Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 14 mei 2024

1 Trillingen door elektrische bussen
Tijd: 19.30 - 20.30 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Milieu en Emissieloos vervoer, Mobiliteit / Wethouder: Eva Oosters en Lot van Hooijdonk
Agendeerders: Jantine Zwinkels (CDA)
Motivatie:
Het CDA wil graag een Raadsinformatiebijeenkomst organiseren om de resultaten van het onderzoeksrapport te bespreken met bewoners, het onderzoeksbureau en andere relevante organisaties/personen. Het onderwerp leeft namelijk enorm, met name op een aantal plekken waar veel overlast in de vorm van trillingen wordt ervaren. Graag gaan wij samen met experts en bewoners op zoek naar oplossingen die de leefbaarheid ten goede komen.

- Trillingen door elektrische bussen-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB
- Presentatie-RIB-Trillingen door elektrische bussen-Gemeente Utrecht

1.1 Raadsbrief Uitkomst trillingsonderzoek elektrische bussen

- Dossier 4051 voorblad
- Raadsbrief Uitkomst trillingsonderzoek elektrische bussen
- Rapportage Trillingshinder Elektrische bussen Utrecht
- Motie M46 Sorry kan het wat zachter

2 Huisartsenzorg
Tijd: 19.30 - 20.30 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Volksgezondheid / Wethouder: Eelco Eerenberg
Agendeerders: Ilse Raaijmakers (PvdA), Ruud Maas (Volt), Maartje Vermeulen (GroenLinks), Bert van Steeg (CDA), Margreet Ramaker (VVD), Victor Paalman (Horizon), Nadia Stylianou (D66)
Motivatie:
Op Kanaleneiland bestaan zorgen over de toekomst van huisartsenzorg in de wijk. Bewoners en huisartsen hebben de noodklok geluid. Vanwege een (oplopend) tekort aan huisartsen, een gebrek aan geschikte huisvesting en toenemende druk op de eerstelijnszorg staat voldoende en goede eerstelijnszorg onder druk. We gaan graag in gesprek hoe we kunnen zorgen dat goede huisartszorg voor iedereen toegankelijk is en blijft.
De raadsleden willen van aanwezigen horen welke zorgen er momenteel zijn en wat zij zien als duurzame oplossingen om goede huisartsenzorg in de toekomst te garanderen.

- Huisartsenzorg-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB

3 Gemeentelijke samenwerking met Eneco
Tijd: 20.30 - 21.30 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Energie en Klimaat / Wethouder: Lot van Hooijdonk
Agendeerders: Joachim Cornielje (PvdA), Annemarijn Oudejans (Student & Starter)
Motivatie:
Naar aanleiding van de recente brief over het verzoek tot samenwerking met Eneco en de ontwikkelingen rondom een mogelijk gemeentelijk warmtebedrijf hadden de fracties van de VVD, Partij van de Arbeid en Student & Starter behoefte aan een Raadsinformatiebijeenkomst. Hierbij willen we een inventarisatie van de huidige samenwerking met Eneco, de betaalbaarheid van stadswarmte voor Utrechters, en de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf.
Een beter beeld krijgen hoe de gemeentelijke samenwerking met Eneco op dit moment is vormgegeven en hoe we die in de toekomst voor ons zien.
Hoe verloopt de samenwerking met Eneco op dit moment?
In hoeverre garanderen de huidige ACM richtlijnen de betaalbaarheid van stadswarmte?
Hoe ziet de gemeente de samenwerking in de toekomst voor zich?
Wat zijn de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf?

- Gemeentelijke samenwerking Eneco-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB
- Presentatie-RIB-Gemeentelijke samenwerking Eneco-Gemeente Utrecht
- Presentatie-RIB-Gemeentelijke samenwerking Eneco-Eneco
- Presentatie-RIB-Gemeentelijke samenwerking Eneco-Klimaat030

3.1 Raadsbrief Reactie Eneco op verzoek tot samenwerking

- Dossier 4012 voorblad
- Raadsbrief Reactie Eneco op verzoek tot samenwerking
- Collegebrief aan Eneco over Voortgang Warmtetransitie Utrecht - getekend
- Brief aan gemeente Utrecht_VoortgangWarmtetransitie_feb2024

4 Locatieprofielen

Tijd: 20.30 - 22.00 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Evenementen / Wethouder: Eva Oosters
Agendeerders:
Dirk-Jan van Vliet (D66), Mariam Al-Saqaff (VVD), Mahaar Fattal (GroenLinks), Annemarijn Oudejans (Student & Starter), Stefan Gaillard (Stadsbelang Utrecht), Linda Bode (Volt), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Mohamed Talhaoui (PvdA), Jantine Zwinkels (CDA)
Motivatie:
Naar aanleiding van het raadsvoorstel over de locatieprofielen, willen de fracties graag in gesprek over de aangekondigde wijzigingen. De agenderende fracties willen zich laten informeren door verschillende betrokkenen over de inhoud van het voorstel, het proces rondom vergunningen en over de overwegingen voor het wel of niet organiseren van festivals in de verschillende seizoenen, gevolgen voor de ecologie en omgang met geluid.
In gesprek gaan met festivalorganisatoren, beleidsadviseurs van de gemeente, inwoners van Utrecht en milieuorganisaties over wat zij vinden van de inhoud van het raadsvoorstel, de raadsbrief en het proces van vergunningverlening bij evenementen.

- Locatieprofielen-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB
- Presentatie-RIB-Locatieprofielen-Gemeente Utrecht
- Bijdrage-RIB-Locatieprofielen-Samenwerkingsverband Domplein
- Bijdrage-RIB-Locatieprofielen-Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht
- Bijdrage-RIB-Locatieprofielen-Vereniging Evenementen Utrecht
- Inbreng-RIB-Locatieprofielen-Fietsersbond
- Inbreng-RIB-Locatieprofielen-Inwoner
- Inbreng-RIB-Locatieprofielen-Utrechtse bomenstichting

Trillingen door elektrische bussen

Basisinformatie

Datum	14 mei 2024
Gespreksleider	Cees Bos
Tijd	19.30 – 20.30 uur
Zaal	Zaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Eva Oosters en Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	5 Deelnemers, *Gemeente Utrecht*
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	10 deelnemers 1 Deelnemer, *Bewoners Burgemeester Reigerstraat* 2 Deelnemers, *SWECO* Pim van de Steeg, *SWECO*

Programma

19.30 – 19.35 uur Welkom
19.35 – 19.50 uur presentatie van SWECO
19.50 – 20.05 uur Inbreng van aanwezigen
21.05 – 20.25 uur Vragen raadsleden
20.25 – 20.30 uur Afsluiting

Motivatie

Agendeerders
Jantine Zwinkels (CDA)

Motivatie
Het CDA wil graag een Raadsinformatiebijeenkomst organiseren om de resultaten van het onderzoeksrapport te bespreken met bewoners, het onderzoeksbureau en andere relevante organisaties/personen. Het onderwerp leeft namelijk enorm, met name op een aantal plekken waar veel overlast in de vorm van trillingen wordt ervaren. Graag gaan wij samen met experts en bewoners op zoek naar oplossingen die de leefbaarheid ten goede komen.

Bijdrage

Deelnemer
Ik heb in mijn 20-jaar oude woning heel veel last van de trillende drempels wanneer daar elektrische bussen en (zwaar) vrachtverkeer over heen rijden. Mijn woning zit vol scheuren en er komen er steeds meer bij. Wanneer er over de drempel wordt gereden, voel en hoor ik dat in mijn woning.

Deelnemer
De bovenste verdieping van ons huis schud helemaal zodra er een bus langskomt. Bij ons trekken de bussen op nadat ze net op een halte hebben gestopt. Door de trillingen zitten er ook behoorlijk wat scheuren in de muren die steeds opnieuw na reparatie ontstaan.

Deelnemer
Wij merken dat de trillingen erger zijn geworden

Deelnemer
Bij mij in huis is door Sweco n schade en hindermeting gedaan, schade meting op de beganegrond, duurde slechts 3 uur op een plek(niet representatief omdat mijn huis als enige een zware betonnen kelder heeft waarop de sensor lag) en n week hinder meting op 1ste etage, sensor voor en achter. Is dit voldoende meting om te extrapoleren naar de hele stad? Daarbij bleek dat slechts de helft van de rijdende bussen n accubus was de rest lichtere diesels. Op de dag van meten remde de bussen zelfs voor de vluchtheuvels, nooit eerder gezien. In tijden van complotten....

Deelnemer
Ik ben een bewoner van de Homeruslaan waar buslijn 8 met elektrische bussen door rijdt. Wij wonen vlakbij een verkeersdrempel die bij bij ons en de (over)buren veel trillingsoverlast veroorzaakt sinds de conventionele bussen zijn vervangen voor elektrische bussen, dusdanig dat dit voor de omwonenden niet meer acceptabel is. Ik spreek namens de bewoners.

Deelnemer, *Bewoners Burgemeester Reigerstraat*
Op 14 mei a.s. is Raadsinformatiebijeenkomst ten aanzien van trillingsoverlast van elektrische bussen n.a.v. trillingsonderzoek in 2023. In 2021 heeft er reeds eerder onderzoek plaatsgevonden in Oudwijkerdwarsstraat waaruit bleek dat er een rechtstreeks verband zit tussen de snelheid waarmee bussen rijden en trillingen en andere overlast in de huizen in de straat. Dit rapport heb ik bijgevoegd (met name Oudwijkerdwarsstraat 2021, trillingsmetingen, Hfdst 5, pag 12 conclusies).

Naar aanleiding van het trillingsonderzoek uit 2023 heeft er in maart 2024 overleg plaatsgevonden tussen provincie, gemeente en QBuzz (hierbij zijn oa betrokken Leonie Smeets (Projectmanager Gemeente), Martin Bathoorn (Assetmanager Wegen Gemeente) en Job Steneker (Provincie).

QBuzz heeft aangegeven dat op basis van eigen meting circa 20% van de bussen harder rijdt dan officieel toegestaan (30 km/u) in de Burgemeester Reigerstraat richting Wilhelminapark en vindt dit aanvaardbaar. Overigens kunnen de meeste bussen door de drukte niet hard rijden, dus geeft dat aan dat wanneer het mogelijk is bussen feitelijk veel vaker te hard rijden (en dat is vooral in de vroege ochtend en late avond).

Aangezien trillingen in de huizen heftiger zijn bij hogere snelheden heeft de gemeente borden geplaatst met adviessnelheid is 15 km/u voor dit stuk (Burgemeester Reigerstraat richting Wilhelkminapark), om hiermee overlast van trillingen tegen te gaan. Qbuzz heeft in het gesprek

aangegeven zich hier niet aan te zullen / willen houden. De gemeente heeft op haar beurt aan bewoners aangegeven dat het niet mogelijk is op snelheid te controleren en te handhaven.

De bewoners hebben voorts verzocht aan gemeente om een middenberm bij het spoor te plaatsen, net zoals dat was voor de herinrichting en toen er daardoor ook minder hard kon worden en daardoor werd gereden (zowel door bussen als auto's, zie ook bijgevoegde foto). De verkeersdeskundige van de wijk wil deze oplossing niet. Hem is door bewoners - via de gemeente - gevraagd om zijn zienswijze hierop te herzien en mee te werken aan de plaatsing van een middenberm zodat verkeer en bussen minder hard zullen en kunnen rijden.

Hierbij verzoek ik u om aanvullend op uw motie het college te vragen de door bewoners aangedragen oplossing te implementeren en tevens het college te sommeren maatregelen te treffen tegen QBuzz die willens en wetens zich niet wenst te houden aan snelheidsregels en tevens ervoor zorg te dragen dat QBuzz zich ook gaat houden adviessnelheden.

Tot slot, Bewoners worden al twee jaar geconfronteerd met heftige trillingen en (geluids-)overlast en willen graag dat de gemeente nu eindelijk maatregelen treft om dit op te lossen.

Voor verdere informatie kunt u mij contacten

Trillingshinder door elektrische bussen



14 mei 2024

Gemeente Utrecht

Inleiding

- Aanleiding: Onderzoek vanwege toename meldingen over trillingen i.c.m. elektrische bussen
- SWECO ingehuurd voor onderzoek
    - Presentatie vanuit SWECO over het onderzoek
- Toelichting vervolgaanpak vanuit gemeente

Trillingshinder door elektrische bussen

Henk Nanninga, Rob Cornelis en Pim van de Steeg

Aanleiding

Veroorzaken elektrische bussen meer trillingen?

- Elektrische bussen zijn zwaarder dan dieselbussen:
  - Standaard bus (12 meter): leeg: 12% zwaarder met 40 passagiers: 9% zwaarder
  - Gelede bus (18 meter): leeg: 30% zwaarder met 40 passagiers: 25% zwaarder
- Alle dieselbussen worden langzamerhand vervangen door elektrische bussen

- Huidige onderverdeling:
  - Lijn 1 50% elektrisch (allemaal 12 meter)
  - Lijn 8 86% elektrisch (bijna allemaal 18 meter)

Wat zijn de normen? (SBR-A en -B)

Voor trillingshinder gelden streefwaarden

De streefwaarde is vastgesteld op:

0,8 mm/s	overdag en ‘s avonds	(tussen 07:00 tot 23:00 uur)
0,4 mm/s	‘s nachts	(tussen 23:00 en 7:00 uur)

Voor trillingsschade gelden grenswaarden

De grenswaarde is vastgesteld op 3,3 mm/s

Hoe meet je trillingen?

Standaard meetinstructie

- De metingen zijn uitgevoerd volgens de standaard meetinstructie
  - Op een constructief stijf punt achter de voordeur → voor het bepalen van mogelijke trillingsschade
  - Op de verdieping waar hinder wordt ervaren op het midden van de vloer → voor het bepalen van mogelijke trillingshinder

- Bemande meting gedurende een dagdeel op 2 locaties in de woning
  - Werkelijke passages van bussen werden geregistreerd
- Onbemande meting gedurende een week in 1 locatie in de woning (alleen trillingshinder)
  - Passages van bussen werden (binnen een marge van 10 seconden) berekend

Waar hebben we gemeten?



Willem van Noortstraat



Homeruslaan



Croeselaan



Burg. Reigerstraat

Wat zijn de meetresultaten?

SBR-A toets (trillingsschade) - V_{top} waarden

Adres	v_{top} (mm/s)
Homeruslaan	0,88
Willem van Noortstraat	0,54
Croeselaan	0,78
Burgemeester Reigerstraat	(-) – niet gemeten

Grenswaarde V_{top} < 3,3 mm/s

SBR-B toets (trillingshinder) - V_{max} waarden

Adres	Vmax(-) bemand	Vmax(-) onbemand
Homeruslaan	0.58	1.13 (E) 1.67(D)
Willem van Noortstraat	1.53	1.20 (E) 0.77 (D)
Croeselaan	1.33	1.30 (E)
Burgemeester Reigerstraat	0.80	0.76 (E)

Streefwaarden:

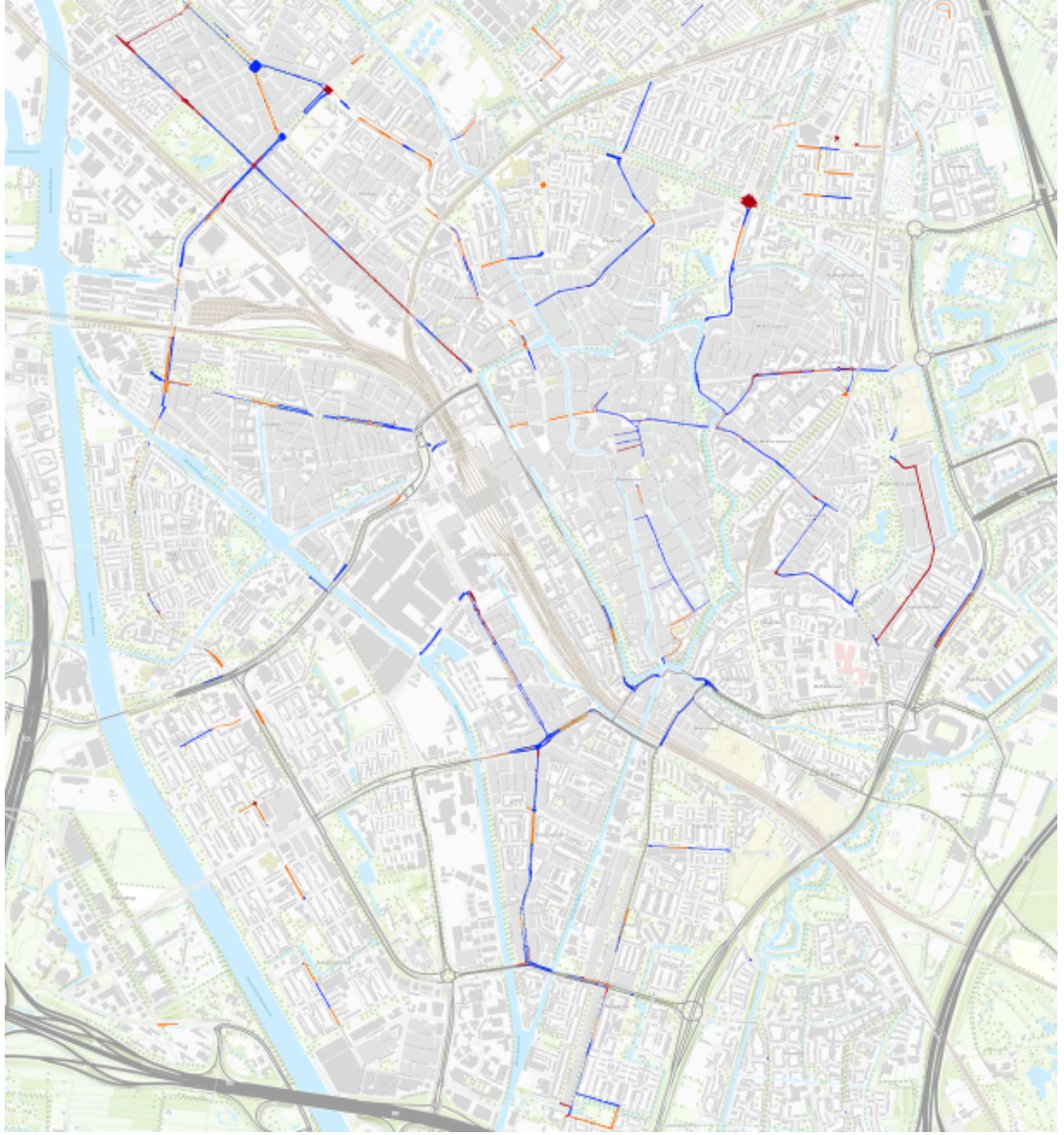
Overdag + avond $V_{max} < 0.8$
Nacht $V_{max} < 0.4$

D = diesel / E= elektrisch

NB: de hoogst gemeten waarde aan de Homeruslaan wordt veroorzaakt door een dieselbus

Aanvullende GIS-analyse

Aanvullende GIS-analyse



Legenda

Trillingsrisico - totaalscore

- 19 - 21
- 21 - 25
- 25 - 32

Oranje	286 wegvakken	= 9%	706 panden met functie wonen
Donkerblauw	447 wegvakken	= 14%	2448 panden
Donkerrood	169 wegvakken	= 5%	860 panden

Andere studies naar trillingshinder

Resultaten van studies elders in het land

- Sweco heeft op veel locaties in het land gemeten
- Aanleiding: bussen, zwaar verkeer of herinrichting van een wegvak

- Resultaten/conclusies:
  - Kans op constructieve schade op alle locaties niet waarschijnlijk (<1%)
  - Trillingshinder komt op meerdere locaties voor

Samenvatting

Samenvatting van de resultaten

- Normstelling voor trillingen is in Nederland gebaseerd op richtlijnen
  - Wettelijk is er in bestaande situaties geen verplichting tot het treffen van maatregelen tegen trillingshinder.
- Uit de metingen blijkt:
  - Bij alle woningen is sprake van trillingshinder
  - Bij alle woningen is de kans op constructieve trillingsschade volgens de norm verwaarloosbaar klein
  - Elektrische bussen en gelede bussen veroorzaken in het algemeen meer hinder dan dieselbussen en bussen van 12 meter
  - Trillingen door vrachtverkeer zijn niet specifiek gemeten; dus daar kan geen uitspraak over worden gedaan
- GIS-analyse laat zien: in Utrecht zijn er 900 tot 3500 woningen met een vergelijkbare risicoscore
- Andere studies laten zien:
  - het is niet alleen een Utrechts probleem
  - alle metingen elders laten zien dat er sprake is van hinder, maar niet van constructieve schade

Trillingshinder door elektrische bussen



14 mei 2024

Martin Bathoorn en Leonie Smeets

Gemeente Utrecht

Aanbevelingen - Wat doen we al?

- Op basis van meldingen en/of inspecties voeren wij regulier **klein onderhoud** uit
- Schades en onvolkomenheden wegdek aanpakken bij regulier **groot onderhoud**
- De OV Alliantie (Gemeente en Provincie) zetten er op in dat chauffeurs zich **houden aan de maximumsnelheid**.
- Vervoerders worden bij de **aanbesteding van de nieuwe OV Concessie** uitgedaagd om met maatregen te komen zodat chauffeurs zich aan de snelheid houden.
- **Zo min mogelijk drempels toepassen** op bus routes
- **30 km aanpak** voor de hele stad

Overige aanbevelingen rapport SWECO

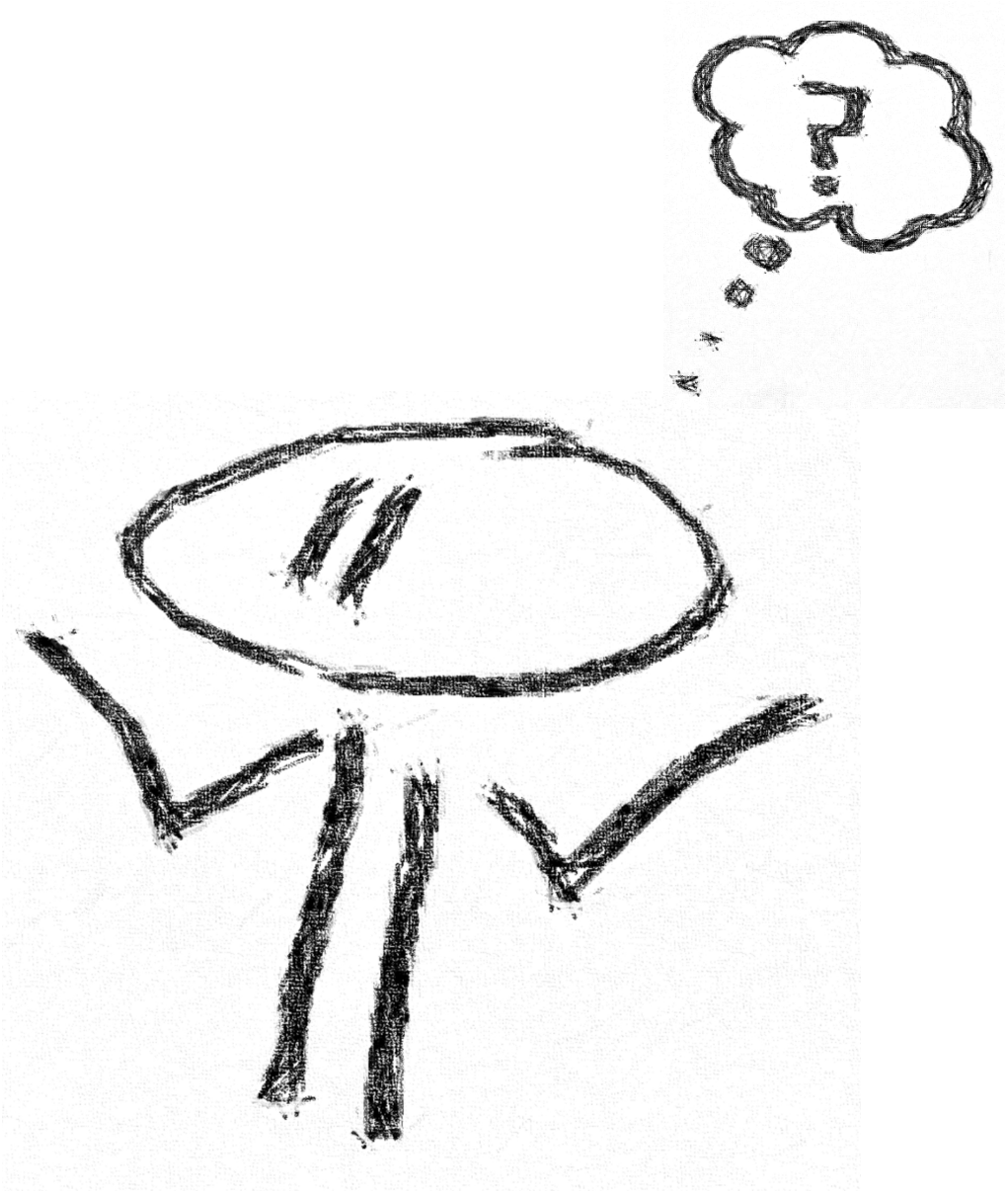
- Drempels weghalen of vervangen (Verkeersveiligheid?)

- In gesprek met provincie en vervoerder (OV-Alliantie) over onderstaande punten:
  - In de stille uren 12 meter bussen inzetten i.p.v. 18 meter bussen
  - 18 meterbussen zoveel mogelijk te beperken tot routes zonder drempels en/of tot routes waarbij de afstand tussen de woningen en de rijbaan groter is

Vervolgaanpak

- Op basis van meldingen van bewoners op locatie kijken naar mogelijkheden
- Visuele inspecties uitvoeren op nieuwe routes met elektrische bus
- Inrichtingscriteria Openbaar Vervoer opnemen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR)

Vragen?



Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	4051
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	14 mei 2024
Agendapunt	1.1
Titel	Raadsbrief Uitkomst trillingsonderzoek elektrische bussen
ID	4264
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Thema	
Portefeuillehouder	
Beleidsveld	
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	14 mei 2024

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. Smeets	**Datum**	17 januari 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	12022877/20240111-ls
E-mail	leonie.smeets@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitkomst trillingsonderzoek elektrische bussen
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de resultaten uit het rapport ‘Trillingshinder elektrische bussen’ (zie bijlage), naar aanleiding van een onderzoek naar dit onderwerp dat een extern bureau in opdracht van ons heeft uitgevoerd. Wij hebben het onderzoek laten uitvoeren na diverse meldingen van bewoners over trillingshinder door ZE-bussen (zero emissie bussen). ZE-bussen zijn vanwege de accupakketten zwaarder dan conventionele dieselbussen, daarom is er een hoger risico op trillingshinder. Aangezien we inzetten op een schonere stad met emissieloos (openbaar) vervoer, neemt de inzet van het aantal ZE-bussen de komende jaren toe. Aangezien eventuele trillingshinder hierdoor ook kan toenemen, hebben wij een externe partij opdracht gegeven hier onderzoek naar te doen, door onder andere metingen uit te voeren op overlastlocaties. Trillinghinder is geen uniek Utrechts probleem, meerdere gemeenten hebben hier onderzoek naar laten doen. De resultaten hiervan zijn meegenomen in dit onderzoek.

Op basis van het onderzoek zien we dat er op bepaalde locaties sprake kan zijn van (matige) hinder, waarbij sommige locaties meer gevoelig zijn voor hinder door trillingen dan andere. Het is complex en er is vooralsnog niet één hoofdoorzaak te benoemen. Het is ook veelal een combinatie van verschillende factoren, zoals drempels, het type verharding, de snelheid van het verkeer en de staat van de omliggende (oude) bebouwing en fundering, die tot hinder leiden. De conclusies uit het onderzoek geven aan dat er geen eenduidige oplossingen toepasbaar zijn om de ervaren hinder van bewoners direct te laten afnemen. Hoewel het dus niet mogelijk is om de trillingshinder volledig weg te nemen streven we ernaar om de ervaren trillingshinder waar mogelijk te beperken. Verderop in deze brief gaan we in op de maatregelen die we daartoe nemen.

We concluderen uit het rapport dat er geen wettelijke aanleiding is tot het nemen van maatregelen. Voor maatregelen in de gehele stad zijn ook geen middelen beschikbaar.

Belangrijkste uitkomsten rapport ‘Trillingshinder elektrische bussen’
Op basis van meldingen en onderscheidende weginrichtingen zijn er vier meetlocaties gekozen. Op basis van de meetresultaten kan worden geconcludeerd dat alle meetlocaties ruimschoots voldoen

aan de zogenaamde SBR-A (schade aan bouwwerken) grenswaarde: de kans op schade aan gebouwen die wordt veroorzaakt door verkeerstrillingen is volgens de norm verwaarloosbaar klein. Daarmee kunnen we stellen dat er door het openbaar vervoer geen sprake is van een overschrijding op dit vlak. De SBR-B richtlijn ‘hinder voor personen in gebouwen’, bevat richtlijnen voor het meten en beoordelen van hinder voor personen. Dit wordt geclassificeerd van ‘geen hinder’ tot ‘ernstige hinder’, conform onderstaande tabel 1. De hoogst gemeten trillingswaarden zijn overdag en ‘s nachts op piekmomenten hoger dan de SBR-B streefwaarden. Dat betekent dat bij de hoogst gemeten waarden op alle meetlocaties (inclusief een marge) sprake is van ‘matige hinder’ tot ‘hinder’. De hoogste waarden blijven echter ruim onder de geldende norm voor ‘ernstige hinder’. Zie tabel 2.

V_{max}	**Hinderclassificatie**
< 0,1	Geen hinder
0,1 – 0,2	Weinig hinder
0,2 – 0,8	Matige hinder
0,8 – 3,2	Hinder
> 3,2	Ernstige hinder

1. Beoordeling bestaande situaties op basis van SBR-B richtlijn

Adres	**V_{max} (bemande meting)**	**V_{max} (onbemande meting)**
Homeruslaan	0.58	1.67
Willem van Noortstraat	1.53	1.20
Croeselaan	1.33	1.30
Burgemeester Reigerstraat	0.80	0.76

2. Meetresultaten (Vmax).

Bij een bemande meting is gedurende één dagdeel geregistreerd hoeveel bussen er langs komen, wat voor type bus het is (elektrisch of diesel) en welke lengte de bus heeft (standaard of geleed). Bij een onbemande meting zijn metingen op één verdieping uitgevoerd, die later zijn gekoppeld aan de (geraamde) tijden van passerende bussen.

Wat doen we al?
In het rapport worden diverse potentiële maatregelen genoemd om trillingshinder te verminderen. Diverse van deze maatregelen zijn al onderdeel van onze reguliere werkzaamheden, of zetten wij al op in om andere redenen:

- Op basis van meldingen en/of inspecties voeren wij regulier **klein onderhoud** uit. Eventuele verzakkingen of schades aan het wegdek worden indien mogelijk snel opgelost.
- Bij het uitvoeren van regulier **groot onderhoud** worden eventuele schades aan het wegdek en andere onvolkomenheden (zoals overgangen tussen verschillende typen verharding) op grotere schaal aangepakt.
- De OV Alliantie (Gemeente en Provincie Utrecht) zet er op in dat chauffeurs zich **houden aan de maximumsnelheid**. Dit is regelmatig onderwerp van gesprek met de vervoerders. Mede naar aanleiding van het onderzoek naar het ongeval op de Vleutenseweg is door de provincie met de vervoerders besproken dat er een plan van aanpak wordt opgesteld hoe er wordt geborgd dat chauffeurs zich aan de maximumsnelheid houden.
- Bij **de aanbesteding van de nieuwe OV concessie** worden vervoerders uitgedaagd om met maatregelen te komen, zoals onder andere *Intelligent Speed Assist* (ISA), waarmee chauffeurs zich in alle gevallen aan de wettelijke snelheid houden. Op basis van de aanbiedingen van de vervoerders voeren gemeente en provincie gerichte gesprekken over dit onderwerp.

- Bij voorkeur passen we **zo min mogelijk drempels** toe op routes van het openbaar vervoer. Per locatie beoordelen we of er alternatieve snelheidsremmende maatregelen passend en mogelijk zijn.
- Bij de **30 km/u aanpak** worden straten van 50 naar 30 km per uur teruggebracht. Bij een lagere snelheid komen trillingen minder voor. Bij deze aanpassing houden we rekening met welke inrichtingskeuzes we maken. Een klinkerbestrating kan bijvoorbeeld in bepaalde situaties de trillingshinder vergroten.

Vervolgaanpak
Wij nemen de ervaren hinder door inwoners serieus en streven ernaar om dit waar mogelijk zo veel mogelijk te beperken. Daarom hanteren wij aanvullend op de eerder genoemde maatregelen de volgende aanpak:

- Op basis van **meldingen** van bewoners over trillingshinder bij de huidige busroutes, onderzoeken we mogelijke oorzaken in de fysieke inrichting van de weg (oneffenheden in verharding, te hoge drempels, etc.). Waar mogelijk pakken we eventueel gevonden oorzaken aan, binnen de reguliere onderhoudscyclus. Hierbij blijven we uitgaan van een verantwoorde inrichting voor de verkeersveiligheid.
- We gaan **visuele inspecties uitvoeren** op routes waar een elektrische bus gaat rijden en (volgens het onderzoek) de hoogste kans op trillingshinder is. Bij de inspecties wordt gekeken naar de inrichting van de route, zoals oneffenheden, type verharding, drempels, etc. De ervaringen van buschauffeurs over eventuele knelpunten nemen we hier in mee.
- We nemen nadere **inrichtingscriteria** voor het openbaar vervoer op in het Handboek Openbare Ruimte (HOR), waarin risico’s op trillingen ook worden benoemd. Vanuit de OV-Alliantie wordt hier ook al op ingezet.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

SWECO

Trillingshinder elektrische bussen

Onderzoek naar de trillingshinder als gevolg van de inzet van elektrische bussen in de gemeente Utrecht

Sweco Nederland B.V.	30129769
Onderwerp	Trillingshinder Elektrische bussen Utrecht
Projectnummer	51015765
Klant	Gemeente Utrecht
Auteurs	Wouter van Haperen, Fabio Neijts, Vincent de Haas, Lout Kuiper, Rob Cornelis, Henk Nanninga
Gecontroleerd door	Henk Nanninga
Vrijgegeven door	Willem Scheper
Datum	19 okt 2023
Versie	DEFINITIEF
Document referentie	Rapportage Trillingshinder Elektrische bussen Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Onderzoeksvraag 4
1.3 Onderzoeksmethodiek 5
1.4 Leeswijzer 5

2 Benchmark 6
2.1 Eerdere studies 6
2.2 Resultaten uit eerdere studies 7
2.3 Conclusies 8

3 Quickscan potentiële hinderlocaties 9
3.1 Risicoanalyse potentiële hinderlocaties 9
3.1.1 Methode 9
3.1.2 Databronnen 9
3.1.3 Infrastructurele- en functionele kernmerken 10
3.1.4 Factoren die niet zijn meegenomen 11
3.2 Resultaten 12

4 Trillingsonderzoek 14
4.1 Methodiek 14
4.2 Normstelling 15
4.2.1 Trillingsschade (SBR-A) 15
4.2.2 Trillingshinder (SBR-B) 16
4.3 Meetlocaties 18
4.4 Materieelinzet 20
4.5 Resultaten 21
4.5.1 SBR-A toets (trilingsschade) 21
4.5.2 SBR-B toets (trillingshinder) 21
Toelichting meting in de Burgemeester Reigerstraat 22
Toelichting meting in de Homeruslaan 22
Toelichting meting in de Willem van Noortstraat 22
Toelichting meting in de Croeselaan 23

5 Samenvatting, conclusies en aanbevelingen 25

Bijlage 1: Benchmark-locaties 31
Bijlage 2: Risicokaart 36
Bijlage 3: Resultaten bemande metingen 37
Bijlage 4: Resultaten onbemande metingen 39
Bijlage 5: Beschrijving meetlocaties (geanonimiseerd) 41

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is meer dan alleen het faciliteren van verschillende vervoerswijzen om te zorgen dat bestemmingen bereikbaar zijn en dat inwoners en bezoekers mobiel zijn. Mobiliteit dient ook bij te dragen aan het creëren van een prettige leefomgeving. Het is daarom van belang dat mobiliteit geen afbreuk doet aan deze prettige leefomgeving.

Binnen de gemeente Utrecht veroorzaakt zwaar verkeer, waaronder ook stads- en streekbussen echter overlast, onder andere in de vorm van trillingshinder. Deze overlast lijkt in de afgelopen tijd met de toename van elektrische bussen te zijn toegenomen, hetgeen ook blijkt uit een toename van het aantal klachten. Daarnaast zijn er ook toenemende meldingen van schade aan drempels door (waarschijnlijk) elektrische bussen. Mogelijk dat daarbij niet alleen de drempels, maar ook de bussen schade oplopen.

Om de mobiliteit in Utrecht verder te verduurzamen heeft de OV-alliantie, bestaande uit de provincie en de gemeente Utrecht, als doel om in 2028 de gehele busvloot zero emissie (hierna: ZE) te laten zijn. Zowel elektrische bussen alsook bussen die rijden op waterstof vallen onder deze categorie. De gemeente wil voorkomen dat de leefomgeving en de weginrichting (verder) wordt geschaad door de toename van het aantal ZE-bussen en zo de klachten en meldingen toenemen.

1.2 Onderzoeksvraag

In opdracht van de gemeente en de provincie Utrecht is door Sweco een onderzoek uitgevoerd naar de trillingshinder die veroorzaakt wordt door bussen binnen de gemeente. Het onderzoek geeft antwoord op de vraag wat de consequenties zijn van de inzet van ZE-bussen op de bestaande busroutes in de stad Utrecht. Het doel van dit onderzoek is het objectief vaststellen of er volgens de normstelling sprake is van trillingshinder. Aanvullend zijn voorstellen voor oplossingen aangedragen om trillingshinder en schades te voorkomen danwel te verminderen.

Daarnaast worden de meetresultaten gebruikt als input voor het in kaart brengen van de risicogebieden voor trillingen door (elektrische) bussen in de stad Utrecht om zo een beeld te krijgen van de mogelijke omvang van het probleem.

1.3 Onderzoeksmethodiek

Het onderzoek is opgedeeld in drie onderdelen, namelijk een benchmark naar onderzoeksresultaten uit vergelijkbare studies, een quickscan naar potentiële locaties met trillingshinder en de uitvoer van trillingsmetingen.

1.4 Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 eerdere studies naar trillingshinder beschreven in het kader van een benchmark. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in de quickscan die is uitgevoerd om te achterhalen waar potentiële locaties voor trillingshinder zijn. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de uitgevoerde trillingsonderzoeken beschreven. Afsluitend wordt in hoofdstuk 5 de conclusie aangereikt, evenals de aanbevelingen die zijn voortgekomen uit het onderzoek.

2 Benchmark

2.1 Eerdere studies

In meerdere gemeenten zijn -op basis van mogelijke trillingsoverlast door zwaar verkeer (waaronder bussen)- onderzoeken uitgevoerd. Een overzicht van deze onderzoeken is opgenomen in Tabel 1. In Bijlage 1 zijn foto's uit Google Streetview opgenomen die een beeld gevenvan de situatie op straat.

Tabel 1: Overzicht uitgevoerde studies naar trillingshinder door zwaar verkeer.

Locatie	Aantal meetpunten	Bureau	Jaar	Aanleiding	Lengte meting
Assen, Oostersingel	1	Hanselman	2021	Bussen	10 dagen
Assen, Stationsstraat	1	Hanselman	2021	Bussen	10 dagen
Tuitjenhorn, Koorndijk	4	Sweco	2020	Herinrichting	1 week (+)[3]
Bovenkarspel, Spoorsingel	2	Sweco	2020	Zwaar verkeer	1 week (+)[3]
Haarlem, centrum	8	DGMR	2016	Zwaar verkeer	9-17 dagen
Utrecht, Amsterdamsestraatweg	4[1]	Movares	2020 + 2022	Herinrichting	2 dagen
Utrecht, 4 locaties[2]	4	Sweco	2023	Elektrische bussen	1 week (+)[2]
Groningen, Diepenring	9	Fugro	2020	Aanleg brug en intensivering busroutes	2 dagen

[1] inclusief een referentiemeting op de Burg. Reigerstraat, [2] locaties zijn Burgemeester Reigerstraat, Willem van Noortstraat, Homeruslaan en Croeselaan, inclusief een bemande meting gedurende één dagdeel [3] inclusief metingen met 2 ingehuurde zware voertuigen

Voor alle onderzoeken geldt dat gebruik is gemaakt van de SBR A (Schade aan Bouwwerken) en SBR B (Hinder voor Personen) (2017) -methodiek.

Voor de meeste locaties is uitgegaan van de huidige situatie, daarnaast is voor de Koorndijk in Tuitjenhorn en de Amsterdamsestraatweg in Utrecht ook een berekening uitgevoerd voor een toekomstige situatie met een halvering van de streefwaarden SBR-B. In Groningen is de aanleiding van de metingen een verlegging van een groot aantal buslijnen naar de zogenaamde Diepenring (waardoor sprake is van ongeveer een verdubbeling van het aantal passerende bussen aan de westzijde van het Kattendiep) en de aanleg van een brug over het Schuitendiep in het verlengde van het Gedempte Kattendiep.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de Amsterdamsestraatweg gebruik is gemaakt van een referentiemeting op de Burg. Reigerstraat om het effect van een nieuwe verkeersdrempel op de Amsterdamsestraatweg te kunnen bepalen. Deze referentiemeting betrof geen vergelijkbare meting in relatie tot de andere trillingsmetingen.

2.2 Resultaten uit eerdere studies

De uitkomsten van de verschillende onderzoeken zijn opgenomen in Tabel 2.

Tabel 2: Overzicht uitgevoerde studies naar trillingshinder door zwaar verkeer.

Studie	SBR-A (schade aan bouwwerken)	SBR-B (hinder voor personen)	Conclusie
Assen, Oostersingel	Niet waarschijnlijk	Mogelijk hinder, maar waarschijnlijk gevolg van ruistrillingen. Uit bemande rit worden streefwaarden niet overschreden	Snelheid bussen heeft zeer geringe invloed op de hoogte van de gemeten trillingen. Streefwaarden worden niet overschreden.
Assen, Stationsstraat	Niet waarschijnlijk	Mogelijk hinder, maar waarschijnlijk gevolg van ruistrillingen. Uit bemande rit worden streefwaarden niet overschreden	Snelheid bussen heeft zeker enige invloed op de hoogte van de gemeten trillingen, mogelijk door putdeksels in wegdek. Streefwaarden worden niet overschreden.
Tuitjenhorn, Koorndijk	Niet waarschijnlijk	Hinder bij sommige meetpunten, na herinrichting is de situatie minimaal gelijk	In de huidige situatie is sprake van hinder; bij de herinrichting neemt dit verder toe.
Bovenkarspel, Spoorsingel	Niet waarschijnlijk	Matige hinder	De lokale weggesteldheid (kuilen en plateaus) veroorzaakt extra trillingen op maaiveld, maar deze trillingen leiden niet tot hogere trillingen in de woningen. Het aanpassen van de weg geeft weinig tot geen trillingsreductie.
Haarlem, centrum	Niet waarschijnlijk	Matige hinder, met uitzondering van één locatie waar de hinderclassificatie balanceert tussen ‘matige hinder’ en ‘hinder’	Behalve voor één locatie wordt de trillingshinder veroorzaakt door passerende lijnbussen. Echter, de trillingen van passerende bussen hoeven niet per se de directe oorzaak van schade aan gebouwen te zijn (maar een indirect gevolg) Verslechterde staat wegdek van invloed op de gemeten trillingsniveaus op de fundaties van woningen. Verwaarloosbaar verschil tussen trillingen door gelede en door ongelede bussen.
Utrecht, Amsterdamsestraat weg en Burg. Reigerstraat	Trillingen lager dan de grenswaarden. Ook verwacht voor de plansituatie.	Trillingswaarden zijn hoger dan de streefwaarde voor nieuwe situaties, maar lager dan streefwaarde voor bestaande situaties.	In plansituatie is geen schade door trillingen van wegverkeer te verwachten.
Groningen, Diepenring	Het risico op schade door trillingen is verwaarloosbaar gering.	Er kan op een aantal plaatsen trillingshinder ontstaan volgens de toetsingscriteria in de SBR-B richtlijn.	Geconcludeerd wordt dat bussen (zowel elektrisch als diesel) –ondanks de forse toename van het busverkeer– niet tot een risico op constructieve schade leidt. Om het risico op hinderbeleving (en daarmee impliciet ook schade) in de toekomst te minimaliseren, zouden de volgende trillings-reducerende maatregelen overwogen kunnen worden (in afnemend effect): 1. Trillingsscherm direct naast de weg aanbrengen. 2. De dynamisch stijfheid (funderingsdikte) onder het asfalt verhogen. 3. Een rijsnelheidsbeperking opleggen. 4. Toepassen van een geogrid in de fundering van de weg. 5. De wegvlakheid verhogen door asfalt in zeer goede conditie te houden. 6. Een combinatie van de opties is mogelijk. NB: Maatregelen aan de woningen worden daarbij als niet toepasbaar geacht.

2.3 Conclusies

Uit de resultaten van de verschillende onderzoeken blijkt dat de trillingen op de locaties niet alleen ontstaan door hoge rijsnelheden van bussen, maar ook door afwijkingen in het wegdek, zoals; putdeksels, drempels/plateaus of een oneffen of beschadigd wegdek.

Uit de resultaten blijkt dat op alle locaties de schade aan gebouwen (SBR-A) niet waarschijnlijk is c.q. verwaarloosbaar klein en dat hinder voor personen matig tot gering is, maar in alle gevallen (ruim) onder de grenswaarden voor bestaande situaties blijft.

Bij 4 onderzoekslocaties is sprake van een voorgenomen herinrichting. Op basis van de trillingsonderzoeken kan voor deze locaties worden geconcludeerd dat er technisch-inhoudelijk geen bezwaren zijn om de voorgestelde herinrichtingen uit te voeren:

In Tuitjenhorn vindt momenteel een reconstructie plaats. In Bovenkarspel zijn maatregelen getroffen om de omvang van het vrachtverkeer op de Spoorsingel te verminderen, op de Amsterdamsestraatweg in Utrecht worden de herinrichtingsplannen, inclusief de drempelplateaus op dit moment in de markt gezet en in Groningen zijn trillingsschermen geplaatst om de verwachte (toename van de) hinderbeleving als gevolg van de forse toename van het aantal passerende bussen te verminderen, ook al was deze maatregel op basis van de meetresultaten niet noodzakelijk.

3 Quickscan potentiële hinderlocaties

Binnen de inventarisatie is toegewerkt naar een locatieoverzicht van straten die een (potentieel) risico vormen qua trillingshinder. Om tot dit locatieoverzicht van straten te komen is gebruik gemaakt van de gemeentelijke meldingendatabase voor trillingshinder binnen de gemeente Utrecht.

3.1 Risicoanalyse potentiële hinderlocaties

Binnen de bebouwde kom van de gemeente Utrecht is voor alle straten waarover buslijnen rijden een analyse uitgevoerd. Het doel van deze analyse is om een overzicht te geven van locaties die een (potentieel) risico vormen qua trillingshinder, zodat er een beeld ontstaat van het aantal woningen dat mogelijk trillingshinder ervaart door de inzet van (elektrisch) busverkeer.

3.1.1 Methode

De inventarisatie is uitgevoerd aan de hand van een GIS-analyse, waarbij verschillende factoren zijn meegenomen. Voor elk wegvak waar een buslijn overheen rijdt, is een risicoscore berekend. Deze scores zijn gebaseerd op expert judgement welke is opgedaan door eerdere projectervaringen tijdens de uitgevoerde trillingsonderzoeken. Als voorbeeld: tijdens voorgaande onderzoeken bleek dat de aanwezigheid van oneffenheden (drempels, putdeksels, klinkers of een matige staat van onderhoud van het wegdek) een grote invloed heeft op de trillingshinder, net als de mogelijkheid om snel te rijden, de breedte van de rijbaan en de verkeersintensiteit. Al deze onderdelen zijn in de analyse betrokken.

Hoe hoger de score, hoe groter het risico op trillingshinder. Met deze score wordt inzichtelijk gemaakt waar de kans op trillingen het hoogst is voor zowel buslijnen met inzet van ZE-materieel als voor buslijnen met conventioneel materieel. Er is in de analyse geen onderscheid gemaakt tussen de routes waar nu al met ZE-materieel wordt gereden en waar nog niet. Uiteindelijk is het immers de bedoeling dat op alle routes met ZE-materieel wordt gereden.

3.1.2 Databronnen

De inventarisatie is gebaseerd op diverse databronnen die zijn vermeld in Tabel 3. Deze bronnen dienden als input voor de GIS-analyse en vormden de basis voor de beoordeling van de trillingshinder op de busroutes.

Tabel 3: Overzicht van de gebruikte databronnen.

Wat	Databron
Verhardingstype	Data aangeleverd door gemeente
Functie wegvak	Data aangeleverd door gemeente
Gebruik wegvak	VRU – Verkeersmodel Regio Utrecht (aangeleverd door gemeente)
Rijrichting	NWB – Nationaal Wegenbestand
Maximale snelheid	WKD – Wegkenmerkendatabase
Hoeveelheid putten per 100m weglengte	BGT – Basisregistratie Grootschalige Topografie
Minimale afstand tussen een wegvak en een pand met functie wonen	BAG – Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Bouwkundige staat van het pand (o.b.v. bouwjaar)	BAG – Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Aantal bussen per dag per wegvak	NDOV – Nationale Database Openbaar Vervoer (aangeleverd door OpenOV)

3.1.3 Infrastructurele- en functionele kernmerken

Voor de beoordeling van trillingshinder zijn de infrastructurele en functionele kenmerken van het wegennetwerk binnen Utrecht in kaart gebracht. Deze kenmerken omvatten:

- Verhardingstype: In totaal komen er tien unieke verhardingstypen voor in de beoordeelde wegvakken. Dit zijn: asfalt, betonelementen, betonstraatstenen, gebakken klinkers, tegels, beton, cementbeton, epoxy, kunststof en sierbestrating.
- Functie: Met het kenmerk functie wordt bepaald of een bijzondere functie aan het wegvak kan worden toegekend. Hierbij is onderscheid gemaakt in busbaan, ov-strook, rijbaan, verkeersdrempel en rotonde. Verkeersdrempel en rotonde scoren relatief hoog in vergelijking met de conventionele rijbanen.
- Gebruik van het wegvak: Bij het gebruik van het wegvak is de focus gelegd op het passeren van zware motorvoertuigen. Het aantal passages is gebaseerd op cijfers uit het Verkeersmodel Regio Utrecht. Wanneer er per etmaal minder dan 40 zware motorvoertuigen passeren en het aantal passerende bussen meer dan 80 is wordt op basis hiervan een risicoscore gegeven. De beredenering achter deze regel is dat, als er normaliter weinig zware motorvoertuigen passeren, de bewoners de bussen eerder zullen opmerken.
- Rijrichting: Met dit kenmerk wordt bepaald of er sprake is van één- of tweerichtingsverkeer. De rijrichting van wegvakken is opgedeeld in heen, beide of onbekend. Als de rijrichting ‘heen’ is, dan krijgt dat wegvak een hogere risicoscore. Deze keuze is gemaakt omdat een bus sneller zal rijden wanneer deze geen rekening hoeft te houden met tegemoetkomend verkeer.
- Maximum snelheid: Wanneer de maximum snelheid hoger is dan 50 km/u krijgt het wegvak in deze categorie de hoogste risicoscore. Een snelheid van 30 km/u tot en met 50 km/u krijgt een matige risicoscore en een snelheid van onder de 30 km/u krijgt een lage risicoscore.
- Putdeksels: Uit een eerder onderzoek bleek dit een item te zijn met grote invloed. Om die reden is het aantal putdeksels per wegvak bepaald, waarna dit is teruggerekend naar het aantal putdeksels per 100 meter

lengte van een wegvak. Als een wegvak meer dan tien putdeksels per 100 meter heeft krijgt deze een relatief hoge risicoscore in deze categorie. Tussen de twee en de tien putdeksels krijgt het wegvak een matige risicoscore. Bij minder dan 2 putdeksels krijgt het wegvak een lage risicoscore. *NB: idealiter waren alle oneffenheden in het wegdek in de methodiek opgenomen, maar deze informatie is (met uitzondering van drempels, plateaus en putdeksels) niet aanwezig.*

- Omgevingsfactoren: Naast de kenmerken van het wegennetwerk is ook rekening gehouden met omgevingsfactoren die van invloed kunnen zijn op trillingshinder bij huishoudens. Deze factoren omvatten:
    - *Minimale afstand tot een pand*: Wanneer een wegvak binnen 7 meter van een pand ligt krijgt dit wegvak een hoge risicoscore. Tussen 7 en 15 meter wordt een matige risicoscore toegedeeld. Een afstand van 15 tot 25 meter krijgt het wegvak een lage risicoscore. Als een pand verder dan 25 meter van een wegvak af ligt krijgt dat wegvak geen risicoscore in deze categorie.
    - *Bouwkundige staat van omliggende panden*: Binnen een bufferzone van 20 meter rondom een wegvak is gekeken naar het percentage woningen dat voor 1940 en voor 1970 is gebouwd. Het jaartal van de woningbouw dient als indicatie voor de funderingswijze en is daarom meegenomen in de risicoanalyse. Tot 1940 werd vrijwel uitsluitend gewerkt met houten funderingspalen en tot 1970 was het gebruikelijk om de meeste panden ondiep (‘op staal’) te funderen.
    - *Aantal bussen per etmaal*: Risicoscores zijn toegedeeld aan wegvakken op basis van het gemiddeld aantal passages per werkdag. (NB: De buslijnen 913 en 565 zijn niet meegenomen in de tellingen. Lijn 913 is een U-flex bus en rijdt op aanvraag. Lijn 565 is niet meegenomen omdat dit een wijkbus is die gereden wordt met kleine voertuigen).

      De risicoscore in deze categorie is opgedeeld in 3 subcategorieën. Wanneer er gemiddeld meer dan 160 bussen passeren (meer dan 4 bussen per uur per richting) krijgt een wegvak een hoge risicoscore. Als er tussen de 80 en 160 bussen passeren (2 tot 4 bussen per uur per richting) krijgt een wegvak een matige risicoscore. Een lage risicoscore wordt toegedeeld als er minder dan 80 bussen per dag passeren (minder dan 2 bussen per uur per richting).

3.1.4 Factoren die niet zijn meegenomen

Initieel was het plan om nog drie factoren mee te nemen in de risicoanalyse. Dit zijn de breedte van een wegvak, de aanwezigheid van fietsstroken of aanliggende fietspaden en de afstand van objecten langs de route tot de dichtstbijzijnde bushalte.

Deze factoren zijn uiteindelijk niet meegenomen omdat de effecten hiervan niet eenduidig zijn. Zo zorgt de aanwezigheid van een bushalte ervoor dat een bus langzamer gaat rijden wanneer deze daar gaat stoppen. Echter zal de bus niet altijd bij de halte stoppen. Vooral in de avonduren zal dat minder het geval zijn en zal de bus op normale snelheid (en in stille uren op hoge(re) snelheid dan gemiddeld) langs rijden.

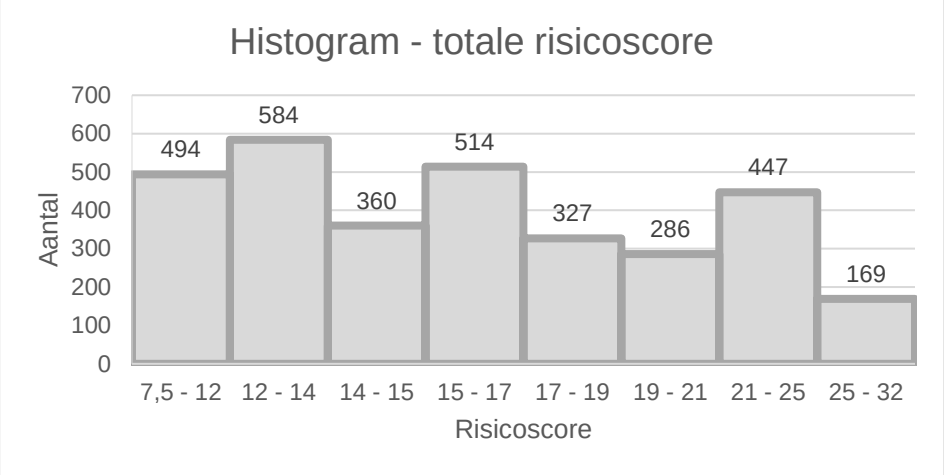
Ook was het niet mogelijk om alle oneffenheden in het wegdek in de methodiek te verdisconteren omdat deze informatie vrijwel niet aanwezig is.

3.2 Resultaten

In totaal zijn er binnen de bebouwde kom van Utrecht bijna 3200 wegvakken. Een wegvak is in het algemeen een weggedeelte van kruising tot kruising. Soms zijn kruisingen als apart wegvak gedefinieerd en soms zijn beide weghelften of zijn busstroken of busbanen als apart wegvak gedefinieerd.

Voor al deze wegvakken zijn de risicoscores van bovengenoemde kenmerken/parameters bij elkaar opgeteld.

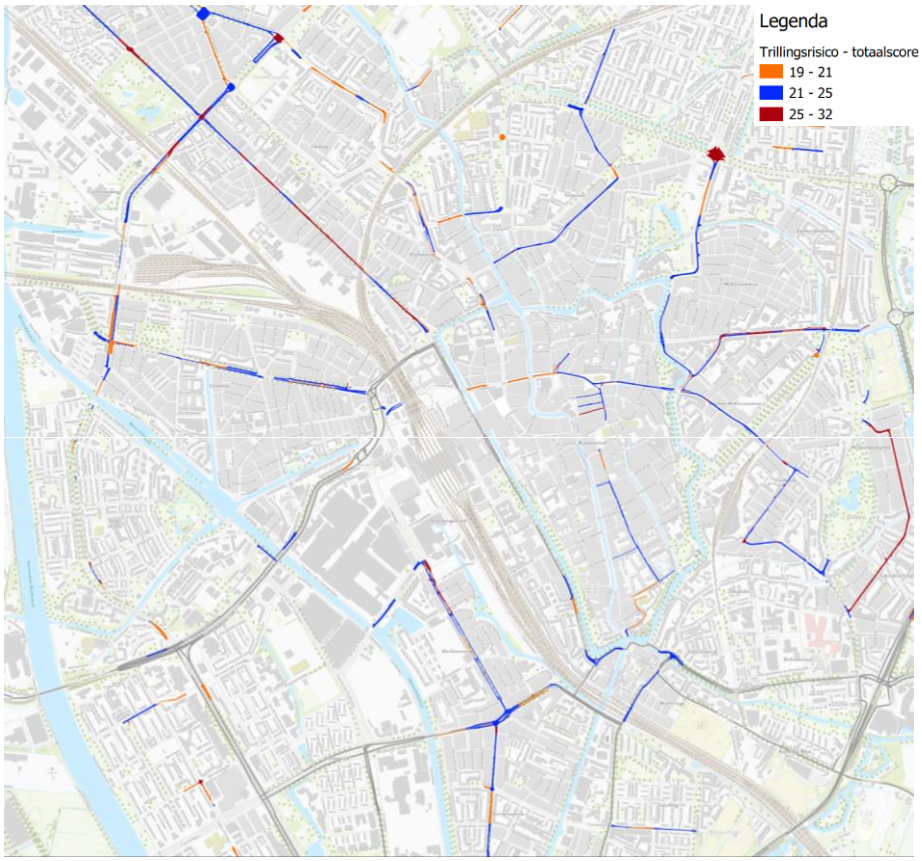
In onderstaande Figuur 1 is de spreiding van de risicoscores te zien. Er zijn relatief weinig wegvakken die een echt hoge risicoscore hebben: in totaal 169 wegvakken (= 5% van het totaal) vallen in de hoogste categorie. Het overgrote deel van de wegvakken heeft een laag tot middelhoog risico.



Figuur 1: Spreiding van de risicoscores o.b.v. de GIS-analyse

Op onderstaande kaart in Figuur 2 is een uitsnede weergegeven van de wegvakken in Utrecht waar buslijnen gebruik van maken met een risicoscore van 19 of hoger. Het gaat om ruim een kwart van alle wegvakken. De kleur van elk wegvak geeft aan hoe groot de (kans op) trillingshinder is op basis van de berekende risicoscores.

- Oranje 286 wegvakken = 9% 706 panden met functie wonen
- Donkerblauw 447 wegvakken = 14% 2448 panden
- Donkerrood 169 wegvakken = 5% 860 panden



Figuur 2: Kaart met berekende risicoscores voor de wegvakken in Utrecht die door buslijnen gebruikt worden – alleen wegvakken met een risicoscore van 19 of hoger worden getoond

De complete kaart is te vinden in Bijlage 2.

Op de kaart valt op dat de hoogste risico's optreden in en rondom het centrum van Utrecht. Dit is te verklaren door o.a. de smalle straten, de oude huizen en het relatief hoge aantal passerende bussen.

De vier locaties waar de metingen hebben plaatsgevonden (zie hoofdstuk 4) behoren allemaal tot de twee hoogste categorieën risicoscores.

Er zijn drie kanttekeningen te plaatsen: de aangeleverde informatie is soms gedateerd (recente reconstructies zijn nog niet verwerkt), informatie van andere wegbeheerders is niet beschikbaar (waardoor spoorwegovergangen en provinciale wegen ontbreken) en routes van buslijnen zijn niet altijd exact ingetekend (waardoor drempels in zijstraten soms ten onrechte aan de busroute worden toegekend of de afstand van de woningen langs een busroute tot de rijloper niet altijd overeenkomt met de werkelijke afstand).

4 Trillingsonderzoek

Op basis van binnengekomen meldingen en klachten is door de gemeente een selectie gemaakt van vier woningen waar de trillingshinder gemeten is. Deze woningen zijn gelegen aan de Burgemeester Reigerstraat, de Croeselaan, de Willem van Noortstraat en de Homeruslaan. De locatie van de woningen wordt in paragraaf 4.3 beschreven.

4.1 Methodiek

Trillingen worden beoordeeld aan de hand van de 'Meet- en beoordelings-richtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijnen). De SBR-richtlijnen hebben geen wettelijke status maar uit jurisprudentie blijkt dat deze door de Raad van State worden geaccepteerd. De SBR-richtlijnen bestaan uit drie onderdelen: richtwaarden ter voorkoming van schade aan gebouwen (deel A), richtlijnen ter voorkoming van hinder voor personen in gebouwen (deel B) en richtlijnen ter voorkoming van hinder voor trillingsgevoelige apparatuur (deel C).

De in de huidige situatie optredende trillingssterkten zijn zijn uitgevoerd op de begane grond (in principe ter beoordeling criterium ‘schade’) en op één van de verdiepingen (in principe ter beoordeling criterium ‘hinder’). De optredende trillingssterkten zijn vervolgens getoetst aan de grenswaarden.

Om de trillingssterkten te meten zijn verschillende metingen uitgevoerd:

- Bemande meting gedurende één dagdeel, in en bij de woningen.
- Onbemande meting gedurende één week, in de woningen.

Bemande meting
Bij de bemande metingen zijn de meters opgesteld in de 4 woningen. Een van de meters is hierbij opgesteld achter de voordeur in een stijf punt van de constructie, een andere meter op het midden van de verdiepingsvloer. Daarnaast is er geregistreerd hoeveel bussen er langs komen en wat voor type bus dit is (elektrisch of diesel) en welke lengte ze hebben (standaard of geleed, resp. 12 en 18 meter).

De bemande metingen vonden plaats op 20 juni 2023 op de Homeruslaan en de Willem van Noortstraat en op 21 juni 2023 op de Croeselaan en de Burgemeester Reigerstraat. Bij de Burgemeester Reigerstraat was het niet mogelijk om in een stijf punt van de constructie op de begane grond te meten. De ‘begane grond van de woning’ ligt namelijk niet gelijk aan het maaiveld. Ook kon -op aanwijzing van de bewoner- niet achter de voordeur op de begane grond worden gemeten. Voor deze locatie kon daardoor geen SBR A-meting worden uitgevoerd.

Lange onbemande meting
De onbemande metingen zijn enkel uitgevoerd op de verdieping van de woningen waar de meeste hinder wordt ervaren. De gebruikte apparatuur is uiterst gevoelig en registreert ook andere activiteiten in de woningen, zoals lopen over de vloer of het dichtslaan van deuren. Het onbemand meten op verdiepingsvloeren (op het aspect 'hinder') leidt derhalve tot verstoringen van de waarnemingen.

Door de grafieken echter aan de (geraamde) tijden van passerende bussen te koppelen, worden de trillingen van passerende bussen eruit gefilterd. De kanttekening hierbij is dat het mogelijk is dat op dit exacte moment dus nog steeds verstoring is. Door de grote aantallen passages van bussen en door de analyse te beperken tot een bandbreedte van 10 seconden rondom de berekende passeertijd kan dit effect zoveel mogelijk worden geëlimineerd.

De geraamde tijden van passerende bussen zijn gebaseerd op de daadwerkelijke passages of vertrektijden van bussen bij de omliggende haltes. Deze gegevens zijn door Qbuzz aangeleverd. De passeertijd bij de woningen is ingeschat op basis van de afstand tot beide omliggende haltes. Aangezien er tussen de omliggende haltes en de meetlocaties geen bijzondere omstandigheden zijn (zoals verkeerslichten of kruisingen waar voorrang moet worden gegeven) is deze passeertijd nauwkeurig te bepalen. Alleen bij de Burgemeester Reigerstraat is een spoorwegovergang. Aangezien deze spoorwegovergang nauwelijks wordt gebruikt (alleen door treinen van en naar het Spoorwegmuseum) is de kans op vertraging door passerende treinen minimaal.

Bij de analyse is uitgegaan van een bandbreedte van 10 seconden rondom de berekende passeertijd. Binnen die bandbreedte is vrijwel altijd een moment met een hoger trillingsniveau geconstateerd. Dat moment is gekozen als passeermoment.

4.2 Normstelling

4.2.1 Trillingsschade (SBR-A)

Tijdens de metingen worden trillingssnelheden gemeten op een vast punt van de constructie. Afhankelijk van het aantal en de positie van de meetpunten, is sprake van een indicatieve, beperkte of uitgebreide meting.

Bij een indicatieve meting, waarbij slechts één trillingsopnemer is geplaatst, is het minder zeker dat ook daadwerkelijk is gemeten op de positie waar de grootste trillingssnelheden optreden. Daarom wordt bij deze metingen een veiligheidsfactor in rekening gebracht voordat de resultaten getoetst kunnen worden.

Bij deze meting geldt een veiligheidsfactor van 1,6. De te hanteren grenswaarde is afhankelijk van de constructiewijze, de staat van het gebouw en het karakter van de trilling. De bouwwerken zijn ingedeeld in twee en de verschillende typen trillingen zijn ingedeeld in drie categorieën. Tevens kan sprake zijn van een monumentale status van gebouwen.

Categorie 1:
- In goede staat verkerende onderdelen van de draagconstructie, indien dit bestaat uit gewapend beton of hout.

- Onderdelen van een bouwwerk die geen deel uitmaken van de draag-constructie (bijvoorbeeld scheidingsconstructies), indien dit bestaat uit gewapend beton of hout.
- Draagconstructies van bouwwerken, geen gebouw zijnde, die bestaan uit metselwerk, zoals pijlers van viaducten, kademuren en dergelijke.

Categorie 2:
- In goede staat verkerende onderdelen van de draagconstructie van een gebouw, indien dit bestaat uit metselwerk.
- In goede staat verkerende onderdelen van een gebouw die niet tot de draagconstructie behoren die bestaan uit niet-gewapend beton, metselwerk of uit brosse steenachtige materialen.

Monumentaal:
- Onderdelen van oude monumentale gebouwen met grote cultuurhistorische waarde.
- In slechte staat verkerende gebouwen uit metselwerk of in slechte staat verkerende onderdelen van gebouwen.

Kortdurende trillingen
Trillingen welke veroorzaakt worden door stootvormige excitaties. Het aantal malen dat het trillingsverschijnsel voorkomt, is zo gering dat er geen vermoeiing van constructiematerialen kan optreden.

Herhaald kortdurende trillingen
Trillingen welke veroorzaakt worden door stootvormige excitaties. Het aantal malen dat het trillingsverschijnsel voorkomt, is zodanig dat vermoeiingseffecten in bouwmaterialen kunnen optreden.

Continue trillingen
Alle bronnen die niet onder de voorgaande twee categorieën kunnen worden ingedeeld of bronnen waarbij resonanties en/of vermoeiingseffecten in de onderdelen van een bouwwerk kunnen optreden.

In het geval van de panden waar de metingen hebben plaatsgevonden, is uitgegaan van categorie 2 en herhaald voorkomende kortdurende trillingen. Uit analyse van de metingen blijkt dat de dominante frequentie tussen de 1 en 20 Hz ligt. Vanwege het karakter van de trilling (herhaald kortdurend) is hier een veiligheidsfactor (γt) van 1,5 gehanteerd en voor de bouwkundige staat 1,0 (γs). Vanwege de indicatieve aard van de meting is uitgegaan van een Partiële veiligheidsfactor van 1,6.

Volgens bestaande praktijkervaringen bestaat er een aanvaardbaar kleine kans (<1%) dat schade aan gebouwen zal optreden indien de rekenwaarde van de gemeten trillingssnelheid (Vd) kleiner is dan de rekenwaarde van de grenswaarde (Vr). De rekenwaarde van de grenswaarde is vastgesteld op 3,3.

4.2.2 Trillingshinder (SBR-B)

De meetmethode met betrekking tot hinder bestaat uit het registreren van de effectieve trillingssnelheid in het midden van een vloerveld van een verblijfsruimte. In de richtlijn staan de te hanteren streefwaarden voor de beoordeling van trillingen beschreven. Onder hinder wordt verstaan:
- Waarneming van de trillingen zonder meer (verstoring van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven).

- Waarneming van de trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In de richtlijn voor trillingshinder wordt gesproken over *streef*waarden, omdat grenswaarden voor trillingshinder niet scherp gedefinieerd kunnen worden. Als de meetwaarde onder de streefwaarde blijft, mag verwacht worden dat er in de meeste gevallen geen hinder voor personen zal optreden.

Beoordeling vindt plaats op basis van de maximale voortschrijdende effectieve trillingssnelheid (V_{max}) en de trillingssnelheid over de beoordelingsperiode (V_{per}). De eerste kan worden gelezen als de hoogst optredende piek en de tweede als het gemiddelde over een langere tijdsduur en deze is mede afhankelijk van het aantal passages. Tijdens gecontroleerde passages van een bus is de maximale trillingssnelheid geregistreerd. De hoogst gemeten waarde is als toetsingswaarde gebruikt.

De gehanteerde streefwaarden (herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd) staan in *Tabel:* 4. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in bestaande en nieuwe situaties, waarbij:

- Bestaande situatie: optredende hinder is afkomstig van een reeds bestaande bron of wordt ervaren door een reeds bestaande ontvanger.
- Nieuwe situatie: optredende hinder is afkomstig van een nieuwe bron of wordt ervaren door een nieuwe ontvanger.

NB: In de 4 straten waar gemeten is, is volgens de SBR-richtlijnen sprake van een bestaande situatie.

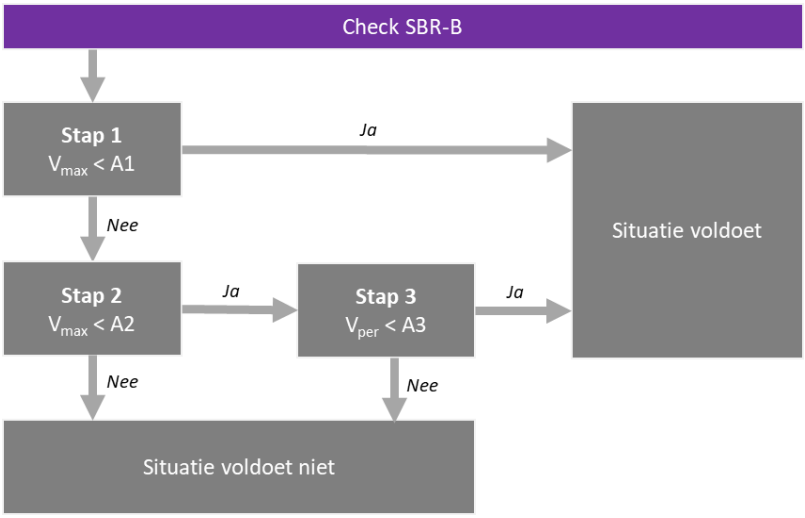
Tabel: 4 Streefwaarden trillingshinder

Woonsituatie	**Dag / Avond**			**Nacht**		
	A_1	**A_2**	**A_3**	**A_1**	**A_2**	**A_3**
Wonen (Bestaande situatie)	0,20	0,80	0,10	0,20	0,40	0,10
Wonen (Nieuwe situatie)	0,10	0,40	0,05	0,10	0,20	0,05

Er is voldaan aan de streefwaarden als geldt dat:

- De waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte (V_{max}) kleiner is dan A_1, of als;
- De waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (V_{max}) kleiner is dan A_2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A_3.

De genoemde stappen van de beoordeling zijn visueel gemaakt in Figuur 3.



Figuur 3: Stroomschema beoordeling SBR-B

In Bijlage 5 van de Richtlijn wordt nog gesteld dat, bij overschrijding van de streefwaarden, aanvullend gebruik kan worden gemaakt van hinderclassificaties uit Tabel 5. Hierbij moet worden opgemerkt dat het accepteren van (matige) hinder door overschrijding van de streefwaarden toelaatbaar kan zijn op grond van de mate waarin de trillingssterkte voorkomt, de aanwezige achtergrond-trillingen, de mogelijkheid tot het al dan niet treffen van maatregelen en de historie.

Tabel 5: Hinderclassificatie

V_{max}	**Hinderclassificatie**
< 0,1	Geen hinder
0,1 – 0,2	Weinig hinder (bestaande situatie)
0,2 – 0,8	Matige hinder
0,8 – 3,2	Hinder
> 3,2	Ernstige hinder

Beoordeling volgens het regime ‘bestaande situatie’.

4.3 Meetlocaties

De metingen zijn uitgevoerd op vier locaties in de stad. De ligging hiervan is in figuur 4 weergegeven en de kenmerken van de locaties zijn in Tabel 6 weergegeven. Een exacte beschrijving van de plekken in de woning of aan de geval waar gemeten is, is opgenomen in Bijlage 3.

Tabel 6: Beschrijving van de vier wegvakken waar de metingen hebben plaatsgevonden.

Kenmerk	**Homeruslaan**	**Willem van Noortstraat**	**Croeselaan**	**Burg. Reigerstraat**
Snelheidsregime	30 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
Locatie schakel	Verbinding tussen het midden en het zuidoosten van de stad (tussen Maliebaan en het voetbalstadion)	Verbinding tussen het midden en het oosten van de stad (tussen de noordelijke binnenstad en Tuindorp)	Verbinding parallel aan het spoor aan de westzijde (tussen station en Rivierenwijk)	Verbinding tussen het centrum en het oosten van de stad (tussen Maliebaan en Wilhelminapark)
Bebouwing	Bouwjaar tussen 1930 en 1950, direct grenzend aan trottoir,	Bouwjaar tussen 1900 en 1910, direct grenzend aan trottoir,	Bouwjaar tussen 1900 en 1940, direct grenzend aan trottoir,	Bouwjaar tussen 1900 en 1930, direct grenzend aan trottoir,

	gelegen circa 8 meter van de rijbaan vandaan.	gelegen circa 6 meter van de rijbaan vandaan.	gelegen circa 9 meter van de rijbaan vandaan.	gelegen circa 6 meter van de rijbaan vandaan.
Nabijgelegen halte(s)	Tussen Homeruslaan en Oosterstraat	Willem van Noortstraat	Brederoplein	Tussen Maliebaan en Burg. Reigerstraat
Buslijn(en)	Buslijn 8	Buslijn 1	Buslijn 1	Buslijn 8
Frequentie spits	6x per uur	6x per uur	6x per uur	6x per uur
Frequentie dal	4x per uur	4x per uur	4x per uur	4x per uur
Wijze van halteren	Op rijbaan	Op rijbaan; halte tussen fietspad en rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan
Parkeer-voorzieningen	Ja, aan weerszijden van de weg	Ja, aan weerszijden van de weg	Ja, aan weerszijden van de weg	Ja, aan één zijde van de weg
Fiets-voorzieningen	Nee	Ja, fietsstroken aan beide zijden, ter hoogte van bushaltes achter het halteperron langs	Ja, fietspad aan weerszijden van de weg achter de bushaltes langs	Ja, fietsstraat
Drempel(s) ter hoogte van de meetlocatie	Ja – zgn. busvriendelijke drempels in de vorm van twee betonnen verkeerskussens met middengeleider	Ja– zgn. busvriendelijke drempels in de vorm van twee betonnen verkeerskussens met middengeleider	Ja, sinusvormige drempel - alleen op de rijbaan richting het zuiden	Ja – flauwe drempel (een zgn. plateau); bovendien spoorwegovergang op 30 meter afstand
Overige bijzonderheden	Nee	Nee	Brede middenberm met groen en bomen tussen beide rijbanen	Fietsstraat, auto te gast



Figuur 4 Ligging van de vier locaties waar gemeten is

4.4 Materieelinzet

Tijdens de metingen heeft Qbuzz de volgende typen bussen ingezet:

Tabel 7: Bussen die worden ingezet op lijn 1 en 8 (inclusief lengte en gewicht)

serie	busnummer	merk	type	aantal	soort bus	brandstof	lengte (m)	ledig gewicht	bruto gewicht	
4600	4601 - 4669	Ebusco	2.0 / 2.1 / 2.2	31	standaard	elektrisch	12	12420	18500	kg
4800	4801 - 4835	Iveco/Heuliez	GX 437 ELEC Linium	35	geleed	elektrisch	18	21285	29000	kg
4000	4001 - 4066	Mercedes Benz	Citaro	65	standaard	diesel	12	11500	18745	kg
4100	4101 - 4166	Mercedes Benz	Citaro G	74	geleed	diesel	18	16306	28745	kg

Te zien is dat elektrische bussen met een lengte van 12 meter zonder passagiers gemiddeld 12% (bijna 1400 kg) zwaarder zijn dan dieselbussen en dat bussen van 18 meter lengte gemiddeld 30% (bijna 5.000 kg) zwaarder zijn dan dieselbussen.

Het hogere gewicht wordt vooral veroorzaakt door de accu's. Voor een bus van 18 meter zijn veel grotere accu's nodig dan voor een bus van 12 meter.

Bruto zijn de verschillen kleiner – vooral omdat de toegelaten (staanplaats-) capaciteit van een elektrische bus kleiner is dan voor een dieselbus van dezelfde lengte.

Uit de registratie blijkt dat gedurende de meetperiode de helft van de ritten van lijn 1 wordt gereden met elektrische bussen; op lijn 8 zijn 6 van de 7 passerende bussen elektrisch. Daarbij moet worden vermeld dat op lijn 1 uitsluitend bussen met een lengte van 12 meter worden ingezet en op lijn 8 vrijwel uitsluitend bussen met een lengte van 18 meter (slechts 1% van de ritten op deze lijn wordt uitgevoerd met een 12 meter lange dieselbus).

Tabel 8: Materieelinzet per lijn tijdens de onderzoeksperiode met onderscheid naar elektrisch en diesel

materieelinzet	lijn 1	lijn 8
elektrisch	50%	86%
diesel	50%	14%
totaal	100%	100%

Overigens zijn de aslasten van elektrische bussen aanmerkelijk lager dan de maximaal toegestane aslasten van vrachtauto's.

- Voor een dieselbus met 40 passagiers is de aslast ca. 7 ton.
- Voor een elektrische bus met 40 passagiers is de aslast ca. 8 ton.
- De maximale aslast voor vrachtauto's bedraagt voor een enkele as 12 ton.
- Voor een asstel mag het gewicht van beide assen tezamen 16 ton bedragen (mits de assen tussen 1,00 en 1,30 meter uit elkaar liggen).
- Voor een aanhangwagen of oplegger mag de aslast van beide assen tezamen 24 ton bedragen (mits beide assen tussen 1,30 en 1,40 meter uit elkaar liggen).

4.5 Resultaten

4.5.1 SBR-A toets (trilingsschade)

v_{top} (piektrillingssnelheid) is een maat voor de snelheid van de trillingen op het oppervlak waarop de trillingsmeter is geplaatst. Het wordt gemeten in millimeter per seconde (mm/s). v_{top} wordt vaak gebruikt bij het beoordelen van de impact van trillingen op mensen,

Alle waarden van v_{top} op het vaste punt zijn getoetst aan de SBR-A. Dit is gedaan voor de resultaten van de bemande meting. In Tabel 9 zijn de maximale waarden gegeven inclusief veiligheidsfactor. Voor alle punten op de fundering blijven de trillingssnelheden binnen de grenswaarden. De kans op schade is in de huidige situatie in alle gevallen verwaarloosbaar klein (kleiner dan 1%). In de Burgemeester Reigerstraat was het – op aanwijzing van de bewoner- niet mogelijk om de SBR-A meting uit te voeren. Alle andere woningen zijn bovenwoningen. Voor de SBR-A meting is er voor gekozen om bij de voordeur op de begane grond te meten. De grafieken zijn terug te vinden in Bijlage 4 en Bijlage 5.

Tabel 9: v_{top} *waarden voor toetsing SBR-A*

Adres	**v_{top} (mm/s)**
Homeruslaan	0,88
Willem van Noortstraat	0,54
Croeselaan	0,78
Burgemeester Reigerstraat	(-) – niet gemeten

4.5.2 SBR-B toets (trillingshinder)

De SBR-B hanteert drie streefwaarden, namelijk de A1, A2 en A3-waarde. De A3 waarden zijn in dit onderzoek niet vastgesteld, omdat de A2-waarde als leidend voor de conclusie over wel/geen hinder wordt beschouwd. In Tabel 10 zijn de waarden voor Vmax gegeven. Er wordt getoetst aan de A2 waarde, oftewel 0.8 in de dag- en avondperiode en 0.4 in de nacht. De bemande meting was in de dagperiode. De grafieken zijn terug te vinden in Bijlage 4 voor de bemande metingen en in Bijlage 5 voor de onbemande metingen.

Tabel 10: *Vmax waarden voor toetsing SBR-B*

Adres	**Vmax(-) bemand**	**Vmax(-) onbemand**
Homeruslaan	0.58	1.13 (E) 1.67(D)
Willem van Noortstraat	1.53	1.20 (E) 0.77 (D)
Croeselaan	1.33	1.30 (E)
Burgemeester Reigerstraat	0.80	0.76 (E)

De SBR-B waarden worden tijdens de bemande meting overschreden bij de Willem van Noortstraat en de Croeselaan. Het gaat om meerdere passages die over de grenswaarde zitten. Bij de onbemande meting voldoet alleen de Burgemeester Reigerstraat aan de waarde voor A2. Hierdoor is het noodzakelijk om naar de Vper te kijken.

Toelichting meting in de Burgemeester Reigerstraat

In de Burgemeester Reigerstraat rijdt lijn 8. Op deze lijn worden voornamelijk elektrische bussen van het type GX437 ELEC gebruikt en daarnaast ook nog dieselbussen van het type Citaro G. Dit zijn allemaal gelede bussen met een lengte van 18 meter. Op 1% van de ritten worden dieselbussen met een lengte van 12 meter ingezet.

In het midden van de weg is een strook met stenen in de weg gelegd. Vermoedelijk veroorzaakt dit trillingen. Verder is er een flauwe sinusvormige drempel ter hoogte van de meetlocatie. Ook deze kan trillingen veroorzaken. 30 meter verderop ligt een spoorwegovergang van de spoorlijn naar het Spoorwegmuseum. Overdag, dus ook bij de bemande meting, is dit een drukke straat met veel fietsverkeer. Hierdoor passeert de bus op deze tijden de woning niet met hoge snelheid. In de avond- en nachtperiode is het voor de bus mogelijk om veel sneller door de straat te rijden.

Tijdens de bemande meting is een hoogste waarde van 0,80 gemeten. Deze waarde ligt op de grens voor de SBR-B richtlijn(A2<0,8). Er is sprake van ‘matige hinder’.

Tijdens de onbemande meting is de hoogste piek die overdag gemeten is en die te linken is aan een voorbijgaande (elektrische) bus 0,76. In de nachtperiode zijn geen pieken gemeten boven de 0,4. De situatie voldoet aan de A2 waarde uit de SBR-B richtlijn. Er is sprake van ‘matige hinder’.

Toelichting meting in de Homeruslaan

In de Homeruslaan rijdt lijn 8. Op deze lijn worden voornamelijk elektrische bussen van het type GX437 ELEC gebruikt en daarnaast ook nog dieselbussen van het type Citaro G. Dit zijn allemaal gelede bussen met een lengte van 18 meter. Op 1% van de ritten worden dieselbussen van 12 meter ingezet.

Tijdens de bemande meting is een hoogste waarde van 0,58 gemeten. Hiermee is de waarde lager dan A2 uit de SBR-B, met classificatie matige hinder in Tabel 5. Als deze waarde ook ’s nachts voor komt voldoet deze echter niet meer (A2<0.4).

Tijdens de bemande meting was het straatbeeld rustig, maar moest de bus vaak stoppen bij de bushaltes. Hierbij reed de bus rustig langs het huis.

Tijdens de onbemande meting is de hoogste piek die te linken is aan een voorbijgaande bus 1.13 (elektrisch) en 1.76 (diesel). Deze pieken zijn beide gemeten voor 7 uur ’s ochtends. De hoogste piek komt dus van een diesel bus, echter is dit een incident in de metingen. Over het algemeen zijn de hogere pieken afkomstig van elektrische bussen. Hieruit volgt dus dat deze waarde hoger is dan A2 en dus niet voldoet voor SBR-B, voor beide soorten bussen.

Toelichting meting in de Willem van Noortstraat

Op de Willem van Noortstraat rijdt lijn 1. Op deze lijn werden tijdens de metingen zowel elektrische bussen als dieselbussen ingezet. Het gaat hier om de GX 137 Elec of Ebusco (2.0/2.1/2.2) en de Citaro of de Citaro 2. Dit zijn allemaal. standaardbussen met een lengte van 12 meter.

Voor de woning ligt een middengeleider, in de volksmond een vluchtheuvel genoemd. De bewoner heeft aangegeven dat de bussen deze soms bij het voorbijrijden raken: de bus rijdt een stukje op de rand van de stoep en valt dan

weer op het wegdek. Op de plek waar dit gebeurt zijn scheuren in het wegdek ontstaan, welke worden weergegeven in Figuur 5 hieronder. Zo'n incident is overigens niet waargenomen tijdens de bemande meting.



Figuur 5: Schade aan het wegdek in de Willem van Noortstraat

Tijdens de bemande meting is een hoogste waarde van 1.53 gemeten tijdens het passeren van een bus. Dit is een significante trilling, maar er zit veel ruis in de trillingsmeting, vermoedelijk door werkzaamheden naast het huis. De hoogst gemeten trilling van een dieselbus is 1,4. Beide waarden zijn hoger dan A2 en voldoen dus niet aan de streefwaarden voor SBR-B.

Tijdens de onbemande meting is een hoogste waarde gemeten van 1,2 tijdens het passeren van een (in dit geval elektrische) bus in de dagperiode. Deze waarde voldoet niet aan de SBR-B richtlijn.

Toelichting meting in de Croeselaan

Net als bij de Willem van Noortstraat, rijdt over de Croeselaan buslijn 1. Op deze lijn worden zowel elektrische bussen als diesel bussen ingezet. Het gaat hier om de GX 137 Elec of Ebusco (2.0/2.1/2.2) en de Citaro of de Citaro 2. Dit zijn allemaal. standaardbussen met een lengte van 12 meter.

Ter plekke van de woning bevindt zich een zogenaamde flexdrempel. Dit is een drempel die inzakt bij de passage van een zwaar voertuig. De drempel ligt hier op proef. De drempel voldoet overigens (nog) niet aan de verwachtingen. De dempers zijn recentelijk vervangen en er is gekeken of een schuddend frame de trillingen veroorzaakt.



Figuur 6 – Flexdrempel in de Croeselaan

Tijdens de bemande meting was het straatbeeld rustig, maar moest de bus vaak stoppen bij de haltes. Hierbij reed de bus rustig langs het huis. De piek in Tabel 8 van de bemande meting is van een bus die wel door reed. Dit is hoger dan de SBR-B richtlijn en wordt geclassificeerd als hinder volgens tabel 5.

Tijdens de onbemande meting is ten hoogste een waarde gevonden van 1.3 tijdens de passage van een elektrische bus in de nachtperiode (dit is de periode tussen 23:00 en 07:00 uur). Deze waarde voldoet niet aan de SBR-B richtlijn.

5 Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

- Sinds de inzet van elektrische bussen in de stad Utrecht is het aantal klachten over trillingshinder door bewoners van straten met buslijnen toegenomen. Ook zijn er meer meldingen van schade aan bijv. drempels en middengeleiders.
- Wat daarbij meespeelt is dat elektrische bussen zwaarder zijn dan dieselbussen. Dat komt door de accu's die nodig zijn om een voldoende grote actieradius te hebben. De gelede bussen zijn -zonder passagiers- 31% zwaarder en de standaardbussen zijn leeg 12% zwaarder dan vergelijkbare dieselbussen.
- Overigens zijn de maximale aslasten van elektrische bussen aanmerkelijk lager dan de maximaal toegestane aslasten van vrachtauto's.
    - Voor een dieselbus met 40 passagiers is de aslast ca. 7 ton en voor een elektrische bus ca. 8 ton.
    - De maximaal toegestane aslast voor vrachtauto's bedraagt voor een enkele as 12 ton en voor een zgn. asstel 16 tot 24 ton voor beide assen tezamen.
    - Omdat met name in de stillere uren het aantal passerende bussen (veel) hoger is dan het aantal passerende zware vrachtauto's vallen trillingen door passerende bussen in die periode (ondanks de lagere aslasten van bussen) meer op.
- Het onderzoek bestond uit drie delen:
    - Metingen van de trillingen bij 4 woningen: De woningen zijn geselecteerd op basis van het meldingenoverzicht van de gemeente.
    - Een benchmark van de resultaten van metingen in min of meer vergelijkbare situaties in Nederland en de maatregelen die als gevolg van de meetresultaten getroffen zijn.
    - Een GIS-analyse om in kaart te brengen hoeveel wegvakken in Utrecht een vergelijkbaar (of hoger) risicoprofiel hebben dan de wegvakken waar gemeten is.
- Twee locaties waar gemeten is bevinden zich langs lijn 1 en de twee andere locaties bevinden zich langs lijn 8. Beide buslijnen rijden in de spitsuren 6 x per uur per richting en in het dal 4 x per uur per richting.
- De woningen hebben een bouwjaar in de periode 1906 – 1936: ze hebben hoogstwaarschijnlijk een houten fundering. De gevel grenst aan het trottoir en de afstand tot het hart van de dichtstbijzijnde rijstrook bedraagt 6 tot 9 meter. Wat verder opvalt is dat zich ter hoogte van alle vier woningen een drempel bevindt.



Figuur 7: Geselecteerde straten met meldingen van trillingshinder

Meetmethode

- De trillingsmeting bestond uit twee gedeelten: a) een bemande meting gedurende ongeveer twee uur op twee locaties in de woning en b) een onbemande meting gedurende een week op één locatie in de woning.
- De bemande meting vond plaats met twee trillingsmeters: één in een stijf punt van de constructie achter de voordeur en één op het midden van de verdiepingsvloer. Bij één woning is op beide verdiepingsvloeren een trillingsmeter geplaatst. Bij één woning kon (op aanwijzing van de bewoner) geen trillingsmeter in een stijf punt van de constructie achter de voordeur worden geplaatst. De twee meetposities in de woning zijn nodig om zowel een uitspraak te kunnen doen over het risico op trillingsschade aan de constructie van het pand en het risico op trillingshinder in de woning.
- De onbemande metingen zijn uitgevoerd op de verdieping van de woningen waar de meeste hinder wordt ervaren d.m.v. één trillingsmeter op het midden van de verdiepingsvloer.
- Gedurende de bemande meting is geregistreerd wanneer een bus passeerde en om welk type bus (elektrisch/diesel/12 meter/18 meter) het ging. Zo zijn de trillingen veroorzaakt door passerende bussen er uit gefilterd. Uiteraard kan ook ander (zwaar) verkeer trillingen veroorzaken, maar dat was geen onderdeel van dit onderzoek. Dit verkeer is daarom niet geanalyseerd.
- Voor het analyseren van de onbemande meting heeft Qbuzz een bestand met de passeertijden van bussen bij de twee omliggende haltes verstrekt. Daarbij was voor elke rit aangegeven welk type bus werd ingezet. Op basis van dit bestand zijn de passeertijden bij de meetlocaties bepaald. Met behulp van deze gegevens zijn ook bij de onbemande metingen de trillingen gekoppeld aan de momenten (met een bandbreedte van 10 seconden) waarop een bus passeerde.

Resultaten

De metingen leiden tot de volgende resultaten:

- Wettelijk is de gemeente niet verplicht tot het nemen van maatregelen:
    - Alle meetlocaties voldoen ruimschoots aan de SBR-A grenswaarde: de kans op schade is volgens de norm verwaarloosbaar klein.
    - De hoogste waarden van de tijdens de metingen vastgestelde trillingen op de meetlocaties zijn overdag en ‘s nachts hoger dan de SBR-B streefwaarden. Dat betekent dat bij de hoogst gemeten waarden op alle meetlocaties (inclusief een marge) sprake is van ‘matige hinder’ of soms van ‘hinder’. De hoogste waarden blijven echter ruim onder de geldende norm voor ‘ernstige hinder’.
- Wat opvalt is dat zich ter hoogte van alle 4 woningen waar gemeten is een drempel bevindt.
- De hoogste waarden van de gemeten trillingen in de woningen langs lijn 8 zijn sterker dan de hoogste waarden in de woningen langs lijn 1. Voor de meetlocaties langs lijn 1 is volgens de normstelling sprake van ‘matige hinder’. Voor de meetlocaties langs lijn 8 is volgens de normstelling sprake van ‘hinder’. Er is nergens sprake van ‘ernstige hinder’.
- Het verschil tussen de meetresultaten van de woningen langs lijn 1 en langs lijn 8 wordt waarschijnlijk veroorzaakt door:
    - a) de lengte van de passerende bussen (op lijn 1 bussen van 12 meter en op lijn 8 bussen van 18 meter) en
    - b) het gewicht van de passerende bussen: bij lijn 8 worden vrijwel alleen elektrische bussen ingezet en bij lijn 1 voor de helft dieselbussen. Een elektrische bus van 18 meter is nl. 2 x zo zwaar als een dieselbus van 12 meter. De trillingen die een dergelijke bus veroorzaakt zijn daardoor significant sterker.

Uit de benchmark destilleren we de volgende resultaten:

- Voor de benchmark zijn 8 onderzoeksrapporten met trillingsmetingen op 33 locaties elders in Nederland geanalyseerd. Wat daarbij opvalt: er zijn geen metingen beschikbaar die specifiek gericht zijn op trillingen door elektrische bussen, maar wel van trillingen door zwaar vrachtverkeer en door bussen in het algemeen, wellicht met uitzondering van de metingen in de stad Groningen omdat daar vrijwel uitsluitend elektrische bussen rijden.
- Bij 4 onderzoekslocaties is sprake van een voorgenomen herinrichting. Op basis van de trillingsonderzoeken kan voor deze locaties worden geconcludeerd dat er technisch-inhoudelijk geen bezwaren zijn om de voorgestelde herinrichtingen uit te voeren.
  In Groningen is er echter voor gekozen trillingsschermen te plaatsen. Deze maatregel was niet nodig op basis van de trillingsmetingen, maar er is preventief voor gekozen omdat het aantal passerende bussen aan één zijde van de Diepenring met 100% toe zou nemen tot (overdag) 30 bussen per uur per richting. (NB: op de meetlocaties in Utrecht passeren 4 tot 6 bussen per uur per richting).
- De resultaten van de metingen in Utrecht liggen in lijn met de onderzoeken elders in Nederland:
    - De metingen voldoen overal aan de SBR-A-norm: de kans op schade is verwaarloosbaar klein.

- Ten aanzien van de SBR-B-norm is er -net als bij de andere onderzoeken- geen sprake van ‘ernstige hinder’, wel (op basis van de hoogst gemeten trillingen) van ‘matige hinder’ en incidenteel van ‘hinder’.

De GIS-analyse leidt tot de volgende resultaten:

- Een analyse van de bijna 3200 wegvakken in Utrecht waarover buslijnen rijden laat zien dat de wegvakken met hoge risicoprofielen zich veelal in de vooroorlogse wijken bevinden met straten waarbij de bebouwing direct aan het trottoir ligt. De afstand tussen rijbaan en woning is daardoor klein.
- De vier meetlocaties behoren tot de 15% van de wegvakken met het hoogste risicoprofiel. Dit betekent dat -in theorie- op zo’n 450 wegvakken vergelijkbare trillingshinder zou kunnen optreden.
- Waarschijnlijk is dit aantal lager dan 450, omdat de afstand tussen woningen en drempels nog niet in de methodiek is verdisconteerd. Nadere aanscherping van de methodiek is daarom gewenst – ook omdat de meetresultaten nog niet konden worden verwerkt in de analyse.

Aanbevelingen

Het is allereerst goed te beseffen dat de maximale aslast van bussen lager is dan die van zware vrachtauto’s. De hinder van één passerende bus is op basis daarvan lager dan dat van één zware vrachtauto. Met name het hoge aantal bussen op busroutes zal de voornaamste oorzaak van de hinder zijn.

Vermindering van hinder kan worden bereikt door een samenspel van maatregelen: weginrichting, materieelinzet, routekeuze en het rijgedrag van de chauffeur.

Op korte termijn zijn de meest kansrijke maatregelen: het -met ondersteuning van technische hulpmiddelen- aansturen op rustig rijgedrag van chauffeurs, met name bij het passeren van drempels, het zorgvuldig onder de loep nemen van de noodzaak en vormgeving van drempels en middengeleiders en het vroegtijdig nemen van maatregelen bij schades of oneffenheden in het wegdek.

Alle mogelijke kansrijke maatregelen om trillingshinder te verminderen zijn hieronder geclusterd naar doorlooptijd en naar soort maatregel:

Weginrichting (korte termijn: < 1 jaar)

- De gemeente kan ervoor kiezen om een slecht wegdek en/of schades sneller te repareren. Dit is overigens wel afhankelijk van de aard van de oneffenheden of andere schades. De doorlooptijd van asfaltreparaties is namelijk aanzienlijk langer dan reparaties aan bestrating.
- De gemeente kan ervoor kiezen om de drempels in busroutes met inzet van (gelede) elektrische bussen weg te halen of anders vorm te geven. Er bestaan bijv. sinusvormige drempels of plateaus die leiden tot minder schoksgewijze verticale bewegingen van voertuigen.
- De gemeente kan er ook voor kiezen om de middengeleiders zodanig vorm te geven dat de kans op schade wordt verkleind. Ook zouden ze kunnen worden weggehaald.

Weginrichting (lange termijn: bij reconstructies)

- De gemeente kan bij een reconstructie kiezen voor een ander materiaalgebruik: trillingen zorgen voor een homogene wegfundering, mogelijk dieper dan nu wordt toegepast.
- De gemeente kan ervoor kiezen om elementenverharding te vervangen door asfaltverharding, eventueel i.v.m. de uitstraling met streetprint uitgevoerd.
- NB: In Groningen is ervoor gekozen trillingsschermen te plaatsen tussen rijbaan en trottoir. Wij zijn van mening dat het effect daarvan niet mag worden overschat. Om die reden is Sweco terughoudend met dit advies. Bovendien was de aanleiding in Groningen een verdubbeling van het aantal passerende bussen aan de westzijde van de Diepenring tot overdag 30 bussen per uur per richting. Op de meetpunten in Utrecht is daarvan geen sprake: daar rijden 4 tot 6 bussen per uur per richting en er is ook geen sprake van een verdubbeling van de frequenties van het busverkeer.

Exploitatie (quick-wins: < 1 maand)
- Chauffeurs kunnen erop worden aangesproken als ze (regelmatig) te vroeg bij haltes vertrekken. Dit is niet alleen hinderlijk voor passagiers die daardoor onterecht hun bus kunnen missen, maar het is ook een maat voor het rijgedrag: de kans is dat deze chauffeurs onderweg harder rijden dan de geldende maximum snelheid. Op basis van de ritgegevens kan dat namelijk worden achterhaald. Als er eenmalig een script voor opgesteld wordt kan een dergelijke analyse met de rijtijden en snelheden van halte tot halte frequent zonder veel personele inzet worden uitgevoerd.
- Chauffeurs kunnen op basis van bovengenoemde analyse actief worden gestimuleerd om ’s avonds (vrijwillig of verplicht) langzamer te rijden om zo de overlast voor omwonenden te verminderen. De stimulans kan bijv. plaatsvinden in de vorm van een beloning voor de chauffeur die zo min mogelijk te vroeg een halte passeert.
- Hetzelfde geldt specifiek voor het passeren van drempels. Chauffeurs kunnen worden gestimuleerd om drempels met gematigde snelheid te passeren. Dat is niet alleen prettig voor omwonenden, maar ook voor de passagiers in de bus.

Exploitatie (korte termijn: < 1 jaar of per ingang van de nieuwe dienstregeling)
- De vervoerder kan met financiële prikkels worden gestimuleerd om ’s avonds langzamer te rijden, bijv. door een bonus te verstrekken indien het aantal of het percentage ‘te vroeg passeren van haltes’ daalt.
- De vervoerder en/of de concessieverlener kunnen ervoor kiezen in de stille uren zoveel mogelijk 12 meterbussen in te zetten danwel voor te schrijven, omdat deze minder trillingen veroorzaken.
- Ook kunnen beide partijen ervoor kiezen om de inzet van 18 meterbussen zoveel mogelijk te beperken tot routes zonder drempels en/of tot routes waarbij de afstand tussen de woningen en de rijbaan groter is – met name na 19:00 uur ‘s avonds. Uiteraard heeft de inzet van kleinere bussen gevolgen voor de bezettingsgraad van de bussen; daardoor kan het voorkomen dat deze maatregel op bijv. koopavonden niet mogelijk is.
- Chauffeurs kunnen met technische hulpmiddelen worden gestimuleerd om met gematigde snelheid te rijden. Dit kan door middel van ISA (intelligente snelheidsassistentie). Dit systeem kan in alle (bestaande en/of nieuwe) bussen worden ingebouwd.

Exploitatie (lange termijn: > 2 jaar of bij een concessiewisseling)

- Gemeente en provincie kunnen gezamenlijk (eventueel samen met de vervoerder) de routes van buslijnen onder de loep nemen en andere keuzes maken m.b.t ontsluitingseisen en loopafstanden – uiteraard zal dit tot weerstand bij busreizigers en tot verlies aan inkomsten kunnen leiden, maar er zijn voorbeelden elders in het land dat het verleggen van busroutes van woonstraten naar ruime doorgaande wegen positief hebben uitgewerkt.
- De provincie kan als concessieverlener kiezen voor (het voorschrijven van) de inzet van grote (gelede) bussen op de verbindende gestrekte routes met frequente lijnen in combinatie met de inzet van kleinere (en lichtere) voertuigen op de ontsluitende lijnen.
- Er kan worden gekozen voor de inzet van elektrische bussen die gedurende de dag -met bijv. een pantograaf- worden opgeladen, zoals op eindpunten. Dit heeft tot gevolg dat kleinere accu’s nodig zijn waardoor het gewicht van de bus kan worden verlaagd.

Bijlage 1: Benchmark-locaties



Figuur B1.1: Assen, Oostersingel



Figuur B1.2: Assen, Stationsstraat



Figuur B1.3: Koorndijk, Tuitjenhorn (voor en na herinrichting



Figuur B1.4: Spoorsingel, Bovenkarspel



Figuur B1.5: Vincent van Goghlaan, Haarlem (de enige locatie bij dit onderzoek met aangetoonde trillingshinder)



Figuur B1.6: Utrecht, Amsterdamsestraatweg



Figuur B1.7: Burg. Reigerstraat



Figuur B1.8: Willem van Noortstraat



Figuur B1.9: Homeruslaan



Figuur B1.10: Croeselaan

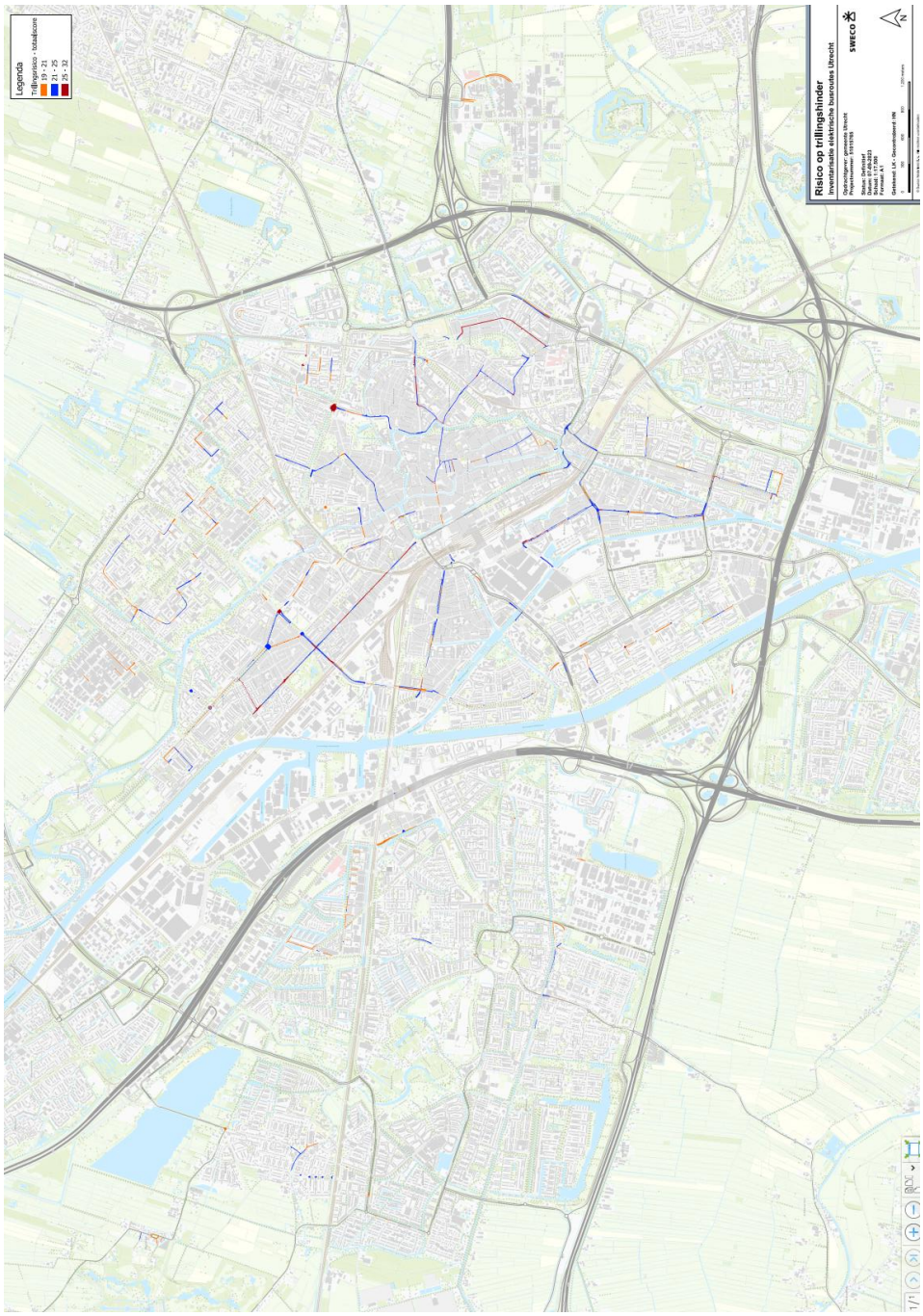


Figuur B1.11: Schuitendiep Groningen (voor reconstructie)



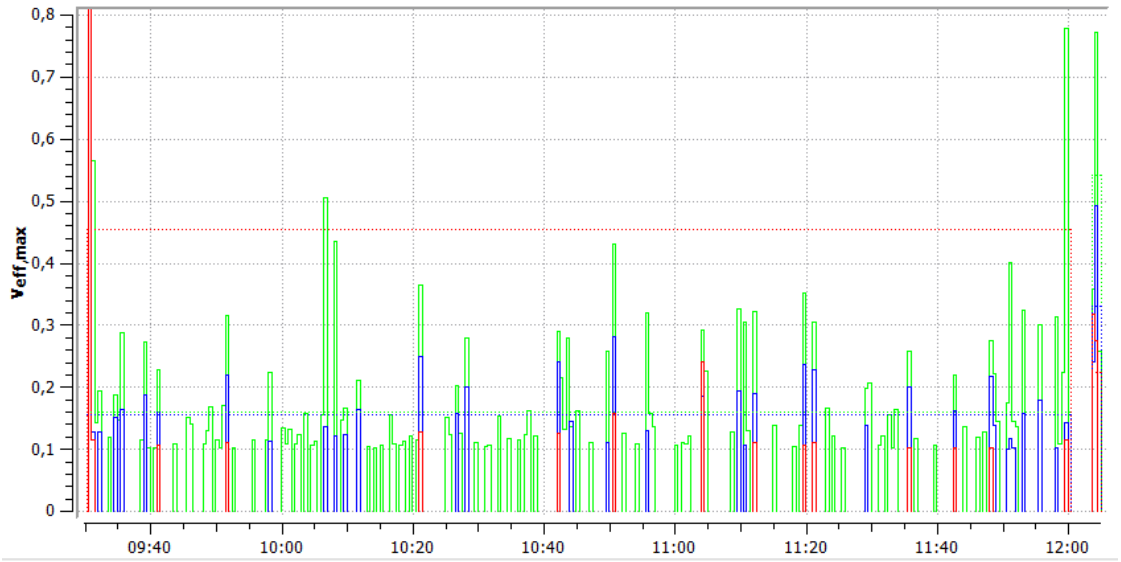
Figuur B1.12: Schuitendiep Groningen (na reconstructie); in de verte is de nieuwe brug over het Kattendiep zichtbaar.

Bijlage 2: Risicokaart



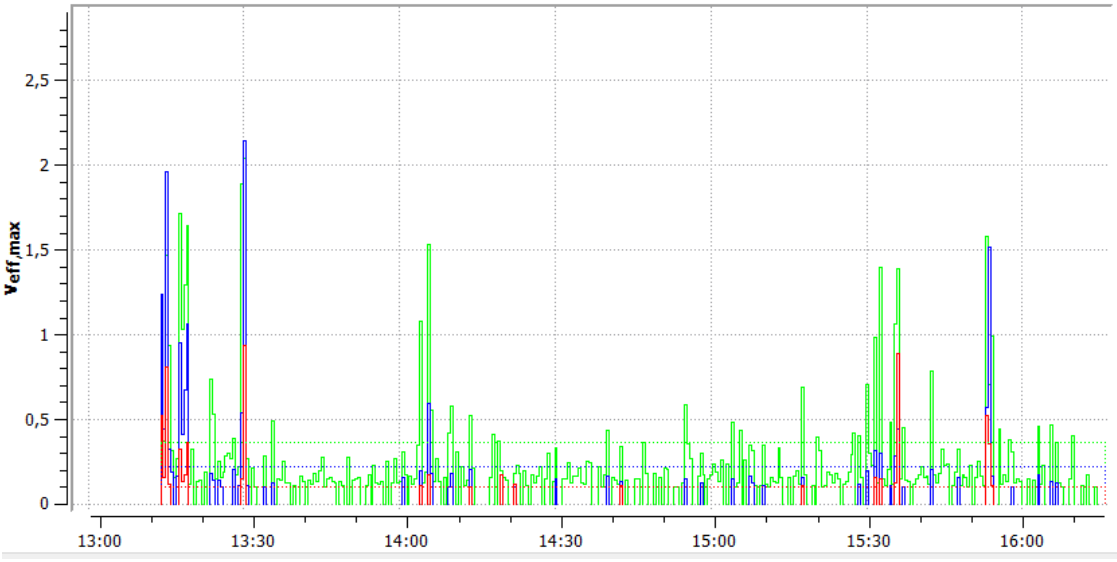
Bijlage 3:
Resultaten bemande metingen

Homeruslaan



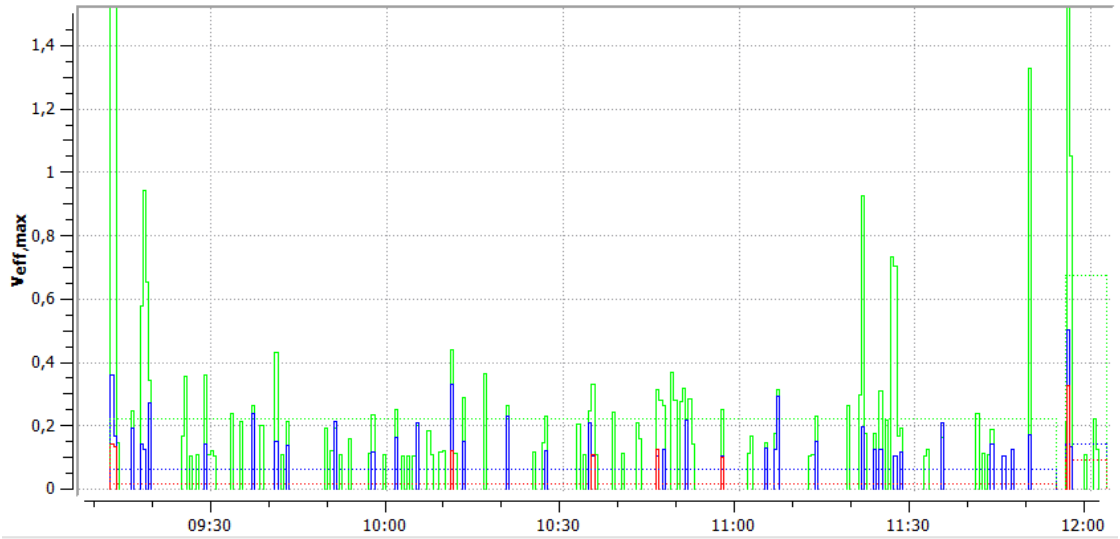
Figuur B4.1: Resultaten bemande metingen Homeruslaan

Willem van Noortstraat



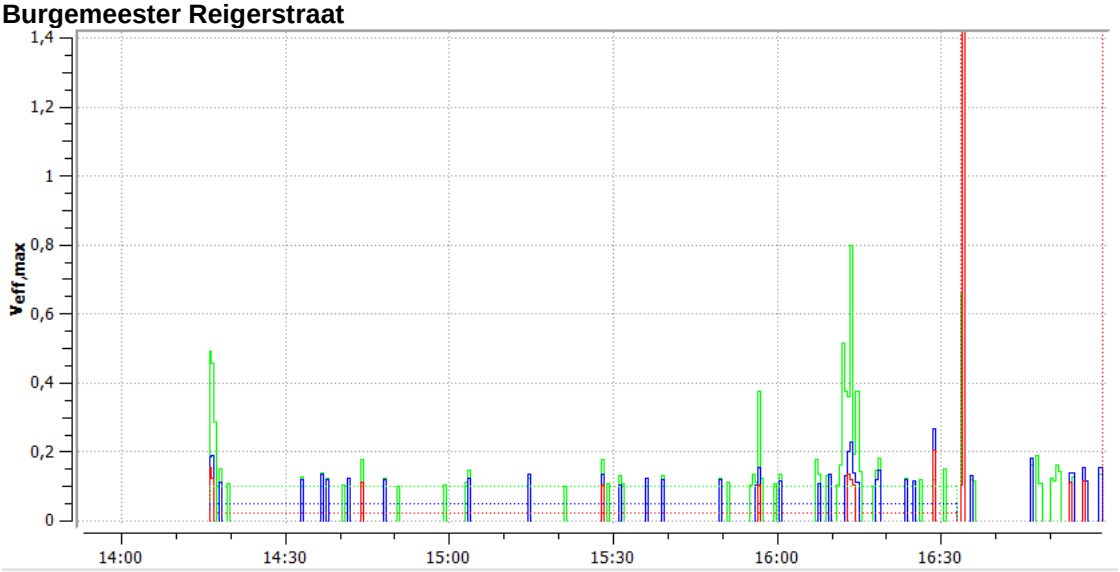
Figuur B4.2: Resultaten bemande metingen Willem van Noortstraat

Croeselaan



Figuur B4.3: Resultaten bemande metingen Croeselaan

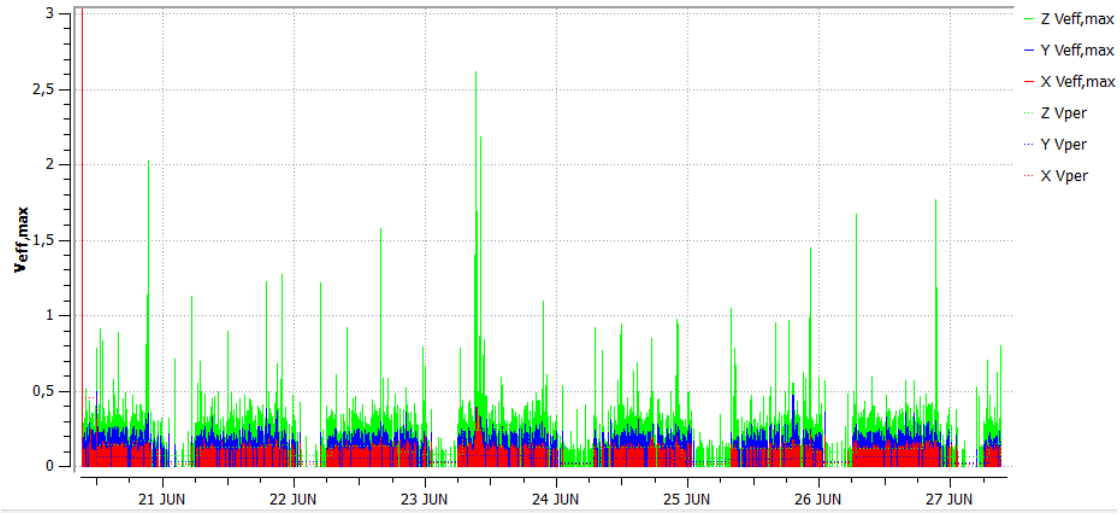
Burgemeester Reigerstraat



Figuur B4.4: Resultaten bemande metingen Burgemeester Reigerstraat

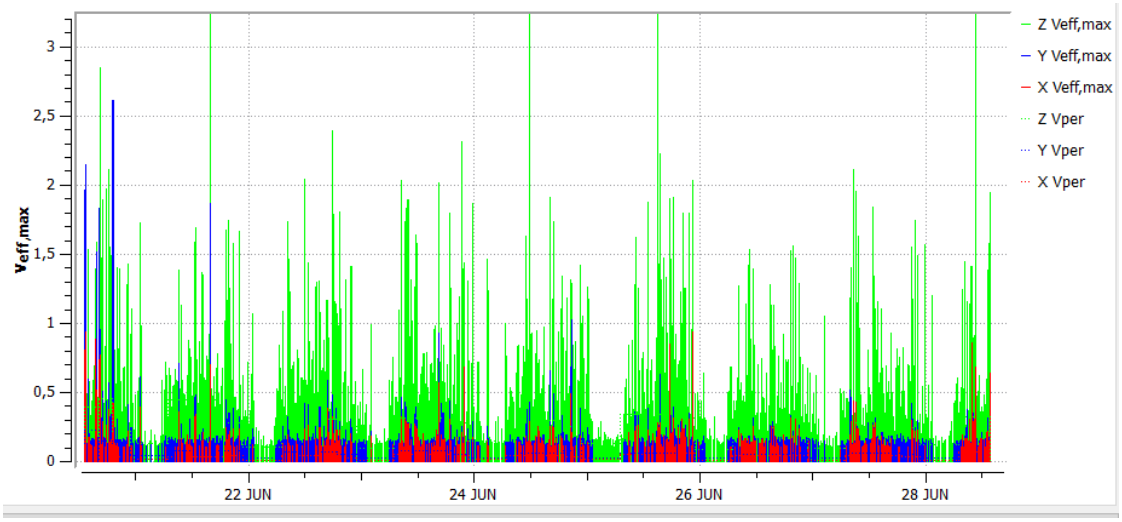
Bijlage 4:
Resultaten onbemande metingen

Homeruslaan



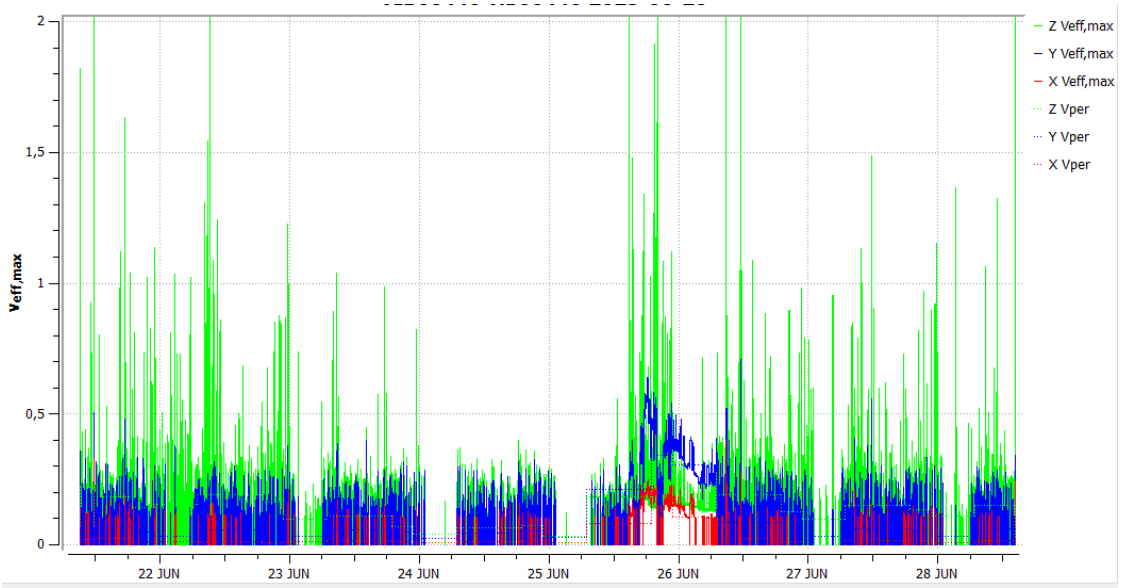
Figuur B5.1: Resultaten onbemande metingen Homeruslaan

Willem van Noortstraat



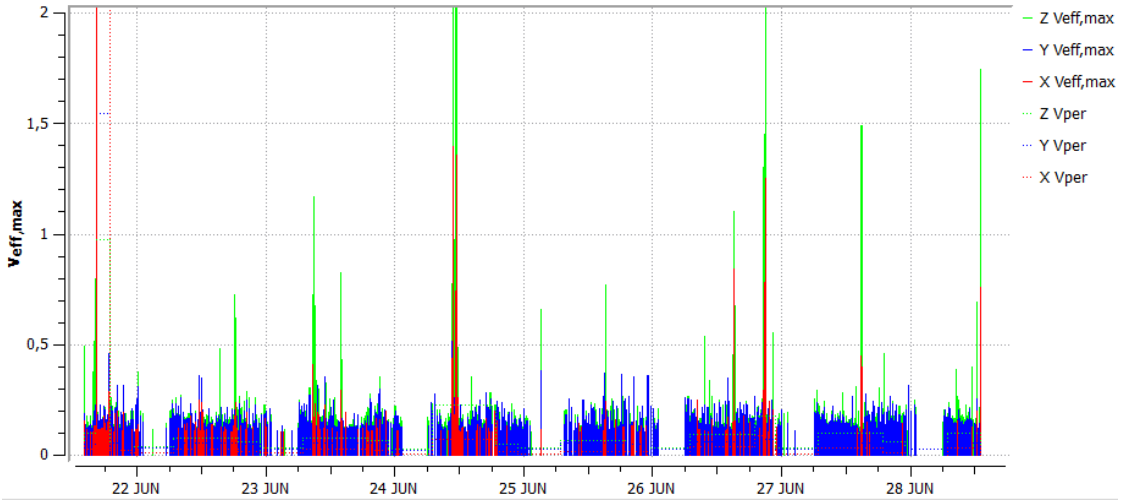
Figuur B5.2: Resultaten onbemande meting Willem van Noortstraat

Croeselaan



Figuur B5.3: Resultaten onbemande meting Croeselaan

Burgemeester Reigerstraat



Figuur B5.4: Resultaten onbemande meting Burgemeester Reigerstraat

Bijlage 5:
Beschrijving meetlocaties (geanonimiseerd)

Deze bijlage is geanonimiseerd vanwege de AVG.

De metingen zijn op vier locaties uitgevoerd, namelijk ter hoogte van:

1. Burgemeester Reigerstraat #
2. Homeruslaan #
3. Willem van Noortstraat #
4. Croeselaan #

Tabel B3.1: samenvatting gegevens woningen

Adres	Afstand tot rijlijn	Buslijn	Bouwjaar (bron BAG)	Snelheid (km/uur)
Burgemeester Reigerstraat #	6	8	#	30
Homeruslaan #	8	8	#	30
Willem van Noortstraat #	6	1	#	50
Croeselaan #	9	1	#	50

Burgemeester Reigerstraat

Kenmerken van deze locatie:

- [..]
- Buslijn 8 passeert de woning. Op deze lijnvoering rijden voornamelijk elektrische bussen van het type GX437 ELEC. Ook rijden er dieselbussen van het type Citaro G.
- Afstand tussen de voorgevel en de rijlijn bedraagt circa 6 meter.
- De toegestane maximumsnelheid voor de gevel bedraagt 30 km/uur.
- [..]
- Bemande meting van 14:30 tot 16:00 op 21 juni 2023.

[Foto van de woning]

Homeruslaan

Kenmerken van deze locatie:

- [..]
- Buslijn 8 passeert de woning. Op deze lijnvoering rijden voornamelijk elektrische bussen van het type GX437 ELEC. Ook rijden er dieselbussen van het type Citaro G.
- [..]
- Afstand tussen de voorgevel en de rijlijn bedraagt circa 8 meter.
- De toegestane maximumsnelheid voor de gevel bedraagt 30 km/uur.
- Bemande meting van 10:00 tot 12:00 op 20 juni 2023.

[Foto van de woning]

Willem van Noortstraat

Kenmerken van deze locatie:

- [..]
- Buslijn 1 passeert de woning. Op deze lijnvoering rijden zowel elektrische bussen van het type GX 137 Elec of Ebusco (2.0/2.1/2.2) als dieselbussen van het type Citaro of de Citaro 2.
- Afstand tussen de voorgevel en de rijlijn bedraagt circa 6 meter.
- [..]
- De toegestane maximumsnelheid voor de gevel bedraagt 50 km/uur.
- Bemande meting van 09:30 tot 12:00 op 21 juni 2023.
- Drie meetpunten.

[Foto van de woning]

Croeselaan

Kenmerken van deze locatie:

- [..]
- Buslijn 1 passeert de woning. Op deze lijnvoering rijden zowel elektrische bussen van het type GX 137 Elec of Ebusco (2.0/2.1/2.2) als dieselbussen van het type Citaro of de Citaro 2. Dit zijn allemaal zgn. standaardbussen met een lengte van 12 meter.
- Afstand tussen de voorgevel en de rijlijn bedraagt circa 9 meter.
- [..]
- De toegestane maximumsnelheid voor de gevel bedraagt 50 km/uur.
- Bemande meting van 13:30 tot 16:00 op 20 juni 2023.

[Foto van de woning]

Motie: Sorry, kan het wat zachter?

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 18 januari 2024, ter bespreking van de beleidsnota Geluid en Trillingen.

Constaterende dat:

1. De beleidsnota die het college aan de gemeenteraad voorlegt, niet de bestuurlijke inzet en helderheid richting inwoners bevat waarop gehoopt werd;
2. De herziene versie van vorige week, de Strekt Ter Vervanging, vele verbeteringen bevat, bijvoorbeeld als het gaat om stille hofjes en meer toelichting op de streef-, ambitie- en richtwaarden en een aantal vrij technische begrippen.

Overwegende dat:

1. Het onderwerp erg leeft bij inwoners van een groeiende, verdichtende stad waar we steeds meer functies en activiteiten op hetzelfde oppervlak combineren;
2. In de afgelopen jaren meerdere voorbeelden voorbij zijn gekomen van projecten en situaties waarbij geluid en trillingen (en de kans op toename daarvan) leidde tot zorgen en vragen van zowel inwoners als raadsleden;
3. Gezond stedelijk leven de slogan is van Utrecht, maar we dat ook in de praktijk moeten waarmaken.
4. Het goed is om ambitie te tonen en lokaal ervaringen op te doen die ook als een voorbeeld kunnen dienen voor andere gemeenten en het Rijk kunnen inspireren voor landelijk beleid. Een mooi recent voorbeeld hiervan zijn de werkbezoeken van de gemeente Haarlem en Amsterdam in het kader van geluidsbeleid voor de Omgevingswet, de integrale afweging met Ruimtelijke Ontwikkeling en de eis van de geluidluwe gevel. Een ander, laatste voorbeeld is de regelmatige toepassing van de SBR-richtlijn bij ruimtelijke plannen waarmee gestart is in Utrecht naar aanleiding een motie van CDA Utrecht in 2018;

Verzoekt het college op:

1. Proactief te zijn op het tegengaan van geluid en trillingen, en daarom als gemeente:
    a. De gemeenteraad te informeren over
        i. de wijze van toetsing bij vergunningverlening van project langs het spoor, waar in het bestemmingsplan trillingsnormen zijn gesteld;
        ii. welke preventieve maatregelen er worden getroffen;
        iii. de manier waarop een opleveringstoets (na realisatie) vormgegeven kan worden;
    b. De beleidsnota geen financiële paragraaf heeft. Bij het Actieplan geluid te komen met een voorstel om een structureel, zelfstandig budget vrij te maken voor geluid en trillingen, zodat we niet afhankelijk zijn van de financiering vanuit ruimtelijke projecten. Dit is om twee redenen opportuun, namelijk:
        i. Het actieplan zal een set maatregelen (ingrepen) bevatten die bekostigd moeten worden, nu nog niet wetende hoe hoog dat bedrag zal zijn;
        ii. Er zijn ook zelfstandige projecten, zoals de lawaaiflitspaal, die niet gekoppeld zijn aan een ruimtelijk project.

c. Het recent gepubliceerde onderzoek naar trillinghinder van elektrische bussen aan te grijpen om de aanbevelingen van het betreffende adviesbureau ook op te volgen, kijkend naar de verkeersinrichting en kwaliteit van de infrastructuur en in overleg met de provincie Utrecht bijvoorbeeld als het gaat om het rijgedrag van buschauffeurs;
d. De leefbaarheidstoets van de gemeente (door een ambtelijke werkgroep) te blijven hanteren zodat we zicht en grip houden op de diverse ontwikkelingen en leefbaarheid in de wijken van Utrecht;
e. De gemeenteraad per raadsbrief te informeren over het omgevingsprogramma en Actieplan geluid, hierbij ook trillingen op te nemen, waar volgens het college ook de ambities voor de bestaande stad, zoneafstanden (nabij spoor en tramlijnen) en de uitwerking van (fysieke) maatregelen in komen te staan. Waarbij we ook de doorlopen participatie met inwoners verwachten en teruggekoppeld krijgen.

Ingediend door:

- Jantine Zwinkels, CDA Utrecht

Huisartsenzorg

Basisinformatie

Datum	14 mei 2024
Gespreksleider	Ralph Peters
Tijd	19.30 – 20.30 uur
Zaal	Zaal
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Eelco Eerenberg
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	1 Deelnemer, *Sterk Zorg* 2 Deelnemers, *Stad van Vrede* 1 Deelnemer, *NVSHA* 1 Deelnemer, *Hartje Thuis* 2 Deelnemers 1 Deelnemer, *Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd* 1 Deelnemer, *huisarts Gezondheidscentrum Kanaleneiland*

Programma

1. Zorgen vanuit Kanaleneiland [10 min incl vragen]
   Korte bijdragen van:
   - actieve bewoonster uit de wijk
   - huisarts uit de wijk

2. Wat is ervoor nodig om in de toekomst voldoende en kwalitatief goede eerstelijnszorg op Kanaleneiland te blijven garanderen?
   Korte bijdragen [3-4 min. max] van:
   - Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd
   - voorzitter Nederlandse Vereniging van Spoedeisende Hulpartsen en SEH-arts in het Diakonessenhuis in Utrecht
   - Nederlandse Zorgautoriteit
   - Zilveren Kruis

3. Situatie Utrecht: korte blik op situatie in stad omdat probleem breder is dan Kanaleneiland alleen
   - Sterkzorg Utrecht
   - Huisarts Utrecht centrum

4. Aan het eind nog korte blik op situatie in Kanaleneiland nu:
   - projectcoördinator huisvesting eerstelijnszorg Kanaleneiland, kan schetsen hoe het nu ervoor staat.

Motivatie

Agendeerders
Ilse Raaijmakers (PvdA), Ruud Maas (Volt), Maartje Vermeulen (GroenLinks), Bert van Steeg (CDA), Margreet Ramaker (VVD), Victor Paalman (Horizon), Nadia Stylianou (D66)

Motivatie
Op Kanaleneiland bestaan zorgen over de toekomst van huisartsenzorg in de wijk. Bewoners en huisartsen hebben de noodklok geluid. Vanwege een (oplopend) tekort aan huisartsen, een gebrek aan geschikte huisvesting en toenemende druk op de eerstelijnszorg staat voldoende en goede eerstelijnszorg onder druk. We gaan graag in gesprek hoe we kunnen zorgen dat goede huisartszorg voor iedereen toegankelijk is en blijft.
De raadsleden willen van aanwezigen horen welke zorgen er momenteel zijn en wat zij zien als duurzame oplossingen om goede huisartsenzorg in de toekomst te garanderen.

Bijdrage

Deelnemer, *Stad van Vrede*
Wij zijn als een van de maatschappelijke partners in de wijk graag betrokken bij de ontwikkelingen van integrale plannen voor de toekomst van de wijk.

Gemeentelijke samenwerking Eneco

Basisinformatie

Datum	14 mei 2024
Gespreksleider	Cees Bos
Tijd	20.30 – 21.30 uur
Zaal	Zaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	1 Deelnemer, *Gemeente Utrecht*
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Energie(transitie). Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen op 23 mei. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	3 Deelnemers 1 Deelnemer, *Stichting Klimaat030*

Programma

20.30 – 20.35 uur Welkom
20.35 – 20.45 uur Presentatie Gemeente Utrecht
20.45 – 20.55 uur Presentatie Eneco
20.55 – 21.05 uur Presentatie Klimaat030
21.05 – 21.25 uur Vragen van raadsleden
21.25 – 21.30 uur Afsluiting

Motivatie

Agendeerders
Joachim Cornielje (PvdA), Annemarijn Oudejans (Student & Starter)

Motivatie
Naar aanleiding van de recente brief over het verzoek tot samenwerking met Eneco en de ontwikkelingen rondom een mogelijk gemeentelijk warmtebedrijf hadden de fracties van de VVD, Partij van de Arbeid en Student & Starter behoefte aan een Raadsinformatiebijeenkomst. Hierbij willen we een inventarisatie van de huidige samenwerking met Eneco, de betaalbaarheid van stadswarmte voor Utrechters, en de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf.

Een beter beeld krijgen hoe de gemeentelijke samenwerking met Eneco op dit moment is vormgegeven en hoe we die in de toekomst voor ons zien.

Hoe verloopt de samenwerking met Eneco op dit moment?
In hoeverre garanderen de huidige ACM richtlijnen de betaalbaarheid van stadswarmte?
Hoe ziet de gemeente de samenwerking in de toekomst voor zich?
Wat zijn de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf?

Bijdrage

Deelnemer
Het is natuurlijk al jaren bekend bij eneco dat de aanleg duur is.
maar nu ineens komt men hier meer naar buiten.
is dit om druk te zetten?
wil eneco meer geld van de burger en overheid af troggelen?
waarom kan het in zweden en denemarken wel goedkoper?

Gemeentelijke samenwerking Eneco



RIB 14 mei

Gemeente Utrecht

Vragen van de raad

- Hoe verloopt de samenwerking met Eneco op dit moment?
- Hoe ziet de gemeente de samenwerking in de toekomst voor zich?
- Wat zijn de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf?
- In hoeverre garanderen de huidige ACM richtlijnen de betaalbaarheid van stadswarmte?

Hoe verloopt de samenwerking met Eneco op dit moment?

- Duurzame energie → loopt goed.
- Nieuwbouw → eerste jaar Beursnet verliep moeizaam, maar nu wel goed op de rit.
- Buurtaanpak → vanwege onvoldoende betaalbaarheid (t.o.v. warmtepompen) haakt Eneco af behalve bij de kansrijkste (meekoppel)projecten.
- Warmtebedrijf → doelstellingen m.b.t. eigendom/zeggenschap lopen op dit moment te ver uiteen om te komen tot publiek-private samenwerking.
- Verduurzaming stadswarmte → loopt goed.

Hoe ziet de gemeente de samenwerking in de toekomst voor zich?

- Duurzame energie → Lopende samenwerking voortzetten.
- Nieuwbouw → Geen nieuwe concessies meer als er een publiek warmtebedrijf is.
  → Gemeente blijft sturen op voorkomen aansluiting nieuwbouw op HT-warmte.
- Buurtaanpak → Rol voor publiek warmtebedrijf in buurten waar geen stadswarmte is.
  → In buurten met stadswarmte: kleinschalige projecten (meekoppelkansen).
  → Na inwerkingtreding Wcw nieuwe situatie, afhankelijk van reactie Eneco op Wcw.
- Warmtebedrijf → Warmtebedrijf Eneco en publiek warmtebedrijf gaan naast elkaar bestaan, maar hebben wel elk hun eigen “territorium” (dus geen netten naast elkaar).
- Verduurzaming stadswarmte → Lopende samenwerking voortzetten.

Wat zijn de mogelijkheden voor een gemeentelijk stadswarmtebedrijf?

- Landelijke trend voor publiek eigendom warmtebedrijven (concept Wcw).
- Publieke warmtebedrijven bestaan nu ook al:
  - HVC (> 40 gemeenten en waterschappen in Noord-Holland, Flevoland en Zuid-Holland)
  - Groningen (gemeente en waterbedrijf)
  - Deventer (gemeente)
  - Purmerend (gemeente)
- Publiek warmtebedrijf kan:
  - Warmtesystemen realiseren en beheren: netten, bronnen en opslag
  - Warmte en koude leveren op basis van publieke waarden: duurzaam, betaalbaar, betrouwbaar (w.o. netbewust)
  - Optie: gesloten distributiesystemen voor elektriciteit realiseren en beheren
- Veel nog te maken keuzes, w.o. buurtwarmte in plaats van stadswarmte.

In hoeverre garanderen de huidige ACM richtlijnen de betaalbaarheid van stadswarmte?

- De Minister stelt kaders voor betaalbaarheid; ACM toetst.
- Algemene constateringen:
  - Warmteprijs vooral afhankelijk van kosten infrastructuur; aardgas vooral afhankelijk van aardgasprijs.
  - Tarieven warmte zijn nu nog gekoppeld aan aardgasprijs het jaar ervoor, waardoor “goede” en “slechte” jaren.
  - Systeem met laagste maatschappelijke kosten is niet altijd goedkoopste systeem voor bewoners.
  - Als warmtenet voor een buurt de goedkoopste oplossing is, dan hoeft dat nog niet voor elke woning te gelden.
- Betaalbaarheid nu niet voor alle situaties op orde → er lopen nu veel acties bij het Rijk:
  - Wetgeving: transparante en uitlegbare tarieven, beperking rendement warmtebedrijven, publiek eigendom, beperking vollooprisico.
  - Waarborgfonds: lager financieringskosten warmtebedrijven.
  - Afschaffen salderingsregeling: hogere kosten voor warmtepomp.
  - Verhogen belasting aardgasgebruik: hogere kosten voor aardgassysteem.
  - Normering verwarmingsinstallaties: CV-ketel niet meer beschikbaar als alternatief.
  - Versnelde afschrijving gasnet: hogere kosten voor aardgassysteem.
  - Subsidies (WIS, SDE++ en gebouwgebonden kosten): lagere eindgebruikerskosten.



SAMENWERKING IN EN BETAALBAARHEID VAN

STADSWARMTE

WE DOEN HET NU

Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht
14 mei 2024

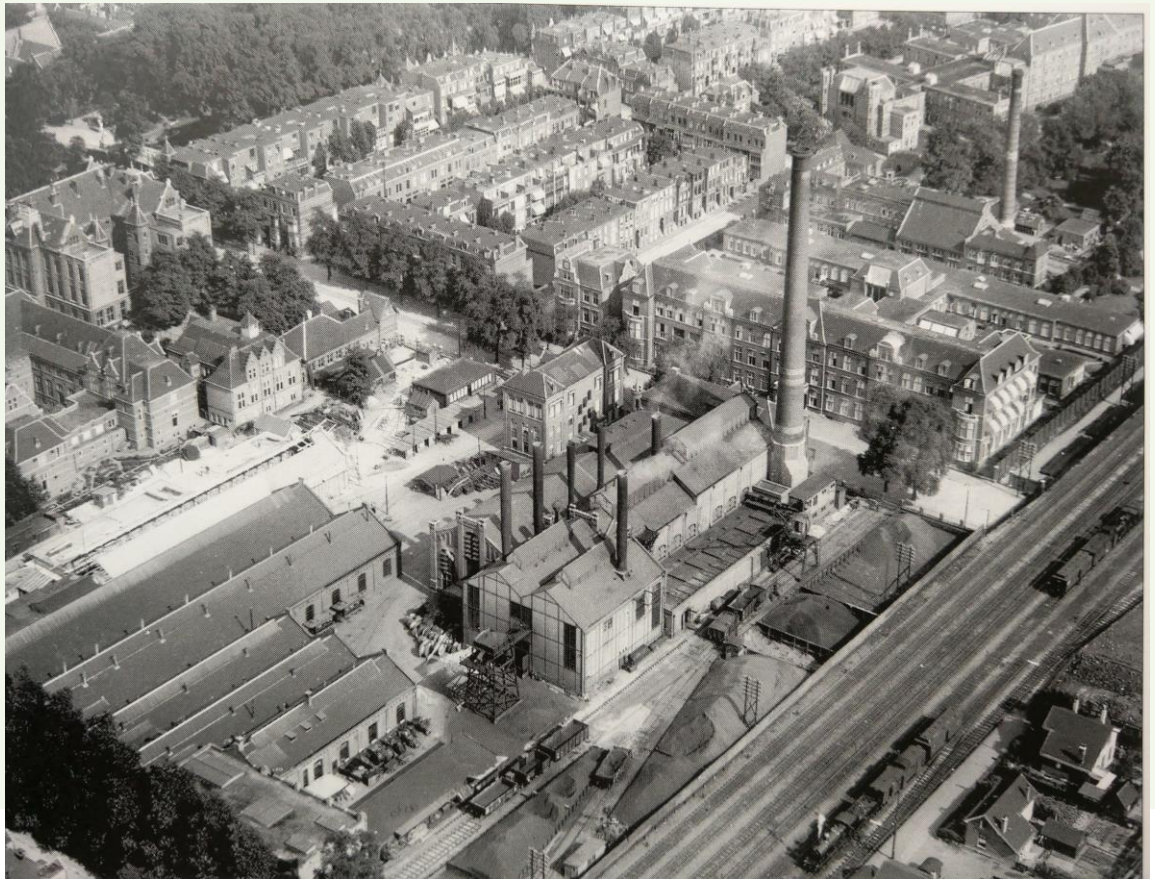
Eneco

SAMENWERKING



Warmtenet in Utrecht

In 2023 al 100 jaar…



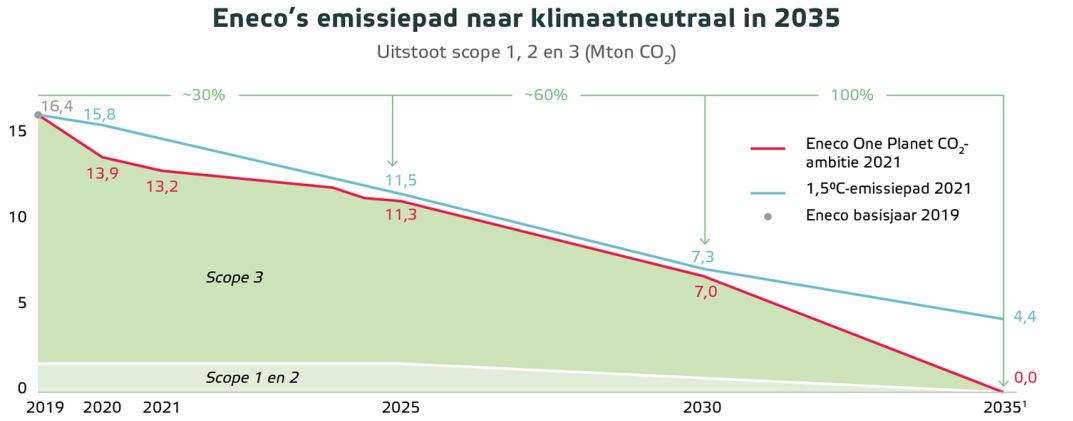




Verduurzaming van de warmte

Afspraken hierover maakten we in een samenwerkingsovereenkomst

- Eneco heeft ambitieuze doelstelling t.a.v. verduurzaming met het One Planet Plan
- Conceptwet collectieve warmtevoorziening: verplichting
- Verduurzaming van bronnen: Routekaart
- Verslimming warmtenet / Temperatuurverlaging
- Monitoring voortgang: jaarlijks Warmte-etiket
- Regelmatig overleg over (creëren) randvoorwaarden en bijv. netcongestie (ook samen met Stedin)
- Afspraken over rapportage BioWarmteInstallatie



¹ Circa 0,9 Mton (6%) van in totaal 13,9 Mton CO_2-emissies wordt in 2035 tijdelijk gecompenseerd.

Buurtaanpak warmtetransitie

Afgelopen jaren met verschillende invalshoeken vooruitgang geboekt





- Overvecht Noord: voorbeeld grootschaliger ‘top-down’ aanpak
- Onderzoek naar kostenverlaging bij aansluiten ‘bottom-up’, ‘verdichting’-aanpak:
  - Meekoppelkansen: ‘Buis naar je Huis’ en ‘Nu We Er Toch Zijn’
  - Inpassing in onder- en bovengrond: identificatie beleidsconflicten
  - Eerste stapjes verbetering samenwerking betrokken Eneco-afdelingen en gemeente-diensten
- Visie Eneco, technisch-economisch:
  - Warmtenetten op veel plekken nog steeds de betere keuze
  - Issue vooral: rijtjeswoningen, particulier eigendom
  - Betere mogelijkheden in –bijvoorbeeld– Utrecht Oost: Omslagpunt stadswarmte / warmtepomp daar ‘verder weg’

Publiek private samenwerking

Na jaren intensieve samenwerking nu heroriëntatie door nieuwe positie gemeente

- Brieven uitgewisseld – bekend bij de raad

- Niet helder hoe en waar het Eneco warmtebedrijf een eventueel op te richten gemeentelijk warmtebedrijf zal raken

- Verwachtingen omtrent publiek warmtebedrijf vaak onterecht:
  - Veel publieke warmtebedrijven op ACM-tarief, Eneco daaronder
  - Geldt bijv. ook voor de warmte coöperatie Thermobello
  - Niet eigendom bepaalt betaalbaarheid, maar tariefregulering i.c.m. bedrijfsvoering
  - Verplicht publiek eigendom leidt tot hogere kosten door inrichting en beheerkosten van een publiek-private samenwerking
  - Mogelijkheden tot regie niet anders dan bij privaat bedrijf





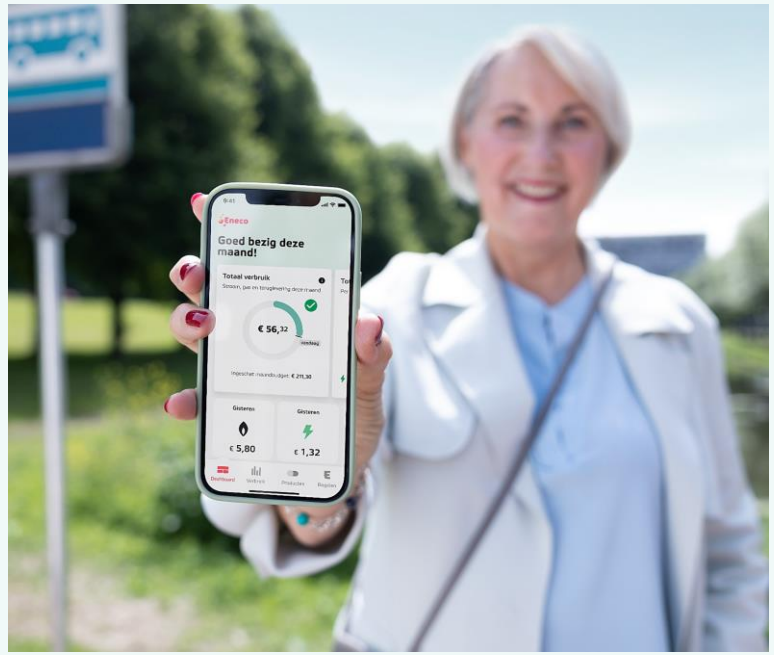
BETAALBAARHEID

Betaalbaarheid is complex

Eneco herkent huidige algemene sentiment t.a.v. stadswarmte

- Sterk gestegen energieprijzen, zeker ook voor warmte
- Bij elektriciteit en gas is er (gevoel van) keuze, bij warmte niet
- Publieke discussie tussen warmtebedrijf en corporatie Amsterdam over kostenneutraliteit.
- Besluit stoppen ontwikkeling warmtetransitie Overvecht
- Sterk gestegen vaste kosten, in NMDA en bij alle leveranciers
- Warmteprijs voor het hele jaar vast & aan gas gekoppeld
  Gasprijzen zijn afgelopen maanden wat lager geworden

→ Hoe werkt tariefbepaling?
→ Waar zitten de knelpunten?
→ Welke oplossingsrichtingen ziet Eneco?
→ Wat doet Eneco zelf om betaalbaarheid te verbeteren?



Tariefbepaling Warmte

De Autoriteit Consument en Markt

NMDA: Tariefregulering en rendementstoets



Maximale tariefbepaling

Bepaalt het maximale warmtetarief, gebaseerd op Niet Meer Dan Anders-principe.

- Niet duurder dan CV-ketel & gas
- Gekoppeld aan tarief contract 1 jaar gas



Tariefcontrole

Controleert de tarieven die warmtebedrijven van hun klanten vragen.



Rendement-check

Toetst rendement warmtebedrijf binnen vastgestelde kaders.

Uitdagingen warmte-inkoop

Volumes langjarig vastleggen vs tarieven 1 maand vooraf bekend



Leveringszekerheid

- Leveringsgarantie voor onbepaalde tijd.
- 24/7 leveringszekerheid voor alle klanten.
- Overeenkomsten van 10 tot 30 jaar



Voorspelbaarheid

- Voorspelbare marges essentieel voor aangaan investeringen
- En voor stabiele klant tarieven t.o.v. NMDA

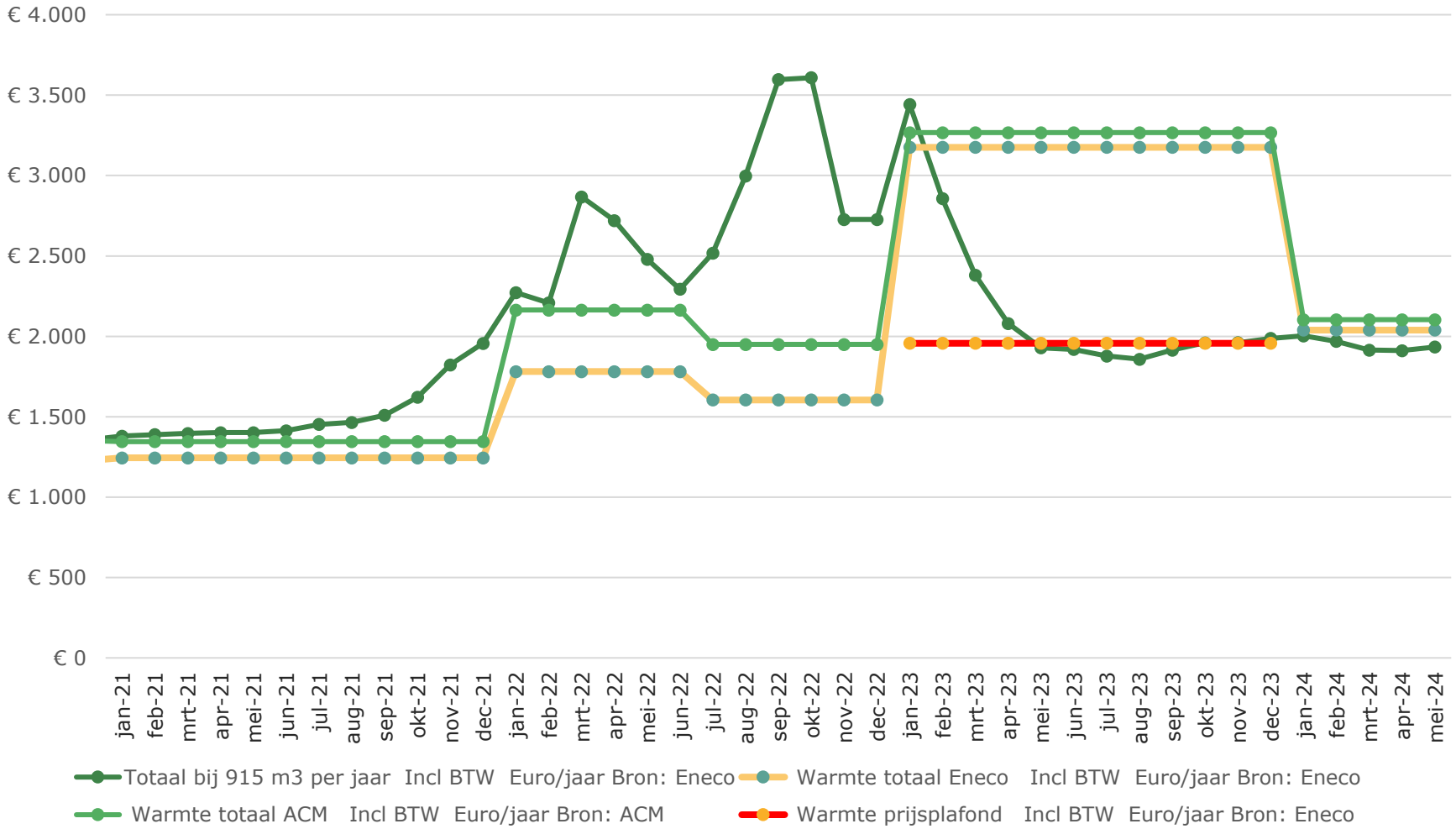


Tarieven in Dec !

- NMDA tarief o.b.v. gasprijs 1 maand voor levering
- Leidt tot onvoorspelbare marges op GJ’s

Warmte vs. gas: op lange termijn gelijk

Gaskosten omgerekend naar jaarkosten klant o.b.v. methode ACM



Knelpunten betaalbaarheid

Maandlasten zijn hoger geworden

Maar dat geldt ook voor gas en elektriciteit

Bestaande klanten:

- Markt / energiecrisis: hoge gas- & elektriciteitsprijzen leiden tot hogere inkoop- en productieprijzen
- Verduurzaming warmte leidt tot hogere GJ-kosten
- Onderhoud / vervanging bestaande net en aansluitingen: sterke inflatie materialen en lonen + complexiteit leiden tot hogere vaste lasten

Nieuwe klanten / transitie bestaande bouw:

- Dit jaar dalende gasprijs na bepaling GJ-tarief: vergelijking valt nu niet goed uit voor warmte
- Verschil warmtepomp is (in Overvecht Noord) vrij klein
- Voor huurders: introductie kosten afleverset voor huurder, terwijl CV-onderhoudskosten bij verhuurder liggen
- Voor verhuurders: NMDA referentie aanschaf en onderhoud CV ketel is hoger dan hun inkoopkosten (ivm schaalvoordelen)

Investeringen uitbreiding zijn hoog

Ondergrond, inflatie, ‘warmtedichtheid’ en ‘level playing field’ zijn factoren

- Warmtenetten aanleggen is zeer complex, kostbaar en ook (financieel) risicovol, en extra in bestaande woonwijken

- Financiële risico’s ontstaan ook door onzekerheid over regelgeving, WcW, tariefregulering, positie warmtebedrijf, onteigening investeringen etc.
- Die risico’s landen of in de tarieven òf bij de lokale belastingbetaler

- Niet alle maatschappelijke kostenvoordelen komen terug bij warmteklant (bijv. bijdrage verlagen netcongestie). Individueel vs collectief.

- Hoge kosten deels te subsidiëren met gelegenheidsregelingen, maar geen enkele regeling is vooralsnog a priori dekkend



Oplossingsrichtingen

Oplossingen deels door Rijk te regelen

Na jaren intensieve samenwerking nu heroriëntatie door nieuwe positie gemeente

- “Cost+” –tarief snel introduceren, beter uitlegbaar
- ‘Level playing field’ warmte / elektriciteit gelijk trekken
- Hoge verwachtingen omtrent kosteneffect publiek warmtebedrijf loslaten



Oplossingen vanuit Eneco

Eneco richt zich op betaalbaarheid door kosten beheersbaar te houden

- Goed kiezen waar warmte als oplossing wordt ingezet
- Inzetten op afstemmen verschillend gemeentelijk beleid op transitie: keuzes maken
- Efficiëntie warmtenet vergroten
- Letten op eigen kosten
- Inzet op Nationaal Akkoord met gezamenlijke visie over betaalbaarheid en governance / transparantie



Energiearmoede

Kwetsbare klanten helpen om mee te kunnen doen in de energietransitie

Sociaal incassobeleid



Actieplan energiearmoede



Bestrijden energiearmoede

Noodfonds Energie

Gemeente Rotterdam
Gemeente Utrecht
Gemeente Amsterdam
Den Haag
nvvk financiële hulpverleners
SCHULDENLAB NL
NSR Nederlandse Schuldhulproute
Geldfit.nl
Eneco

Vragen meldpunt

Meldpunt leverde ca. 1.000 klachten

We herkennen enkele categorieën

<u>Verreweg grootste deel:</u>

- Hoge energielasten / verhogen vastrecht
- Monopoliepositie Eneco

<u>Een relatief klein deel met specifieke klachten:</u>

- Onbereikbaarheid klantenservice,
  rekeningen met onverklaarbaar hoge bedragen



WE DOEN HET NU

en we doen het al 100 jaar!



RIB 14-05-2024

Klimaat030 over stadsverwarming



(1) Het proces

Het proces rond de energietransitie in Utrecht is begonnen met het uitgebreid betrekken van de gewone burger. Wie herinnert zich nog de stadsgesprekken Energie uit 2015?



Wat ons opvalt:

- De gemeente heeft toen al niet geluisterd, want er was toen al veel kritiek op stadsverwarming.
- De gemeente is meer en meer gaan focussen op slechts één oplossing, namelijk stadsverwarming.
- De keus voor stadsverwarming lijkt ook vooral gedicteerd door het computer programma (Vesta-MAIS) met kostendata uit 2018.
- Daardoor zijn anders klinkende meningen en plannen van burgers tot op de dag van vandaag niet serieus genomen. Denk aan het initiatief voor de Vechtzoom.
- Gasloos lijkt een doel op zich geworden (i.p.v. een kosten-efficiënte CO_2 reductie).
- In de gemeenteraad gaat het teveel over de poppetjes en is er te weinig inhoudelijke discussie over energie en de energietransitie.



(2) Voorwaarden stadsverwarming

Wanneer kies je voor stadsverwarming

- Hoge temperatuur (rest)warmte aanwezig
- Dichte bebouwing
- Warmtevraag per gebouw hoog is

Hoge temperatuur (rest)warmte

- Deze is er in Utrecht weinig. We hebben geen grote afvalverbranders en niet zoiets als Tata Steel.
- Er is wel een gascentrale, maar met gas gaan we stoppen dus die centrale is geen solide basis.
- Er is een houtcentrale, maar ook die heeft geen toekomst. De subsidie op houtstook bestaan niet meer en houtstook maakt van bossen houtplantages. Dat is niet goed voor de natuur. Ook houtstook is geen solide basis.
- Geothermie is geweldig. Maar niemand weet of dit in Utrecht gewonnen kan worden. Op dit moment dus ook geen solide basis. Als het met succes wordt aangeboord voldoet het huidige warmtenet ruimschoots voor de eerste distributie. Voor uitbreiding is daarna nog genoeg tijd.

Dichte bebouwing

- Uitgerekend in de proefwijk Overvecht is geen sprake van dichte bebouwing. Dat maakt dat stadsverwarming niet nodig is. Er is genoeg ruimte voor individuele systemen. En ook is stadsverwarming op dergelijke plekken te duur. Eneco heeft deze conclusie, zeer wijs, zelf getrokken.
  Ron Wit: stadsverwarming moet je niet overal willen.

Warmtevraag hoog

- De warmtevraag van veel woning is nog steeds erg hoog. De energietransitie begint bij isoleren. Stadsverwarming is daarom alleen een goede keus waar isoleren erg moeilijk wordt. Bijvoorbeeld in Utrecht Centrum. Maar daar ligt al stadsverwarming.



(3) De essentie

- **Transport van lage temperatuur warmte is niet nodig**
  Duurzame warmte is bijna altijd lage temperatuur warmte. Dit is warmte die aanwezig is in ons directe leefmilieu. Als je niet oppast komt het door de brievenbus naar binnen. Er is geen enkele reden om die warmte door dure buizen te willen transporteren. Iedereen kan het oogsten, uit de buitenlucht en uit ventilatielucht. Wat reeds overal aanwezig is ga je niet duur transporteren. Stadsverwarming is in de meeste gevallen een onnodig en duur vehikel.

- Transport van warmte heeft alleen zin als er grootschalige hoge temperatuurbronnen zijn. Die zijn er niet.



(4) De mythe van de verduurzaming van de stadsverwarming

- Het nieuwe warmtenet zou midden-temperatuur worden. Dat kan alleen als er minimaal ook HT-bronnen zijn. Die HT-bronnen zijn niet duurzaam.

- Midden-temperatuur is nodig omdat woningen niet goed zijn geïsoleerd. Maar die isolatie-stap mag je niet overslaan. Isolatie moet altijd de eerste stap zijn. Er wordt gezegd: isoleren kun je altijd nog. Klopt. Maar niet als jouw geld ondertussen naar zeer hoog vastrecht gaat.
  Hoog vastrecht maakt bovendien dat isolatie financieel weinig oplevert.

- Een techniek in de verduurzaming van de stadsverwarming is de inzet van grote warmtepompen. Daar is niets mee mis. Maar deze hebben een lager rendement dan individuele warmtepompen. Temeer omdat een collectieve pomp een hogere temperatuur moet maken om de verliezen (27%) in het warmtenet te compenseren. Hierdoor is er dus eerder een nadeel ten opzicht van individuele pompen.

- Plannen om de temperatuur van het huidige net om laag te brengen (waardoor bijv. leidingverlies afneemt) zijn er nog helemaal niet.



(5) Netcongestie 1

Een belangrijk argument vóór stadsverwarming dat telkens wordt genoemd is de congestie op het elektriciteitsnet. Problemen met de capaciteit van het net zijn reëel. Maar stadsverwarming is hierin geen oplossing. De redenen:

- Stadsverwarming is slechts een korte termijn oplossing. De capaciteit van het stroomnet wordt aangepakt. Over 10 jaar is dit probleem oplost.

- Duurzame stadsverwarming draait deels op warmtepompen. Denk aan de warmtepomp op de waterzuivering. Deze gebruikt grote hoeveelheden stroom. Grote collectieve (minder efficiënte) warmtepompen inzetten voor stadsverwarming verergert het probleem van congestie dan juist (t.o.v. individuele warmtepompen).

- Een belangrijke piekverbruiker is het elektrisch koken. Dat probleem neem je niet weg met stadsverwarming.

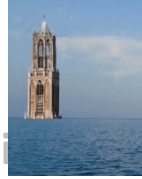
- Duurzame stadsverwarming maakt gebruik van ‘Power to Heat’. Overtollig stroom wordt gebruikt voor het opwarmen van water en dit wordt onder andere opgeslagen in de nieuwe warmtebuffers. Geen slecht systeem. Alleen, alweer, volledig overbodig, want dit kan ook prima op huishoudniveau. Simpelweg door op het juiste moment warm water te maken in boilervaten.



(5) Netcongestie 2

- De term ‘all electric’ is verwarrend. Een woning met (lucht/water)warmtepompen haalt minimaal 66 % van de benodigde energie uit de buitenlucht. Met flink wat zonnepanelen erbij kan die energie voor meer dan 100 % plaatselijk worden gewonnen. Individuele warmtepompen zullen dikwijls een meer lokale oplossing zijn dan stadsverwarming.

- Zonnepanelen worden soms ook gezien als bron van netcongestie. Dat is totaal niet nodig.
  Zonnepanelen ontlasten het net als de stroom direct wordt gebruikt, en leveren stroom aan het net voor zover het net dat aankan. Daarboven schakelen ze af. Daar is niks mee mis.
  Hoe meer zonnepanelen, des te minder netcongestie.



(6) Conclusie

- Geen enkele woning meer aansluiten op het huidige HT-warmtenet met temperaturen tot boven 100 graden.
- Zet meer in op isoleren en hybride warmtepompen. Deze zijn in 2040 afgeschreven en dan verder kijken.
- Als Klimaat030 zijn we niet in alle gevallen tegen stadsverwarming. Er bestaan mooie voorbeelden van zeer duurzame netten. Bijvoorbeeld bronnetten met een zeer lage temperatuur.
- We staan (nog steeds) aan het begin van de energietransitie in de gebouwde omgeving. De bestaande bouw wordt overwegend met gas verwarmd. Het is te vroeg om in te zetten op één systeem en de rest weg te duwen. Zoals is gebeurd met de Vechtzoom.
- Maak meer ruimte voor participatie. In Overvecht zaten de woningeigenaren aan tafel en de woningbouwcorporaties. Maar niet de meerderheid van huurders.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	4012
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	14 mei 2024
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsbrief Reactie Eneco op verzoek tot samenwerking
ID	4224
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Thema	
Portefeuillehouder	
Beleidsveld	
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	2 april 2024
Raadsinformatiebijeenkomst	**14 mei 2024**

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Kraaij	**Datum**	12 maart 2024
Doorkiesnummer	61042	**Kenmerk**	12191925/20240305/HK
E-mail	h.kraaij@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie Eneco op verzoek tot samenwerking
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Energie en Klimaat

Geachte leden van de raad,

In Utrecht stappen we over op schone energie. Hier werken we op drie manieren aan: besparen en isoleren, duurzaam opwekken van energie en het aanpassen van de infrastructuur (door het uitbreiden of aanleggen van warmtenetten en het elektriciteitsnetwerk). Deze raadsbrief gaat over warmtebedrijven die verantwoordelijk zijn voor de realisatie van warmtenetten.

Op 17 mei 2023 bent u geïnformeerd over ons voornemen om, vooruitlopend op de nieuwe Warmtewet (Wcw), te onderzoeken hoe we toe kunnen werken naar een publiek-privaat warmtebedrijf voor het warmtenet van Utrecht, waarbij we ons dus ook richten op het bestaande warmtenet. Concreet betekent dat een samenwerking met Eneco, de huidige eigenaar van het warmtenet in onze stad. De gesprekken met Eneco over samenwerking hebben we tot nu niet goed kunnen voeren. Dat komt doordat Eneco niet goed uit de voeten kan met de voorstellen voor de nieuwe Warmtewet (Wcw), waarin het publiek eigendom van warmtenetten wordt gereguleerd.

Op 28 november 2023 hebben wij Eneco een brief gestuurd (zie bijlage) met onder andere de vraag of Eneco de intentie heeft om te participeren in een publiek-privaat warmtebedrijf, op basis van de Wcw zoals deze naar verwachting zal worden vastgesteld. Op 20 februari jl. hebben wij een antwoord ontvangen van Eneco en dit antwoord sturen wij u hierbij toe. Twee belangrijke standpunten van Eneco zijn:

- "*U vraagt in uw brief naar de intentie van Eneco om te participeren in een publiek-privaat warmtebedrijf op basis van de Wcw 'zoals deze uiteindelijk zal worden vastgesteld'. Juist het gebrek aan een concreet perspectief en politieke onzekerheid maakt het voor Eneco niet mogelijk om al vooruit te lopen op, met name, het onderdeel onteigening in het huidige wetsvoorstel*."
- "*Als een PPS in de vorm van een gezamenlijke onderneming wordt gegoten, dan is een belangrijk uitgangspunt voor Eneco dat wij tenminste 50% eigenaar blijven en voldoende zeggenschap houden om de risicovolle investeringen voldoende te beheersen. Bij de keuze voor de publieke*

> *partij(en) in een eventuele PPS hebben wij een sterke voorkeur voor een nationale robuuste en ervaren partij, zoals EBN*."

Op basis van de reactie van Eneco concluderen wij dat er onvoldoende aanknopingspunten zijn om op korte termijn in overleg te treden met Eneco over een publiek-private samenwerking, waarover wij uw raad eerder hebben geïnformeerd. Eneco blijft een belangrijke partner van ons in de warmtetransitie. Daarom zullen wij deze conclusie in een gesprek met Eneco delen en bespreken wat dit betekent voor onze toekomstige samenwerking in onder andere de Buurtaanpak aardgasvrij.

Vervolg
We verwachten in het tweede kwartaal van dit jaar een besluit te nemen over ons handelen naar aanleiding van de brief van Eneco en informeren wij uw raad hierover. Hierbij gaan wij ook in op de stappen die wij willen zetten naar een publiek warmtebedrijf en de wijze waarop wij een toegankelijk speelveld willen realiseren voor bewonersinitiatieven die zich mogelijk willen door ontwikkelen tot buurtwarmtecoöperaties, dan wel warmtebedrijven. In de raadscommissie van 23 november 2023 hebben we toegezegd dit speelveld voor u te schetsen voor Q1 2024. In de komende raadsbrief willen we het veranderende speelveld van bewoners, overheid en markt sen hoe we daar naar kijken, in samenhang schetsen. Daardoor komt de uitvoering van deze toezegging een kwartaal later. In de komende raadsbrief gaan we ook in op de verdere uitvoering van Motie 2021/108 Rol gemeente, warmtebedrijven en bewoners bij warmtenetten.

Op verzoek vanuit uw raad organiseren wij op 15 mei een werkbezoek aan de publieke warmtebedrijven van Deventer en Groningen. Tijdens dit werkbezoek is er ruim de gelegenheid om u nader te laten bijpraten over de wijze waarop wij in Utrecht warmtebedrijven en/of warmtegemeenschappen kunnen organiseren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Eneco N.V.
A.C. Tempelman
Postbus 1014
3000 BA ROTTERDAM

Behandeld door	E.M. de Groot	**Datum**	28 november 2023
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11789485/20231026/LG
E-mail	liesbeth.de.groot@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voortgang Warmtetransitie Utrecht
Bijlage(n)	geen		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	-		

Geachte heer Tempelman,

Zoals u weet staat de stad Utrecht voor de opgave om de bebouwde omgeving aardgasvrij te maken. De bestaande stadsverwarming biedt perspectief om grootschalig straten, buurten en wijken van het aardgas af te krijgen en daarom werken we sinds een aantal jaar samen met Eneco aan de warmtetransitie. Ook hebben de gemeenten Utrecht en Nieuwegein eind 2021 een samenwerkingsovereenkomst met Eneco gesloten om het bestaande warmtenet verder te verduurzamen, waar we gezamenlijk uitvoering aan geven.

De grootschalige uitbreiding van het warmtenet en het wetsvoorstel voor de Wet collectieve warmtevoorziening (Wcw), stellen onze samenwerking voor uitdagingen. Wij sturen u deze brief omdat wij de urgentie voelen om door te gaan met de warmtetransitie in de stad en niet kunnen en willen wachten op vaststelling van de Wcw.

Ambitie van de gemeente Utrecht

Utrecht wil dat voor alle inwoners een betaalbaar en duurzaam alternatief voor aardgas beschikbaar komt. De publieke belangen betaalbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid en transparantie moeten in de collectieve warmtevoorziening beschermd zijn. Overeenkomstig het wetsvoorstel ambieert Utrecht daarom een lokaal publiek-privaat warmtebedrijf met meer dan 50% van de aandelen in publieke handen. Het publieke meerderheidsbelang kan daarbij ook geleidelijk tot stand komen via een ingroeipad en verdeeld zijn over meerdere publieke aandeelhouders, waaronder de gemeente. Wij hebben voor de zomer besloten om de mogelijkheden van een publiek-privaat warmtebedrijf verder te onderzoeken.

Wij hebben een voorkeur voor het verkennen van de mogelijkheid tot oprichten van een publiek-privaat warmtebedrijf dat de taak krijgt om vóór 2035 warmteaansluitingen te realiseren in een afgebakend gebied (vooralsnog blok 1 en binnenstad) met Eneco als robuuste en deskundige partner. Deze voorkeur is bevestigd door de marktconsultatie die wij in maart 2023 hebben uitgevoerd. Utrecht en Eneco werken al intensief samen aan een businesscase en uitvoeringsplan in Overvecht Noord. Daarnaast is aan beide kanten veel tijd en energie gestoken om de kaders voor grootschalige uitbreiding van het warmtenet in “blok 1” van de transitievisies Warmte van Utrecht en Nieuwegein te formuleren. Daarvoor zijn wij Eneco erkentelijk.

Datum 28 november 2023
Ons kenmerk 11789485/20231026/LG

Betrokkenheid Eneco

Wij vernamen in een mondeling gesprek voor de zomer dat Eneco niet mee kan gaan in een dergelijke samenwerking voor blok 1 en binnenstad van Utrecht. Zoals wij begrijpen is dit vooral gelegen in een gebrek aan zeggenschap vanuit een minderheidsbelang zoals nu geformuleerd in het wetsvoorstel Wcw. Als duurzame stad die staat voor een grote opgave en betrouwbaarheid naar onze inwoners kunnen wij het ons niet permitteren om nu een pas op de plaats te maken. Ook voor Nieuwegein is het van belang dat er voortgang blijft.

In een recent gesprek d.d. 31 oktober 2023 met u begrepen wij dat Eneco positief staat tegenover het voorstel een verkenning te starten en toe te werken naar een intentieverklaring om te komen tot een publiek-privaat warmtebedrijf op het niveau van Utrecht – Nieuwegein. We hechten waarde aan een formeel antwoord op deze brief waarin u dit bevestigt door antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Heeft Eneco de intentie om te participeren in een publiek-privaat warmtebedrijf op basis van de Wcw zoals deze uiteindelijk zal worden vastgesteld?
2. Zo ja, welke randvoorwaarde is voor u van essentieel belang om deze publiek-private samenwerking aan te kunnen gaan voor de uitbreiding van de stadverwarming voor in elk geval blok 1 en binnenstad van Utrecht?
3. Bent u bereid om verschillende alternatieven te verkennen, waaronder de mogelijkheid van een ingroeipad naar (tenminste) 50% publieke deelname?
4. Welk beeld heeft Eneco bij de mijlpalen en tijdslijnen om tot een dergelijke samenwerking te komen?

Ten aanzien van vraag twee vernamen wij in het gesprek dat het wetsvoorstel WcW zoals dat nu bekend is voor investeringsonzekerheden zorgt. De investeringsonzekerheden zijn het gevolg van een beperkte zeggenschap vanuit het minderheidsaandeel, onduidelijkheid rondom de toekomstige tarievenstructuur en de restwaardebepaling. Hoe wij met elkaar deze investeringsonzekerheden kunnen beperken zal in elk geval onderwerp zijn van gesprek.

Onderzoek naar een separaat warmtebedrijf

Naast het onderzoek naar een publiek-privaat warmtebedrijf en vanuit de wens om voortgang te behouden, onderzoeken wij momenteel de mogelijkheid van een separaat warmtebedrijf dat relaties aangaat met competente warmtepartners.

Verzoek om schriftelijke reactie

Om er zeker van te zijn dat wij uw voornemens en belangen goed begrijpen, ontvangen wij graag op korte termijn een schriftelijke reactie op onze vragen. Wij zien er naar uit om het bestuurlijke gesprek van 31 oktober zo snel mogelijk een vervolg te geven nadat we antwoord hebben ontvangen en dan tot concrete procesafspraken te komen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Cc: Burgemeester en wethouders van Nieuwegein

Postbus 8208, 3009 AE Rotterdam

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Rotterdam, 20 februari 2024

Ons kenmerk:
MB/H/2024192AT

Voortgang Warmtetransitie Utrecht

Geacht college,

Wij danken u voor uw brief van 28 november 2023 die we bij deze beantwoorden. Eneco gaat graag met de gemeente in gesprek om te verkennen in hoeverre en in welke vorm een publiek-private samenwerking bij kan dragen aan een zo betaalbaar, duurzaam en betrouwbaar mogelijke warmtetransitie voor de Utrechters. In deze brief delen we onze visie op een dergelijke verkenning, na een inleiding die mede als doel heeft goed inzicht te geven in onze voornemens en onze huidige analyse van de situatie in de warmtetransitie. We verwachten hiermee een constructief startpunt voor de gesprekken te creëren.

Eneco (en rechtsvoorgangers) leverde vorig jaar al 100 jaar warmte via het stadswarmtenet aan Utrechtse klanten. In die 100 jaar zijn er vele transities langsgekomen: de transitie van stoom naar warm water, de uitrol van het warmtenet in het centrum waarmee kolenkachels verdwenen en de vervanging van de kolencentrales met schone(re)gascentrales in de jaren ‘60.

Eneco begon enkele jaren geleden met de verduurzaming van het warmtesysteem middels de BioWarmte-installatie en verwacht dit jaar verschillende nieuwe installaties aan het warmtesysteem toe te voegen waarmee de stad weer een significante verduurzamingsstap zal zetten, nl. de warmtepomp bij de RWZI in Overvecht, elektrodeboilers waarmee we overtollige windstroom omzetten in duurzame warmte en 5 grote warmtebuffers waarmee het energiesysteem efficiënter wordt. We ontwikkelen momenteel verschillende andere bronnen[1] als onderdeel van ons One Planet Plan[2]. Bij de ontwikkeling van bronnen zijn naast duurzaamheid ook betaalbaarheid en leveringszekerheid cruciale waarden voor Eneco, die zich tot elkaar verhouden als ‘communicerende vaten’.

Eneco doet deze significante investeringen in de verduurzaming omdat, net als de gemeente, ook Eneco het Utrechtse warmtesysteem als een belangrijk antwoord in de warmtetransitie ziet voor delen van Utrecht. Cruciaal achten wij daarbij dat het juiste betaalbare alternatief voor een CV-ketel op de juiste plek wordt aangeboden, op basis van een transparant aanbod en vergelijking met de alternatieven.

[1] https://www.eneco.nl/over-ons/~/media/eneco-nl-over-ons/pdf/Eneco_Routekaart_Verduurzaming_2022
[2] https://www.eneco.nl/over-ons/wat-we-doen/one-planet-plan/

Afgelopen jaren heeft Eneco tevens fors geïnvesteerd in de wijkaanpak Overvecht Noord. Daarnaast onderzoeken we, vaak samen met de gemeente, naar manieren om huishoudens en bedrijven 'aan de warmteleiding' zo betaalbaar mogelijk aan te sluiten, gebruikmakend van synergie tussen werkzaamheden van gemeente en Eneco. Onze vrij nieuwe proposities 'Nu We Er Toch Zijn' en 'Buis naar je Huis' zijn mooie stappen op die weg.

Onzekerheden in de Wet collectieve warmtevoorziening (Wcw)

Eneco steunt veel onderdelen van het wetsvoorstel voor de Wcw. Zo steunen wij de regierol die gemeenten krijgen in het aanwijzen van warmtekavels, de nieuwe tariefregulering op basis van kostplus en het introduceren van een CO_2-norm voor de geleverde warmte. Wij maken ons echter grote zorgen over het onderdeel in het wetsvoorstel dat een verplicht publiek meerderheidsbelang voorschrijft omdat het leidt tot grote vertraging van de warmtetransitie en tot hogere warmtetarieven voor woningeigenaren en daarmee het draagvlak voor collectieve warmte aantast. Tevens leidt dit onderdeel tot grote onduidelijkheid over onze rol als privaat warmtebedrijf en de mogelijkheden voor samenwerking met publieke partners.

Uw gevoel voor urgentie om door te gaan met de warmtetransitie delen wij. De klimaatverandering lijkt te versnellen en de impact ervan lijkt nog groter dan verwacht. Ook de afhankelijkheid van import van aardgas en LNG maakt dat Nederland en Europa hebben besloten ons verbruik ervan sneller te verminderen. Wij willen woningeigenaren en bedrijven graag helpen te verduurzamen door te investeren in de uitbreiding van warmtenetten.

Het is vanwege deze urgente vraagstukken pijnlijk om te zien dat er door de aankondiging van de Wet collectieve warmtevoorziening (Wcw) sinds oktober 2022, op verschillende manieren investeringsonzekerheid is gecreëerd voor (private) warmtebedrijven en gemeenten. Deze onzekerheid wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de keuze voor een verplicht doorslaggevend publiek eigendom en heeft in veel gemeenten in Nederland geleid tot stilstand van investeringen in warmtenetten. Meer specifiek veroorzaken o.m. de volgende factoren in het wetsvoorstel Wcw investeringsonzekerheid:

- Onzekerheid over de overgangstermijn: nieuwe investeringen in warmtenetten vergen een afschrijvingstermijn van 30 jaar om de warmtetarieven betaalbaar te houden en de investering terug te kunnen verdienen. Het huidige wetsvoorstel gaat voor bestaande (private) warmtebedrijven uit van een overgangstermijn tussen de 14 en 30 jaar. Daarna worden private warmtebedrijven onteigend. Aangezien het onduidelijk is welke overgangstermijn zal resulteren na behandeling van het wetsvoorstel in het parlement, zorgt dit voor investeringsonzekerheid. Bij onvoldoende zekerheid over de restwaardebepaling (zie volgende punt) is een overgangsduur van 30 jaar noodzakelijk om nog te kunnen investeren.
- Onzekerheid over de restwaarde bij onteigening: nieuwe investeringen in warmtenetten zouden ook mogelijk zijn bij een kortere overgangsduur dan 30 jaar indien de restwaarde bij onteigening voldoende is om nu nog te kunnen investeren. Het ministerie van EZK heeft al aangegeven dat de methodiek voor de bepaling van restwaarde mogelijk pas over enkele jaren voldoende uitgewerkt zal zijn. Zelfs een snelle behandeling van het wetsvoorstel Wcw in het parlement zal op dit punt dus waarschijnlijk niet de noodzakelijke investeringszekerheid verschaffen.
- Doorslaggevend publiek belang en beheersing investeringen: Eneco sluit een publiek-private samenwerking in de warmtetransitie niet uit. Een voorwaarde daarvoor is wel dat wij zeggenschap hebben over de investeringen en de daarmee gepaard gaande risico's kunnen beheersen. Wij zien thans onvoldoende aanknopingspunten in het wetsvoorstel Wcw om als minderheidsaandeelhouder voldoende zeggenschap te verwerven in een samenwerking met een publieke partij.

Het wetsvoorstel geeft weliswaar enkele mogelijkheden voor zeggenschap bij de minderheidsaandeelhouder, maar de hoge drempels daarvoor leiden niet tot voldoende investeringszekerheid (de investeringsgrens ter hoogte van 1/3de deel van de balans, bijvoorbeeld).

Verplicht publiek eigendom leidt tot hogere warmtetarieven en vertraging

Het onderdeel marktordening met een verplicht publiek meerderheidsbelang zorgt ervoor dat de wet tot onnodig hoge uitvoeringskosten leidt en zorgt voor grote vertraging van de warmtetransitie. Als het wetsvoorstel zou worden aangenomen zorgt het volgens een advies van PWC[3], uitgevoerd in opdracht van minister Jetten, voor blijvende vertraging tot ten minste 2030. Deze vertraging leidt tot hogere maatschappelijke kosten omdat in gebieden waar warmtenetten de goedkoopste oplossing zijn, in de tussentijd toch al (hybride) warmtepompen de intrede kunnen doen door een deel van de woningeigenaren. Hierdoor kan extra netcongestie ontstaan die anders was voorkomen. Bovendien zullen in de toekomst minder woningeigenaren willen aansluiten in die wijken waardoor het warmtenet duurder wordt voor mensen die wel worden aangesloten op het warmtenet. De warmtetarieven zullen hoger uitpakken omdat de aanleg en operationele kosten over minder aansluitingen moet worden verdeeld.

Verplicht doorslaggevend publiek eigendom zorgt ook op een andere manier voor hogere warmtetarieven. Het oprichten van een publiek-privaat bedrijf zorgt voor hoge governance kosten in de vorm van (juridische) inrichtingskosten en jaarlijkse beheerskosten. Deze kosten zijn er nu niet en zullen leiden tot hogere warmtetarieven. Publiek eigendom heeft bovendien geen toegevoegde waarde voor het borgen van de betaalbaarheid omdat de voorgestelde tariefregulering in de Wcw op basis van kostplus, en het bestaande toezicht van ACM op het maximaal toegestane rendement, consumenten optimaal beschermen.

Wij zien het wetsvoorstel voor de Wcw mede hierdoor als een voorstel in ontwikkeling. Het is een vergaand wetsvoorstel, waarvan veel essentiële elementen nog onduidelijk zijn en de consequenties nog niet volledig worden overzien. De vraag is ook welke uitkomst de toets door de Raad van State zal hebben en wat de invloed van het daaropvolgende politieke proces nog zal zijn. De nog verre van duidelijke uitkomst van het formatieproces van een nieuw kabinet draagt bij aan het beeld van een nog sterk bewegend doel.

U vraagt in uw brief naar de intentie van Eneco om te participeren in een publiek-privaat warmtebedrijf op basis van de Wcw 'zoals deze uiteindelijk zal worden vastgesteld'. Juist het gebrek aan een concreet perspectief en politieke onzekerheid maakt het voor Eneco niet mogelijk om al vooruit te lopen op, met name, het onderdeel onteigening in het huidige wetsvoorstel.

Perspectief op samenwerking

Desondanks staat Eneco niet afwijzend tegenover publiek-private samenwerking als dat kan bijdragen aan een stabiel partnership voor de lange termijn met duidelijke toegevoegde waarde voor de klanten.

Zoals wij eind oktober 2023 al in ons gesprek aangaven, zien wij als meest constructieve weg om met de gemeenten Utrecht en Nieuwegein de dialoog aan te gaan over een voor alle partijen vruchtbare samenwerking. In onze ogen kan samenwerking op verschillende manieren worden vormgegeven. Een publiek private samenwerking (PPS) kán zich vertalen naar een juridische structuur, maar regie door de gemeente kan ook in andere vormen worden gevat.

[3] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-107b609537a3bbf57220e6cfe35d835ed71b58e6/pdf

Áls een PPS in de vorm van een gezamenlijke onderneming wordt gegoten, dan is een belangrijk uitgangspunt voor Eneco dat wij tenminste 50% eigenaar blijven en voldoende zeggenschap houden om de risicovolle investeringen voldoende te beheersen.

Bij de keuze voor de publieke partij(en) in een eventuele PPS hebben wij een sterke voorkeur voor een nationale robuuste en ervaren partij, zoals EBN. Belangrijkste argument hierbij is de focus op zo laag mogelijke kosten voor onze klanten, gegeven het feit dat Eneco voor haar hele portfolio naar een oplossing zoekt, waardoor (deelname van) een bovenregionaal actieve partij de voorkeur heeft. Hogere kosten voor de inrichting van de nieuwe governance kunnen dan minimaal blijven, waarmee zoveel mogelijk wordt voorkomen dat huurders en woningeigenaren meer gaan betalen.

Onderwerpen als warmtekavel, verdichting, samenwerking in onder- en bovengrond geven perspectief voor gesprek. Mijlpalen zijn daarbij de momenten waarbij we nieuwe inzichten kunnen verwachten in het wet- en regelgevingsproces: bijvoorbeeld publicatie van de Algemene Maatregelen van Bestuur, berichten aan de Tweede Kamer, het kabinetsakkoord, etc. In termen van mijlpalen in de samenwerking lijkt een intentieovereenkomst, die inhoud en proces reflecteert, als eerste stap in de rede te liggen.

Betaalbaarheid en transparantie cruciaal voor bewoners

Eneco hecht aan draagvlak bij bewoners. Voldoende deelname is niet vanzelfsprekend. Dit blijkt opnieuw uit recente wijkaanpakken in Nederland. Zo is bijvoorbeeld het publieke warmtebedrijf HVC en de gemeente Pijnacker-Nootdorp er, ondanks een gunstig financieel aanbod en intensieve keukentafelgesprekken, niet in geslaagd een investeringsdrempel van 50% deelname te behalen. Wij zien dat draagvlak zich in belangrijke mate vertaalt naar een goede betaalbaarheid van het alternatief voor verwarmen met een CV-ketel en aardgas. Daarbij moet in onze visie veel aandacht uitgaan naar het effect op de maandlasten voor bewoners van een eventuele overstap op een duurzaam alternatief. Eneco is ervan overtuigd dat we samen met alle stakeholders alleen moeten kiezen voor de aanleg van een collectief warmtenet in een wijk indien de kosten zowel vanuit het perspectief van de maatschappij als de eindverbruiker significant lager zijn dan van een alternatief (aardgas, hybride warmtepomp of all electric). Alleen dan kunnen bewoners nu en in de toekomst vertrouwen op een betaalbare warmtevoorziening.

Dit geldt speciaal voor wijken zoals Overvecht-Noord waar relatief veel mensen wonen in een financieel kwetsbare situatie. Hier werken gemeente, corporaties en Eneco al enige tijd intensief samen om te komen tot een aantrekkelijk aanbod. De gemeente heeft echter hierin een eigen extra verantwoordelijkheid om de inwoners uit te leggen waarom bijvoorbeeld een warmtenet de beste optie is voor Utrechters in Overvecht Noord.

Eneco hecht eraan dat de gemeente, vóórdat Eneco wordt gevraagd een investeringsbesluit te nemen, bij de Overvechters expliciet middels een opt-in/opt out procedure op adresniveau toetst hoeveel woningeigenaren en huurders hun woning daadwerkelijk op het warmtenet willen laten aansluiten. Het is van groot belang voor de betaalbaarheid dat dit deelname percentage hoog genoeg is. De basis hiervoor dient onder meer transparante informatie van de gemeente te zijn aan de bewoners op basis van de (kosten van) alternatieven. Van onze kant zullen we graag de aansluitkosten en tarieven voor een warmtenet in Overvecht Noord tijdig aanleveren. Wij zijn tevens bereid maximaal transparantie te betrachten door deze cijfers te laten valideren door een onafhankelijk bureau, mede in opdracht van de gemeente.

Tot slot

Investeringen in de uitbreiding en verduurzaming van warmtenetten gaan gepaard met grote financiële risico's en een investeringshorizon van tenminste 30 jaar. Dat kan alleen succesvol als de sturing en besluitvorming stabiel is en een goede balans wordt gevonden tussen consumentenbescherming en investeringszekerheid. Ik heb de nieuwe directeur van het Warmtebedrijf, Ron Wit, gevraagd om aan deze richting verder invulling te geven. Hij en zijn team bouwen graag met u verder aan de warmtetransitie in Utrecht en Nieuwegein.

Met vriendelijke groet,



As Tempelman
voorzitter Raad van Bestuur

Locatieprofielen

Concept

Basisinformatie

Datum	14 mei 2024
Gespreksleider	Berdien van der Wilt
Tijd	20.30 – 22.00 uur
Zaal	Zaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Eva Oosters
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Naam
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie op 23 mei. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	1 Deelnemer, *Utrechtse Bomenstichting* 1 Deelnemer, *Bewoner en winkelier korte Minrebroederstraat* 3 Deelnemers, *Stichting Wilhelminapark e.o.* 16 Deelnemers 1 Deelnemer, *Bewoners omgeving Park Transwijk* 1 Deelnemer, *Binnenstad030* 1 Deelnemer, *Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht* 1 Deelnemer, *Utrechtse Stichting Tegen Geluidsoverlast* 1 deelnemer, *Samenwerkingverband Domplein*

Programma

20.30 – 20.35 uur Opening
20.35 – 20.50 uur Aftrap Gemeente Utrecht
20.50 – 20.55 uur vertegenwoordiger Wilhelminapark
20.55 – 21.00 uur vertegenwoordiger Domplein
21.00 – 21.05 uur Stichting Geluidshinder
21.05 – 21.10 uur Utrechtste Bomenstichting
21.10 – 21.15 uur Bewoner en winkelier korte Minrebroederstraat
21.15 – 21.20 uur Vidius

21.20 – 21.25 uur Four Entertainment
21.25 – 21.30 uur Zoo Events
21.30 – 21.35 uur Vereniging Evenementen Utrecht
21.35 – 21.55 uur Vraag & Antwoord raad met gasten
21.55 uur – 22.00 uur Afsluiting

Motivatie

Agendeerders
Dirk-Jan van Vliet (D66), Mariam Al-Saqaff (VVD), Mahaar Fattal (GroenLinks), Annemarijn Oudejans (Student & Starter), Stefan Gaillard (Stadsbelang Utrecht), Linda Bode (Volt), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Mohamed Talhaoui (PvdA), Jantine Zwinkels (CDA)

Motivatie
Naar aanleiding van het raadsvoorstel over de locatieprofielen, willen de fracties graag in gesprek over de aangekondigde wijzigingen. De agenderende fracties willen zich laten informeren door verschillende betrokkenen over de inhoud van het voorstel, het proces rondom vergunningen en over de overwegingen voor het wel of niet organiseren van festivals in de verschillende seizoenen, gevolgen voor de ecologie en omgang met geluid.

In gesprek gaan met festivalorganisatoren, beleidsadviseurs van de gemeente, inwoners van Utrecht en milieuorganisaties over wat zij vinden van de inhoud van het raadsvoorstel, de raadsbrief en het proces van vergunningverlening bij evenementen.

Bijdrage

Deelnemer, *Utrechtse Bomenstichting*
Parken en stranden zijn voor iedereen en niet om aan te verdienen en buurt/wijkbewoners uit te sluiten. Met bomen, flora en fauna wordt geen rekening gehouden. Vergunningen worden steevast zo laat verleend dat het geen zin heeft om bezwaar te maken: voldongen feiten strategie.

Deelnemer, *Bewoner en winkelier korte Minrebroederstraat*
Concept Lokatie Profiel evenementen Stadhuisplein
Deelnemer
Graag deel ik met de Gemeenteraad mijn bezwaren tegen het aanwijzen van het Wilhelminapark als evenementen-lokatie. Nut en noodzaak van zo'n aanwijzing ontbreken ten enenmale. Evenementen zijn voor buitenstadse locaties, zonder kwetsbare stadsnatuur, die daarvoor veel beter geëigend zijn. Daar zijn er ruimschoots genoeg van rond onze stad. Met parkeergelegenheid, ruimte en bereikbaarheid. Het in de waagschaal stellen van kwetsbare stadsnatuur staat haaks op de ambitie (van mijn partij) om de stad om te vergroenen. Nog los van de aanzuigende verkeersdruk, parkeerdruk en andere overlast.

Deelnemer
Het Wilhelminapark moet van de lijst ‘locatieprofielen evenementen!’ Het park is als rijksmonument en in de huidige staat niet geschikt voor grootschalige evenementen. Dit prachtige park heeft tijd nodig om te herstellen van alle ‘aanslagen’ die het de afgelopen jaren te verduren heeft gekregen, als we er met z’n allen nog decennialang van willen kunnen genieten!

Deelnemer, *Binnenstad030*

Ons verzoek is de gelegenheid te krijgen de raad voor te lichten over belangrijke tekortkomingen in het voorstel van het college tot vaststelling van de beleidsregel geluidsnormen bij buitenevenementen.

Toen het project Evenementenlocaties opnieuw werd opgestart na het einde van de Coronaperiode zijn wij benaderd door het projectteam met het verzoek te willen participeren in de besluitvorming rond de vaststelling van het beleid en de regels met betrekking tot tien evenementenlocaties waarvan 4 gelegen in de binnenstad. Wij hebben een gesprek gehad met de projectleider Max Trienekens en haar uitgelegd wat onze zorgen zoal waren. Daarna zijn wij nog uitgenodigd voor inspraakavonden.

Onze grootste zorg - en naar onze ervaring ook die van veel binnenstadsbewoners - is de enorme toename van de geluidshinder waaraan binnenstadsbewoners worden blootgesteld. Dat gaat over geluidsniveaus in de openbare ruimte die gezondheidsschadend zijn en die de actieve plicht van de gemeente oproepen om deze binnen haar vermogen te voorkomen en daartegen op te treden. 96% door de ±500 respondenten op een enquête uitgezet onder ±1500 binnenstadsbewoners geven aan dat zij 'onverdraagbaar veel', ‘erg veel’ of ‘redelijk wat’ gehinderd zijn en 65% geeft aan daarvan slaapverstoring te ondervinden. Dat is gezondheidsschadend en vergroot het risico op ernstige aantasting van de gezondheid. Dat geldt als een aantasting van een grondrecht.

Wij hebben dan ook gevraagd met name aandacht te besteden aan de geluidsimpact van evenementen, de maatregelen ter voorkoming van gezondheidsschade en de voorschriften in verband met toezicht en handhaving.

Kennelijk in verband daarmee heeft het projectteam advies gevraagd van het geluidskundig bureau Peutz. Het conceptrapport is (merkwaardigerwijs niet aan ons maar) aan Ted Zorn van de UStG voorgelegd voor commentaar (met wie B030 overigens samenwerkt op het dossier gezondheidsschadende geluidshinder). Zij hebben ons het concept rapport van Peutz voorgelegd en wij hebben aanleiding gezien daarop ook te reageren vanuit ons perspectief.

Zonder dat wij (of de UStG) hier nog een resultaat van hebben gehoord heeft het College nu het voorstel voor 10 evenementenlocaties gedaan zonder dat daaruit blijkt dat gezondheidsschadende geluidshinder ook maar enige rol heeft gespeeld in de afwegingen. Uit het voorstel blijkt slechts dat een maximaal geluidsniveau van 80dB zal worden gehanteerd dat al 5dB meer is dan het door Peutz geadviseerde niveau van 75 dB en waarvan vast te stellen is dat het uitgaat van een voor de binnenstad volstrekt onrealistische geveldemping van 25 dB. Alles te meten op de gevel van een woning, terwijl uit adviezen van de WHO, de EU en de GGD blijkt dat het niveau op de gevel in de nacht niet hoger zou moeten zijn dan 40 dB; dat is grofweg 13 keer hoger dan nu wordt toegestaan.

Daarnaast valt vast te stellen dat in het voorstel van het college effectieve regels voor toezicht en handhaving ontbreken. Ook dat levert, als gezondheidsschade te vrezen valt, een schending van een grondrecht en een schending van de op de gemeente liggende rechtsplicht maatregelen te nemen om schade te voorkomen.

Hieraan valt nog toe te voegen dat in reeds vóór de Coronaperiode georganiseerde participatiebijeenkomsten over evenementenlocaties vergelijkbare bezwaren door bewoners aan de orde zijn gesteld. Het college heeft daar kennelijk ook geen acht op geslagen, althans geen vervolg aan willen of kunnen geven.

Onze conclusie is dat het participatieproces gebrekkig is uitgevoerd, althans dat daarin op het punt van geluid, toezicht en handhaving geen acht is geslagen op de bepaald niet licht te nemen reacties van of namens de inwoners in dat opzicht. De gezondheidsbelangen van bewoners lijken volstrekt

genegeerd in het voorstel. Daarmee stelt de gemeente zich bloot aan gegronde onrechtmatigheidsclaims (zoals de recente Schipholzaak bevestigt). De beleidsregels dienen daarom te worden aangepast.

Deelnemer
Net als velen van jullie maak ik mij zorgen over het behoud van het Wilhelminapark. Daar is er maar 1 van en nog een rijksmonument ook nog. Mijn stelling : Afblijven

Deelnemer
Als bewoonster aan het Wilhelminapark maak ik me veel zorgen over de plannen die er zijn en die ten koste gaan van het natuurbeheer.

Evenementen
Locatiebeleid, APV en locatieprofielen



Raadsinformatiebijeenkomst
14 mei 2024

Max Trienekens en Michel Winkelman
Ontwikkelorganisatie Ruimte – Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Programma

- Evenementen, aanleiding en opdracht
- Proces en uitkomsten
- Wijzigingen en effecten

- Optioneel toelichting op:
  - Werken met locatieprofielen
  - Maatregelen ecologie
  - Participatie en onderzoek
  - Veranderingen t.o.v. bestaande situatie



Gemeente Utrecht





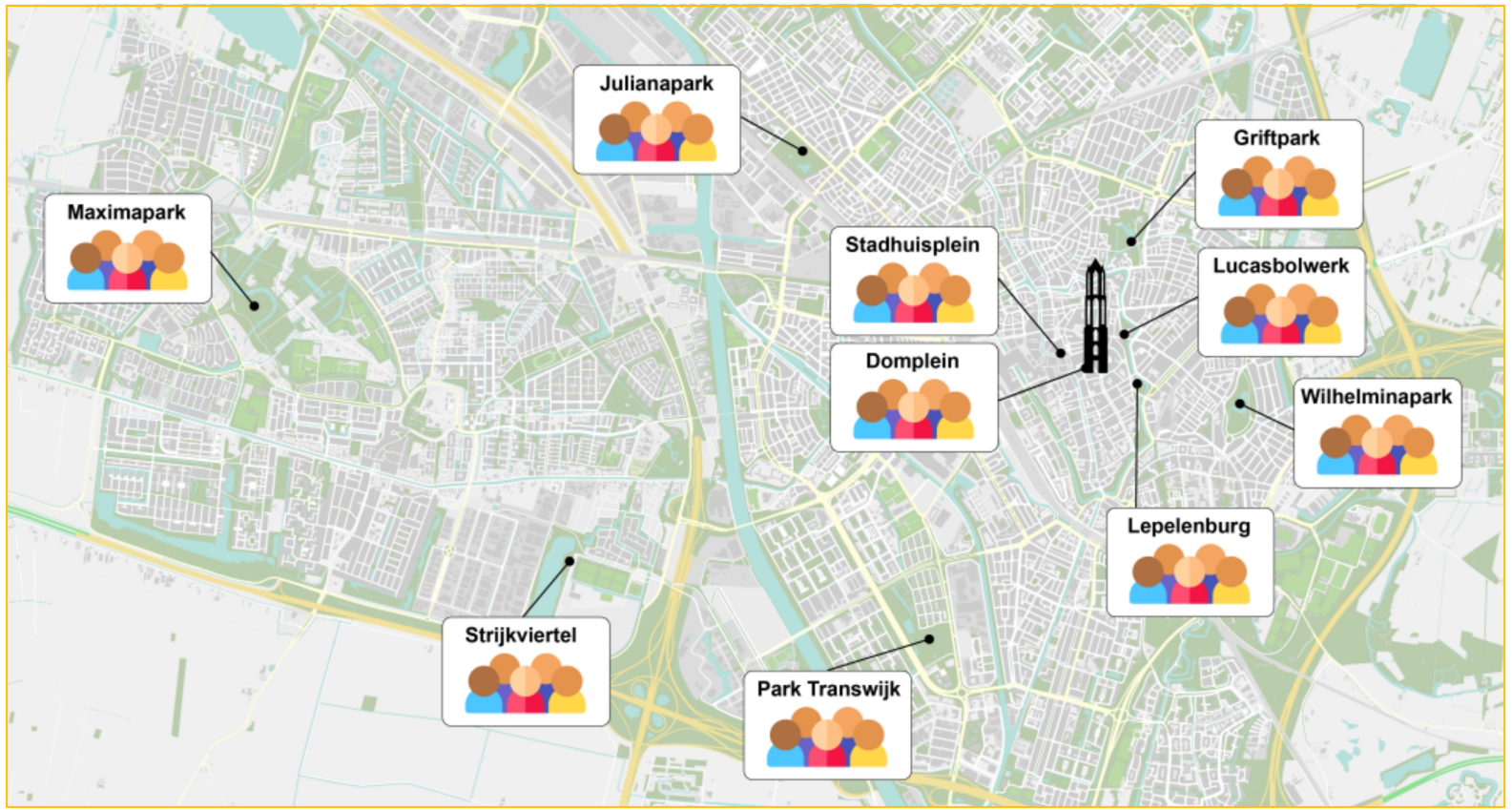



DOOR

Aanleiding en opdracht

- Duidelijkheid
- Balans
- Spreiding
- Snelheid

10 locatieprofielen
kaders voor:
aantal dagen, geluid,
bezoekers en hersteltijd



Gemeente Utrecht

Waar staan we nu?

Participatie

24 maart 2023

Start

Mei-december

Juli - december

Onderzoeken
Locatieanalyse
Flora en fauna
Bodem en bomen
Geluid
Gehouden dieren*

Besluitvorming

Q 1-2 2024

Inrichten werkproces en informatievoorziening

Q 2-3 2024

Q3 2024

Werken met LP



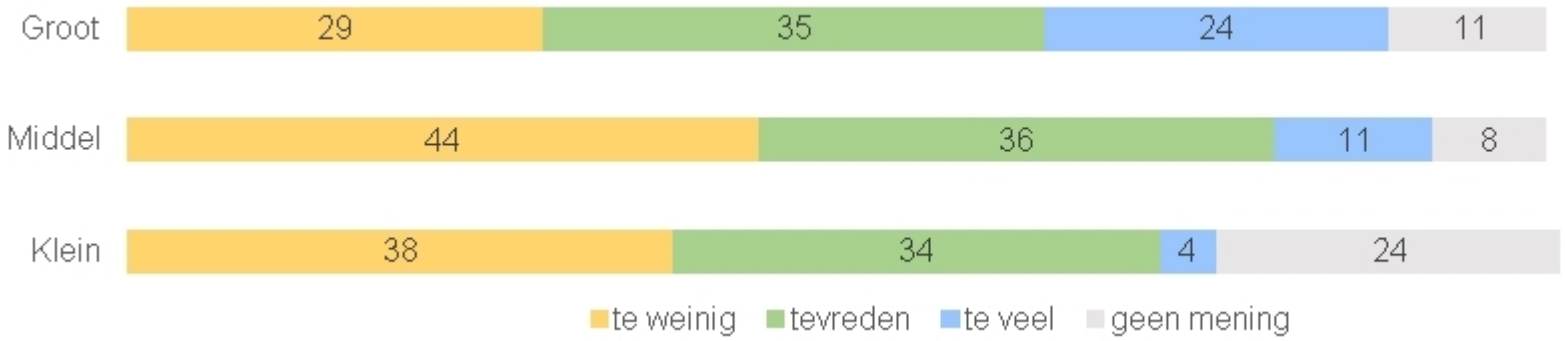
Gemeente Utrecht

Participatie in cijfers



Uitnodigingskanalen	Aantal
Brieven op de deurmat	5000
Online wijkkanalen (social media, mail)	1000+
Persoonlijke e-mail bijeenkomsten	1000+
Social media campagne locatiegesprekken	150.000+
Social media campagne bewonersonderzoek	250.000+
Social campagne centrale bijeenkomsten	10.000+
Type	**Aantal geraadpleegden**
Centrale bijeenkomsten	150+
DenkMee online	800
Persoonlijke gesprekken	50
Organisatorenbijeenkomsten	80
Bewonersonderzoek	2.000+
Utrecht inwoners enquête (regulier)	8.000

Uitkomsten participatie en onderzoek



- Ontmoeting, ontspanning & verbinding
- Divers, toegankelijk, duurzaam, waarde evenement voor omgeving
- Meer kaders, inzet en regie nodig

Aandacht voor:

- Passende ruimte
- Geluid
- Effecten flora en fauna
- Regeldruk



Producten

Beleidsnota



APV

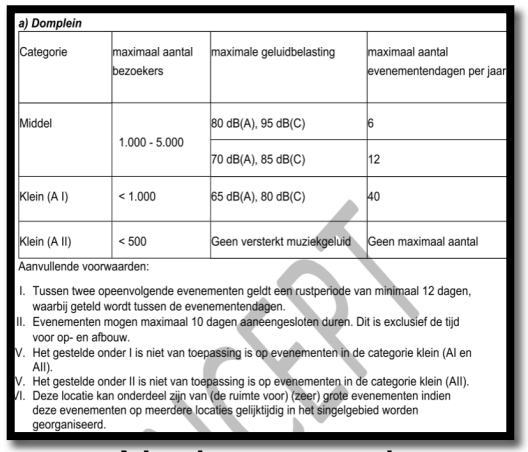


Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, locatieprofielen evenementen

De raad van de gemeente Utrecht;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 maart 2024, kenmerk 12204416;
Gelet op artikel 149 en artikel 108, eerste lid, Gemeentewet;
Besluit de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 als volgt te wijzigen:

Artikel I

A. Artikel 1:2, derde lid, wordt gewijzigd en komt te luiden: 'In afwijking van het eerste en tweede lid beslist het bestuursorgaan binnen een termijn van twaalf weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen op:
   a. een aanvraag voor een vergunning voor het exploiteren van een seksinrichting of escortbedrijf, zoals beschreven in afdeling 3.2 van deze verordening;
   b. een aanvraag voor een vergunning voor evenementen, zoals beschreven in de afdelingen



a) Domplein

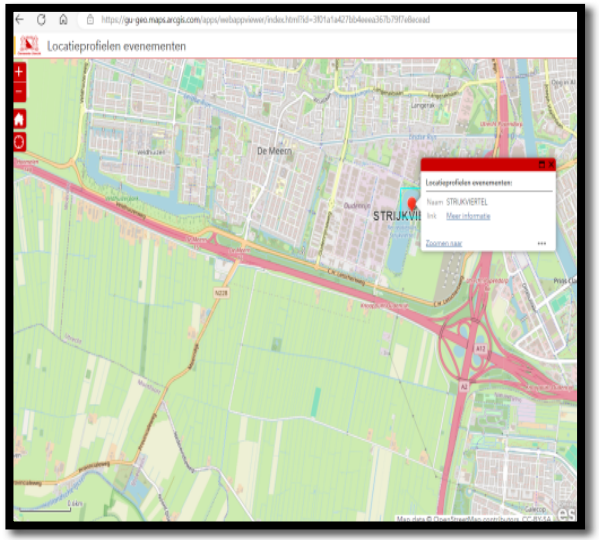
Categorie	maximaal aantal bezoekers	maximale geluidbelasting	maximaal aantal evenementendagen per jaar
Middel	1.000 - 5.000	80 dB(A), 95 dB(C)	6
		70 dB(A), 85 dB(C)	12
Klein (A I)	< 1.000	65 dB(A), 80 dB(C)	40
Klein (A II)	< 500	Geen versterkt muziekgeluid	Geen maximaal aantal

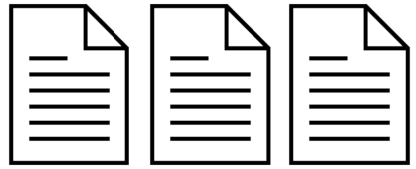
Aanvullende voorwaarden:

I. Tussen twee opeenvolgende evenementen geldt een rustperiode van minimaal 12 dagen, waarbij geteld wordt tussen de evenementendagen.
II. Evenementen mogen maximaal 10 dagen aaneengesloten duren. Dit is exclusief de tijd voor op- en afbouw.
V. Het gestelde onder I is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AI en AII).
V. Het gestelde onder II is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AII).
VI. Deze locatie kan onderdeel zijn van (de ruimte voor) (zeer) grote evenementen indien deze evenementen op meerdere locaties gelijktijdig in het singelgebied worden georganiseerd.

Nadere regel

Nieuwe website





Gemeente Utrecht

Locatiebeleid

- Rust- en hersteltijd bij locatieprofielen 
- Kwalitatieve verdelingssystematiek 
- Ruimte voor gratis toegankelijke stads- en volksfeesten 
- Passende ruimte voor evenementen 

APV

- Werken met locatieprofielen bij vergunningen en kalender 

Legenda:


uitkomsten participatie


onderzoek ecologie

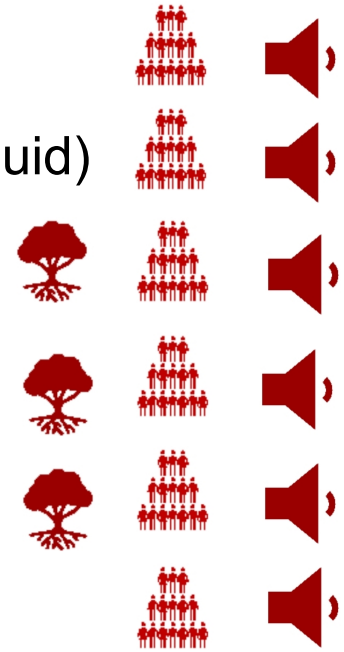

onderzoek geluid


wet- en regelgeving

Gemeente Utrecht

Nadere regel evenementen
10 locatieprofielen

- Maximum aantal bezoekers
- Aantal dagen per categorie (met versterkt geluid)
- Maximaal aantal dagen evenementen
- Rustperiode tussen evenementen
- Regels duur op- en afbouw
- Minder geluid -> na 23:00 uur



a) Domplein

Categorie	maximaal aantal bezoekers	maximale geluidbelasting	maximaal aantal evenementendagen per jaar
Middel	1.000 - 5.000	80 dB(A), 95 dB(C)	6
		70 dB(A), 85 dB(C)	12
Klein (A I)	< 1.000	65 dB(A), 80 dB(C)	40
Klein (A II)	< 500	Geen versterkt muziekgeluid	Geen maximaal aantal

Aanvullende voorwaarden:

I. Tussen twee opeenvolgende evenementen geldt een rustperiode van minimaal 12 dagen, waarbij geteld wordt tussen de evenementendagen.
II. Evenementen mogen maximaal 10 dagen aaneengesloten duren. Dit is exclusief de tijd voor op- en afbouw.
IV. Het gestelde onder I is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AI en AII).
V. Het gestelde onder II is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AII).
VI. Deze locatie kan onderdeel zijn van (de ruimte voor) (zeer) grote evenementen indien deze evenementen op meerdere locaties gelijktijdig in het singelgebied worden georganiseerd.

Gemeente Utrecht

Effecten

- Meer duidelijkheid
- Minder kans op schade aan groen en tijd voor herstel
- Locaties minder lang afgesloten
- Minder vaak (langdurige) geluidshinder
- Muziekevenementen behouden
- Aantal evenementen moet verplaatsen of veranderen

- Regie, kwaliteit en spreiding
- Balans leefbaarheid en levendigheid



Dank voor uw aandacht



Optioneel toelichting op:

- Werken met LP
- Maatregelen ecologie
- Participatie en onderzoek
- Effecten locatieprofielen

Gemeente Utrecht

Bijlage 1 – voorbeeld locatieprofiel

a) Domplein

Categorie	maximaal aantal bezoekers	maximale geluidbelasting	maximaal aantal evenementendagen per jaar
Middel	1.000 - 5.000	80 dB(A), 95 dB(C)	6
		70 dB(A), 85 dB(C)	12
Klein (A I)	< 1.000	65 dB(A), 80 dB(C)	40
Klein (A II)	< 500	Geen versterkt muziekgeluid	Geen maximaal aantal

Aanvullende voorwaarden:

I. Tussen twee opeenvolgende evenementen geldt een rustperiode van minimaal 12 dagen, waarbij geteld wordt tussen de evenementendagen.
II. Evenementen mogen maximaal 10 dagen aaneengesloten duren. Dit is exclusief de tijd voor op- en afbouw.
IV. Het gestelde onder I is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AI en AII).
V. Het gestelde onder II is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AII).
VI. Deze locatie kan onderdeel zijn van (de ruimte voor) (zeer) grote evenementen indien deze evenementen op meerdere locaties gelijktijdig in het singelgebied worden georganiseerd.

i) Park Transwijk

Categorie	maximaal aantal bezoekers	maximale geluidbelasting	maximaal aantal evenementendagen per jaar
Zeer groot	10.000 - 20.000	80 dB(A), 95 dB(C)	3
Groot	5.000 - 10.000	80 dB(A), 95 dB(C)	3
Middel	1.000 - 5.000	70 dB(A), 85 dB(C)	6
Klein (A I)	< 1.000	65 dB(A), 80 dB(C)	21
Klein (A II)	< 500	Geen versterkt muziekgeluid	Geen maximaal aantal

Aanvullende voorwaarden:

I. Tussen twee opeenvolgende evenementen geldt voor het onverharde deel van de locatie een rustperiode van minimaal 18 dagen (voorkeur 21 dagen). De rustperiode gaat in op de dag na de laatste dag van afbouw van een evenement en duurt tot de start van de opbouw van het volgende evenement.
II. Tussen 1 november en 31 maart kunnen geen evenementen plaatsvinden.
III. Evenementen mogen maximaal 5 dagen aaneengesloten duren.
IV. Het gestelde onder I en II is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AI en AII).
V. Het gestelde onder III is niet van toepassing is op evenementen in de categorie klein (AII).

CONCEPT

Bijlage 2 – proces reserveringskalender

Periode	Activiteit	Bevoegdheid / door
<15 juli	Aanwijzen data en locaties voor bepaalde gebeurtenissen / activiteiten*	Burgemeester
1 augustus - 15 september	Aanmelding reserveringskalender per evenement	Organisatoren
15 september – 31 oktober	Toetsen aan bestemmingsplan, APV en locatieprofielen	Gemeente
	In gesprek daar waar het knelt	Gemeente / organisatoren
	Indien nodig: verdelingssystematiek (kwalitatieve beoordeling*)	Externe adviescommissie
1 december	Vaststellen reserveringskalender	Burgemeester
Va 1 december	Vergunningaanvraag toetsen aan o.a. reserveringskalender	Burgemeester

Bevoegdheid burgemeester op basis van OOV

Gemeente Utrecht

Bijlage 2 - Beoordeling

- Kwalitatieve beoordeling
- Adviescommissie
- Vier beoordelingsgronden

I. Waarde van het evenement voor omgeving en stad;
II. Bijdrage van het evenement aan een pluriform aanbod voor een breed publiek;
III. Het evenement is toegankelijk en inclusief georganiseerd;
IV. Het evenement wordt zo duurzaam mogelijk georganiseerd.

Bijlage 3 - Proces vergunningverlening

Aanvraag evenementenvergunning APV	Aanvraag omgevingsvergunning
• 12 weken vooraf	• Uiterlijke aanvraag 8 weken (wettelijk)
• Reactie op aanvraag, besluit, daarna bezwaar en beroep	• Reactie op aanvraag, besluit, daarna bezwaar en beroep
• Doorlooptijd volledige procedure bezwaar en beroep 2 tot 3 jaar	• Doorlooptijd volledige procedure bezwaar en beroep 2 tot 3 jaar
• Voorlopige voorziening mogelijk direct na verlenen vergunning	• Voorlopige voorziening mogelijk direct na verlenen vergunning
• Vergunningverlening i.c.m. actualiteit (veiligheid en openbare orde)	• Beoordeling ruimtelijke aspecten (o.a. mobiliteit, ecologie, monument en geluid)

Bijlage 4 – Locatieprofielen en vergunningen ecologie en bodem

Locatieprofielen
○ We stellen een rustperiode tussen evenementen in van 18 dagen (wenselijk 21) op onverhard terrein. Dit doen we om het gazon en bodemleven te beschermen.
○ In de periode 1 november t/m 31 maart kunnen er geen middel, grote en zeer grote evenementen plaatsvinden op onverharde locaties. Dit doen we om het risico op structuurbederf en onherstelbare schade aan de bodem en groeiplaatsen (boomwortels) te voorkomen, en te waarborgen dat de gronden kwalitatief goed en beschikbaar zijn bij ingang van het evenementenseizoen in april.
○ We stellen maxima aantal bezoekers per locatie in, deze zijn voor de parken berekend op 1 persoon per m2. Voor de pleinen is dit berekend op 2,2 persoon per m2. Dit doen we om het gazon en bodemleven te beschermen. Uiteindelijk maatwerk in vergunning obv evenement en inrichting
○ We onderzoeken het effect van evenementen op gehouden dieren.

Bijlage 4 – Locatieprofielen en vergunningen ecologie en bodem

Vergunning
○ Boombescherming (bv. hekken)
○ Gazonbanden en aslast beperking
○ Plattegronden herinrichting
○ Bodembescherming (bv. rijplaten) en afhekken kwetsbare zones
○ Veldonderzoek
○ Aanlichtingsbeperking

Gemeente Utrecht

Bijlage 5 - Onderzoeksadvies

Ecologie, bomen en bodem (TAUW en Cobra)

- De 10 locaties zijn geschikt voor evenementen in verschillende grootteorden
- Voer jaarlijks voorafgaand aan het evenementenseizoen een bodem/veldbezoek uit
- Tref aanvullende maatregelen in regulier beheer om natuurlijke kringloop te herstellen
- Stel rustperiode in van 3 weken op onverharde locaties t.b.v. conditie gazon en ondergrond
- Werk met beschermde boomzones
- In principe geen evenementen van november t/m maart i.v.m. risico op schade

Geluid (Peutz)

- Begrens en categoriseer het aantal dagen met versterkt geluid
- Leg geluidsmeetpunten vast per evenement op de gevel van de woning
- Reserveer locatie en datum voor impactvolle evenementen, volksfeesten + betere communicatie
- Verander de standaard geluidsnorm bij evenementen
- Verleng de meetperiode van 2 naar 3 minuten
- Rustperiode voor omwonenden van pleinen

Bijlage 6 – participatie samenvatting

Opmerking over:

➢ Rustperiode winter	minder spreiding van evenementen
➢ Aantallen (geluid) per locatie	meer / minder evenementen
➢ Opbouwdagen beperken	avondrust en bereikbaarheid
➢ Lange termijn afspraken	divers aanbod en vernieuwing
➢ Flora en fauna	ontbreken middelen extra maatregelen
➢ Waterbedeffect	toename evenementen vergelijkbare locaties
➢ (Kleine) evenementen	onnodig dwarsbomen

Bijlage 7 Effecten t.o.v. bestaande situatie

Per maatregel	
> 90% van het aanbod kan ongewijzigd doorgang vinden	
Rustperiode	Schuiven / vervallen evenementen in: • Transwijk • Griftpark
Geluid	Minder geluidsruimte voor evenementen Lucasbolwerk, Domplein en Stadhuisplein
Winterrustperiode	• Sneeuwbal in Transwijk • Magic Circus
Max. aantal keren geluid	• USC in Griftpark • Divers aanbod centrum locaties
Max. aantal dagen	Kermis
Op- en afbouw	BFU / grote evenementen

Om rekening mee te houden bij meer locatieprofielen	
Max. duur evenementen: • Tweetakt • Parade	Aantal evenementendagen: • Neude, Janskerkhof • Mariaplaats • Vredenburg

Bijlage 8 – herdenkingen, stads- en volksfeesten

Ruimte te bieden aan stads- en volksfeesten, herdenkingen en huldigingen, die:

- onlosmakelijk verbonden zijn met onze stad;
- gratis toegankelijk en;
- meestal locatie- en datum gebonden zijn

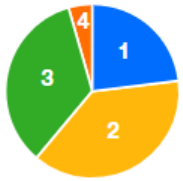
te weten:

a) Koningsnacht- en dag
b) Nationale dodenherdenking
c) Bevrijdingsdag
d) Keti Koti-herdenking en viering
e) Utrecht Canal Pride
f) Viering van Sint Maarten
g) De intocht van Sinterklaas

Bijlage 9 – Utrechters aan het woord

Utrechters aan het woord

Wat vindt Utrecht van evenementen



Kleine evenementen
Minder dan 500 bezoekers. Bijv. Buurtcamping of een straatfeest

1. Geen mening 23,2%
2. Mag meer 38,1%
3. Precies goed 34,3%
4. Te veel 4,4%



Middelgrote evenementen
Bijv. Braderie, sportevenementen, theater- of foodtruckfestival

1. Geen mening 7,9%
2. Mag meer 44,1%
3. Precies goed 36,8%
4. Te veel 11,3%



Grote evenementen
Bijv. Central Park Festival of Soenda

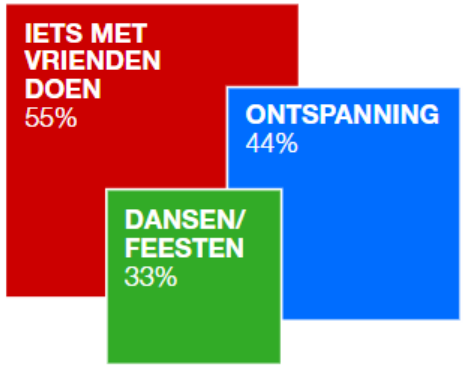
1. Geen mening 11,3%
2. Mag meer 28,9%
3. Precies goed 35,4%
4. Te veel 24,4%



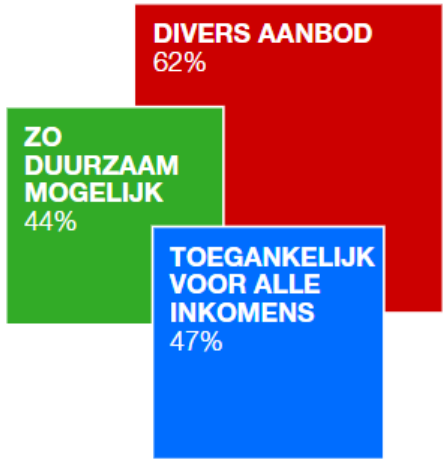
Grote internationale evenementen
Bijv. De start van de Vuelta

1. Geen mening 13,5%
2. Mag meer 26,1%
3. Precies goed 38,1%
4. Te veel 22,3%

Belangrijkste reden van evenementenbezoek



Wat wil je in de toekomst voor evenementen



Kerngetallen participatie locatieprofielen en locatiebeleid

2000+ Utrechters vulden het bewonersonderzoek online of op straat in.

4 participatie en informatiebijeenkomsten, > 200 aanwezigen.

> 30 gesprekken met organisatoren en omwonenden.

10 locatiebezoeken om bezoekers te vragen naar hun ervaringen.

900 Utrechters vulden vragenlijst in via social mediacampagne.

5000 uitnodigings-brieven op de deurmat.

Duizenden bewoners uitgenodigd via wijknieuwsbrieven, e-mail en social media.

We spraken Utrechters bij winkelcentrum Overvecht, Ina Boudier-Bakkerlaan, Berlijn- en Vredenburgplein, Neude en Griftpark

Gemeente Utrecht

Utrecht, 23 april 2024

Geachte raadsleden en wethouder,

In juni 2024 zal de gemeenteraad besluiten over de locatieprofielen evenementen. Daaronder valt ook het locatieprofiel voor het Domplein. Voorafgaand aan deze besluitvorming (en op weg naar de RIB op 19 mei a.s.) willen wij als samenwerkingsverband Domplein een aantal aandachtspunten en vragen voor het voetlicht brengen.

De afgelopen twee jaar hebben wij, onder leiding van de gemeente, hard gewerkt om te komen tot gezamenlijke waarden en een breed gedragen identiteit van het Domplein, passend bij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, en op basis van een in 2022 aangenomen motie om te komen tot een logisch daaruit voortvloeiend gebiedsprofiel. Enkele maanden geleden is de Pilot gebiedsprofiel Domplein ambtelijk afgerond en bij het college van B&W aangeleverd. Deze ligt voor beraadslaging en bestuurlijke besluitvorming bij college en vervolgens de gemeenteraad. In het concept locatieprofiel evenementen zien wij niets terug van dit intensieve traject met als gevolg dat straks op basis van het locatieprofiel evenementen vergund kunnen worden die qua karakter niet passend zijn bij het Domplein dat we met elkaar voor ogen hebben. Wij vinden dit een gemiste kans en niet in lijn met eerdere besluiten en procesdocumenten.

In het concept staat bij meerdere locaties (parken) de volgende voorwaarde:

“In de vergunningsvoorschriften kunnen extra voorwaarden worden gesteld ten behoeve van het voorkomen van het risico op onherstelbare schade aan het monumentale karakter van de locatie.”

1. Als eerste stap pleiten wij ervoor om bovenstaande voorwaarde ook toe te voegen aan het locatieprofiel Domplein.
2. Als tweede stap willen wij deze voorwaarden verrijken met een aanvullende formulering die verwijst naar de identiteit van het Domplein, zoals beschreven in het gebiedsprofiel. En hieruit volgend wat dit betekent voor het aantal evenementen met een bepaald type overlast.
3. Ten derde hebben wij een aantal vragen over de manier waarop deze verschillende besturingsinstrumenten (gebiedsprofiel en locatieprofiel) naast elkaar ingezet gaan worden en hoe dit ingebed wordt in het besluitvormingsproces. Deze vragen en de mogelijk scenario’s die hieruit volgen willen wij graag de komende weken met u bespreken.

Ter ondersteuning van het bovenstaande vindt u in de bijlagen de volgende stukken:

a. Twee alinea's uit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (p. 101) m.b.t. evenementen.[1]
b. De aangenomen motie over het starten met het Gebiedsprofiel Domplein van 23 februari 2022.[2]
c. Een beschrijving van het gebruik van het gebiedsprofiel Domplein als sturingsinstrument uit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (p. 195)
d. De identiteit van het Domplein, zoals verwoord in het ingediende gebiedsprofiel. Graag willen wij deze uitgangspunten verwoorden in een toetsbare kernformulering als aanvullende voorwaarde in het locatieprofiel.

Wij gaan graag met u in gesprek om van gedachten te wisselen over deze onderwerpen.

Vriendelijke groeten,

Samenwerkingsverband Domplein

Academiegebouw (UU), bewoners, Domkerk, Domtoren/ Utrecht Marketing, DOMunder, DUMS

[1] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/bbce4821-1bb1-42e4-9081-04e374607101?documentId=19eac726-fca0-43a5-9353-ce9c4e771f83&agendaItemId=a19d001b-9211-42c7-820d-1b4d0c4aa11e

[2] https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3D78907c99-1189-496d-911c-63b5d44ef70b

Bijlage a

Omgevingsvisie Binnenstad 2040 (Hoofstuk 14, p 101): Evenementen passen bij de locatie

Tussen 2021 en 2040 gaat de gemeente Utrecht van een 'faciliterend' over op een meer 'sturend' evenementenbeleid. Daarbij wordt, meer dan eerder werd gedaan, bewust gekozen welk evenement geschikt is voor welke locatie. Zo kan eenzijdigheid van het aanbod worden voorkomen. De gemeente kijkt daarbij hoe een evenement door zijn aankleding en programmering het aanbod in de (binnen-)stad kan aanvullen, de identiteit van een plek kan versterken, of die plek juist in een verrassend, ander licht kan zetten.

Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Op een plein in het kernwinkelgebied horen bijvoorbeeld andere evenementen thuis dan in parken. Weer andere evenementen passen op een kerkplein. Zo vinden steeds meer grotere (sport)-evenementen een passende plek op het Jaarbeurs-plein. Ook worden de opbouw- en afbouwtijd van een festival tot een minimum beperkt.

Bijlage b

Motie: Starten met pilot gebiedsprofiel Domplein

Motie: Starten met pilot gebiedsprofiel Domplein

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 23 februari 2022, ter bespreking van het raadsvoorstel Omgevingsvisie Binnenstad

Constaterende dat:

1. Het college in de omgevingsvisie binnenstad gebiedsprofielen gaat inzetten als nieuw sturingsmiddel.
2. Op 13 oktober 2020 reeds schriftelijke vragen zijn gesteld over een pleinenstrategie voor Utrecht (SV, 2020, nr. 239)

Overwegende dat:

1. Er in 2022 middelen beschikbaar zijn om één pilot te starten voor het opstellen van gebiedsprofielen.
2. Het Domplein een gebied is in de binnenstad dat veel ontwikkelpotentie heeft.
3. Belanghebbenden en omwonenden van het Domplein zich reeds georganiseerd hebben in een Domplein groep en bereid zijn een actieve bijdrage te leveren aan het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel.
4. Het daarmee een relatief eenvoudige locatie waar snel aan de slag gegaan kan worden met een pilot voor gebiedsprofielen in de binnenstad

Draagt het college op:

1. Dit jaar nog te starten met een pilot voor het opstellen van een gebiedsprofiel voor het Domplein.
2. Hierin een samenhangende identiteit voor het plein als uitgangspunt wordt genomen
3. De raad over de voortgang pro-actief te informeren

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Ralph Peters, D66
- Erik van der Marel, VVD
- Rick van der Zweth, PvdA
- Jantine Zwinkels, CDA
- David Bosch, PVV
- Jan Wijmenga, CU
- Jeffrey Koppelaar, S&S

Bijlage c

Omgevingsvisie binnenstad 2040 (bijlage C, p.195): Samen werken aan een binnenstad in balans

Het gebiedsprofiel

Een instrument dat in ontwikkeling is voor regie op gebruik en beheer van gebouwen en openbare ruimte voor een specifiek gebied is het gebieds-profiel. Het gebiedsprofiel wordt opgesteld met direct belanghebbenden.

In een gebiedsprofiel wordt bepaald welke ontwikkelingen gewenst zijn in een begrensd gebied. Het betreft zowel de functies in gebouwen als de openbare ruimte. Het gebiedsprofiel levert een concrete, integrale agenda voor de ontwikkeling van het gebied, met acties voor de korte en langere termijn en eventueel financiering door betrokken partijen. Overigens is het niet de bedoeling alles 'dicht te regelen'. Er is ook ruimte nodig voor (onverwachte en gewenste) vernieuwing. De betrokkenen bij

Waar, wanneer en waarom wordt een gebiedsprofiel opgesteld?

Een gebiedsprofiel wordt opgesteld voor delen van de binnenstad (straten, pleinen) waar veel verandering te verwachten is, functies schuren of juist een impuls nodig is (denk aan het kernwinkelgebied of de Nobelstraat). Voor zo'n afgebakend gebied stellen de betrokken partijen samen een gebieds-profiel op. Initiatief kan van de gemeente komen of van betrokkenen bij een gebied.
In ingewikkelde situaties waar een samenhangende aanpak van zowel gebouwen als openbare ruimte nodig is, leiden de gewone plannings-methoden niet snel genoeg tot resultaat. Bij het opstellen van een gebiedsprof el wordt gekeken naar het samen-spel van functies in gebouwen en de openbare ruimte. De kaders waarbinnen een gebiedsprofiel wordt opgesteld, komen uit de omgevingsvisie en uit het algemene beleid.

Bijlage d

Identiteit van het Domplein conform Gebiedsprofiel Binnenstad (def. versie 23 februari 2024)

In de Omgevingsvisie Binnenstad is uitgesproken dat ‘de identiteit’ van een plek leidend is voor de toekomstige ruimtelijke situatie, de functies in en het gebruik van de buitenruimte en de uitstraling en het gebruik van de aangrenzende gebouwen. Het uitgangspunt dat ‘de identiteit’ van een plek leidend wordt schuurt op dit moment met de manier waarop het Domplein gebruikt wordt.

In de werkgroepen zijn de kernwaarden van het Domplein en (gewenste) identiteit van het Domplein bepaald. Dit was noodzakelijk om het gesprek te kunnen voeren over de ambities voor het Domplein van 2040. Het bleek gewenst om dit zo concreet mogelijk te omschrijven om te bepalen wat deze identiteit voor verschillende groepen betekent, en hoe deze leidend kan zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

De identiteit van het Domplein is geformuleerd aan de hand van een aantal kernwaarden die gebruikers en bezoekers van het plein verbindt: waarden die bepalend zijn voor het unieke karakter van het Domplein. De lange lijnen uit het verleden zijn hierin leidend: ze maken het plein uniek, en verdienen bescherming voor de toekomst. Maar de gebiedspartijen willen ze ook versterken, en leidend maken voor de ontwikkeling van het Domplein. Voor het gebiedsprofiel vormt de identiteit het startpunt waaraan toekomstige ontwikkelingen getoetst worden. Ook geeft het richting aan de soms botsende belangen en de discussies daarover, omdat altijd weer teruggekeerd en getoetst kan worden aan de kernwaarden die iedereen heeft omarmd. De kernwaarden van het Domplein

Het hart van de stad

Het Domplein is dé plek waar Utrecht is ontstaan. Voor veel Utrechters en bezoekers is het plein, het de Domtoren als indrukwekkend baken, het hart van de hedendaagse stad. In de gesprekken met deelnemers aan de werkgroepen en de vragenlijst op DenkMee werd de Domtoren als het symbool van de stad Utrecht benoemd. Tegelijkertijd heeft het Domplein voor veel mensen een plek in hun hart, bijvoorbeeld omdat ze hier afgestudeerd zijn, de Domtoren op zijn geweest of met hun (klein)kinderen in één van de omliggende gebouwen zijn geweest, bijvoorbeeld tijdens een bezoekje van Sinterklaas aan de stad Utrecht.

Gastvrij(heid) voor iedereen

Het Domplein met de daaraan gelegen gebouwen, functies en hoven is open en gastvrij voor alle Utrechters en binnen- en buitenlandse bezoekers. Een op elkaar afgestemde en/of gemeenschappelijke programmering zorgt ervoor dat iedereen zich nog meer welkom gaat voelen. Dit betekent niet dat iedereen vrij is om precies te doen waar hij/zij zin in heeft op het plein, maar wel dat iedereen van het plein kan genieten op een manier die geen afbreuk doet aan de kernwaarden van het plein. Daarnaast gaat het over hoe al deze gebruikers - dus ((horeca) ondernemers, bewoners en bezoekers) zich tot elkaar verhouden: een gastvrije en open houding naar elkaar toe verbetert de sfeer op en aan het plein. Naar elkaar omkijken en samen verantwoordelijk voelen. Dat betekent ook dat mensen in Utrecht die soms minder zichtbaar zijn, zoals dak- en thuislozen, ook welkom zijn in de omliggende gebouwen voor een bezoek aan de kerk of om te genieten van het groen in één van de hoven. Een plek van ontmoeting

Het ontwerp van de openbare ruimte en het open en uitnodigende karakter van de daar omheen gelegen gebouwen, zorgen er in toenemende mate voor dat het plein van een doorgangsroute een bestemming wordt. Het is een aangename plek waar je elkaar binnen en buiten kunt ontmoeten en waar je langere tijd wilt (ver)blijven.

Op een gastvrij plein is ruimte voor ontmoeting. Op het plein zelf, maar ook voor en in de gebouwen. Voor verschillende groepen, op verschillende momenten van de dag. Het kan gaan om wonen, werken, leren, ontspannen, op het plein, in de hoven, of in de gebouwen. Steeds staat hierbij de wisselwerking met de unieke context van het Domplein centraal; dit maakt de ontmoeting bijzonder, en anders dan op andere plekken in de stad.

Erfgoed in beweging

Het Domplein is al tweeduizend jaar in beweging. Dit heeft geleid tot een gebied met uitzonderlijk rijke waarde en kwaliteiten. Het plein is voortdurend in ontwikkeling, en past het zich steeds weer aan de veranderende omstandigheden. Het erfgoed op, onder en langs het plein is het uitgangspunt voor de grote uitdagingen waar de stad (nu en in de toekomst) voor staat (energietransitie, klimaatadaptatie en verduurzaming).

Een forum

Het Domplein is het forum van de stad waar de verschillende werelden (religie, wetenschap, cultuur en ontspanning) samenkomen. Juist de combinatie van deze werelden zorgt voor meerwaarde en mede daardoor is het Domplein een uitzonderlijk rijke plek. Door de gebouwen open te stellen en met elkaar te werken aan een gemeenschappelijke programmering heeft het Domplein niet alleen in de openbare ruimte maar ook in de gebouwen voor ieder wat te bieden.

Ontwikkelrichtingen

Op basis van de kernwaarden zijn drie ontwikkelrichtingen geïdentificeerd voor het toekomstige Domplein, waar in de toekomst zoveel mogelijk rekening mee zou moeten worden gehouden. Hierbij gaat het niet alleen om de manier waarop het Domplein zich qua inrichting en gebruik gaat ontwikkelen. Het gaat ook om het verminderen van de negatieve effecten van het gebruik op het plein wat betreft bevoorraden, afvalinzameling, fietsparkeren en verkeer.

- De gezamenlijke geschiedenis en het gebouwde-, het ondergrondse-, maar ook immateriële erfgoed van het Domplein zijn bepalend voor het karakter en kwaliteit (identiteit) voor toekomstige ontwikkelingen.
- Met respect voor erfgoed, het gebruik van het Domplein en de gebouwen wordt als basisvoorwaarde klimaatadaptieve, groene en ecologische inrichting toegepast.
- Het gebruik van het Domplein en de gebouwen is dynamisch in plaats en tijd en biedt plek voor rust en reuring voor bewoners en bezoekers uit alle windstreken.

Inbreng namens de Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht (VBBU)
Wij juichen toe dat de gemeente met het Locatiebeleid Evenementen en meer specifiek met de locatieprofielen evenementen probeert meer grip te krijgen op de evenementen in de stad via een zekere mate van toetsing van de aanmeldingen. We hebben echter enkele vraagpunten o.m. over de invloed die inwoners (van de wijk Binnestad) nog kunnen hebben t.a.v. de evenementenlocaties.

We constateren dat de (vooralsnog) 10 locatieprofielen in de zgn. "Nadere regel Evenementen" staan, nu nog een conceptstuk. Dit is een door het college opgestelde uitwerking (nadere regel) bij de APV die wordt vastgesteld door het college nadat de gemeenteraad heeft ingestemd met de voorgestelde aanpassing van de APV. De raad beslist dus niet over de locatieprofielen zelf, zeg maar de inhoud van het profiel, maar alleen over de wijzigingen in de APV die het werken met locatieprofielen mogelijk maken.
Het is verder de bedoeling / verwachting van het college dat alle locatieprofielen binnen nu en 10 jaar worden opgenomen in het Omgevingsplan.

Naar aanleiding van deze constatering is het de vraag hoe deze Nadere regel Evenementen bij de APV zich verhoudt tot de vereiste burgerparticipatie uit de Omgevingswet, die stelt dat burgers van begin af aan betrokken moeten worden bij de besluitvorming. Dat geldt dus ook voor de besluitvorming m.b.t. een toekomstig Omgevingsplan, waarin ook evenementenlocaties voor zullen komen, die dan echter al voorzien zijn van vastliggende locatieprofielen. Hoe rijmt dat met elkaar? Waar blijft dan de vereiste burgerparticipatie?
Dat er ooit al participatie is geweest op basis waarvan de locatieprofielen zijn opgesteld is een dooddoener. Er is geen participatie geweest over de uiteindelijke, nu in concept gedeelde profielen zelf. En ook de raad wordt niet gevraagd hierover een besluit te nemen; het is het college dat beslist.

Een ander punt is dat er in de Nadere regel Evenementen geen kwalitatieve criteria worden gehanteerd als 'passend op de plek e.d. bij de toekenning van een aanvraag. Wel is sprake van een "kwalitatieve verdelingssystematiek bij schaarste", m.a.w. wanneer er meerdere aanmeldingen voor een locatie op dezelfde datum zijn. Is dat niet het geval, dan maakt het blijkbaar niet uit...
In de vastgestelde Omgevingsvisie Binnenstad is het motto m.b.t. evenmenten: “Van faciliterend naar sturend.” Hiervan is niets terug te vinden in de huidige locatieprofielen. De sturing is beperkt tot de randvoorwaarden, maar nauwelijks op type evenement. Wij menen dat er altijd kwalitatieve criteria gehanteerd dienen te worden bij de beslissing op een aanmelding.
Wel zien we dat er in de APV komt te staan dat de vergunning geweigerd kan worden indien "...de aard van het evenement zich niet verdraagt met het karakter of de bestemming van de gevraagde locatie of het evenement niet voldoet aan het locatieprofiel dat het college voor die locatie heeft vastgesteld." (Artikel 5:37 Weigeringsgronden, 3c). Dit komt enigszins in de buurt van een kwalitatieve beoordeling.

Ten slotte constateren we dat in de Nadere regel Evenementen geen effectieve regels zijn opgenomen voor het uitoefenen van toezicht door de gemeente en handhaving van de in de locatieprofielen vastgelegde (geluids)normen. Dit zijn zaken

die absoluut niet overgelaten kunnen worden aan de aanmelders / organisatoren van het evenement.

Samenvattend vragen we de raadsleden om voorgaande duidelijk te maken aan het college en er bij hen op aan te dringen:

- dat er - in ieder geval in de toekomst wanneer er omgevingsplannen aan de orde zijn - een mogelijkheid moet zijn dat al vastgelegde locatieprofielen toch weer onderdeel van de burgerparticipatie worden;
- dat er altijd kwalitatieve criteria gehanteerd worden bij de beslissing op een aanmelding en niet alleen bij ‘schaarste’;
- dat de uitvoering / handhaving van de weigeringsgrond 3c in Art. 5:37 van de APV extra aandacht krijgt;
- dat er in de Nadere regel Evenementen regels worden opgenomen m.b.t. toezicht en handhaving.

De Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht (www.vbbu.nl) is altijd bereid tot een gesprek en/of het geven van een toelichting. We zijn bereikbaar via: bestuur@vbbu.nl

Vereniging Evenementen Utrecht
Postbus 85391
3508 AJ Utrecht
Tel: 030-6350009
info@evenementenutrecht.nl

Gemeenteraad Utrecht
Tav: Griffie
Adres regel 1
Adres regel 2

Datum : 29-03-2023
Betreft : Locatieprofielen Evenementen

Geachte Gemeenteraadsleden en Griffie,

Op 25 maart heeft het College (o.a.) de Beleidsnota Evenementen en tien locatieprofielen aan de raad gestuurd. Ten eerste willen we nogmaals benadrukken dat we vanuit de Vereniging Evenementen Utrecht al lange tijd hebben aangedrongen op het opstellen van nieuw beleid en locatieprofielen. De duidelijkheid die hiermee geboden wordt aan omwonenden en organisatoren is van groot belang. De komst van dit beleid zien we dan ook als een positieve beweging.

Als organisatoren van de evenementen in Utrecht dragen we graag bij aan de cultuur- en sportbeleving van de inwoners. Wij zijn trots op onze bijdrage aan de mentale gezondheid van bewoners, de ontmoetingen die wij mogelijk maken en de diversiteit die we mogen laten zien. Onze insteek is dan ook altijd geweest om bij te dragen aan locatieprofielen die duidelijkheid bieden maar ook vooral werkbaar zijn.

Bij het publiceren van het nieuwe beleid en de locatieprofielen hebben we veel mooie dingen gelezen. Toch zijn er ook veel onderdelen die ons grote zorgen baren. Dit betreft zowel de werkbaarheid van bepaalde onderdelen, de gemaakte (beleids)keuzes als de vele onderdelen die op de lange baan zijn geschoven waardoor er op veel onderdelen voor de organisatoren nog altijd onzekerheid blijft bestaan. Bij het opstarten van dit proces was één van de door de Wethouder aangegeven uitgangspunten om de pluriformiteit van evenementen, van groot tot klein van sport tot kunst tot muziek, die Utrecht te bieden heeft, te behouden. Met de huidige profielen gaat dit niet lukken.

Met deze brief willen we de raad verzoeken om voor en tijdens de behandeling van deze onderwerpen met ons in gesprek te gaan. Evenementenbeleid is complex, er komen heel veel verschillende onderdelen samen en er spelen uiteraard ook diverse belangen. Toch zijn het de organisatoren die als geen ander weten wat de consequenties zullen zijn van de nieuwe regels en welke gevolgen dit kan hebben voor het evenementenlandschap in Utrecht.

Door middel van deze brief willen we alvast onze bereidheid aangeven om constructief mee te praten over een goed, gebalanceerd, evenementenbeleid. Daarom zouden we in elk geval aanwezig willen zijn bij de raadsinformatiebijeenkomst en hopen we dat we daar ook spreektijd zullen krijgen.

In de komende weken zullen we, na overleg met onze achterban, ook nog een uitgebreidere schriftelijke reactie op de inhoud van de stukken geven. Uiteraard zijn we ten alle tijden bereid om verdere uitleg te geven over de evenementenbranche, de vele uitdagingen waarmee wij, (o.a.) door steeds verzwarende regeldruk, worden geconfronteerd en de positieve bijdrage die wij leveren aan de leefbaarheid van de gemeente Utrecht.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de Vereniging Evenementen Utrecht

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

RIB evenementenlocaties: inbreng Fietsersbond

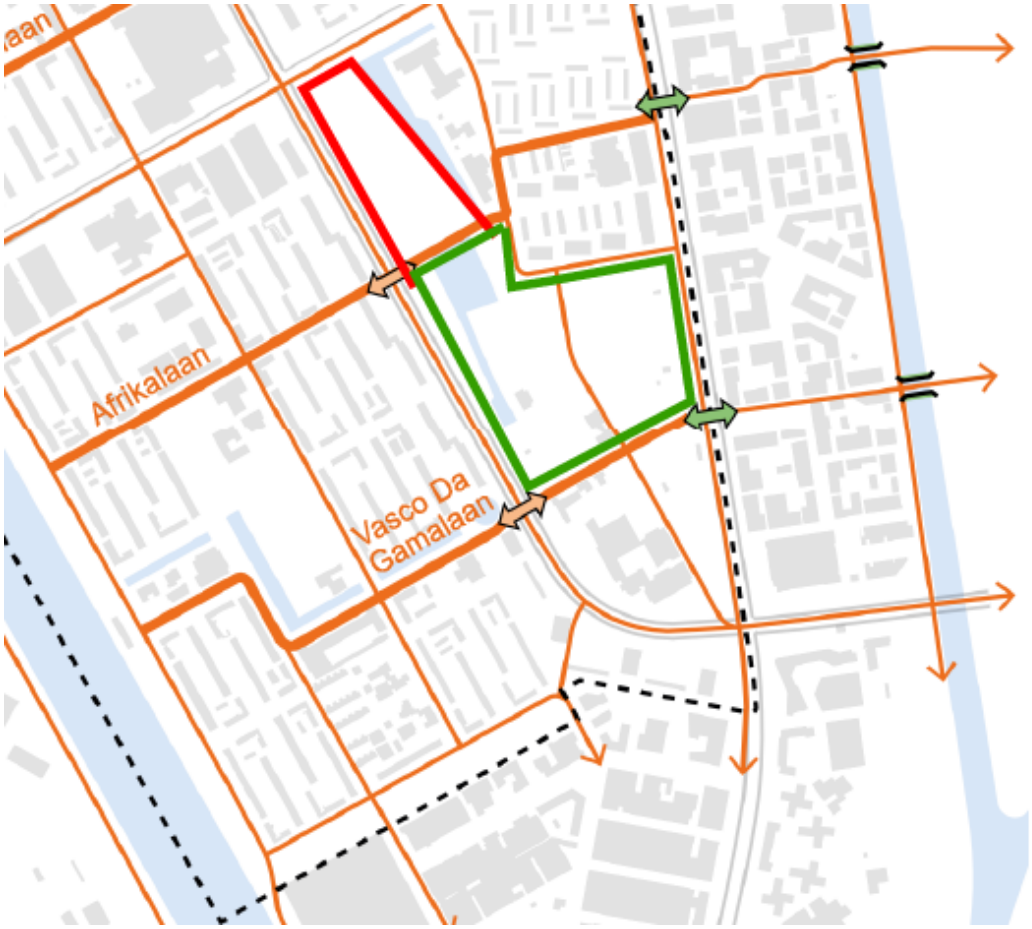
We zijn blij met de regelgeving voor evenementen. We hebben een paar speerpunten:

- Evenementen mogen doorgaande fietsroutes niet blokkeren, zodat fietsers op weg van of naar hun werk (in het ziekenhuis, bij de spoorwegen of de politie) gewoon hun route kunnen volgen.
- Evenementlocaties moeten per fiets bereikbaar zijn en organisatoren moeten bezoekers aanmoedigen om op de fiets te komen.
- Bij evenementlocaties moeten voldoende veilige fietsenstallingen worden gerealiseerd, zodat bezoekers die op de fiets komen na afloop ook weer met hun eigen onbeschadigde fiets naar huis kunnen fietsen.

Het doet ons daarom deugd dat bij de meeste bestudeerde locaties, de fietsroutes buiten het evenemententerrein liggen. Er zijn echter twee uitzonderingen waar wij uw aandacht voor vragen. De eerste is Park Transwijk. De andere uitzondering is het evenemententerrein in het Máximapark. Hieronder gaan we op beide nader in.

Park Transwijk

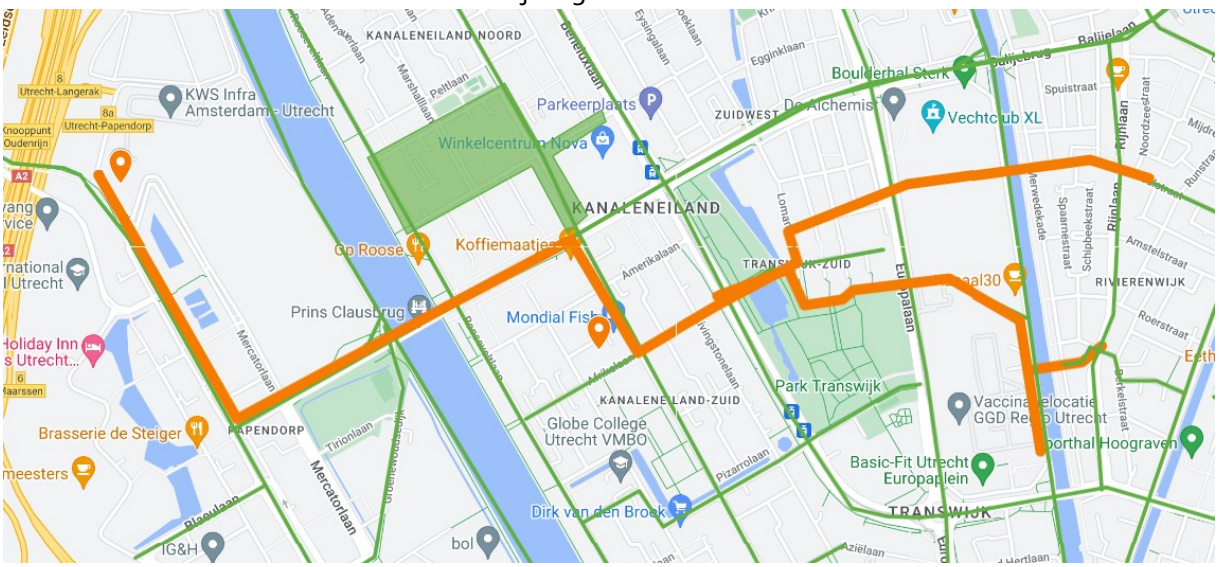
Park Transwijk is een belangrijke locatie voor grootschalige evenementen. In de nieuwe regels wordt het huidige evenemententerrein uitgebreid. Door het park lopen twee fietsroutes in oost-west richting tussen de Beneluxlaan en de Europalaan, waarvan een die door het vergrote evenemententerrein loopt en bij evenementen zal worden afgesloten. De routes zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone.



Kaart1: Zuidelijk Kanaleneiland. Oranje: hoofdfietsroutes. Groen: bestaand evenemententerrein. Rood: uitbreiding evenemententerrein Bron: omgevingsvisie Kanaleneiland

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

Wegens de bouw van de Merwedekanaalzone worden er oost-west routes toegevoegd tussen de Rooseveltlaan en Rivierenwijk. U heeft deze routes vastgesteld in de Omgevingsvisie Kanaleneiland. Ten zuiden van de Koningin Wilhelminalaan betreft het twee routes: Een via Vasco da Gamelan en Koeriersterlaan, hiervoor wordt de oversteekbaarheid van de Beneluxlaan verbeterd. De ander loopt via de Lanslaan en Afrikalaan. Voor deze route wordt die oversteekbaarheid van de Beneluxlaan ook verbeterd en wordt bovendien een nieuwe brug over de vijver in Park Transwijk gebouwd.
Beide routes gaan aansluiten op bruggen vanaf de Kanaalweg (Merwedekanaalzone) naar Rivierenwijk. Het zijn beide routes waar nu nog weinig wordt gefietst (de route via de Lanslaan is nog niet te fietsen), maar waar op termijn veel mensen zullen komen. Bijvoorbeeld om naar de HUB te fietsen, naar werk in Strijkviertel of naar het winkelcentrum of andere voorzieningen in Kanaleneiland. Of juist, uit Kanaleneiland naar Rivierenwijk of de Merwedekanaalzone. Op onderstaande kaart staan de routes in oranje ingetekend.



Kaart 2: Ligging van de nieuw aan te leggen fietsroute en aantakkingen naar de MWKZ, Rivierenwijk, winkelcentrum Kanaleneiland en de HUB bij Hooggelegen Kaart: google maps

Wij vinden het daarom onbegrijpelijk dat in de nota wordt voorgesteld om het evenemententerrein in park Transwijk uit te breiden met het gebied ten noorden van de nieuwe hoofdfietsroute. Dat betekent namelijk dat deze hoofdfietsroute, waar nu zoveel moeite voor wordt gedaan om hem aan te leggen, afgesloten zal worden voor evenementen. Niet alleen tijdens het evenement, maar ook tijdens de opbouw- en afbouwperiode. Er mogen jaarlijks 3 zeer grote evenementen plaatsvinden, 3 grote en 6 middelgrote evenementen, plus nog een aantal dagen wegens op- en afbouw van het evenement. Voor de zeer grote en grote evenementen mag de ruimte daarvoor respectievelijk maximaal 12 en 11 dagen worden afgesloten, voor de middelgrote 5 dagen.

3 zeer grote evenementen	1 + 12 = 13	* 3 = 39 dagen
3 grote evenementen	1 + 10 = 11	* 3 = 33 dagen
6 middelgrote evenementen	1 + 5 = 6	* 6 = <u>36 dagen</u>
Totaal		108 dagen mogelijke afsluiting

In theorie staat u toe dat de route meer dan 100 dagen per jaar kan worden afgesloten. Als organisatoren die tijd nemen kunt u dat niet meer verhinderen. In praktijk zal het wellicht de helft van dit aantal dagen zijn; dat betekent dat je gedurende zo'n anderhalve maand per jaar hier niet kunt fietsen. Wij vinden dat niet kan.

Daarom verzoeken wij u om de ruimte voor evenementen in Park Transwijk te beperken tot de huidige ruimte, dat is het groen aangegeven gebied op bovenstaande kaart. Zodat deze nieuwe hoofdfietsroute het hele jaar bruikbaar blijft.

Maximapark
In het Máximapark is er een korte omleiding via de Europaweg mogelijk. Daar zouden alleen de grote evenementen de doorgaande fietsroute af mogen sluiten, zodat afsluiten beperkt blijft tot 6 dagen per jaar. Bij op- en afbouw moet de route weer vrij zijn. Voor kleine en middelgrote evenementen moet de drukke fiets- en wandelroute van het Lint bruikbaar blijven voor de bewoners van de stad.

Strijkviertel
We zijn blij dat de ruimte voor evenementen op Strijkviertel volgens het kaartje géén gebruik meer maakt van het fietspad. We gaan er van uit dat de fietsroute voortaan dus bruikbaar is tijdens evenementen.

Andere evenementlocaties
Daarnaast worden een aantal evenementenlocaties die nu niet zijn opgenomen in de profielen, doorsneden door hoofdfietsroutes.

- Amaliapark (De Bladvlinder is noodzakelijk in het hoofdfietsnet om de maaswijdte op het volgens mobiliteitsplan vereiste niveau te krijgen)
- Willem Alexanderpark (noord-zuid fietsroute langs het park en diverse doorsnijdingen vanuit Hoge weide; route naar Daphne Schipperbrug)
- Berlijnplein (Fietsboulevard, fietsroute om het plein heen)
- Haarrijnseplas – fietsroute naar de nieuwe wijk Haarrijn en naar Maarssen/Maarssenbroek
- Maliebaan/blad (Herenroute; de hele Maliebaan is hoofdfietsroute, net als de Maliesingel)

Ook bij evenementen op bovengenoemde locaties dienen de fietsroutes vrij en bruikbaar te blijven. Bij doorstroomevenementen moeten hoofdfietsroutes zoveel mogelijk vrij blijven en, als dat niet kan, zo vlot mogelijk weer worden vrijgegeven. Waar hoofdfietsroutes barrières kruisen, zoals het Amsterdam Rijnkanaal, mogen ze zéker niet worden afgesloten. We hebben in het verleden bijvoorbeeld gezien dat de De Meernbrug en de Dafne Schippersbrug op dezelfde dag werden afgesloten voor fietsers, vanwege een sportwedstrijd. Zo'n situatie dient wat ons betreft te allen tijde vermeden te worden. Het is al onwenselijk dat er één zo'n verbinding wordt afgesloten, laat staan dat de belangrijkste alternatieve route tegelijkertijd ook wordt afgesloten.

Last but not least
In de nota wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van de locaties met fiets en het OV een belangrijk aandachtspunt is. Wij vinden niet alleen dat je op de fiets naar een evenement moet kunnen komen, maar ook dat mensen hun fiets daar goed moeten kunnen stallen. Wij vinden dat u als gemeente voor evenementen met meer dan 500 bezoekers moet eisen dat er een stalling met informeel toezicht is voor de fietsen. Zodat iedereen zijn fiets kan stallen en de openbare ruimte toegankelijk blijft. Bij niet-commerciële evenementen zou de gemeente deze rekken zelf neer kunnen zetten. Bij meer dan 5.000 bezoekers (categorie groot en zeer groot) zou een bewaakte stalling tijdens het evenement verplicht moeten zijn. Zodat mensen ook hun dure E-bike veilig kunnen stallen. Als locatie, aard en kwaliteit van de stalling bij de informatie over een evenement wordt gepubliceerd, dan wordt het fietsgebruik tevens gepromoot.



Stallen tijdens het bevrijdingsfestival 2024. De stalling bleek te klein voor de 41.000 bezoekers. Foto: De Filmende Fietser



De stalling daags na het bevrijdingsfestival 2024.Door de rekken stonden de fietsen grotendeels in keurige rijen. Foto: De Filmende Fietser

Knulligheid of misleidende propaganda

Bewonersonderzoek over evenementen



Volgens de Beleidsnota Locatiebeleid evenementen deden meer dan 2000 Utrechters mee met het bewonersonderzoek. Uit dat onderzoek zou zijn gebleken dat een ruime meerderheid het aantal (kleine/middelgrote/grote) evenementen precies goed vindt of vindt dat het wel meer mag zijn. Utrechters die vinden dat er te veel grote evenementen zijn, zouden een minderheid vormen.

Op 31 maart j.l. verzocht ik *Locatieprofielenevenementen@utrecht.nl* om toezending van de vragenlijst. Op 2 april kreeg de toezegging dat ik spoedig antwoord zou krijgen. Dat antwoord moet nog komen. Op 6 april heb ik er maar een woo-verzoek van gemaakt, want de gemeente is verplicht op woo-verzoeken een besluit te nemen. Ik vroeg meteen om de rapportage. Schijnt een heel complex woo-verzoek te zijn, want ik kreeg bericht dat het wel tot 22 mei kon duren om alle documenten bij elkaar te zoeken.

Omdat ik geen zin had zolang te wachten ben ik zelf op zoek gegaan. Ik begreep vrij snel waarom '*locatieprofielen*' niet zo scheutig is met het verstrekken van de info. Er deugt methodologisch niets van.

Als je claimt te beweren wat Utrechters van evenementen vinden, heb je een statistisch betrouwbare steekproef nodig. Betrouwbaar wil in de eerste plaats zeggen dat de steekproef een getrouwe afspiegeling is van de Utrechtse bevolking. Daar was bij dit onderzoek in de verste verte geen sprake van.

Het betreft namelijk een online vragenlijst die ingevuld kon worden door mensen die zich

hebben laten registreren bij het online participatieplatform. Dat zijn er momenteel 7153. Dat mensen die zich opgeven voor het participatieplatform representatief zijn voor alle Utrechters is natuurlijk grote onzin (want geen aselecte steekproef).

Van die 7153 geregistreerden hebben er 483 de online vragenlijst ingevuld. Dat die 483 op hun beurt representatief zijn voor die 7153 is natuurlijk ook grote onzin (want ook niet aselect).

En dan de introductie van de vragenlijst:

We willen graag weten wat je van evenementen in de buitenlucht vindt en waarom je daar naartoe gaat. Of wat soort evenementen je graag zou willen, omdat je nog iets mist bijvoorbeeld.

Iemand die buitenevenementen niet zo ziet zitten, neemt na zo'n inleiding de moeite niet om de vragenlijst in te vullen. En als die er al aan begint, haakt hij/zij al gauw af. De vraag of je weleens overlast hebt van evenementen wordt pas gesteld als je eerst hebt moeten uitleggen waarom je naar evenementen gaat.

900 Utrechters zouden de vragenlijst ingevuld hebben via een social mediacampagne. Of daar die 483 bij horen is niet duidelijk, maar doet er ook eigenlijk niet toe. Bij een social mediacampagne weet je helemaal zeker dat de groep die daarop reageert niet representatief is voor alle Utrechters (wederom niet aselect èn waarschijnlijk een oververtegenwoordiging van jongeren die van een bepaald soort muziek houden). Je zal Utrechters de kost geven die niet aan social media doen. Overigens, er zouden ook mensen op straat aangehouden en ondervraagd zijn, wat evenmin een representatief beeld geeft..

Kortom, wie durft te beweren dat de uitkomst van het onderzoek weergeeft wat alle Utrechters vinden van evenementen weet of niets van het doen van serieus onderzoek of is bezig met misleidende propaganda.

PARKEN IN UTRECHT ALS PERMANENT COMMERCIEEL FESTIVALTERREIN

9 MEI 2024 BOMENSTICHTING

Als het aan het college ligt worden Park Transwijk, het strand Haarrijnse plas en Strijkviertel exclusief bedrijfsterrein voor de evenementen business. Publiek dat niet 50-80 euro entree betaalt en niet van harde muziek houdt kan er dan niet meer terecht. De gemeente brengt de evenement exploitant bovendien geen kosten in rekening voor het gebruik van de grond. Voor wie zijn de parken eigenlijk?



Toen er nog geen grote commerciële dance evenementen waren was Transwijk Park van iedereen.



Haarrijnse plas voor iedereen zolang er geen commercieel festival plaatsvindt: iedereen welkom.

Op 24 januari 2024 vroeg de Utrechtse Bomenstichting, met een beroep op de Wet Open Overheid, wat de organisatoren/exploitanten van Central Park (TheZoo), Festival Strand (TheZoo), Verknipt((R&M Events) , Lief (TheZoo), Sneeuwbal (TheZoo), Lepeltje Lepeltje betalen voor het tijdelijk gebruik van openbare grond (park/strand) voor hun evenement. Het antwoord was onthutsend: niets. Niets! Voor het hebben van voorwerpen onder, op of boven openbare grond (luifels, balkons, uitstallingen, kraampjes) moet de burger per m2 betalen. Voor een kraam bijv. 2,36 euro per dag. Ook voor uithangborden luifels en balkons boven

gemeentegrond moet je betalen. Voor het gebruiken van het Transwijk Park voor het Sneeuwbal festival in januari en het Central Park festival in juni hoeft evenementorganisator TheZoo niets te betalen. TheZoo hoeft ook niet te betalen voor het gebruik van het strand bij de Haarrijnse plas. Er worden alleen legeskosten betaald omdat er vergunning moet worden verleend, waar veel ambtelijke tijd mee gemoeid is.
Ooit begonnen als kleinschalige evenementen, gaat het inmiddels om grote en hele grote landelijke commerciële evenementen (die voornamelijk bezocht worden door bezoekers van buiten de stad Utrecht), waarvoor weken opbouw en afbouw nodig zijn. Dat betekent dat het park/plas pakweg 2 weken per groot evenement voor publiek gesloten is. Je mag er tijdens het festival niet in zonder entree te betalen aan de exploitant (pakweg 50 – 80 euro) en tijdens de opbouw en afbouw kan je er beter niet komen ivm de werkzaamheden en het af en aan rijden van bouwverkeer.
De grasmat in het park is na zo'n evenement, als er 15.000 -18.000 bezoekers zijn geweest (het bevrijdingfestival zou bezocht zijn door ca. 40.000 bezoekers) veranderd in een modderpoel en er zijn minstens 18 dagen nodig voor herstel van de grasmat. Tijdens die herstelperiode is het beter er niet te voetballen en kan je er niet in het gras zitten zonder onder de modder te komen.



Volgens de *Concept Nadere regelgeving evenementen* is het aantal zeer grote en grote evenement dagen dat in het Transwijk Park zou mogen plaatsvinden 6. Daarnaast mogen er 6 middelgrote evenementen plaatsvinden. Laten we die voor de helft meeteleen, dan mogen er 9 zeer grote, grote en middelgrote evenementen plaatsvinden. Er van uitgaande dat deze evenementen, inclusief opbouw en afbouw, elk 14 dagen in beslag nemen, wordt het park dus 9 x 14 = 126 dagen door zulke grote evenementen in beslag genomen. Tel daar 9 x 18 dagen herstel bij op, kom je in totaal op 288 dagen. Daarnaast mogen er dan nog een onbeperkt

aantal kleine evenementen plaatsvinden. Kortom: omwonenden en niet-festival bezoekers kunnen tussen 31 maart en 1 november, als het college zijn zin krijgt, helemaal niet meer in het Transwijk Park terecht.
Wat ooit bedoeld was als park voor iedereen, verwordt dankzij het door het college voorgestelde nieuwe evenementenbeleid tot een bedrijfsterrein voor de evenementenbusiness, die kennelijk zulke vriendschappelijke banden heeft met ambtenaren die over de evenementvergunningen gaan, dat ze gratis en voor niets het exclusieve gebruik krijgen van parken die op kosten van de Utrechtse belastingbetaler worden onderhouden en voor de recreatie van iedereen bedoeld waren.

Parken in Utrecht als permanent commercieel festivalterrein | De Utrechtse Bomenstichting