. Zijn de uitgangspunten die in de ruimtelijke onderbouwing zijn opgenomen nu wel correct?

Vraag 1

Ten opzichte van de ruimtelijke onderbouwing die in maart 2020 is ingediend zijn de beschreven activiteiten in hoofdstuk 3 van het document slechts summier aangepast.

Nog steeds wordt een deel van de activiteiten (voor de toekomstige vergunningplichtige situatie) omschreven als: ‘inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen’. Zoals in ons vorige advies van 19 juni 2020 is aangegeven zijn het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort. Daarmee blijft dus de activiteit ‘Vuiloverslagstation’ van toepassing en blijft de inrichting vallen onder categorie 4.2. De activiteit ‘vuiloverslagstation’ wordt niet bepaald door de aanwezigheid van een afvalscheidingsinstallatie en/of puinbreekinstallatie, zoals de RUD Utrecht in haar advies van 19 februari 2016 stelt.

Vraag 2
Zoals ook in ons vorige advies is aangegeven, is in de paragraaf ‘geur’ de activiteit ‘vuiloverslagstation’ weggelaten. Dit is niet terecht, omdat deze activiteit wel wordt aangevraagd. Overigens laat dat onverlet dat (op basis van het geurrapport) geen geuroverlast is te verwachten.

Daarnaast blijft ook onze eerdere opmerking staan dat de aangevraagde activiteiten uit de aanvraag van 30 mei 2016 niet overeenstemmen met de onderbouwing, nu er activiteiten zijn geschrapt.

Nadere informatie
Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.C. Luijendijk telefoonnummer 010 - 246 8107 of e-mailadres loes.luijendijk@dcmr.nl.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezeman
coördinator afdeling Reguleren en Advies
Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

BIJLAGE 20

Aanvullend advies voor de vereiste verklaring van geen bedenkingen bij de gevraagde omgevingsvergunning voor het uitbreiden van bedrijfsactiviteiten aan de Sophialaan 7

kenmerk: HZ_ADVIES-16-17957

Ontwikkelorganisatie Ruimte
27 november 2020

De Trip heeft voor de aanvraag om bedrijfsactiviteiten uit te breiden aan de Sophialaan 7 een aangepaste ruimtelijke onderbouwing ingediend. In verband hiermee is een aanvullend advies gevraagd over de vereiste verklaring van geen bedenkingen.

Op 30 oktober 2020 heeft De Trip een aangepaste ruimtelijke onderbouwing ingediend (bijlage 1 en 2). DCMR Milieudienst Rijnmond heeft op verzoek van de gemeente op 19 juni 2020 een second opinion gegeven (bijlage 3). DCMR Milieudienst Rijnmond heeft daarna op 13 november 2020 een beoordeling gegeven van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (bijlage 4).
De conclusie en het advies van Ontwikkelorganisatie Ruimte over de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten (20 september 2019) blijven na de beoordeling van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van toepassing. Op basis van de ingediende aanvraag is toen geconcludeerd dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Er is geadviseerd om daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven.
De ruimtelijke onderbouwing is aangepast, maar er is geen nieuwe aanvraag die overeenkomt met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing. Er is geen nader te toetsen nieuwe aanvraag. Onderstaand wordt daarom in hoofdlijn ingegaan op de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip.

<u>Activiteiten</u>
In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing geeft De Trip aan dat er goederen mogen worden ingenomen op basis van de melding Activiteitenbesluit van 11 maart 2015 (kenmerk: Ap7920ykwqb) gewijzigd op 25 mei 2018. Ook wordt verwezen naar de beschikking van 12 juli 2019 met kenmerk HZ-WABO-19-05299 wat betreft het vastleggen van de geluidsvoorschriften.
Er is echter geen omgevingsvergunning verleend om voor deze bedrijfsactiviteiten af te wijken van het bestemmingsplan.

<u>Milieucategorie</u>
Er wordt door De Trip gesteld dat de huidige en toekomstige situatie binnen milieucategorie 4.1 vallen. Dat de huidige situatie nipt gelijk gesteld kan worden met milieu categorie 4.1, blijkt uit een eerder advies van DCMR Milieudienst Rijnmond.
De toekomstige situatie die in de aangepaste ruimtelijke onderbouwing wordt geschetst, blijkt uit de beoordeling van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van DCMR Milieudienst Rijnmond in milieucategorie 4.2 te vallen en niet in milieucategorie 4.1 (zie bijlage 3 en 4).

In de inleiding van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dat dit niet blijkt uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten. Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort.

Aangepaste ruimtelijke onderbouwing en huidige aanvraag

In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip wordt een aantal activiteiten geschrapt ten opzichte van de eerdere ruimtelijke onderbouwing:

- intrekken activiteit puinbreken;
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval en
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

De aangevraagde activiteiten uit de aanvraag van 30 mei 2016 zijn echter deels niet in overeenstemming met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip waarin de bovenvermelde activiteiten worden geschrapt. Er is namelijk geen nieuwe aanvraag ingediend op basis van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie en advies

De ruimtelijke onderbouwing is aangepast, maar er is geen nieuwe aanvraag die overeenkomt met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing. Er is dan geen nader te toetsen nieuwe aanvraag.
De conclusie blijft dat niet is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Gelet hierop zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij adviseren daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven. Dit is overeenkomstig het eerdere advies van 20 september 2019.

Als een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, waarin er bedrijfsactiviteiten worden geschrapt ten opzichte van de huidige aanvraag, dan is door de aanvrager aan te tonen dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen aan milieucategorie 4.1.

Bijlage 16. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR Milieudienst Rijnmond;
Bijlage 17. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO;
Bijlage 18. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen, M-Tech;
Bijlage 19. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing, DCMR Milieudienst Rijnmond

Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen

Toelichting tabel 1
In de kolom onder eigenschappen, worden de eigenschappen beoordeeld op basis van onderstaande aspecten

- Bodembedreigende stof zoals bedoeld in artikel 1.1 van het Activiteitenbesluit: stof die de bodem kan verontreinigen als bedoeld in bijlage 2 van deel 3 van de NRB, en stoffen of mengsels als omschreven in artikel 3 van de EG-verordening indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels die de bodem kunnen verontreinigen. Bij “Ja” opslag op een vloeistofdichte vloer, in afgedekte container of onder overkapping.
- Stuifklasse zoals bedoeld in bijlage 3 van het Activiteitenbesluit.
- Geurrelevant als bedoeld in Handleiding geur van Infomil.
- Brandbare niet milieugevaarlijke stof zoals bedoeld in artikel 7.7 van het Bouwbesluit
- Gevaarlijke stof, zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder g van het Besluit externe veiligheid inrichtingen juncto artikel 1 lid 1 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof[1]		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreigend	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 01 07 17 03 02 17 05 04 17 05 08 19 12 09 20 02 02	betonafval beton stenen tegels en keramische producten niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk) niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast minerale stoffen (bijv. zand, steen) grond en stenen	B	10.000 m^3	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee

[1] Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof[1]		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**Opslag-hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**Opslag-plaats**	**bodem-bedreigend**	**stuif-klasse**	**geur-relevant**	**brand-baar**
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04 17 09 04 19 12 12	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking	G	45 m^3	4	losgestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	3.200 m^3	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Toepasbare grond [2] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil	C	10.000 m^3	10	losgestort	buiten	nee	S4-S5	nee	nee
	Niet-toepasbare grond, bouwstoffen en baggerspecie [3] conform Bbk					10	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee

[2] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).
[3] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse >Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof[1]		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**Opslag-hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**Opslag-plaats**	**bodem-bedreigend**	**stuif-klasse**	**geur-relevant**	**brand-baar**
	Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)					3	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	Calamiteiten-partijen	17 05 04 17 05 06 20 02 02	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen		1.000 m^3	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			3	Losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	A- en B-hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout	E	2.000 ton	8	losgestort	buitenterrein (indien A-hout en onge-shredderd B-hout) overkapt/ binnen, buiten in dichte container (geshredderd B-hout)	nee (A-hout, B-hout ongeshred-derd) ja (geshred-derd B-hout)	-	nee	ja

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof[1]		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**Opslag-hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**Opslag-plaats**	**bodem-bedreigend**	**stuif-klasse**	**geur-relevant**	**brand-baar**
	C-hout	03 01 04* 17 02 04* 19 12 06*	zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	M	150 ton			overkapt/ binnen, buiten in dichte container	ja	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Teerhoudend asfalt	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O		10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	S5-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Groenafval	02 01 03 02 01 07 02 01 99 20 02 01	afval van plantaardige weefsels afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet-houtachtig: 60 ton (200 m^3) houtachtig: 6.000 m^3 waarvan max. 2.560 m^3 verkleind	5 8	containers losgestort	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet-houtachtig en niet gescheiden) nee (snoeihout)	S5	Ja nee	nee
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu groenafval e.d.	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			5	losgestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort afvalstof[1]		**eural-code**	**euralcode omschrijving**	**Code** in tabel 1-a van bijlage 1	**max. opslag-hoeveelheid**	**Opslag-hoogte (max.)**	**Opslag-wijze***	**Opslag-plaats**	**bodem-bedreigend**	**stuif-klasse**	**geur-relevant**	**brand-baar**
Ingenomen afvalstof	Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04 16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	metalen verpakking ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen	L	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein (niet-bodembe-dreigend) afgedekt/ binnen of in dichte container	nee (alumin-ium, ijzer, staal) ja (overige en ongesch ei-den stromen)	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Gips	17 08 02	“Gipshoudend bouwmateriaal, niet onder 17 08 01 vallend”,	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt /binnen	nee	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Kunststoffen	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen	P	kunststoffen 150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof		**eural-code**	**toelichting / aard van toepassing**	**doorzet-capaciteit per jaar**	**opslag-hoeveelheid**	**opslag-hoogte**	**opslagwijze**	**opslag-plaats**	**bodem-belastend**	**stuif-klasse**	**geur-emitte-rend**	**brand-baar**
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [4]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdings-middelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbescher-mingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	inpandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	inpandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/ grondstof	Bouwproduct-en e.d. (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra en voldoet aan BBK	n.v.t	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	Losgestort, en in silo's	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
grondstof	Compost/groe nsnippers	n.v.t.	Grondstof voor de productie van groen producten (met bekende samenstelling	n.v.t.	3.000 ton	8	Los gestort	buiten	nee	S4	nee	nee
grondstof	Steenachtige substraten	n.v.t.	Grondstof voor de productie van grond- en/of groenproducten (met bekende samenstelling)	n.v.t.	10.000 ton	8	Los gestort	buiten	nee	S4	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslag-voorziening cf. PGS 15	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/ bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval-containers	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[4] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (elk met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik , die op eigen werken ingezet worden voor het aftanken van machines en materieel.

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	Bert Wijburg/Wilfred Matser
Zaaknummer	8598981
Jaargang en nummer	2021, nr. 40
Vergaderdatum Raad	22 april 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De ontwerp weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. op het adres Sophialaan 7 te Utrecht vast te stellen waarmee de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. wordt geweigerd, én deze verklaring definitief vast te stellen indien geen zienswijzen tegen de ontwerp-verklaring bij de Provincie worden ingediend.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 april 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma