

1

Verkeersveiligheid

Tijd: 19.30-21.00 uur

Beleidssterrein: Openbare Orde en Veiligheid/Mobiliteit/ wethouder: Lot van Hooijdonk

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden en ambtenaren.

Agenderenden: Susanne Schilderman (D66), Bert van Steeg (CDA), David Bosch (PVV), Marijn de Pagter (VVD), Cees Bos, (Stadsbelang Utrecht), Bülent Isik (PvdA)

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: raadsleden gaan in gesprek met ambtenaren, uitgenodigde experts en met aangemelde deelnemers.

Motivering RIB:

De agenderende fracties willen graag spreken over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad.

Genoemde fracties willen met name graag spreken over de samenhang die er is tussen de verschillende vervoersmiddelen en de fysieke maatregelen die in de stad worden genomen op gebied van mobiliteit. Een belangrijk onderdeel is wat deze fracties betreft de ontwikkeling van fietsveiligheid en e-bikes in het bijzonder, met name in het licht van de ontwikkeling van doorgaande fietsroutes door de stad in relatie tot het drukke autoverkeer. Graag ontvangen de fracties een nadere onderbouwing van de verdeling van het aantal enkel en meervoudige ongelukken van fiets/elektrische/snor- en bromfiets naar leeftijdsklasse. De agenderende fracties vragen daarbij graag aandacht voor verkeersveiligheid voor ouderen en het specifieke beleid voor deze doelgroep.

Daarnaast willen de agenderende fracties graag meer informatie over de genoemde onveilige situaties in de top 16. Welke ontwikkelingen zijn daar te zien in en welke verklaring is te vinden voor de vier nieuwe locaties die hier worden genoemd?

Ook willen de agenderende fracties graag spreken over de ontwikkeling van de beleving van verkeersveiligheid. Daarbij willen zij meer informatie over de genomen maatregelen en welke maatregelen effectief bleken en welke niet? Daarbij nodigen de fracties alle inwoners uit om onveilige verkeerssituatie onder de aandacht te brengen bij de raadsleden.

De agenderende fracties ontvangen graag daarnaast meer informatie over de relatie tussen scherpere handhaving en het aantal verkeersovertredingen. Op welke manier kan dit middel nog effectiever worden ingezet om zowel het aantal ongelukken als de veiligheidsbeleving onder inwoners te verbeteren?

[Verkeersveiligheid-info-en-Bijdragen-deelnemers 2-WEB.docx](#)

[Bijdrage-COSBO-SOLGU-RIB-Verkeersveiligheid.docx](#)

[Inbreng-fietsersbond-RIB-verkeersveiligheid.pdf](#)

[Presentatie-RIB-Verkeersveiligheid-Politie.pptx](#)

[Presentatie-RIB-Verkeersveiligheid-GU.pptx](#)

2

Mobiliteitsplan

Tijd: 21.15-22.45 uur

Beleidsveld: Mobiliteit/ Lot van Hooijdonk

Raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, ambtenaren en uitgenodigde experts.

Agenderenden: Marijn de Pagter (VVD), Thijs Weistra (GroenLinks), Susanne Schilderman (D66), David Bosch (PVV), Rik van der Graaf (CU), Bülent Isik (PvdA), Bert van Steeg (CDA), Stefan Gaillard (SBU)

Motivering:

Het mobiliteitsplan 2040 is ter inzage gelegd tot 1 februari 2021. In voorbereiding op het raadsvoorstel willen de fracties graag ambtelijke toelichting ontvangen op de onderbouwing van diverse uitgangspunten van het nieuwe plan, in het bijzonder:

- het blijvend effect van corona;*
- de verwachte groei van fiets, lopen, auto en OV;*
- de technologische mogelijkheden op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en zelfrijdend vervoer;*
- de financiële kant van individuele maatregelen en ambities.*

Tijdens de bijeenkomst willen de agenderende fracties ook met wetenschappers, experts en andere overheden in gesprek over de onderbouwing van het Mobiliteitsplan.

Deze RIB heeft het karakter van een digitale expertmeeting waarbij de focus ligt op (wetenschappelijke) onderbouwing van het voorstel. Later wordt een tweede RIB georganiseerd waarbij de focus ligt op meepraters (inwoners en organisaties).

[Mobiliteitsplan-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx](#)

[Bijdrage-deelnemer-RIB-Mobiliteitsplan-KOIOS.pdf](#)

[Presentatie-RIB-Mobiliteitsplan-GU.pptx](#)

2.1

Raadsbrief Actualisering mobiliteitsplan

[Dossier 1734 voorblad](#)

[Raadsbrief Actualisering mobiliteitsplan \(2\).pdf](#)

[Bijlage 1 Mobiliteitsplan 2040.pdf](#)

[Bijlage 2 Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest hoofdrapport.pdf](#)
[Bijlage 2.1 Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest bijlagenrapport.pdf](#)
[Bijlage 3 Raakvlakken concept-mobiliteitsplan 2040.pdf](#)
[Bijlage 4 Afhandeling aan actualisering gerelateerde moties en toezeggingen.pdf](#)
[Bijlage 5 Participatieverslag.pdf](#)
[Bijlage 6 Flyer propositie Nationaal Groeifonds \(1\).pdf](#)
[bijlage 7 Persbericht mobiliteitsplan en groeifonds.pdf](#)

3

Kunstwerk bibliotheek Neude

Tijd: 19.30-20.45 uur

Beleidsterrein: Ruimtelijke Ontwikkeling/ wethouder Klaas Verschuure

Agenderenden: PVV, David Bosch, VVD, Erik van der Marel GroenLinks, Pepijn Zwanenberg, ChristenUnie, Jan Wijmenga

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, historici, ambtenaren en omwonenden.

De agenderende fracties horen graag van historici (bijvoorbeeld van Oud-Utrecht) hoe zij aankijken tegen het plaatsen van dergelijke kunst op monumentale gebouwen. Vanuit de afdeling Erfgoed krijgen de fracties graag een ambtelijke toelichting op hoe zij vanuit Erfgoed staan tegenover het aanpassen van Erfgoed voor andere doelen.

Fracties horen graag van inwoners en specifiek van omwonenden wat zij vinden van het voorgestelde kunstwerk op het historische gebouw van architect Joseph Crouwel te plaatsen.

Ook willen de fracties een korte toelichting krijgen wat de nu exact de juridische rol is van de gemeenteraad in dit proces en of en hoe tegen een besluit van de raad bezwaar en beroep open staat.

Er zijn al enkele technische vragen gesteld over de verlichting van het kunstwerk en de mogelijke hinder die dit kan veroorzaken van het kunstwerk. Uit de antwoorden bleek dat dit aspect nog niet meegenomen is bij de welstandsbeoordeling. Graag ontvangen de fracties een toelichting van de initiatiefnemer op dit punt, en van de ambtenaren hoe de gemeente dit onderdeel meeweegt in de vergunningprocedure.

De omgevingsvergunning voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude kan alleen worden verleend indien gebruik wordt gemaakt van de algemene verklaring van geen bedenkingen die de gemeenteraad in 2010 heeft afgegeven. Bij dit raadsbesluit is afgesproken de raad toch om een specifieke verklaring te vragen indien er sprake is van bestuurlijk gevoelige aanvragen.

Daarom vraagt het college in dit raadsvoorstel aan de raad een specifieke ontwerpverklaring af te geven. Het college stelt verder voor, indien dit ontwerp na terinzagelegging geen zienswijzen oplevert deze verklaring als definitief te bezien.

[Kunstwerk Bibliotheek Neude- Info en Bijdragen deelnemers WEB.docx](#)

[Bijdrage- CCE Vereniging Oud Utrecht-RIB Kunstwerk bibliotheek Neude 6 april 2021.pdf](#)

[Bijdrage deelnemer -foto Neude- RIB Kunstwerk Bibliotheek Neude- 6 april 2021.jpeg](#)

[Bijdrage- RIB Kunstwerk bibliotheek Neude- dhr van Gend.pdf](#)

[Presentatie-RIB- Kunstwerk bibliotheek Neude-GU.pptx](#)

3.1

Specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen kunstwerk bibliotheek Neude 11

[Dossier 1620 voorblad](#)

[Raadsvoorstel Specifieke \(ontwerp\)verklaring van geen bedenkingen kunstwerk bibliotheek Neude 11.docx](#)

[Ruimtelijke onderbouwing kunstwerk bibliotheek Neude 11.doc](#)

[Specifieke \(ontwerp\)verklaring van geen bedenkingen kunstwerk bibliotheek Neude 11.docx](#)

[Tekening nieuw gevelaanzicht bibliotheek Neude 11.pdf](#)

4

De Trip

Tijdstip: 21.15-22.30 uur

Beleidsveld: Ruimtelijke ontwikkeling/ wethouder Klaas Verschuure

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek van raadsleden met betrokken ambtenaren, genodigden en bewoners.

Agenderenden: VVD, Martijn van Dalen, PVV, Henk van Deún, SBU, Cees Bos, CDA, Jantine Zwinkels

Motivering :

De Trip B.V. is een bedrijf dat ligt op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bedrijf richt zich onder meer op de overslag, het opbulken en bewerken van grond en hulpstoffen. Het bedrijf wil uitbreiden waarvoor een milieuvergunning nodig is. Voor die vergunning is het college van Gedeputeerde Staten het bevoegde gezag.

Omdat er ook sprake is van planologische strijdigheid van de voorgenomen activiteiten is instemming van de gemeenteraad nodig in de vorm van een specifieke verklaring van geen bedenkingen.

Het bedrijf gaf in januari 2020 aan haar plannen te willen wijzigen. Daarom is destijds de behandeling van een raadsvoorstel van het college hierover opgeschort. Nu legt het college opnieuw een voorstel voor aan de raad.

Alles afwegende stelt het college de raad voor geen medewerking te verlenen en dus een specifieke verklaring van geen bedenkingen te weigeren. Het college brengt daarvoor een viertal motieven naar voren. Onder meer noemt het college dat de bestaande activiteiten al ruimschoots de drempelwaarde van milieunormen overschrijdt en het bedrijf relatief dichtbij woongebied Zuilen is gesitueerd.

Verzoek RIB

Tijdens een eerdere commissiebehandeling over het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen heeft de raad aan de wethouder gevraagd om in gesprek te gaan met De Trip over de uitbreiding van het bedrijf en de milieucategorie waarbinnen dit zou moeten passen. Hoe is dit gesprek verlopen? Input hiervoor was ook een rapport van de Rijnmondse milieudienst welke onvoldoende aansloot bij het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen door de gemeente die de provincie nodig acht voor het verstrekken van een vergunning.

Ook hebben de omwonenden in m.n. Zuilen van zich laten horen. Zij zijn tegenstander van de uitbreiding. De agenderende partijen willen graag weten

- 1. van de Rijnmondse milieudienst wat hun eindconclusie is;*
- 2. van de omwonenden in m.n. Zuilen hoe zij tegen de uitbreiding van De Trip aankijken*
- 3. van de Industrievereniging Lage Weide wat de gevolgen zijn voor de economie op het moment dat de gemeente een uitbreiding tegenhoudt*
- 4. van De Trip over wat de mogelijkheden zijn om niet of anders uit te breiden en hoe zij het gesprek met de wethouder/gemeente hebben ervaren*
- 5. van de gemeente (ambtenaren) hoe het proces is gelopen en wat er uit de aanvullende gesprekken met De Trip is gekomen*

Het is doel is om een besluit te kunnen nemen over het wel of niet instemmen van het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen voor de uitbreiding van De Trip door het college en hierbij ook te luisteren naar de mening van De Trip en de omwonenden in m.n. Zuilen.

De Trip-Info-en-Bijdragen-deelnemers - WEB.docx

Bijdrage- mail Milieugroep Zuilen- RIB De Trip- 6 april 2021.docx

Bijdrage- De Trip B.V.- RIB De Trip 6 april 2021.pdf

4.1

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

Dossier 1666 voorblad

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

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

Raadsbrief Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.docx

Toelichting procedure uitbreiding De Trip B.V..docx

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

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

3. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning.pdf

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

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

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

5. 27 maart 2018 Verzoek aanvulling akoestisch rapport.pdf

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

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

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

- [9. 22 mei 2018 Wijziging Indeling Inrichting De Trip BV.pdf](#)
- [10. 25 mei 2018 Melding activiteitenbesluit De Trip BV.pdf](#)
- [11. 19 april 2019 Second opinion Milieudienst DCMR.pdf](#)
- [12. 20 september 2019 Advies uitbreiding bedrijfsactiviteiten Sophialaan 7 \(HZ_ADVIES-16-17957\).docx](#)
- [13. 13 februari 2020 Ingekomen brief De Trip B.V..pdf](#)
- [14. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR.pdf](#)
- [15. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO.pdf](#)
- [16. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing DCMR.pdf](#)
- [17. 27 november 2020 Aanvullend advies gemeente aangepaste ruimtelijke onderbouwing De Trip.pdf](#)
- [18. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende \(bedr\)afvalstoffen, M-Tech, 30 okt 2020.pdf](#)

5 Prestatieafspraken woningcorporaties

Tijd: 19.30-20.30 uur

Beleidssterrein: Wonen/ wethouder Diepeveen

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, genodigden en bewoners.

Agenderenden: Bülent Isik (PvdA), Tim Schipper (SP), Hind Dekker-Abdulaziz (D66), Henk van Deun (PVV), Erik van der Marel (VVD)

Digitale raadsinformatiebijeenkomst: raadsleden gaan in gesprek met ambtenaren, genodigden en bewoners.

Motivering RIB:

De betaalbaarheid, beschikbaarheid en verduurzaming van sociale huurwoningen staan al jaren onder druk. Tevens worden er veel sociale huurwoningen verkocht. Dit leidt tot lange wachtlijsten. De schimmelwoningen worden niet met hogere prioriteit gerenoveerd, wat wel door de raad bij motie was gevraagd. Bij de geplande renovaties is er altijd discussie over de uitvoerbaarheid, de voorwaarden waaronder ze plaatsvinden, de onkostenvergoedingen en het naleven van de overige afspraken uit het Algemeen Sociaal Plan. Corporaties geven aan dat ze voldoende middelen hebben om nieuwbouwwoningen te realiseren maar er is een groot tekort aan bouwgrond.

Op een raadinformatiebijeenkomst horen wij graag van de huurdersorganisaties:

- a) Hoe zij het participatietraject hebben ervaren. Wel verbeterpunten en wensen hebben zij voor ons.*
- b) Soms lukt de corporaties het niet om de gemaakte afspraken rondom de productie- betaalbaarheid- onderhouds- en duurzaamheid na te komen. Hoe zeker zij ze nu dat deze keer wel de gemaakte afspraken worden uitgevoerd?*
- c) Dit jaar wordt het Algemeen Sociaal Plan geëvalueerd. Welke verbeterpunten zien de huurderskoepels voor de update? Zijn ze überhaupt toegerust op hun taak? Wat is er nodig om dat wel te zijn?*
- d) Inventariseren van meningen en suggesties van andere belangstellenden.*
- e) Op basis van de uitkomsten van de Raadsinformatiebijeenkomst gaan wij aanvullende agendering aanleveren tbv een commissiedebat.*

Uit het aanbod op Woningnet valt op dat na renovaties te vaak forse huurstijgingen doorgevoerd worden bij mutaties, vooral bij grotere woningen. Die worden zo aan de kernvoorraad onttrokken. Voor zittende huurders geldt dat niet, maar nieuwe huurders betalen de hoofdprijs. Graag horen wij van de corporaties nadere toelichting op dit beleid. Een deel van de woningen gaat na renovatie ook de middenhuur in. Voor het doel van meer mengen van wijken misschien begrijpelijk, maar de primaire doelgroep komt steeds meer in de knel.

\- In de zogeheten 'Mutatiewijken' \ (Binnenstad\, Oost\, Noordoost en West\) schiet het niet echt op\ . In de binnenstad gaat het om kleine aantallen\ . In Oost staan alleen studenten\ - en starterswoningen \ (goed en hard nodig voor die doelgroep\) van SSH op de rol\ , maar voor de rest gebeurt er niks\ . Waar blijft de toename van 'echte sociale huur' in die wijken? Graag horen de agendeerders hierop een nadere toelichting\ .

\- Uit de prestatieafspraken bleek dat na de Camera Obscuradreef ook de Hanoidreef wellicht op de rol staat voor een uitruil a la 'De Mix'\ . Al in 2009 stond dit complex op de nominatie voor renovatie/sloop\ . Intussen loopt het achterstallig onderhoud de spuigaten uit\ . Het is dat de bewoners aan de bel trokken\ , anders was er nog voor onbepaalde tijd niets gebeurd\ . Hoeveel Hanoidreven zijn er nog\ , waar onderhoud langjarig wacht op een besluit over de toekomst\ . Hoe gaan de corporaties hiermee om? Hoe voorkomen ze soortgelijke ongezonde leefomstandigheden voor hun huurders?

[Prestatieafspraken-Concept-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers-2-WEB.docx](#)

[Presentatie-RIB-Prestatieafspraken-GU.pptx](#)

5.1 Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025

[Dossier 1757 voorblad](#)

[Bijlage 1 Bo-Ex Voorraadontwikkeling 2021 - 2025.pdf](#)

[Bijlage 1 GroenWest Voorraadontwikkeling 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 1 Mitros Voorraadontwikkeling 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 1 Portaal Voorraadontwikkeling 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 1 SSH Voorraadontwikkeling 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 2 Bo-Ex Productieprogramma 2021 - 2025.pdf](#)

[Bijlage 2 GroenWest Productieprogramma 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 2 Mitros Productieprogramma 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 2 Portaal Productieprogramma 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage 2 SSH Productieprogramma 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken Bo-Ex 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken GroenWest 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken Habion 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken Mitros 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken Portaal 2021-2025.pdf](#)

[Bijlage Prestatieafspraken SSH 2021-2025.pdf](#)

[Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente_ woningcorporaties_ huurdersorganisaties 2021-2025.pdf](#)

Verkeersveiligheid

Concept

Basisinformatie

Datum	6 april 2021
Gespreksleider	Tessa Sturkenboom
Tijd	19.30 – 21.00 uur
Zaal	Digitaal
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en deelnemers.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	3 ambtenaren
Griffiemedewerker	Gijs Corten
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Verkeerspsycholoog Extern expert (deel presentatie) Teamchef politie Utrecht (deel presentatie) Deelnemer, ANWB 5 deelnemers op eigen initiatief/ bewoners vertegenwoordiger, Werkgroep Verkeer Bewonersplatform en Wijkplatform Overvecht vertegenwoordiger, Liesboschhaven Utrecht/Nieuwegein vertegenwoordiger, COSBO-stad-Utrecht vertegenwoordiger, Fietzersbond

Programma

Opening en Welkom
Presentatie door extern deskundige en vertegenwoordiger politie
Vragen raadsleden
Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, genodigde experts en betrokken deelnemers
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders: Susanne Schilderman (D66), Bert van Steeg (CDA), David Bosch (PVV), Marijn de Pagter (VVD), Cees Bos (Stadsbelang), Bülent Isik (PvdA)

De agenderende fracties willen graag spreken over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad. Genoemde fracties willen met name graag spreken over de samenhang die er is tussen de verschillende vervoersmiddelen en de fysieke maatregelen die in de stad worden genomen op gebied van mobiliteit. Een belangrijk onderdeel is wat deze fracties betreft de ontwikkeling van fietsveiligheid en e-bikes in het bijzonder, met name in het licht van de ontwikkeling van doorgaande fietsroutes door

de stad in relatie tot het drukke autoverkeer. Graag ontvangen de fracties een nadere onderbouwing van de verdeling van het aantal enkel en meervoudige ongelukken van fiets/elektrische/snor- en bromfiets naar leeftijdsklasse. De agenderende fracties vragen daarbij graag aandacht voor verkeersveiligheid voor ouderen en het specifieke beleid voor deze doelgroep.

Daarnaast willen de agenderende fracties graag meer informatie over de genoemde onveilige situaties in de top 16. Welke ontwikkelingen zijn daar te zien in en welke verklaring is te vinden voor de vier nieuwe locaties die hier worden genoemd?

Ook willen de agenderende fracties graag spreken over de ontwikkeling van de beleving van verkeersveiligheid. Daarbij willen zij meer informatie over de genomen maatregelen en welke maatregelen effectief bleken en welke niet? Daarbij nodigen de fracties alle inwoners uit om onveilige verkeerssituatie onder de aandacht te brengen bij de raadsleden.

De agenderende fracties ontvangen graag daarnaast meer informatie over de relatie tussen scherpere handhaving en het aantal verkeersovertredingen. Op welke manier kan dit middel nog effectiever worden ingezet om zowel het aantal ongelukken als de veiligheidsbeleving onder inwoners te verbeteren?

Bijdrage

Vertegenwoordiger, Werkgroep Verkeer Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht

In de reactie wordt ingegaan op:

- fietsstructuur in Overvecht
- hoe voorkomen dat herinrichting openbare ruimte niet werkt
- noodzaak consistentie inrichting openbare ruimte
- 30 km voor Overvecht
- in relatie tot de NRU ontwikkeling

Bewoner-fietsers,

Helaas ben ik verhinderd om fysiek deel te nemen aan de raadsinformatiebijeenkomst.

Op de facebook aankondiging schreef ik het onderstaande verzoek, gerelateerd aan een aantal casussen:

"Graag nog net wat meer aandacht voor de logica. Niet van boven ontwerpen, maar vanuit de - voor mij - fietsrichting.

Zo is het Ledig Erf opnieuw ingericht, maar is nu niet meer duidelijk waar je als fietser in moet steken (de neiging om af te korten blijkt toch al sterk aanwezig). Er zijn vaak haakse bochten, ik snap de bedoeling, maar het voelt als een middelvinger van de ontwerper.

Fietsers hopen op bij het stoplicht op de plek waar haaks daarop fietsers langs moeten voor wie het groen is. Fietsers van rechts hebben daar ook vaak voorrang, zodat als je net overgestoken bent, je - midden op de weg - voorrang moet geven aan een fietser die toch moet gaan stoppen. zoals bij de Briljantlaan en rond de Vondelbrug.

Nog net wat meer logica gedacht vanuit de fietser dus.

(En wat duidelijker bebording waar je vanuit de Oosterspoorbaan (fantastisch!) de Gansstraat / Koningsweg kruist.)

Succes, niet zo moeilijk dit mee te nemen, toch?"

Vertegenwoordiger, gezamenlijke werkgroep verkeer van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht

Beste Raadsleden,

U wilt spreken over de samenhang tussen de verschillende vervoersmiddelen en de fysieke maatregelen die worden genomen op gebied van mobiliteit. Vanuit de werkgroep Verkeer van het Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht willen wij het volgende onder de aandacht brengen:

1. Goed dat u aandacht heeft voor de ontwikkeling van fietsveiligheid en e-bikes. Voor Overvecht pleiten wij hierbij nogmaals voor het opstellen van een fietsstructuur voor de snelle fietsroutes (met de speedpedelecs), de hoofdfietsroutes en de overige fietsroutes. Naast verkeersveilige fietsroutes, in Overvecht vaak door of langs het groen, moet er ook een goed netwerk zijn voor de sociaal veilige fietsroutes. Er is haast geboden, want door de diverse postzegelplannen (herstructurering en herinrichting openbare ruimte of onderhoudswerkzaamheden) dreigen er belangrijke routes te verdwijnen of worden mogelijke verbeteringen niet benut (ontbrekende fietsverbinding Franciscusdreef).
2. U wilt meer weten over de genomen maatregelen en welke maatregelen effectief zijn en welke niet. Na meer dan 20 jaar inzet voor verkeer en mobiliteit in Overvecht kan ik er een boekje open over doen, maar daar is geen tijd voor. Daarom beperk ik mij tot het volgende. Ga uit van het natuurlijk gedrag van de verkeersdeelnemer. Hoe kom je daar achter? Ga op locatie kijken. Maar al te vaak wordt vanuit de tekentafel geredeneerd. Wij kunnen van tevoren al aangeven waarom iets niet zal werken en waarom fietsers toch niet de route nemen die op de tekentafel wordt bedacht. Ik kan voorbeelden geven van recente aanpassingen die dus niet werken (Zamenhofdreef, Pascalplein bebording). Advies: ga op locatie kijken, observeer het natuurlijk gedrag (de logica van de verkeersdeelnemer) en faciliteer dat in herinrichting van de openbare ruimte.
3. Over de inrichting van de openbare ruimte: zorg voor consistentie in de inrichting. Overvecht is een lappendeken geworden en de ene na de andere pilot wordt toegepast. Het gevolg is dat er zoveel varianten zijn, dat het niet meer te volgen is. Dat maakt het niet gemakkelijk om verkeer te 'leren'. Er zijn bewoners die verkeerspunten mijden, niet op de fiets durven en die ook hun kinderen niet leren fietsen.
4. In Overvecht lopen we al decennia achter met herinrichting naar 30 km per uur. Daar is een hele slag te slaan als het gaat om de verkeersveiligheid. Meer hoeft ik er niet over te vertellen.
5. Aanvullend op punt 4 en in relatie tot het volgende agendapunt: het mobiliteitsplan 2040. Er is te weinig geld voor de NRU en nu wordt spoor 2 gevolgd. Dat 2e spoor is alleen acceptabel als het een verbetering voor Overvecht wordt. Om te voorkomen dat sluipverkeer door de wijk gaat, is er haast geboden met de 30 km aanpak in de wijk. En omdat in spoor 2 alles weer open ligt, pleiten we ervoor dat er een ruime verkenning komt, samen met de adviesgroep, naar de inventarisatie van de mogelijkheden en ideeën voor de aanpak NRU.

Deelnemer/ bewoner

Realisatie volledig nieuwe woonwijk Veemarkt e.o. Maar geen aanpassing verkeersveiligheid in koppeling met centrum, o.a. m.b.t. oversteken Kardinaal de Jongweg en drukte/snelheid op Sartreweg vanwege verkeer vanuit Voordorp en Veemarkt

Aan: De raadsleden van de gemeente Utrecht
Betreft: Raads Informatie Bijeenkomst 6-4-2021 thema 'Verkeersveiligheid'

Utrecht 30-03-2021

Geachte raadsleden,

De fracties willen graag spreken over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad. De laatste jaren neemt de drukte op de fietspaden in de gemeente Utrecht enorm toe. Wij zien onder andere een toename van het aantal e-bikes onder ouderen, die daardoor steeds grotere afstanden fietsen. Maar wij zien ook een toename van zeer snelle fietsen zoals de Speed Pedelec of High Speed Bike. Door deze nieuwe elektrische fietsen is er een situatie ontstaan, dat fietsers elkaar passeren met enorme snelheidsverschillen. Niet alle fietsers, denk aan kinderen en ouderen, kunnen anticiperen op deze snelheidsverschillen en de drukte op de fietspaden. Wij maken ons met name zorgen over de veiligheid van langzame fietsers, maar ook over de veiligheid van oudere fietsers die gebruik maken van een e-bike.

Algemeen:

Bij maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid is het van belang om de verscheidenheid in verkeersgebruikers steeds in acht te nemen. Zo zijn er mensen die snel van A naar B moeten, kinderen die het verkeer nog moeten leren kennen, haastige koeriers of mensen voor wie het allemaal te snel gaat. Daarnaast zijn er veel situaties die extra aandacht of maatregelen vragen. Denk hierbij aan de spits, omleidingen of afsluitingen. Bij alle maatregelen is het dus van belang om oog te hebben voor alle soorten verkeersgebruikers en situaties. Ouderen en mensen met een beperking worden hierin vaak niet meegenomen of is het beeld van hen als verkeersgebruiker (te) beperkt.

Wij zouden graag zien dat er op het gebied van fietsveiligheid de volgende maatregelen worden genomen;

1. Maak een onderscheid tussen snelle fietsroutes en langzame fietsroutes, zodat mensen die situaties niet goed kunnen overzien voor rustige routes kunnen kiezen.
2. Stel voor gewone fietspaden een maximale snelheid in van maximaal 30 km/uur.
3. Wij vragen aandacht voor overzichtelijkheid. Op verschillende plaatsen is het een wirwar van borden en aanwijzingen. Dat kan voor ouderen en mensen met een beperking deelname aan het verkeer bemoeilijken en gevaar opleveren. Denk bijvoorbeeld aan mensen die slechtziend of horend zijn. Teveel verschillende borden en aanwijzingen komen de veiligheid niet ten goede. Een goed en overzichtelijk beeld van de verkeerssituatie en eenduidige borden en aanwijzingen zijn gewenst. Het spreekt daarbij voor zich dat er hierbij rekening moet worden gehouden met leesbaarheid en contrastgebruik in de aanwijzingen of borden. Een regelmatige check van risicoplakaten en plakaten waar omleidingen of wegwerkzaamheden plaatsvinden is hierbij noodzakelijk.
4. Uit onderzoek¹ blijkt dat fietspaden die aan beide zijden voorzien zijn van witte lijnen zowel overdag als 's avonds beter zichtbaar zijn vanuit de ooghoeken van de fietser, waardoor deze zijn aandacht vooral kan richten op het overzien van verkeerssituaties. Dit geldt voor alle fietsers, maar vooral voor ouderen en slechtzienden en voorkomt ongelukken.
5. Last but not least: ook voetgangers zijn verkeersdeelnemers. Zorg dus voor ruimte op de stoep: minimaal 90 centimeter. Dit voorkomt dat mensen naar de straat of een parkeerhaven moeten uitwijken om hun weg te vervolgen. Een goede doorgang op de stoep voorkomt gevaarlijke situaties op de rijbaan.



¹ Zie [https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/CROW-](https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/CROW-Fietsberaadnotitie_Bouwstenen_voor_een_comfortabel_en_vergevingsgezind_fietspad_versie_mei-.pdf?ext=.pdf)

Fietsberaadnotitie_Bouwstenen_voor_een_comfortabel_en_vergevingsgezind_fietspad_versie_mei-.pdf?ext=.pdf

Met vriendelijke groet, namens COSBO en SOLGU

Beer Boneschansker en Annelies de Jong

Inbreng Fietzersbond RIB verkeersveiligheid

De Fietzersbond is blij dat het in Utrecht de goede kant op gaat met de verkeersveiligheid. Minder geregistreerde ongevallen, minder slachtoffers. We hopen dat het niet komt door onderregistratie, omdat de Politie er geen (priori)tijd voor heeft of minder registreert omdat ze ervan uitgaan dat de ambulances de ongevallen ook wel registreren.

Landelijk blijken vooral senioren op de fiets een kwetsbare groep te zijn. Als studentenstad hebben we het misschien daarom ook wat makkelijker. We zijn er nog lang niet.

Bij de start van het verkeersveiligheidsplan is besloten om het plan te richten op locaties met daadwerkelijke ongevallen en niet op plekken met klachten of bewoners die actievoeren over een locatie. Daar zijn we het mee eens: de plekken die aangepakt worden zijn bewezen onveilig.

We vinden het fijn dat de gemeente tegelijk ook werkt met de aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dat plan staat voor een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid: niet de put pas dempen als het kalf is verdronken maar inschatten van risico's en zo ongevallen voorkómen voordat ze optreden. We willen graag inzicht in de risicoanalyse die in de achterliggende periode is opgesteld. En we zijn graag betrokken bij de uitwerking van de risicoanalyse in het uitvoeringsprogramma. Helaas zien we wel dat er nog steeds fietspalen worden geplaatst die niet aan de richtlijnen voldoen. Ook wordt er bij nieuwe fietspaden niet op gelet dat de berm strak aansluit bij de hoogte van het fietspad. Details waar je lelijk door kunt vallen.

Normaal gesproken komen alleen bewoners met voldoende tijd, binding met de buurt, enige kennis van (verkeers)zaken en bekendheid met 'hoe het werkt in de gemeente' in actie. De Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat zijn topscorers in ongevallen. Als de bewoners ook andere problemen hebben (criminaliteit, schulden, overlast van drugsdealers etc.), worden dit soort verkeersonveilige locaties verdrongen door plekken waar minder verkeersslachtoffers vallen en dat vinden we geen goed idee. We zijn blij dat het programma uitgaat van de ongevalsstatistieken en niet van subjectieve onveiligheid.

Net als u zijn we erg benieuwd naar de analyses van de ambulancedata.

Wat zouden we graag zien voor verkeersveiligheid?

- Daadwerkelijk 30 km/uur. <https://twitter.com/DruhFarrell/status/1040626584208596993>
- Bij 30 km staat een auto binnen 10 m stil, dat is de reactietijd + de remweg. Bij 50 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd en komt de klap met 50 km/uur aan. Het verschil tussen dood/zwaargewond en met de schrik vrijkomen. We zien daarom meer in geofencing voor auto's (Intelligente Snelheids Adaptatie, oftewel ISA) dan in geofencing voor speedbikes op fietspaden.
- Minder verkeerslichten. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm, blijkt uit onderzoek van de SWOV (<https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>). Haal alles weg wat niet nodig is qua capaciteit van de kruisingen, d.w.z. alles kruisingen die minder druk zijn dan het Goypleintje. Daarnaast zorgen ze voor relatief veel oponthoud voor fietsers en vragen ze door opstelstroken veel ruimte die ook groen kan worden. Zie Goypleintje en Adriaan van Ostadelaan. Maak een verkeerslicht-verwijderplan.
- Leer van de ongevalsplekken. Als fietsoversteken in de voorrang op een drempel veiliger zijn dan zonder drempel, pas dan die oversteken zoveel mogelijk aan in de hele gemeente.
- Idem voor bermongevallen, fietspalen, scherpe bochten, omhoog stekende putten etc.
- Er zijn vrij recent twee gemeenten aansprakelijk gesteld voor de gevolgen van ongevallen met paaltjes die niet volgens de richtlijnen waren geplaatst. In Utrecht staan veel paaltjes niet volgens het boekje. Haal ze allemaal weg als ze niet nodig zijn óf zet ze keurig neer. Een dwarslaesie is erg duur.
- Schoolstraten bevallen goed. Zorg dat de ouders die de schoolstraten beheren heldere instructies hebben en dat de organisatie goed is geregeld, ook bij de 25° schoolstraat. Er zijn ca 20.000 basisschoolleerlingen in Utrecht, dat betekent grofweg ook 20.000 ouders die zich zorgen maken over de veiligheid van hun

kroost. Schoolstraten kunnen een mooie aanleiding zijn voor basisscholen om een verkeerscommissie op te starten. De gemeente kan een handje helpen. Spoor alle basisscholen aan om mee te doen met het theoretisch en praktisch verkeersexamen. Help de kinderen indien nodig via U-pas aan een fiets, zodat ze al jong leren fietsen.

- In Veldhuizen en Vleuten liggen een flink aantal veiligheidsknelpunten op een route die veel te druk is. (Heldammersingel – rotonde Europaweg – Bottensteinseweg - Past Ohlleen – rotonde de Tol). Bij het aanpakken van de Wilhelminalaan (voormalig veiligheidsknelpunt) werd het verkeer beperkt door een om-en-omregeling, dat werkte erg goed. Beperk daarom dit doorgaande verkeer. Er is deels geen plek voor een fietspad langs deze route en 10.000 mvt/e en gemengd verkeer vlakbij een basisschool kan echt niet.

En dan de Light Electric Vehicles en andere nieuwe voertuigen, wat willen we daarmee?

Het wordt genoemd als één categorie, maar het is een breed scala aan voertuigen. Van gemotoriseerde skateboards via stepjes naar e-bikes, stunt, speedbikes en vrachtfietsen. Binnenkort ongetwijfeld ook de meetrup-auto met kooiconstructie en airbag. Fietspaden zou je willen reserveren voor voertuigen die je ook zonder ondersteuning kunt gebruiken. Het fietspad is er immers voor de kwetsbare fietser, we zijn daarom blij dat de snorfiets naar de rijbaan gaat.

Speed pedelecs kunnen veel automobilitieit overnemen, met name op wat langere afstanden. Vrachtfietsen kunnen vrachtverkeer vervangen. Dat zijn grote verbeteringen voor de stad, wat betreft minder herrie, minder uitstoot. Maar let op de veiligheid: Deze voertuigen zijn te groot en vaak te snel voor het fietspad en moeten dus net als de snorfiets op de rijbaan. Dat moet natuurlijk wel veilig kunnen!

We willen daarom dat het fietsnet, conform onze fietsvisie 2040, drie lagen krijgt.

1. Het gewone hoofdfietsnet. Het moet een keer goed worden doorgenomen met Fietzersbond en kennis uit de wijken. Er is zelfs een onverhard pad aangewezen als bestaande hoofdfietsroute. Het hoofdfietsnet moet daarom opnieuw worden vastgesteld.
2. Een extra veilig netwerk voor hele jonge en hele oude fietsers het 8 en 80-netwerk. Zodat scholen, sport, zorg, winkels etc. via echt veilige routes bereikbaar zijn, maar fietsers ook de hele stad kunnen bereiken, al hoeft dat niet via de kortste route. Bijvoorbeeld via de Leidseveertunnel in plaats van via de Sijpesteijntunnel. Daar heb je toch een volgroeid brein en gezond lijf nodig.
3. Een netwerk voor de snelle en zware fietsen. Speedbikes, vrachtfietsen maar ook de BSO-bus. Op plekken waar ze niet op het fietspad en niet op de rijbaan kunnen, zoals op de Beneluxlaan, moet er een andere veilige route worden georganiseerd. Bedrijventerreinen, winkelgebieden en kinderopvang moeten goed aangesloten zijn op dit netwerk, net als fietsroutes naar omliggende kernen.

Wegen als de Cremerstraat zijn geschikt voor alle drie de netwerken, waarbij de grote en zware fietsen, net als auto's nu al, wel rekening moeten houden met kwetsbare verkeersdeelnemers. Of die grote en zware fietsen worden verwezen naar de Vleutenseweg.

Bij het opstellen van de netwerken zou kunnen blijken dat er gaten in het fietsnet zijn waar nog bruggen, tunnels of verbindingen aangelegd moeten worden, zodat de drie netwerken daadwerkelijk samenhang krijgen en bruikbaar worden.



POLITIE

Verkeers handhaving

District Stad-Utrecht
RIB 6 april 2021

« waakzaam en dienstbaar »

Verkeershandhaving algemeen

1. Verkeershandhaving is onderdeel regulier politiewerk
2. Missie: verkeersveiligheid vergroten door het voorkomen van slachtoffers
3. Risico's verkleinen door gedragsbeïnvloeding door voorlichting, handhaving en technische maatregelen.



Verkeershandhaving: taken

Politie heeft taak in adviseren, handhaven
en opsporen

- Adviezen geven, bijv. aanpassingen aan infrastructuur weg
- Opsporingstaken in geval ernstig of dodelijk letsel (PV opstellen en informeren slachtoffers)
- Handhaving (zie volgende dia)



Handhaving

Prioriteit op volgende feiten:

- veelgepleegd asociaal verkeersgedrag
- afleiding
- rood licht negeren
- alcohol en drugs
- snelheid

Continue handhaving heeft effect, maar capacitair niet uitvoerbaar, daarom vooral actiegericht naast lik-op-stuk



Handhaving in cijfers

Wat	Aantal bekeuringen (inclusief staandehoudingen)
Verkeersoverlast	2056
Gordel en helm	734
Rood licht	2488
Snelheid	1875
Verkeer overig	11277
Totaal	18430

Cijfers 1 januari 2020 – 1 april 2021

nb in veelvoud worden burgers aangesproken op hun verkeersgedrag!



Handhaven specifiek

1. Handhaving op specifieke locaties

- Actie op locatie vwb snelheid (Waterlinieweg)
- Actie op locatie vwb verkeersgedrag (Kanaalstraat)
- Actie op uitvalsweg (alcohol, drugs e.d.)

2. Omgang met 30km straten

- Beperkte mogelijkheden politie
- Acties op enkele locaties (op fietsstraat, bij school)



Toelichting RIB Verkeersveiligheid



6 april 2021
Martijn Dijkhof



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/verkeersveiligheid](https://utrecht.nl/verkeersveiligheid)

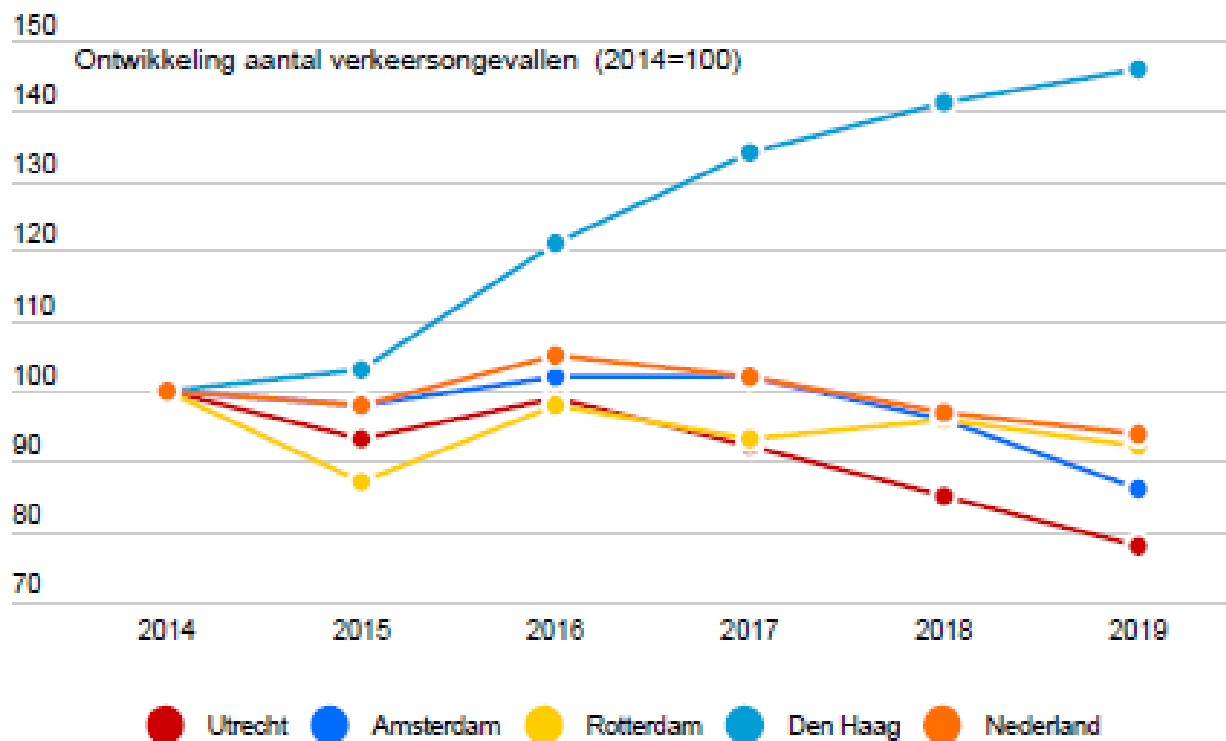
Inhoud

- Ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht
- Toelichting op landelijke actualiteiten
- Fietsveiligheid
- Verdeling ongevallen naar vervoerswijze en leeftijd
- Verkeersveiligheid van ouderen
- Toelichting Top 16 verkeersonveilige locaties
- Beleving van de verkeersveiligheid
- Handhaving

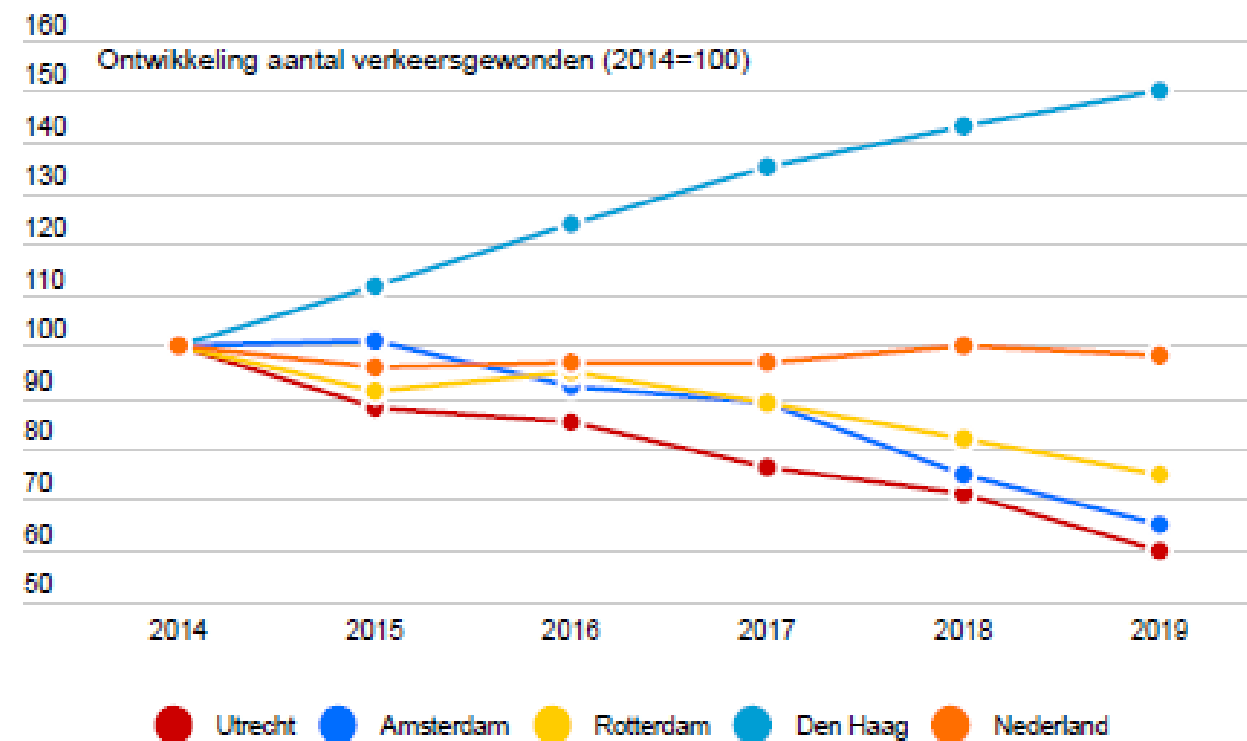


Ontwikkeling ongevallen en beleving (1/2)

(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)



Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde ongevallen op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, Incl. provinciale- en rijkswegen).



Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde verkeersgewonden op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, Incl. provinciale- en rijkswegen).



Gemeente Utrecht

Ontwikkeling ongevallen en beleving (2/2)

(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)



SPV Ongevallencijfers en Risicobenadering

(door Adriaan Walraad)

- Ongevallencijfers: wat is er mis gegaan?
 - Verschillende registraties met voor- en nadelen
- Risicobenadering: wat kan er mis gaan?
 - Verschillende risicobenaderingen met voor- en nadelen
- Cijfers in een context plaatsen: lokale kennis
- Niet of-of maar en-en



Landelijk: 30km tenzij en positie fiets

(door Adriaan Walraad)

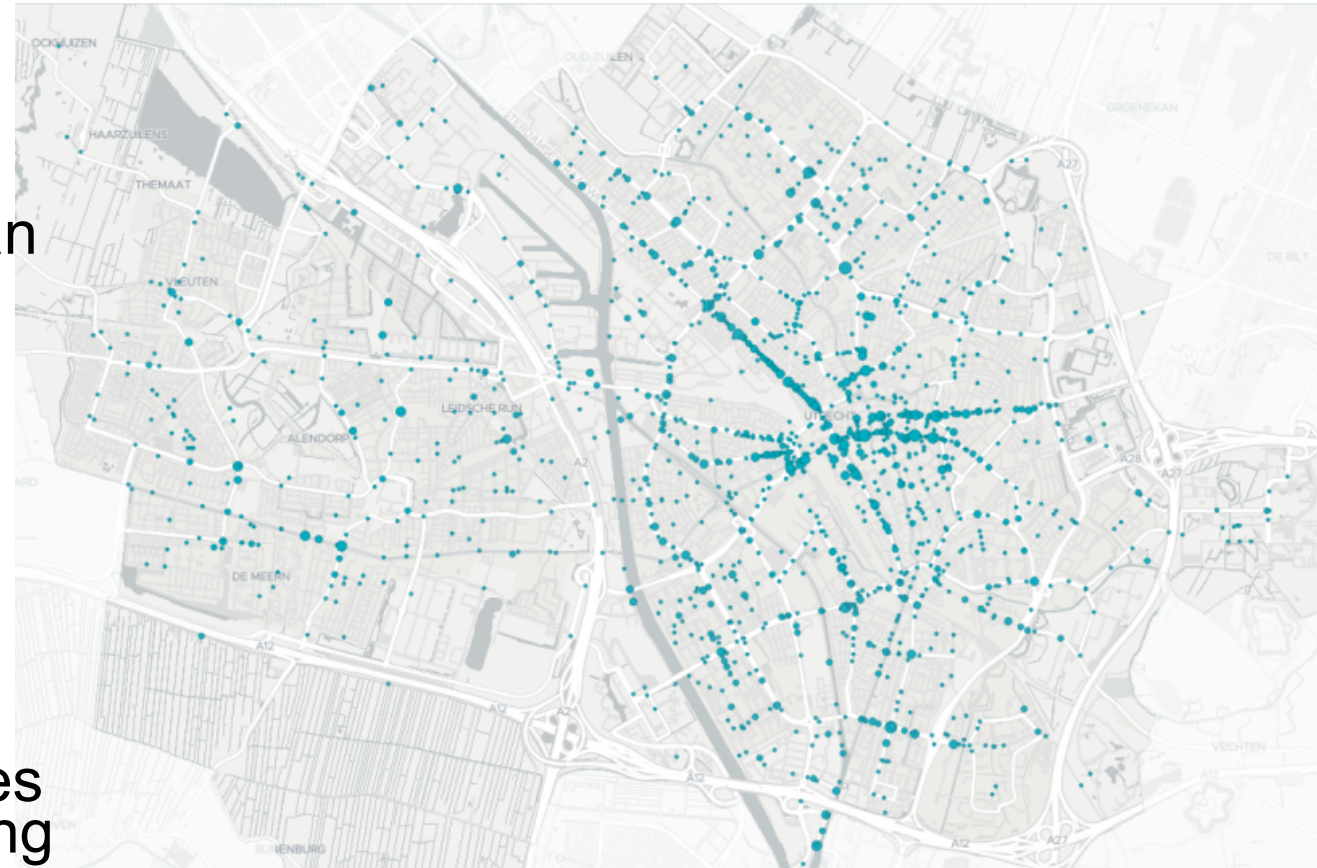
- Motie Kröger '30km/u, tenzij...' binnen bebouwde kom
- 30 echt 30km/u, 50 veilig 50km/u
- Betekent vooral: het aanpakken van 'Grijze wegen' 50km/u
- Fietzers en snelverkeer niet op dezelfde rijbaan bij 50km/u
 - Opwaarderen naar veilig 50km/u, met vrijliggende fietspaden
 - Duurzaam Veilig blijft onverkort, maar wel extra wegtype bij: gebiedsontsluitingsweg met 30km/u



Verkeersveiligheid fiets

(door Adriaan Walraad)

- Duurzaam Veilig: gericht op auto en buiten bebouwde kom
- Inzichten sindsdien:
 - gezondheid en onveiligheid (34% van doden 60% van ernstig gewonden)
 - enkelvoudig en als slachtoffer (vooral van auto)
- Risico
 - uitvalswegen van de binnenstad
 - ouderen
 - gedrag
- Maatregelen: fietspaden 50km/u, kruispunten 50km/u, meer 30km/u, paaltjes en randjes weghalen, gedragsbeïnvloeding



Veilig fietsen

- Mobiliteitsplan 2040 zegt: netwerk op orde in 2040
- Bij projecten in de openbare ruimte hanteren we landelijke richtlijnen voor (fiets)veiligheid als uitgangspunt
- Fietspaaltjes op doorgaande routes hebben we zoveel mogelijk weggehaald
- We leren fietsers veilig fietsen (jong en oud)
- We handhaven (boa's en politie) op onveilig gedrag



Leeftijden en vervoerswijzen

slachtoffers, periode 2018-2020, bron ViaStat

	Fiets	Personen- auto	Brom- fiets	Snor- fiets	Voet- ganger	Overig	Onbe- kend	totaal
0-3	1	1	0	1	4	0	3	10
4-11	5	0	0	0	11	0	7	23
12-15	33	3	2	4	5	1	6	54
16-22	55	45	99	72	10	32	15	328
23-29	57	41	19	13	12	19	24	185
30-36	53	29	12	14	4	10	18	140
37-43	28	13	13	7	2	5	17	85
44-50	41	18	13	7	12	11	16	118
51-57	38	19	13	11	9	7	12	109
58-64	35	12	6	5	7	4	10	79
65-71	16	3	6	2	7	3	5	42
72-78	17	6	0	3	4	3	8	41
79-85	8	7	3	1	3	1	4	27
86 en ouder	5	1	0	0	1	0	1	8
totaal	392	198	186	140	91	96	146	1249



Veiligheid voor ouderen

- Ouderen blijven langer mobiel maar zijn relatief kwetsbaar
- De verkeersonveiligheid weegt niet op tegen de voordelen van meer bewegen
- Drukke fietsroutes worden soms gemeden
- Mobiliteitsplan 2040: we ontwerpen rustige routes voor ouderen en bieden een goed OV
- Fietspaden onderhouden we en we acteren op meldingen
- We bieden fietsvaardigheidstrainingen aan
- We ontwerpen bij projecten volgens de landelijke richtlijnen die uitgaan van vaardigheden van ouderen
- We hebben geen apart beleid, het is onderdeel van o.a. Mobiliteitsplan



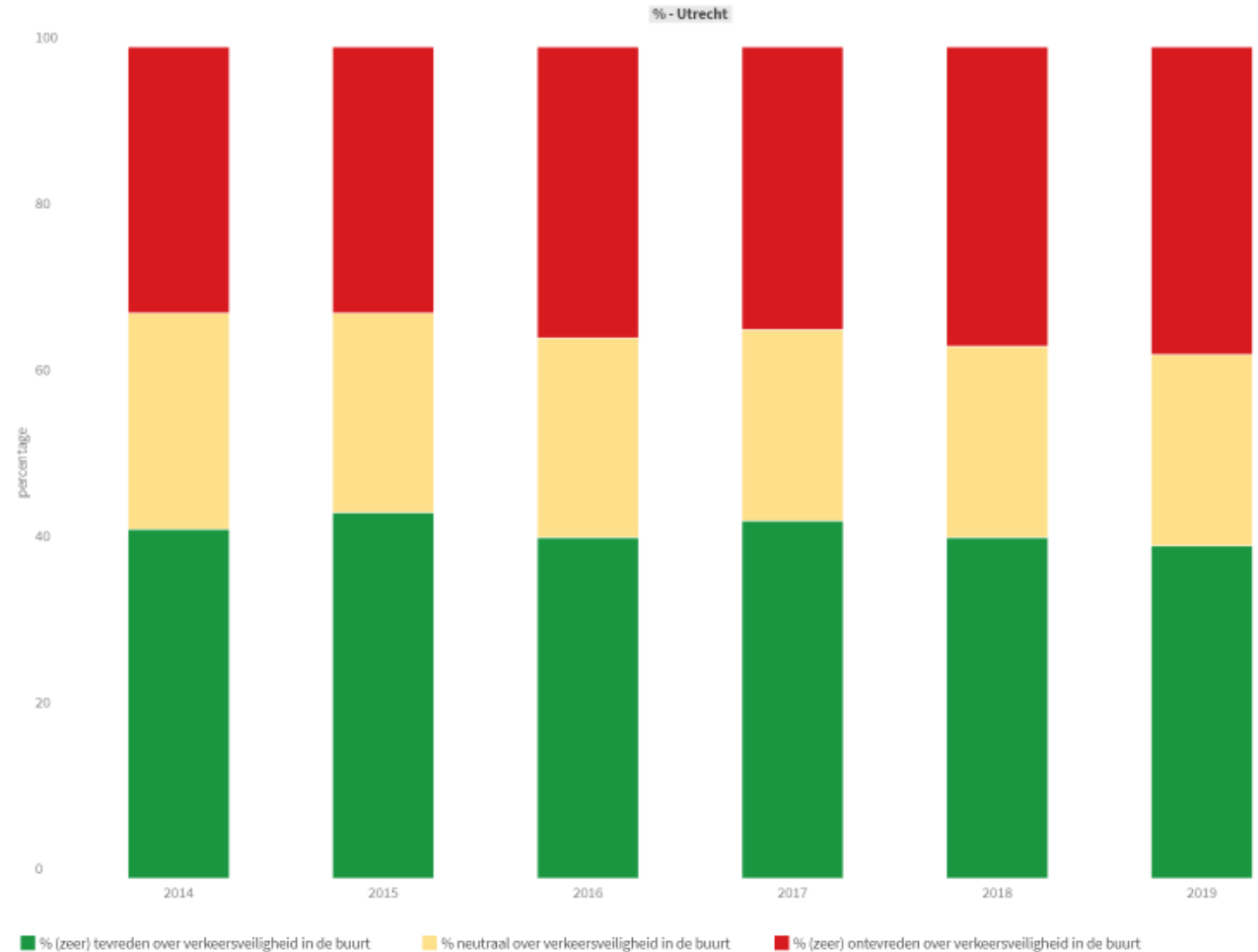
Aanpak onveilige locaties

- Top 16 ongevallenconcentraties, maar ook meldingen en incidenten
- We pakken de ongevallenconcentraties aan door de locaties te analyseren en zo nodig maatregelen te nemen.
- We zien bij de locaties in de top 16 combinaties van de volgende risico-kenmerken:
 - Meeste ongevallen gebeuren op kruispunten
 - Wegen met hoog aantallen motorvoertuigen en/of fietsers
 - Drukke stedelijke omgevingen waar zowel verblijven als doorstromen plaatsvindt
- Locaties in de top 16 wisselen snel doordat het verschil in ongevallen en slachtoffers tussen VOC-locatie nummer 15 en 50 klein is



Tevredenheid over verkeersveiligheid

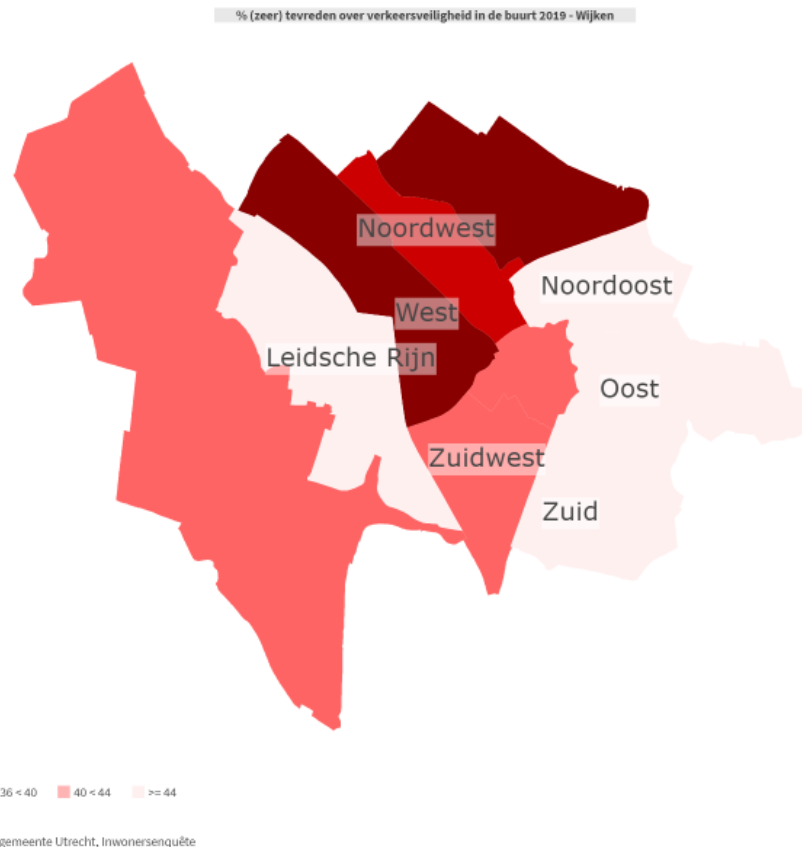
- Tevredenheid over verkeersveiligheid is sinds 2010 dalend.
- Weinig verband tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.
- Er is maar één vraag uit de inwonersenquête waar we de trend op baseren. Daardoor kunnen we maar moeilijk de relatie leggen met de oorzaken.



Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête



Maatregelen en onderzoek

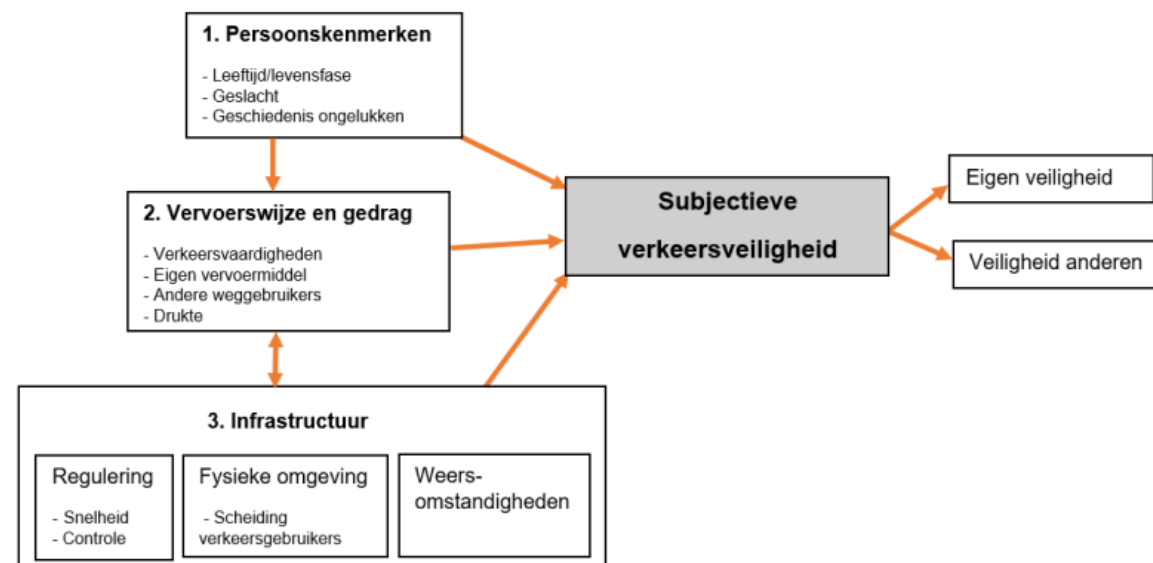


- Tevredenheid is lager in Utrecht Overvecht en Utrecht West dan in andere wijken.
- Aanpak met maatregelen én onderzoek.
 - Onderzoek en maatregelen in Overvecht in West.
 - Onderzoek fietsdrukke.
 - Onderzoek achtergrond ontevredenheid inwoners enquête.



Onderzoek naar beleving verkeersveiligheid

- We zien op basis van wetenschappelijk onderzoek dat meerdere factoren een rol spelen:
 - Persoonskenmerken
 - Vervoerkeuze en gedrag
 - Infrastructuur en regelgeving
- Deze factoren beïnvloeden elkaar onderling en we hebben niet overal invloed op.



- Waar we bijvoorbeeld ons hoofd over breken:
 - Het is heel persoonlijk hoe iemand zijn fysieke omgeving beleeft.
 - Uit onderzoek blijkt dat ouders en ouderen verkeersveiligheid anders ervaren dan andere groepen.
- Toenemende drukte en het gedrag van andere weggebruikers.



Handhaving

- Gemeente, politie en OM bepalen gezamenlijk de prioriteiten en inzet van handhaving.
- BOA's kunnen maar op beperkt aantal overtredingen handhaven.
- We werken intensief samen met Politie en OM om op basis van gegevens te bepalen waar handhaving ingezet wordt.
- Voorbeelden:
 - Flitspalen
 - Pilot voor uitbreiding bevoegdheden van BOA's
 - Snelheidshandhaving Waterlinieweg in februari 2021



Actualisering mobiliteitsplan

Basisinformatie

Datum	6 april 2021
Gespreksleider	Gertjan te Hoonte
Tijd	21.15 – 22.45
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren en uitgenodigde experts.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	drie ambtenaren
Griffiemedewerker	Gijs Corten
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, Universiteit Utrecht deelnemer, KOIOS Strategie

Programma

Opening/ Welkom
Presentatie/ toelichting door ambtenaren
Vragen raadsleden
Introductie van de experts/wetenschappers (met of zonder presentatie)
Gesprek tussen raadsleden en aanwezige deelnemers (ambtenaren en experts) over mobiliteit nu en in de toekomst
Reflectierende
Sluiting

Motivatie

Agendeerders

Marijn de Pagter (VVD), Thijs Weistra (GroenLinks), Susanne Schilderman (D66), David Bosch (PVV), Rik van der Graaf (CU), Bülent Isik (PvdA), Bert van Steeg (CDA), Stefan Gaillard (SBU)

Het mobiliteitsplan 2040 is ter inzage gelegd tot 1 februari 2021. In voorbereiding op het raadsvoorstel willen de fracties graag ambtelijke toelichting ontvangen op de onderbouwing van diverse uitgangspunten van het nieuwe plan, in het bijzonder:

- het blijvend effect van corona;
- de verwachte groei van fiets, lopen, auto en OV;
- de technologische mogelijkheden op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en zelfrijdend vervoer;
- de financiële kant van individuele maatregelen en ambities.

Tijdens de bijeenkomst willen de agenderende fracties ook met wetenschappers, experts en andere overheden in gesprek over de onderbouwing van het Mobiliteitsplan.

Deze RIB heeft het karakter van een digitale expertmeeting waarbij de focus ligt op (wetenschappelijke) onderbouwing van het voorstel. Later wordt een tweede RIB georganiseerd waarbij de focus ligt op meepraters (inwoners en organisaties).



Informatiebijeenkomst
Gemeenteraad Utrecht
6 april 2021

Arie Bleijenberg



Betere bereikbaarheid is het doel
Mobiliteit en nabijheid zijn middelen



Bereikbaarheid $\equiv$

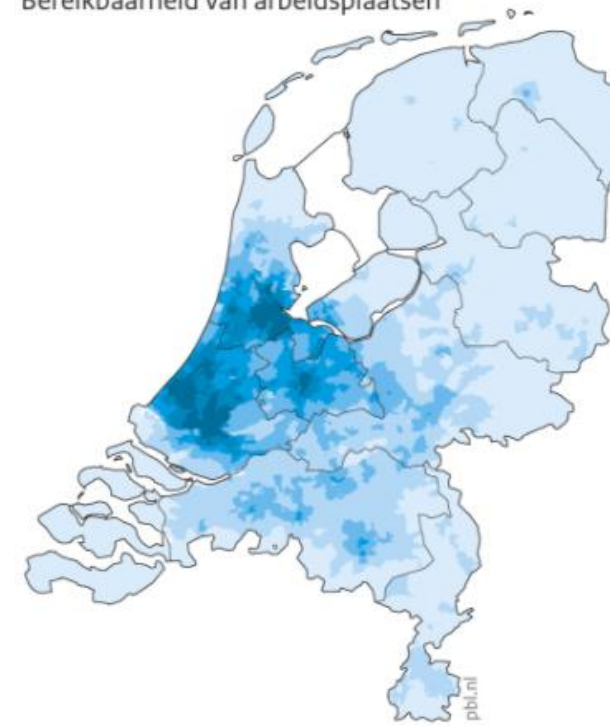
$$\frac{\text{Snelheid}}{\text{Afstand}}$$



Steden zijn het best bereikbaar,
ondanks dat daar de meeste files zijn



Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen



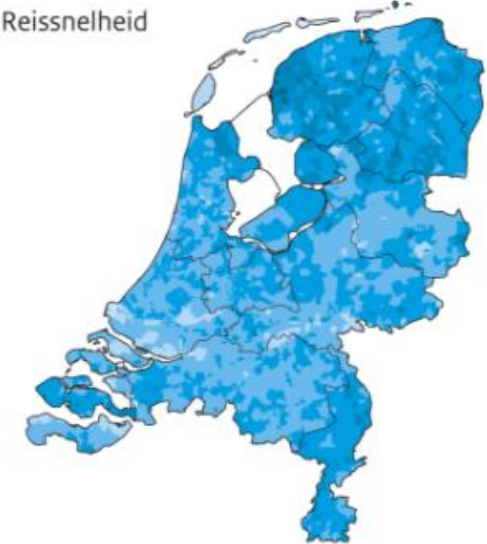
Index (gemiddelde Nederland = 1)

- Lager dan 0,5
- 0,5 – 0,75
- 0,75 – 1
- 1 – 1,25
- 1,25 – 1,5
- Hoger dan 1,5

Nabijheid van
arbeidsplaatsen



Reissnelheid



Mobiliteit, verstedelijking en bereikbaarheid



Suburbanisatie of verdichten?		
-	Nabijheid	+
+	Snelheid	-
-	Bereikbaarheid	+
-	Betaalbaarheid	+
-	Economie	+
-	Ruimtelijke kwaliteit	+

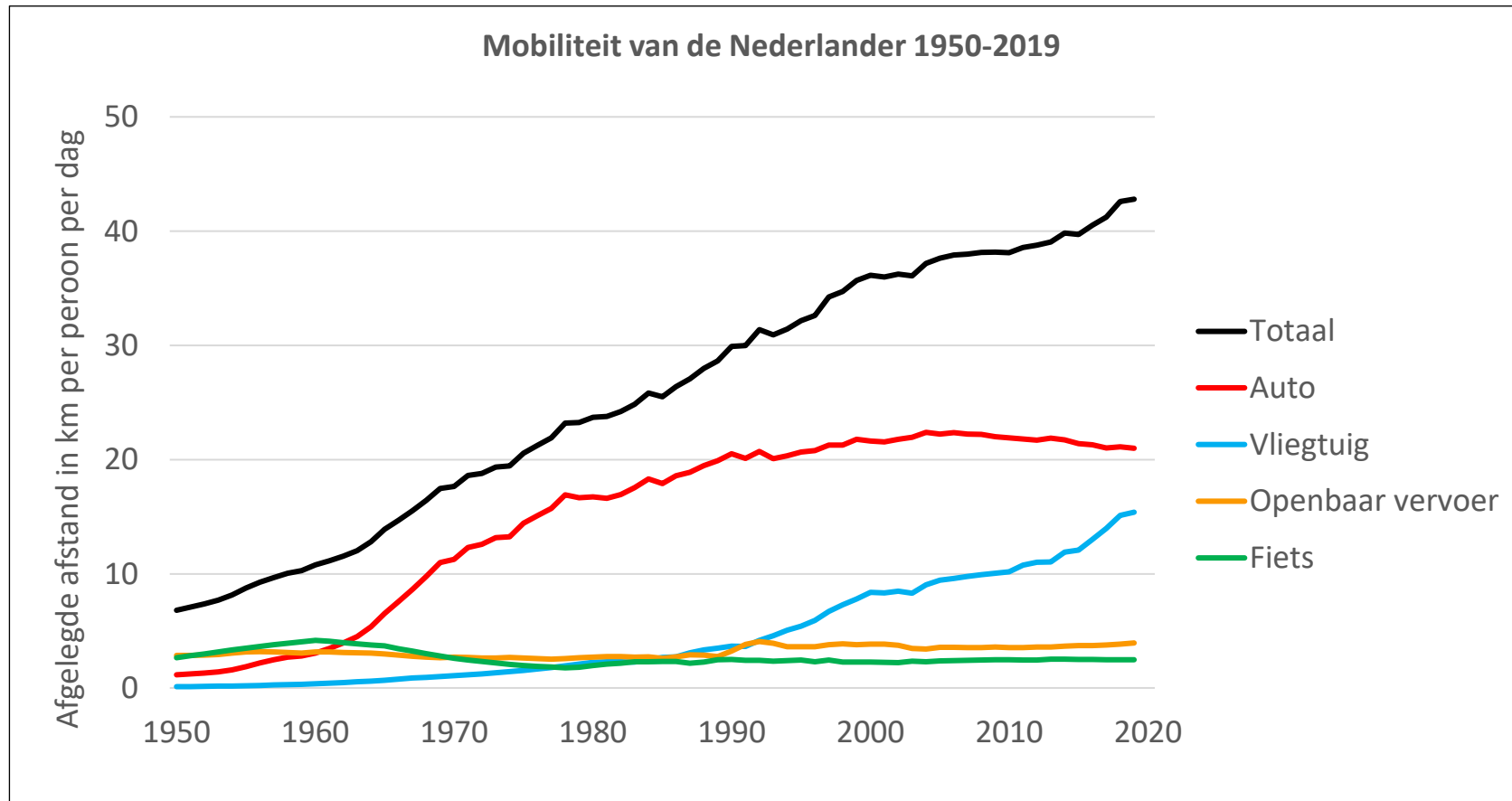


Essentiële keuze voor de
(ruimtelijke) toekomst!



Slimme mobiliteit	Ontwikkeling	Effect op mobiliteit
Auto delen Greenwheels, taxi, Uber, ...	Vraagafhankelijk vervoer neemt wat toe (MaaS)	Minder parkeerplaatsen Geringe invloed op mobiliteit
Autoritten delen Carpooling, ...	Onwaarschijnlijk Bezettingsgraad auto daalt	Geen invloed op mobiliteit
Electrische auto	Snelle ontwikkeling Fiscale subsidies	Geen luchtvervuiling Weinig CO2, indien groen Geen invloed op mobiliteit
Zelfrijdende auto Niveau 1 – 4 met bestuurder	Snelle ontwikkeling	Verkeersveiligheid omhoog Betere benutting snelwegen Geringe invloed op mobiliteit
Zelfrijdende auto Niveau 5 volledig automatisch	Snelle technische ontwikkeling Moment van introductie op enige schaal onduidelijk	Minder parkeerruimte Einde fijnmazig OV Toename congestie

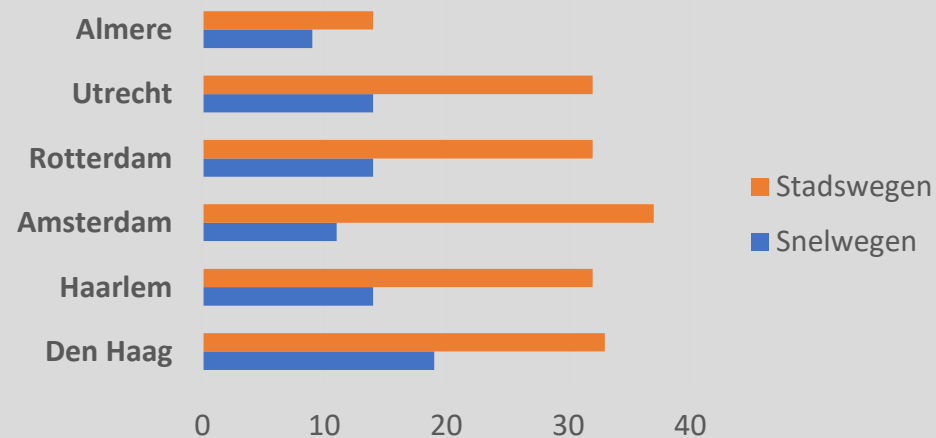
Vijftig jaar groei automobiliteit, daarna stabilisatie



Snelheid auto in stadsgewest

	Dag 24/24	Free flow	Spits	Spits/ free
Amsterdam	31 km/u	33 km/u	28 km/u	- 17 %
Rotterdam	31 km/u	34 km/u	29 km/u	- 13 %
Den Haag	27 km/u	30 km/u	24 km/u	- 18 %
Utrecht	33 km/u	36 km/u	30 km/u	- 17 %

Vertraging auto in stadsgewest



TomTom 2017, 2019



Nationale bereikbaarheidsagenda

Stadsregio's	Rijksoverheid
Stadsgewestelijke infrastructuur	Internationale infrastructuur
Stedelijke verdichting	MIRT voor meerkosten inbreiden
Fietsvoorzieningen	Verhogen BDU
Hoogwaardig OV	Verhogen BDU
Stedelijke congestieheffing (auto en OV)	Ruimte aan stadsregio's voor prijsbeleid
Parkeerbeleid en milieuzones	Harmoniseren systematiek
Ruimtelijke kwaliteit	Beschermen open ruimte



Bedankt voor uw aandacht!



Arie Bleijenberg
mail@ariebleijenberg.nl
www.ariebleijenberg.nl

Verder lezen:

Dans tussen transport en verstedelijking in: [De wereld van de stad: theorie, praktijk, toekomst](#)

[Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk](#)

[Vijf taboes over mobiliteit](#)

Mobiliteitsplan 2040



Raadsinformatiebijeenkomst 6 april 2021



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/mobiliteitsplan2040](https://utrecht.nl/mobiliteitsplan2040)

Inhoud

Deel 1: Mobiliteitsplan op hoofdlijnen

Deel 2: Specifieke vragen:

1. Blijvend effect van Corona
2. Verwachte groei van lopen, fiets auto en OV
3. Technologische mogelijkheden dynamische verkeersmanagement
4. Zelfrijdend vervoer
5. Financiële kant van individuele maatregelen en ambities



Deel 1: Mobiliteitsplan op hoofdlijnen

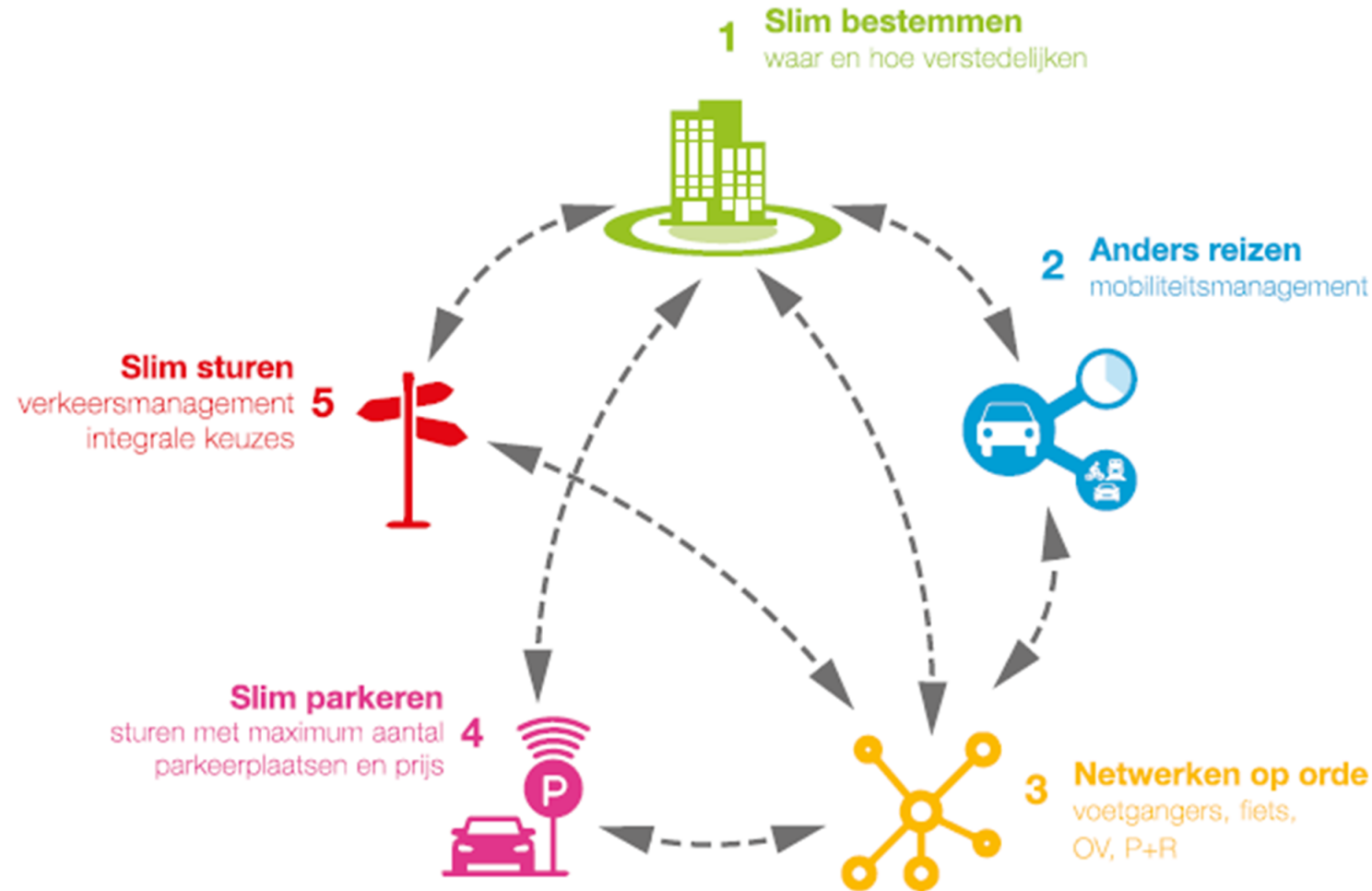


Wat regelt het mobiliteitsplan?

- Beleidskader voor uitwerken plannen binnen de gemeente. Bijvoorbeeld voor realiseren van nieuwe busbaan. Het Mobiliteitsplan stelt dat er verbinding tussen A en B komt. In de uitwerking van het plan wordt vervolgens exacte tracé tussen A en B uitgewerkt.
- De inzet van de gemeente Utrecht bij samenwerking met Rijk en regio.



Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



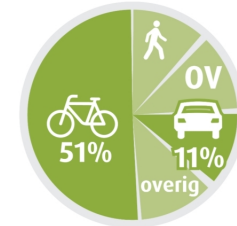
- Inzet op 5 stappen tegelijk vanwege samenhang
- Meer inzet op stap 1-3 betekent minder inzet op stap 4 en 5
- Aanpak voor 20 jaar: jaarlijks monitoren en bijsturen



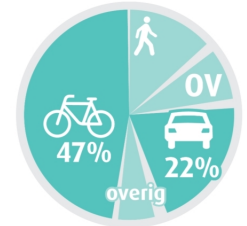
Slim Bestemmen

- Verdichting binnenstedelijk en rondom knooppunten
- functiemenging creëert nabijheid van wonen, werken en voorzieningen
- Voetganger op 1, goede fiets- en OV-bereikbaarheid, hubs, deelmobiliteit, parkeren aan rand van ontwikkeling en in transferia

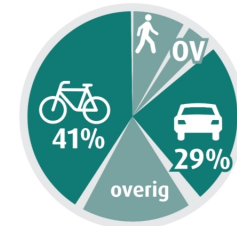
Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van $r=2,3$ km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km ²
Stedelijk	6.000-12.500 inwoners + banen per km ²
Suburbaan	4.000-6.000 inwoners + banen per km ²
Laag suburbaan	2.000-4.000 inwoners + banen per km ²



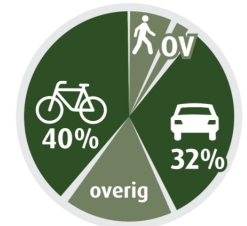
HOOGSTEDELIJK



STEDELIJK



SUBURBAAN



LAAG SUBURBAAN



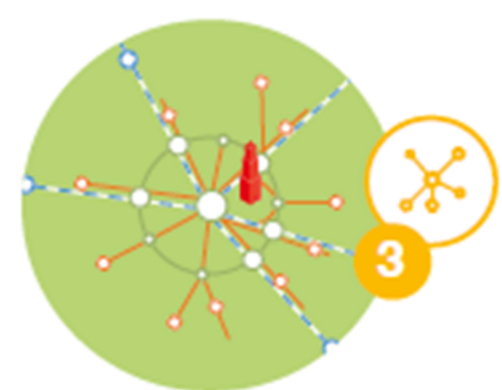


Anders reizen

Duurzaam (reis)gedrag faciliteren bij werkgevers, publiekstrekkers en onderwijs:

- Stimuleren van thuiswerken
- Kiezen voor verschuiven aanvangs- én sluitingstijden
- Stimuleren van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit





Netwerken op orde - voetganger & fiets

Inzet op ruimte voor voetganger

- Aantrekkelijke routes naar voorzieningen zoals scholen, winkels, sport en groen
- Aantrekkelijke verblijfsruimte
- Voetgangersnetwerk verder ontwikkelen (nieuw n.a.v. inspraak)

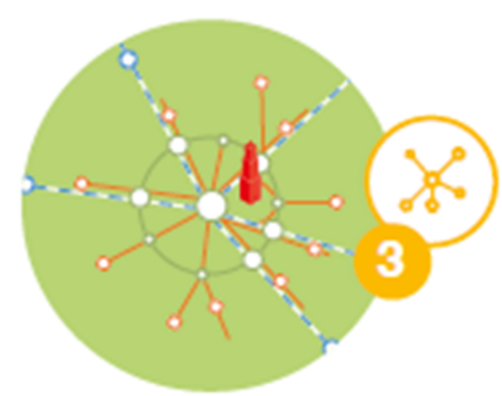
Schaalsprong fiets:

- Een samenhangend netwerk dat woongebieden, werkgebieden en knooppunten in stad en regio met elkaar verbindt
- Directe, aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes met meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen
- Spreiden via aantrekkelijke routes om het centrum heen
- Voldoende capaciteit voor tenminste 75% groei



Fietsnetwerk 2040



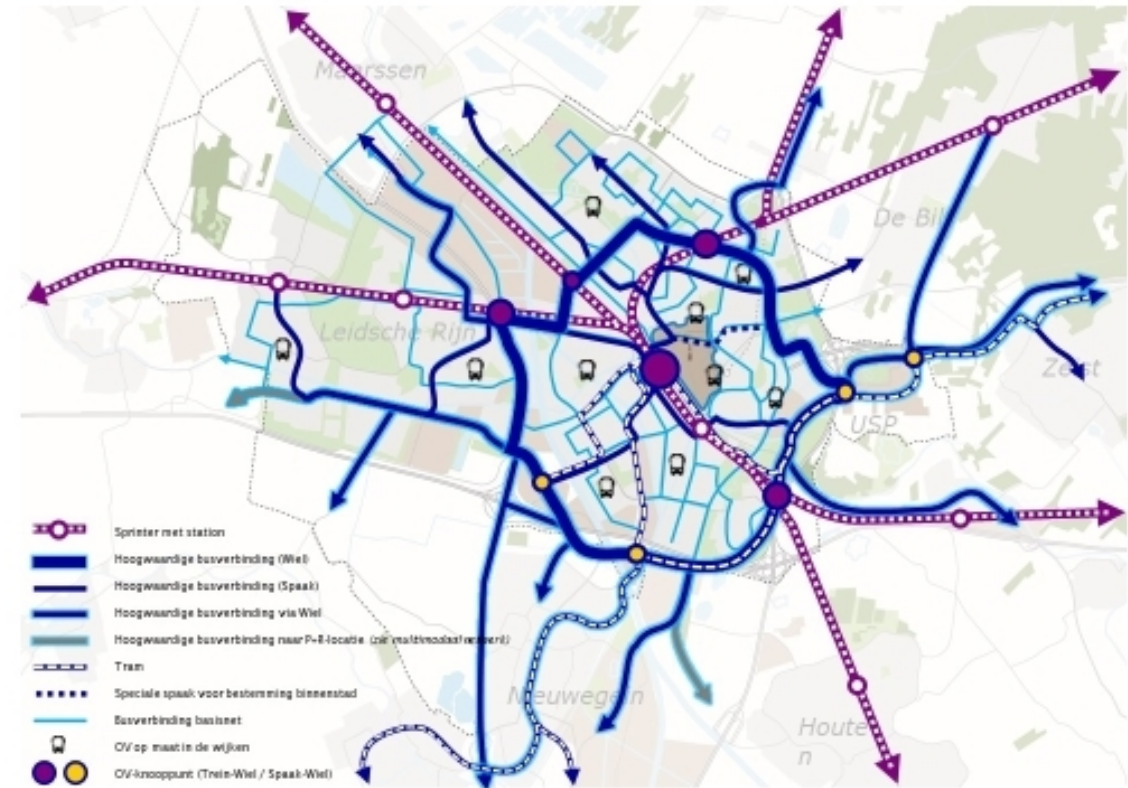


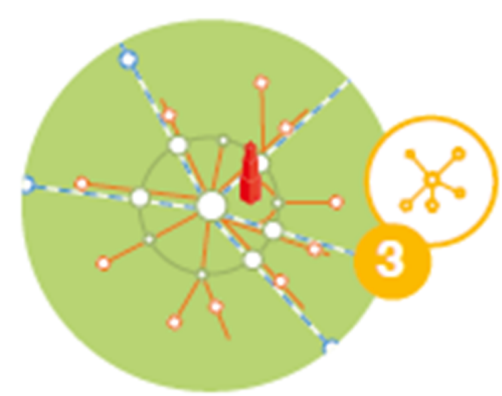
Netwerken op orde - openbaar vervoer

Systeemsprong OV: Wiel met spaken

> Vormt de basis voor de verstedelijking

- Maken van knooppunten voor wonen, werken en OV
- Verbeteren bereikbaarheid vanuit de regio en van economische kerngebieden
- Ontlasten Utrecht Centraal en toeleidende routes (fiets en OV)
- Combinatie van frequente Sprinters, nieuwe tramverbindingen en hoogwaardige bus
- Aangevuld met Basisnet en maatwerk OV



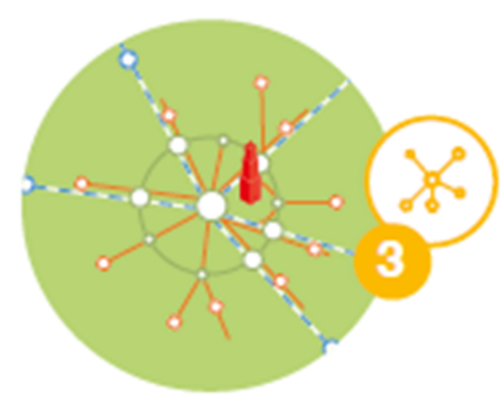


Netwerken op orde

- De multimodale reis

- P+R en P+B voor bezoekers/forenzen
- Mobiliteitshubs in de wijken als alternatief voor de eigen auto en fiets
- Parkeerlocaties voor bewoners meer op afstand (transferia aan rand van de stad met 24/7 service)
- Parkeren in de regio voor forenzen en bezoekers, gekoppeld aan Wiel met Spaken en regionaal fietsnetwerk
- Overstappen makkelijk maken door hoogwaardig ontwerp en slimme abonnementen (via werkgever en evenement)





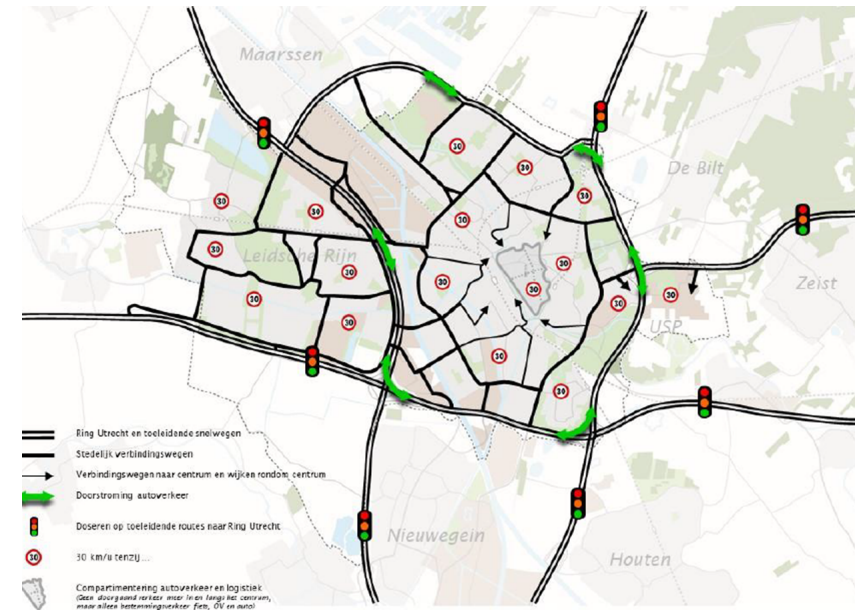
Netwerken op orde - auto & goederen

- Auto

- Hele stad blijft bereikbaar per auto
- 30 km/u, tenzij hogere snelheid nodig is vanwege de verkeersfunctie (b.v. stedelijke verbindingswegen)
- Nieuwe route door Papendorp ter ontlasting van Europalaan-Zuid

- Goederenvervoer: slim, schoon en efficiënt

- Benutten spoor, weg & water
- Intelligente toegang binnenstad
- Bundelen goederenstromen
- Schone en veilige voertuigen



auto-netwerk 2040





Slim parkeren

- Samen met inwoners transformeren van parkeerplaatsen in woonstraten naar ruimte voor groen, verblijven, spelen en fietsenstallingen
- Betere benutting bestaande parkeerplaatsen
- Extra parkeercapaciteit beschikbaar via P+R in de regio
- Uitbreiden van fietsenstallingscapaciteit met voldoende ruimte voor speciale fietsen





Slim sturen (op reistijd, doorstroming en routekeuze)

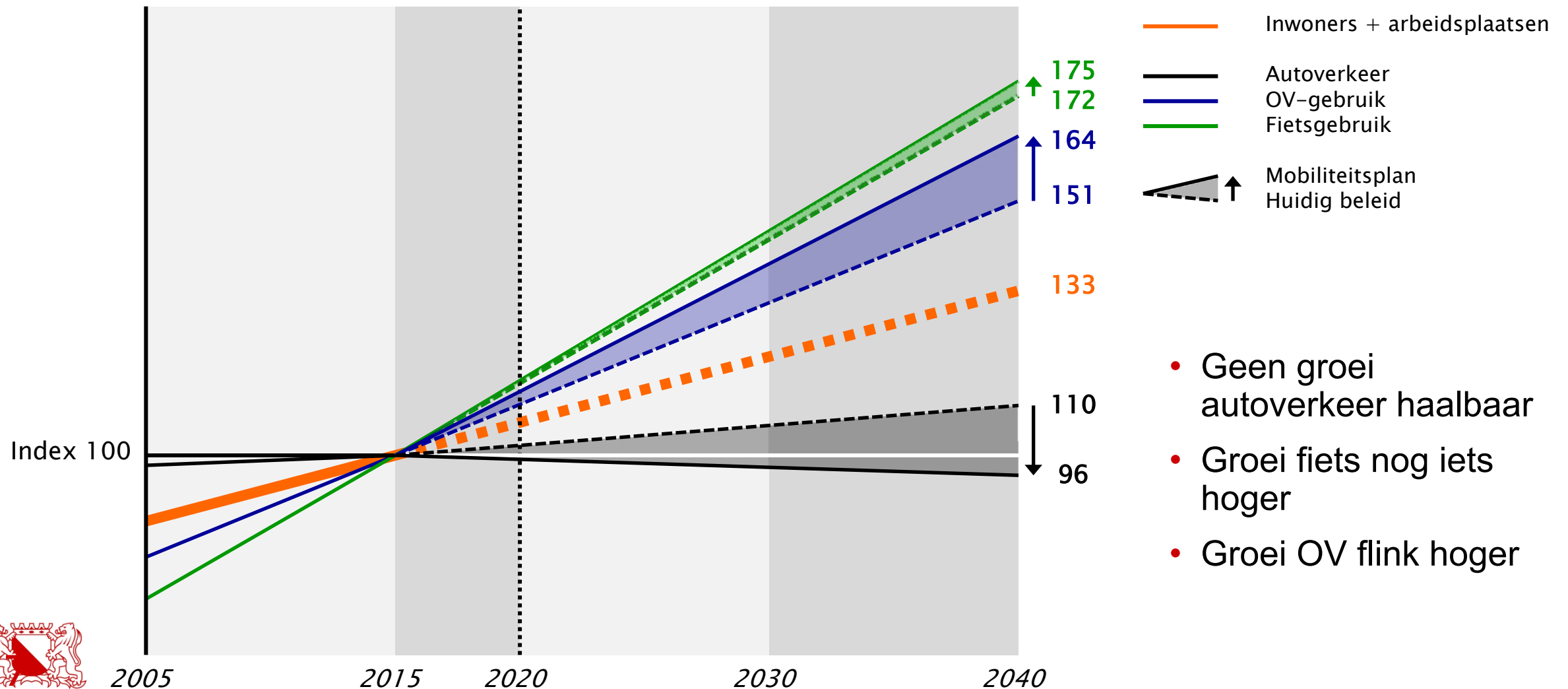
- Ruimte voor kwaliteit openbare ruimte en voorrang voor lopen, fietsen en OV: minder ruimte voor de (doorgaande) auto op Ledig Erf, Catharijnesingel, Binnenstadas en Utrecht Science Park
- Bereikbaarheid stad borgen en doorgaand verkeer ontmoedigen
- Verkeer doseren en geleiden over wegennet met dynamisch verkeersmanagement
- Kiezen voor sneller buiten om via de Ring Utrecht dan binnendoor via de stad



Sturen op autoverkeer bij toegang 't Goylaan



Effecten actualisering mobiliteitsplan aankomsten en vertrekken Utrecht binnen de Ring (+ USP)



Deel 2: Specifieke vragen

1. Blijvend effect van Corona
2. Verwachte groei van lopen, fiets auto en OV
3. Technologische mogelijkheden dynamische verkeersmanagement
4. Zelfrijdend vervoer
5. Financiële kant van individuele maatregelen en ambities



1. Effect Corona

Wat constateren we nu?

- Minder mobiliteit (thuiswerken)
- Iets minder auto's en veel minder OV-gebruik, fiets stabiel
- Verkeer meer gespreid over de dag
- Er wordt veel gelopen

Effecten

- Nauwelijks files
- OV-gebruik gedaald tot 30%



Is het effect blijvend?

Dat weten we echt niet!

- OV-bedrijven voorspellen dat over 5 jaar huidige aantal reizigers weer gehaald wordt = uitgestelde groei
- Veel OV-reizigers hebben kantoorbaan, en werken daarom thuis
- Klanttevredenheid van resterende OV-reizigers is hoog
- RWS/ANWB: files komen naar verwachting weer terug
- Deel OV-reizigers heeft auto aangeschaft



Mogelijk structurele effecten

Werkgevers en werknemers hebben ontdekt dat het anders kan:

- De (E)fiets is door grotere groep reizigers ontdekt (en aangeschaft)
- Deels thuiswerken is flexibel en scheelt reistijd, nieuw evenwicht tussen efficiëntie en ontmoeten
- Thuisvoorzieningen zijn nu op orde, digitaal vergaderen blijkt makkelijk
- Later beginnen (eerst thuis mail wegwerken o.i.d.) scheelt gedoe in spits
- Deel werkgevers stoot nu al kantoorruimte af (minder werkplekken)
- Zakelijke afspraken zonder reistijd veel goedkoper
- Onderwijs?

Kunnen we hierop sturen?



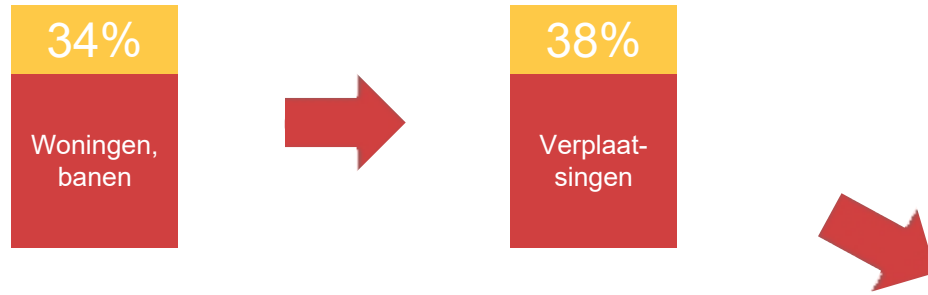
Onderzoek tot nu toe

- Onderzoek NS en TU Delft (dec 2020) onder treinreizigers:
 - Enquêtes sinds voorjaar 2020
 - Positieve attitude voor treinreizen stijgt weer van 20% in april naar 42% in sept
 - Reizigers die nog in OV zitten geven waardering 7,9 (maart 2021)
 - 44% forenzen pakt oude reisgedrag weer op na Corona (peiling sept) en dit aandeel daalt (meer thuiswerken en spitsmijden)
 - 64-68% studenten en sociaal-recreatieve reizigers pakt oude reisgedrag weer op (peiling sept). Dit aandeel stijgt. Hebben minder last van drukte.
 - 60% heeft intentie om na corona meer te gaan thuiswerken (1-3 dagen). 73% staat positief tegenover thuiswerken.
 - Aandeel 100% thuiswerken neemt af van 62% in april tot 37% in sept.
- ANWB: thuiswerken leidt tot 63% minder files (dec 2020)
- NDW: Autoverkeer 95% van voor corona (hele dag), maar in spits slechts 85%.

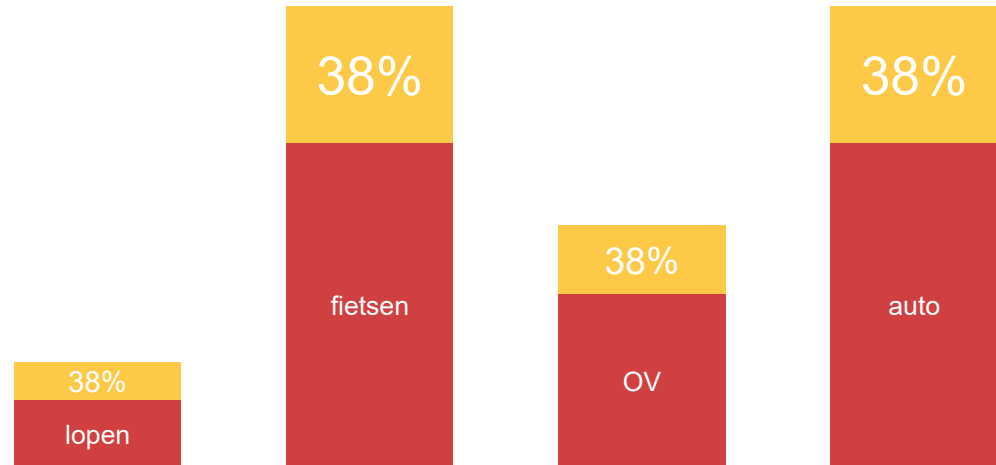


2. Verwachte groei van lopen, fietsen, OV, auto

1. Groei van inwoners en banen leidt ongeveer 1 op 1 tot groei mobiliteit



2. Zonder gedragsverandering* leidt dit tot evenredige groei van alle modaliteiten

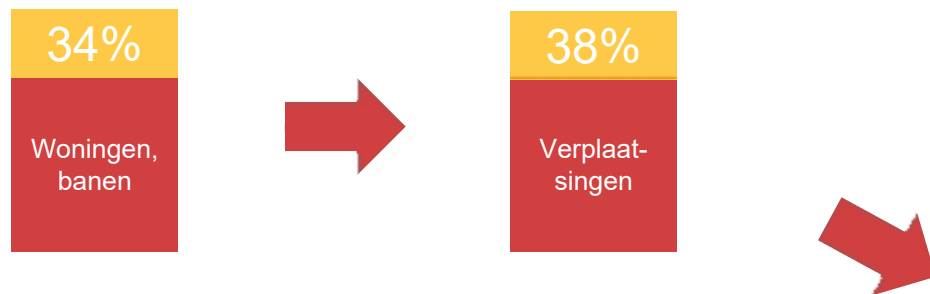


* Dus ook zonder reden om gedrag te veranderen, zoals kwaliteiten van netwerken, tarieven, autobeschikbaarheid, etc.

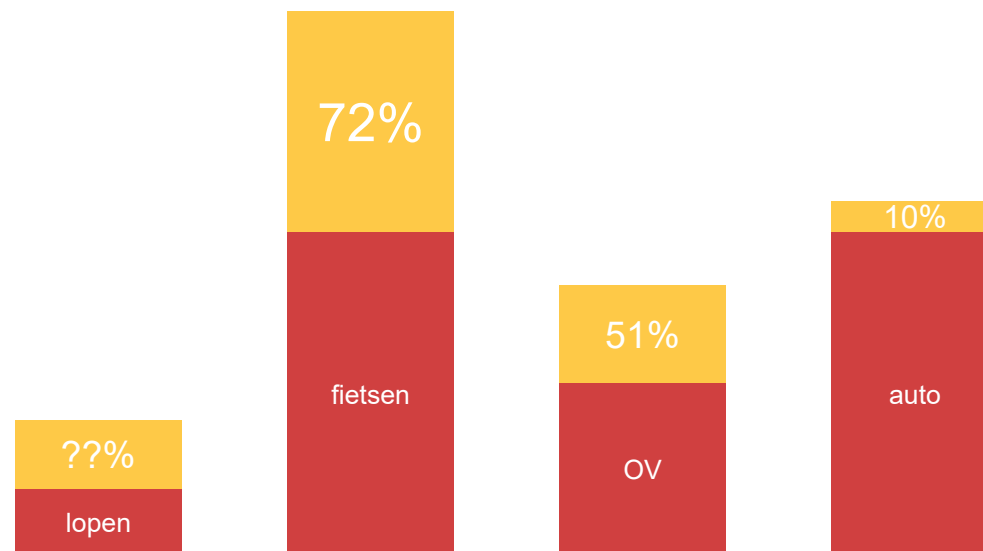


Referentie 2040

1. Groei van inwoners en banen leidt ongeveer 1 op 1 tot groei mobiliteit



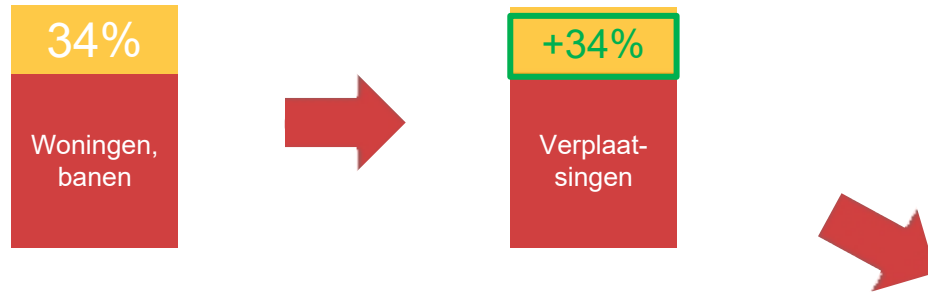
2. Verwachte gedragsverandering* in Utrecht t.g.v. reeds ingezet beleid



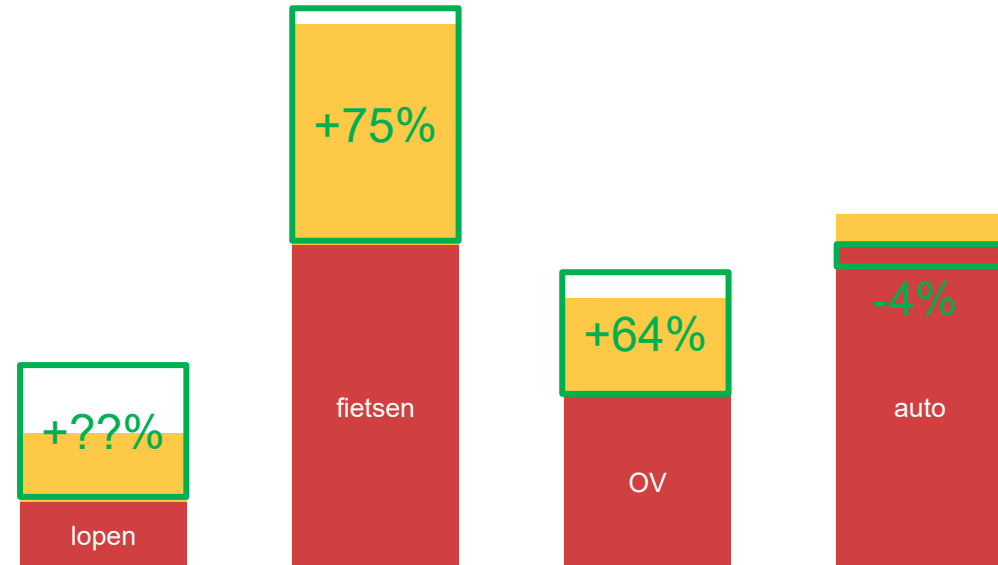
* In lijn met ontwikkeling 2005-2019, o.a. veel investeren in fiets en OV, duurzaamheidsbewustzijn, lager autobezit, continueren reeds ingezet beleid SRSRSB 2016

Mobiliteitsplan

1. Groei van inwoners en banen met slim bestemmen en anders reizen tot relatief minder groei mobiliteit



2. Verwachte gedragsverandering t.g.v. inzet op netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen



3. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Wat is DVM precies?

- Geautomatiseerde en realtime maatregelen voor de afwikkeling van het verkeer
- Gecoördineerde netwerkbrede inzet van deze maatregelen

Wat hebben we eraan?

Met behulp van DVM maken we keuzes door:

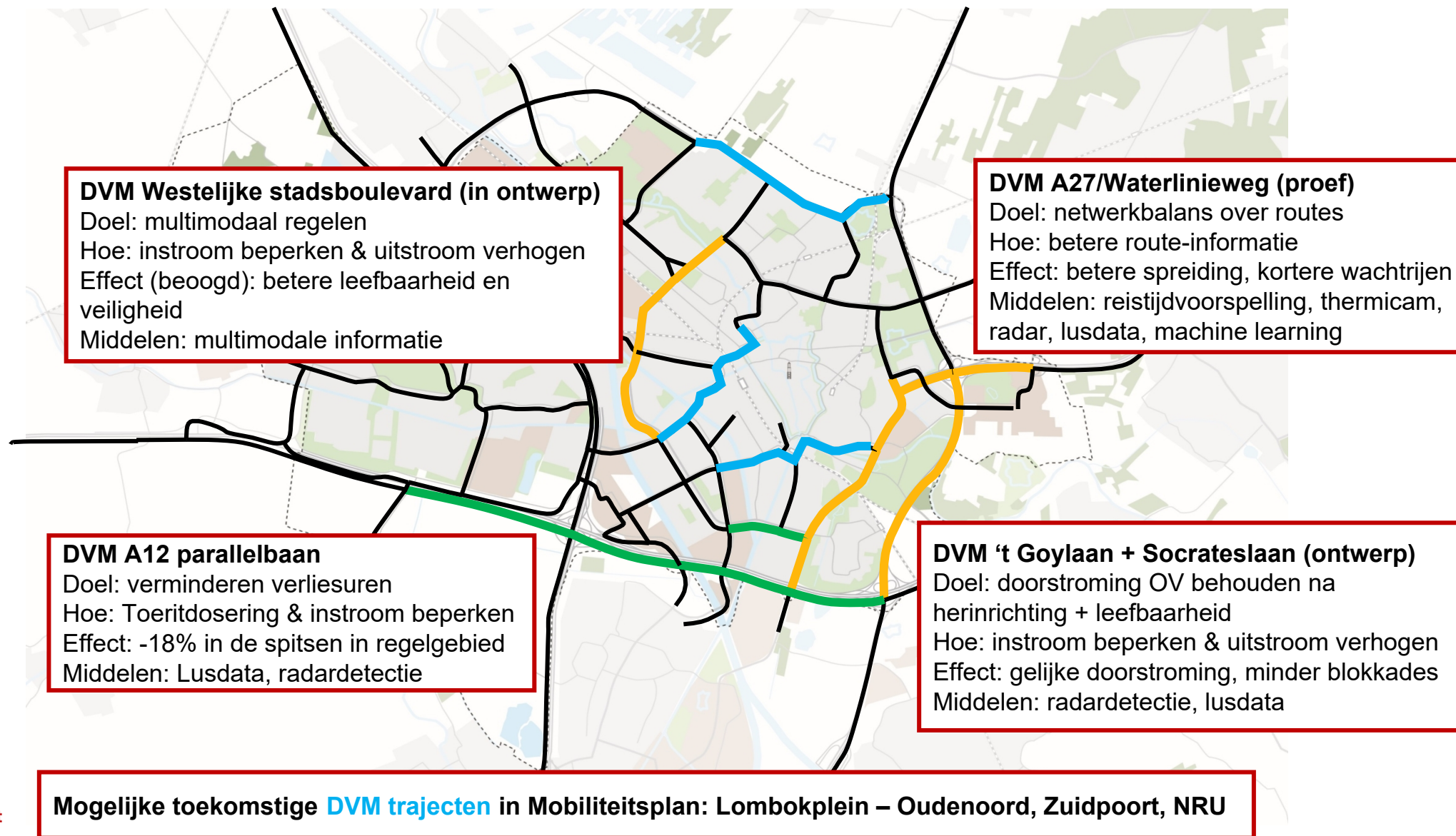
- Verkeer te prioriteren (langzaam verkeer en OV meer prioriteit dan auto)
- Verkeer op de 'juiste plekken' te zetten (leefbaarheid)
- Verkeer te stimuleren de gewenste routes te nemen
- Verbeteren verkeersveiligheid



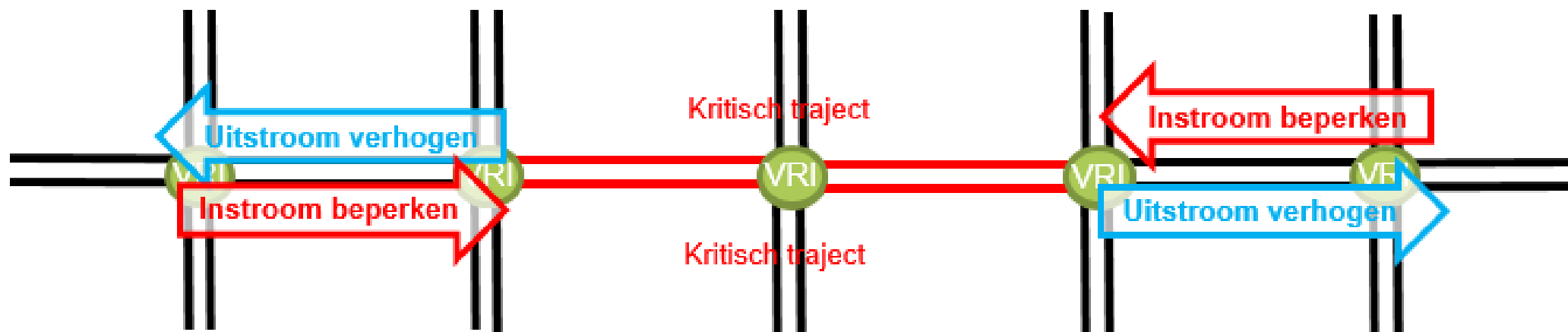
DVM faciliteert in het behalen van de ambities voor verstedelijking en verdichting



DVM: Wat hebben we waar tot nu toe gedaan?



DVM regelaanpak: Hoe werkt het? (voorbeeld)



- Doel: veiligheid, leefbaarheid, voorkomen (lokale) knelpunten, doorstroming OV
- Monitoring verkeer (radar, lussen)
- Services: Uitstroom verhogen & instroom beperken
- Geautomatiseerd systeem volgens beleidsdoelen

DVM: wat levert het op?

't Goylaan: Voor herinrichting



't Goylaan: Na herinrichting



4. Zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit



- Is dit een zelfrijdende auto?

**Dit is een zelfrijdende auto.
Er rijdt 1 persoon in.
Wie van de 6 kan dat zijn?**



Zelfrijdend vervoer klinkt ideaal...

Iedereen een automatische auto?



We kiezen voor actief en groen ..



Zelfrijdend vervoer: de oplossing voor alle mobiliteitsproblemen?

Voordelen

- Echt iedereen kan rijden
- Mobiliteit wordt goedkoper (prijs per kilometer en voertuigen)
- Parkeren op afstand wordt makkelijker, zeker in combinatie met drop-off in de stad
- Reistijd kan nuttig gebruikt worden
- Voertuigen kunnen dichter op elkaar rijden

Nadelen

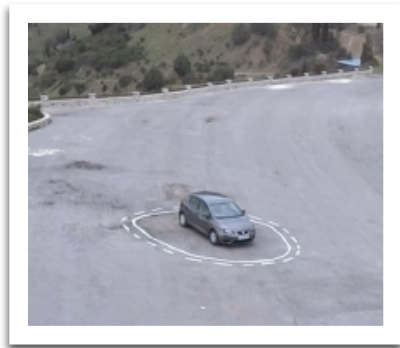
- Voller op straat
 - Toename aantal voertuigen
 - Dichter op elkaar
 - Langere ritten
- Toename aantal autokilometers (vol en leeg)
- Mensen gaan minder fietsen en lopen
- Grotere belasting milieu en meer energiegebruik



Het duurt nog lang voordat voertuigen volledig autonoom zijn

Het duurt nog lang

- Auto moet nog veel leren
 - Zijn grootste probleem is de mens
- Juridisch kader is nog niet ontwikkeld
- Mix zelfrijdend en bestuurd is grote uitdaging
- Snelweg zal eerder kansen bieden dan binnen de bebouwde kom

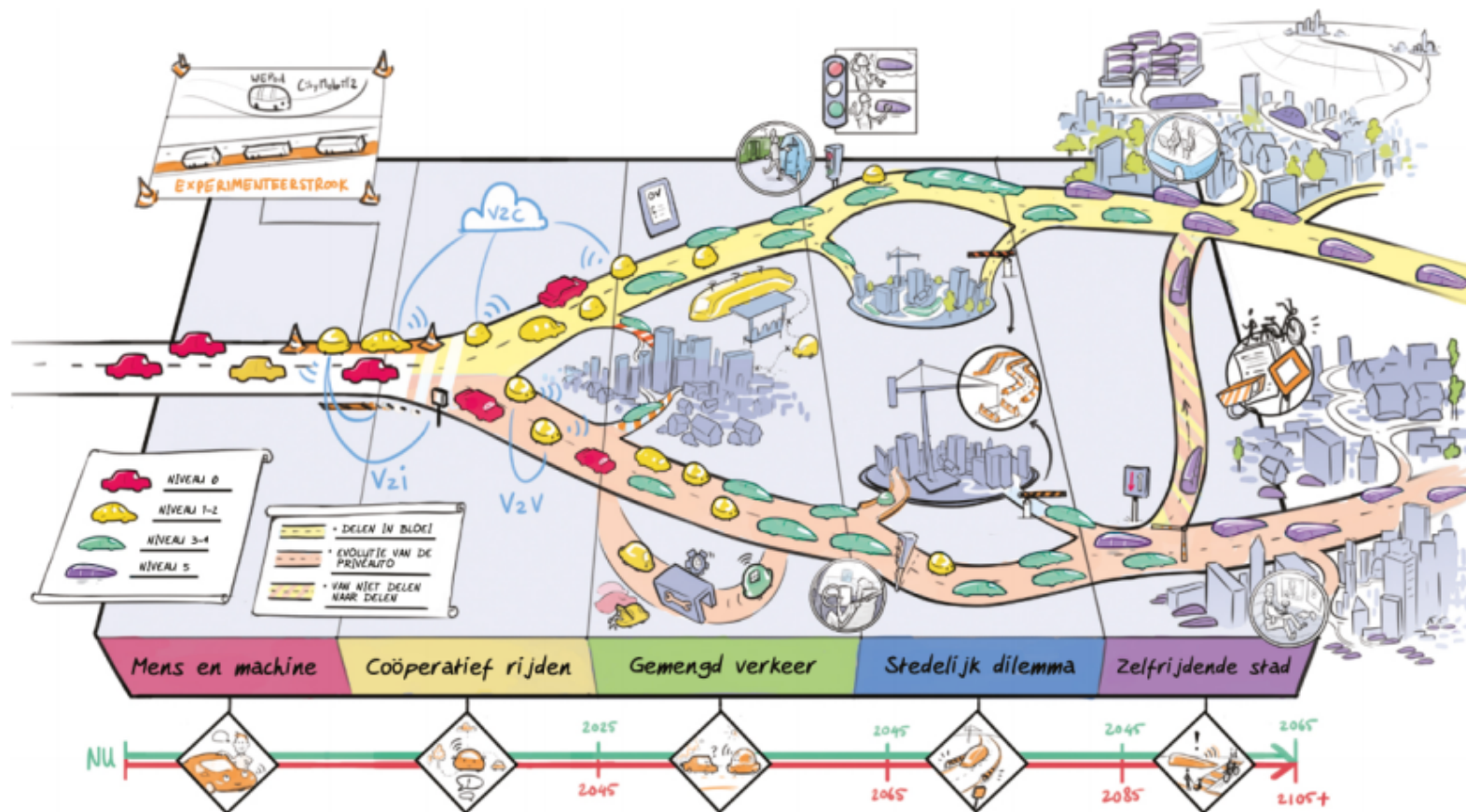


We bereiden ons al voor

- Een zelfrijdende auto is ‘gewoon’ een auto
- Beleid voor de auto zetten we door:
 - Focus op actieve mobiliteit
 - Stimuleren deelvervoer
 - Parkeren op afstand
 - Elektrificeren
 - Logistiek: maximaal bundelen voor minder bewegingen
 - Data/IT rond connectiviteit – geofencing
 - Hubs (logistiek aan rand van de stad, buurthubs in de stad)
- Bedenken hoe innovatie de samenleving kan helpen

Ontwikkelpaden zelfrijdend vervoer

- Tot en met stap 4 is alleen automatisch rijden op snelwegen mogelijk (capaciteits- en veiligheidswinst)
- Stap 4 in de stad is heel lastig, omdat gescheiden netwerken nodig zijn. Daar is geen ruimte voor.
- De vraag is of stap 5 technisch ooit mogelijk wordt.
- Zo ja, hoe ga je van stap 4 (niet automatisch in de stad) naar stap 5 (volledig automatisch in de stad).



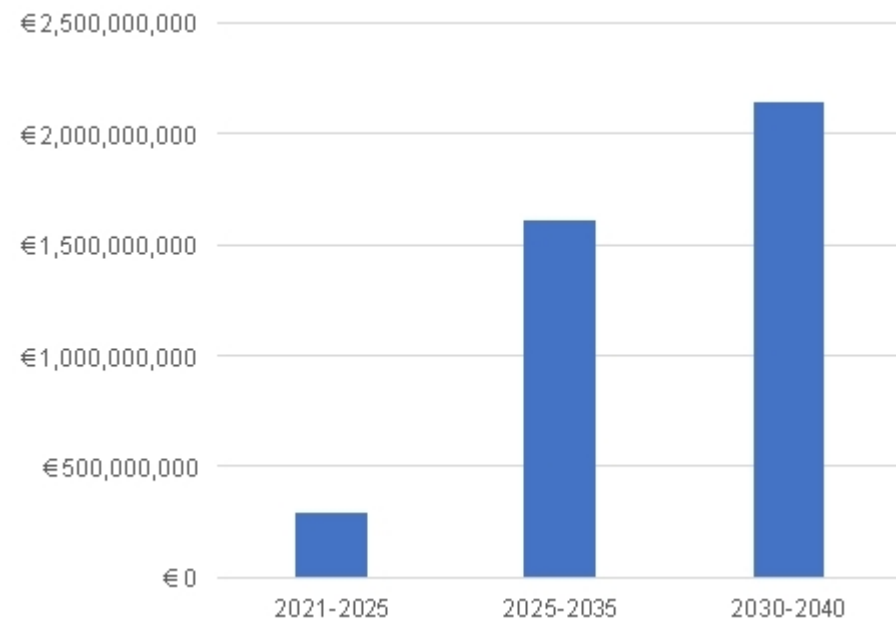
Automatisch
op snelweg

Automatisch
overal



5. Financiële kant individuele maatregelen

- Totale kosten circa 2,5 – 4 miljard euro
- Onderdeel van investeringsstrategie RSU: 7,1 mld
- Strategie verder inkleuren naarmate realisatie ambities dichterbij komt
- Kosten tot 2025 zijn ramingen, daarna kentallen
- Per jaarschijf bij Voorjaarsnota besluit inzet dan bekende en beschikbare investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven
- Voor bekostiging zijn ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig



Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer 1734
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 6 april 2021
Agendapunt 2.1
Omschrijving Raadsbrief Actualisering mobiliteitsplan
ID 1787
Behandelend ambtenaar
Telefoon
E-mail
Datum collegebesluit
Thema
Portefeuillehouder
Beleidsveld
Referendabel
Raadsadviseur (lijst)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	6 april 2021

Voorgesteld besluit

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	B. Coenen	Datum	30 november 2020
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	7125905/20201027rb
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	Onderwerp	Actualisering mobiliteitsplan
Bijlage(n)	7	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u dat het mobiliteitsplan 2040 ter inzage wordt gelegd. Wij zijn trots dat er een afgewogen en toekomstbestendig plan ligt dat gezamenlijk met de stad is opgesteld. Nu is de stad aan zet om op het plan te reageren. Van 8 december 2020 t/m 1 februari 2021 kan iedereen reageren op het plan. Na het verwerken van deze reacties leggen we het mobiliteitsplan 2040 aan u voor ter vaststelling.

In deze brief schetsen we ook de samenhang met andere projecten. Ook brengen we u op de hoogte van toezeggingen en moties die in het mobiliteitsplan zijn verwerkt (bijlage 4).

Het huidige mobiliteitsplan als basis

De basis van het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen' (SRSRSB) uit 2016 blijft overeind. Toch hebben we gekozen, zoals beschreven in het coalitieakkoord, dit plan te actualiseren. Door de planhorizon naar 2040 te wijzigen maken we de groei van de stad in die periode mogelijk. We hebben zichtbaar gemaakt wat nieuw en aangepast is ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016. Vooraan in elk hoofdstuk is samengevat wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het vigerende SRSRSB.

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Het aantal inwoners, bezoekers en werknemers in Utrecht groeit. Deze groei heeft, wat betreft mobiliteit, tot nu toe geleid tot meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het autoverkeer binnen de ring is nauwelijks toegenomen. Deze ontwikkeling willen we vasthouden. Dit willen we doen door de mobiliteitsgroei op te vangen met nog meer fietsen en openbaar vervoer. Daarnaast willen we meer inzetten op meer lopen en deelmobiliteit. Deze vormen van mobiliteit dragen bij aan actieve en ruimtebesparende mobiliteit en geven daarmee invulling aan de collegeambitie van gezond stedelijk leven.

Vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zijn integrale netwerkkeuzes nodig om de toename van het fietsverkeer te faciliteren en het OV-netwerk te verbeteren. Daarmee verbeteren we de bereikbaarheid van andere overstappunten om Utrecht Centraal en de binnenstad

te ontzien. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

Samengevat is het doel van het nieuwe mobiliteitsplan: een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad voor iedereen.

Hoe bereiken we deze ambities?

Zoals gezegd, de basis van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 blijft met het nieuwe mobiliteitsplan overeind, maar we verleggen de planhorizon. Daarmee verlengen we onderstaande kaders tot 2040:

- De netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de te ontwikkelen mobiliteitsknooppunten inclusief P&R;
- De principes voor het regelen van verkeer op kruispunten en voor verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek;
- De snelheidslimieten op de Utrechtse wegen;
- De randvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen waarmee we borgen dat de opgave voor de stedelijke ontwikkeling en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd.

Wel voegen we binnen deze kaders onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

1. *Netwerk op orde voor het OV*: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
2. *Netwerk op orde voor de fiets*: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
3. *Netwerk op orde voor de multimodale reis*: we faciliteren de multimodale reis. Dat doen we door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
4. *Anders reizen*: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
5. *Slim parkeren*: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. In één van de zes de modules behorende bij de Parkeervisie, namelijk Aanpak parkeren openbare ruimte, werken we dit uit als vervolg op de huidige 2%-regeling. De verwachting is dat we deze na de zomer van 2021 vrijgeven voor inspraak. Vooruitlopend daarop zijn er al initiatieven op dit vlak die we ondersteunen, zoals de Zandhofsestraat. Ook sturen we er op dat parkeren steeds minder bij de bestemming gebeurt en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
6. *Slim sturen*: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

Niet alles wordt tegelijk aangepakt, de verandering gaat geleidelijk

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna stap voor stap nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan.

Hoe is het plan tot stand gekomen?

Op [17 maart 2020](#) hebben we een probleemanalyse voor 2040 gedeeld waarin staat wat we kunnen verwachten als we geen aanvullende maatregelen nemen. Met deze probleemanalyse zijn we aan de slag gegaan. Dit heeft geleid tot een samenhangend pakket dat is beschreven in het plan. De effectiviteit van het pakket hebben we doorgerekend met het verkeersmodel om zodoende inzicht te krijgen in welke mate de maatregelen bijdragen aan het bereiken van het doel: een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad voor iedereen.

Tijdens de totstandkoming van het plan is meerdere malen overlegd met diverse belanghebbenden, lokale en regionale overheden en maatschappelijke instanties. Belangrijkste momenten daarvoor waren [het gesprek met de stad in november 2019](#), twee digitale workshops met inwoners in juni 2020 en verschillende werksessies met mede-overheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. In bijlage 5 -het verslag van het participatietraject- vindt u informatie die tijdens deze bijeenkomsten is gedeeld.

Gedurende de inspraakperiode blijven we in gesprek met diverse organisaties over de actualisering van het mobiliteitsplan. Daarnaast organiseren we minimaal twee digitale bijeenkomsten waar iedere geïnteresseerde aan kan deelnemen.

Raakvlakken

De actualisering van het mobiliteitsplan staat niet op zichzelf. Er zijn verschillende visies en beleidsstukken in wording die raakvlakken hebben met het mobiliteitsplan 2040 waarover binnenkort ook besluitvorming plaatsvindt. In bijlage 3 worden deze kort toegelicht. Na inspraak op het mobiliteitsplan 2040 worden niet alleen de ontvangen inspraakreacties verwerkt, maar wordt het plan ook aangepast als er op deze projecten preciezere informatie te melden is op basis van voortschrijdend inzicht.

Actualiteit

Maatregelen om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden nemen we als stad niet alleen. Andere partijen als het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Provincie, U10 en ontwikkelaars zijn cruciaal voor effectieve ingrepen. Bovendien vergen deze maatregelen forse investeringen die de beschikbare middelen van de gemeente ver te boven gaan. Daarom werken we samen met Rijk en regio in het programma U Ned, waarbij de grootste financiële opgave, de totstandkoming van het wiel met spaken, de meeste aandacht vraagt. In het [najaar van 2019](#) zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over een eerste investering in de zuid- en oostzijde van het wiel met spaken. In het BO MIRT van dit najaar, zie [onze brief van 27 november jl.](#), hebben we afspraken gemaakt over het ontwikkelperspectief van de Metropoolregio Utrecht voor de lange termijn.

Ook zijn wij in gesprek met het kabinet over een mogelijke investering in bereikbaarheid vanuit het Nationaal Groeifonds. Onze propositie betreft de realisatie van twee lightrail verbindingen, de Merwedelijn en de Waterlinielijn, en IC station Lunetten-Koningsweg. In bijgevoegde flyer is de kern van deze propositie opgenomen. [Zoals aangekondigd door de minister van EZK](#), worden projectvoorstellen uiterlijk januari 2021 naar de beoordelingscommissie doorgeleid. De Tweede Kamer en betrokken raden en staten worden geïnformeerd over de conclusies van deze beoordelingscommissie over de ingediende projecten. Met bijgevoegde samenvatting informeren wij u alvast over de hoofdlijn van de Utrechtse propositie richting rijk. Tot onze spijt is helaas voortijdig informatie hierover in de media verschenen, terwijl we nog in gesprek waren met de provincie over het moment van publicatie en de informatievoorziening aan uw raad en de provinciale staten; wij bieden hiervoor onze excuses aan. Op verzoek van uw raad voegen wij ook het persbericht over deze propositie toe, dat onderdeel uit maakt van de communicatie rond het mobiliteitsplan 2040.

Vervolgproces

Via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040 kan iedereen een reactie geven op het mobiliteitsplan van 8 december 2020 t/m 1 februari 2021 tussen. Ook kan men hier meer informatie vinden en zich inschrijven voor één van de digitale bijeenkomsten, op 15 december en 11 januari. Na deze periode verwerken we de ontvangen reacties en leggen we u het aangepaste mobiliteitsplan 2040 voor inclusief een reactienota waarin staat wat we hebben gedaan met de binnengekomen reacties. We verwachten dat het raadsvoorstel komend voorjaar voor bespreking en besluitvorming aan uw raad voorgelegd kan worden. Binnenkort zullen we ook een besluit nemen over de ter inzagelegging van de RSU 2040, waardoor u in de gelegenheid bent om beide plannen in samenhang te beschouwen. Wij zouden het op prijs stellen als uw raad het conceptplan dat nu ter inzage ligt, ter bespreking zou willen agenderen, zodat we de gedachten en vragen vanuit uw raad mee kunnen nemen in de uitwerking van het uiteindelijke raadsvoorstel.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

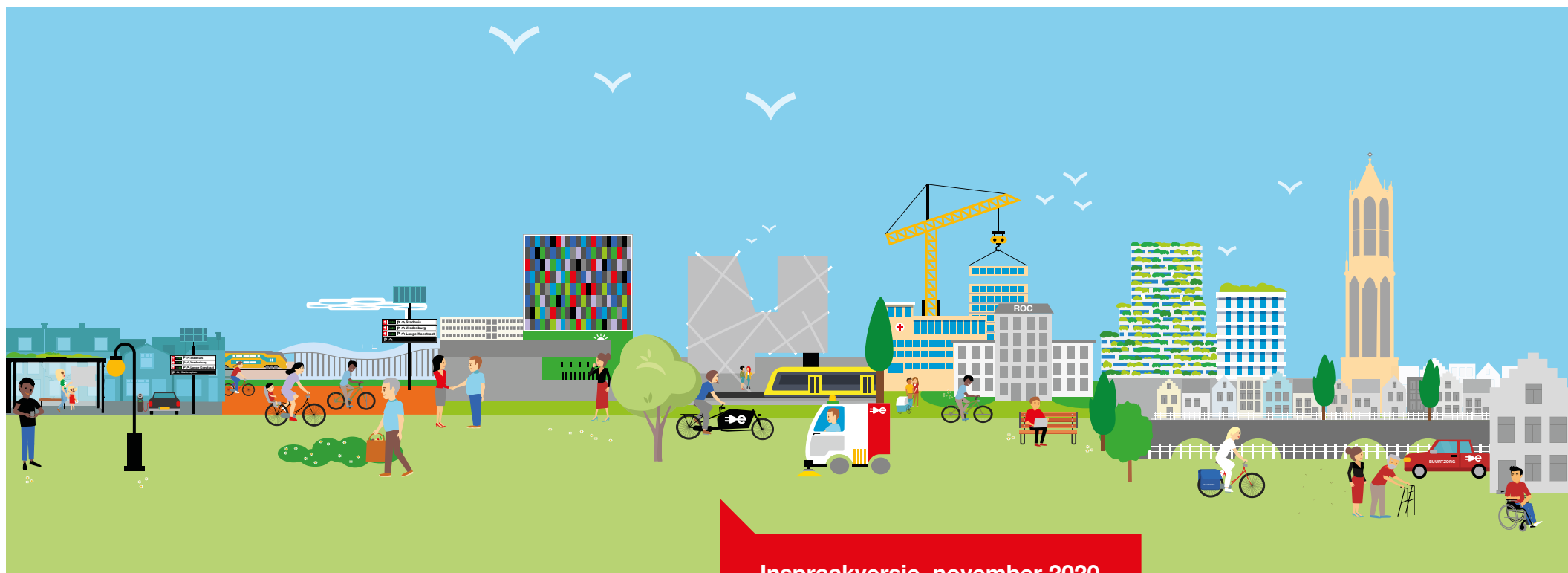
de burgemeester,

Overzicht bijlagen

1. Mobiliteitsplan 2040
2. Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest
3. Raakvlakken mobiliteitsplan 2040
4. Afhandeling aan actualisering gerelateerde moties en toezeggingen
5. Participatieverslag
6. Flyer propositie Nationaal Groeifonds
7. Persbericht

Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond,
aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Inspraakversie, november 2020



Gemeente Utrecht

[utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040](https://utrecht.nl/mobiliteitsplan2040)

Colofon

Gemeente Utrecht

www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Inspraakversie, november 2020

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij.



Voorwoord



Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen

en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaa sprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkingen. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk

wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht



Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen,

fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

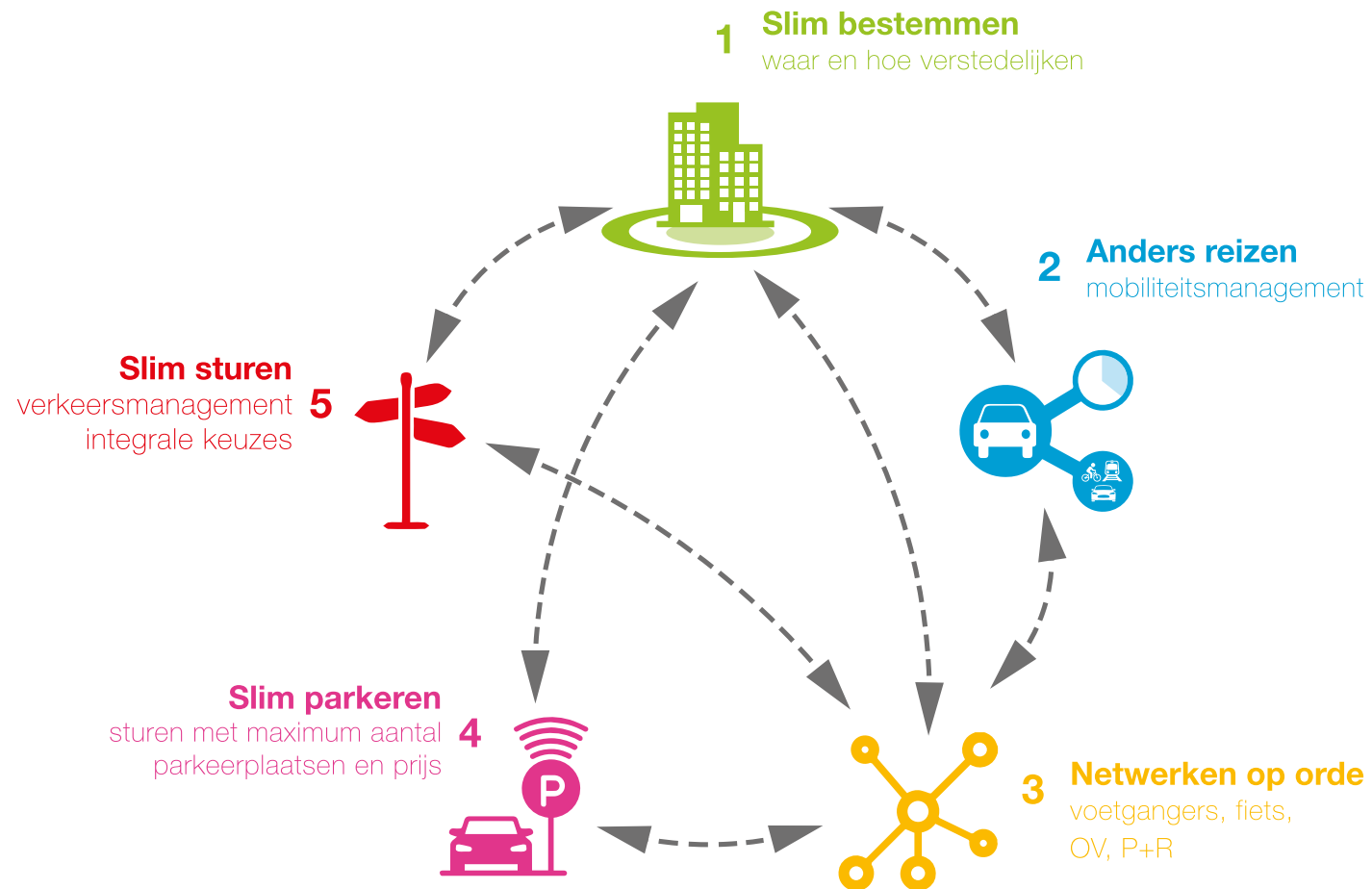
Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



Utrechtse mobiliteitsaanpak





1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichterbij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.



2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.



3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.



Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)



Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord	3	6. Netwerken op orde (stap 3)	62
Samenvatting	4	6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken	64
1. Inleiding	10	6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes	70
1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht	11	6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden	80
1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan	12	6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer	98
1.3 Status van dit mobiliteitsplan	13	6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming	107
1.4 Leeswijzer	15	6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld	112
2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad	16	7. Slim parkeren (stap 4)	117
2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven	16	8. Slim sturen (stap 5)	122
2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert	19	8.1 Principes van Slim sturen	124
2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem	28	8.2 Integrale keuzes tussen netwerken	129
3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven	29	8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement	142
3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen	30	8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie	144
3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan	32	9. Programmering van projecten van stedelijk belang	147
3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040	34	9.1 Afwegingskader	148
3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad	38	9.2 Fasering op hoofdlijnen	148
3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak	40	9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen	150
4. Slim bestemmen (stap 1)	44	9.4 Benodigde samenwerking	151
4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht	45	10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan	152
4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen	51	10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel	153
5. Anders reizen (stap 2)	53	10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen	154
5.1 Stimuleren van minder reizen	55	10.3 Doorvertaling naar de verkeersdruk in de stad	155
5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip	56	10.4 Effecten voor de regio	161
5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen	59	10.5 Analyse en sturing per stap	162
		11. Monitoring en evaluatie: meten is weten	169



1. Inleiding

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Cijfers in algemene inleiding geactualiseerd.
- Inhoud paragraaf 1.1 verplaatst naar H2 (Trends en ontwikkelingen) en H3 (Visie), paragraaf 1.1 is daarmee geschrapt. Datzelfde gedaan met doel mobiliteitsplan (voorheen paragraaf 1.2) waardoor die paragraaf veel korter is geworden. De inleiding is daarmee meer een proceshoofdstuk geworden.
- Paragraaf 1.2 (totstandkoming): geactualiseerd op huidige participatie.
- Paragraaf 1.3 (status plan): aanleiding actualisering wat uitgebreider toegelicht en positionering ervan verduidelijkt, ook t.o.v. U Ned, andere programma's en nationale ambities uit b.v. Klimaatakkoord, planhorizon aangepast en beargumenteerd waarom, info over rekentool verwijderd (komt aangepast in verantwoording terug).
- Paragraaf 1.4 (leeswijzer): aangepast op nieuwe structuur.

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.



Station Lunetten

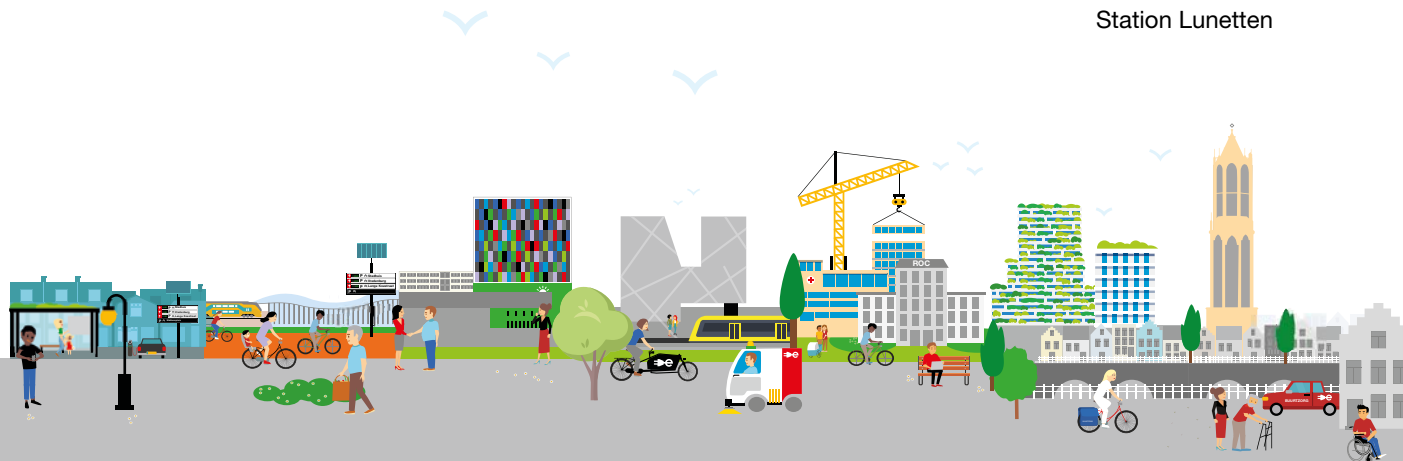
Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016). De blauwe driehoek en de groene streep laten zien op welke plekken tekst is aangepast of toegevoegd.



gewijzigde tekst



nieuwe tekst





Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.



1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen.

Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.



Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020



Gesprek met de stad, 25 november 2019

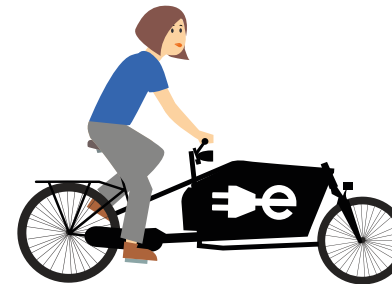
Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomst-gerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”



1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.



Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

“De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.”



Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol. Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties – de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder het MIRT¹-onderzoek Metropoolregio Utrecht en de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan programma's binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

¹ MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

- 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
- 2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
- 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
- 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
- 5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.



Kruispunt Vredenburg

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

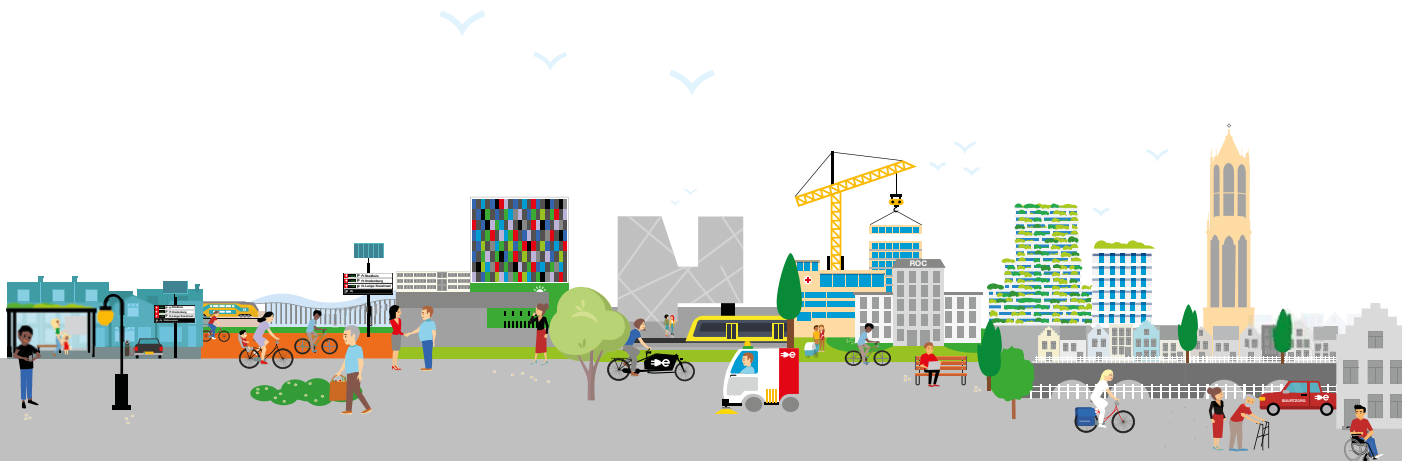
Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Geheel nieuwe tekst.
- De mobiliteitsopgave ten gevolge van de groei van de stad (wonen en werken) is veel groter omdat we kijken naar 2040 ipv 2025. We stellen dan ook het faciliteren van die groeiopgave meer centraal.
- Naast de groei in de afgelopen 10 jaar kijken we ook naar de verwachte groei tussen nu en 2040.
- We maken geen vergelijking meer met andere grote steden (G4).
- We geven niet meer aan waar de stromen naar Utrecht vandaan komen, en zoomen ook niet meer in op de zones A, B en C en de binnenstad, Leidsche Rijn en Utrecht Science Park.
- We duiden nu wat er gebeurt als we geen aanvullende maatregelen nemen (probleemanalyse 2040 bij niets extra doen).

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa². Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.

² <https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios>

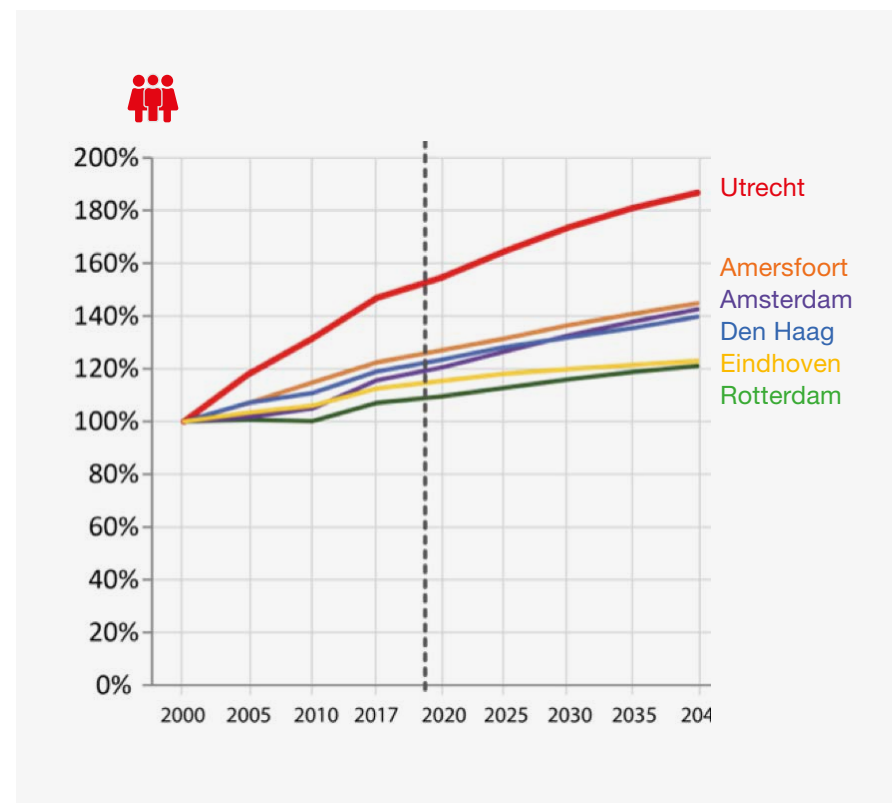


Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000³ inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
 Inwoners	352.940	455.000
 Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
 Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

³ Bevolkingsprognose 2019

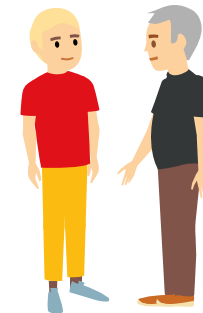
Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000³ arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienstverlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knooppunten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen⁴.

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



⁴ Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

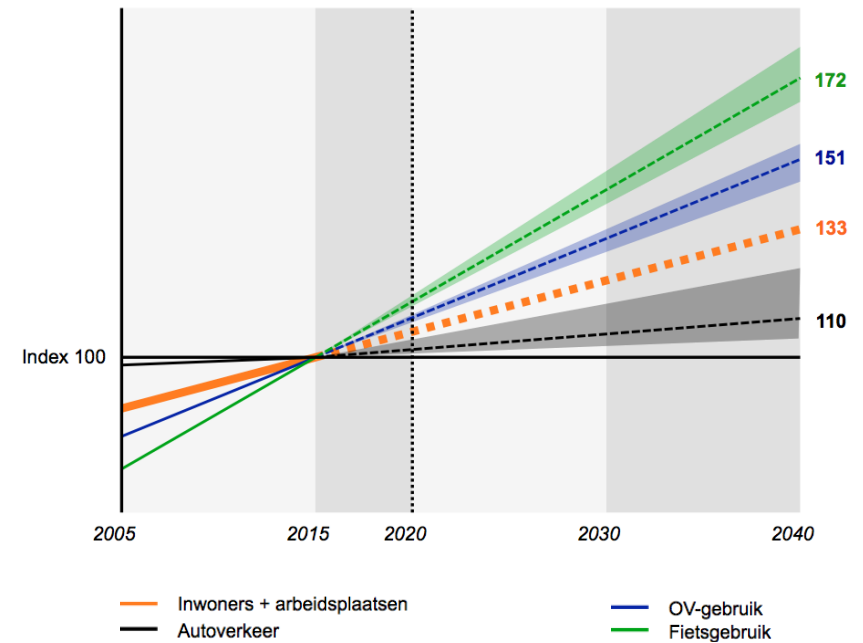
⁵ Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.



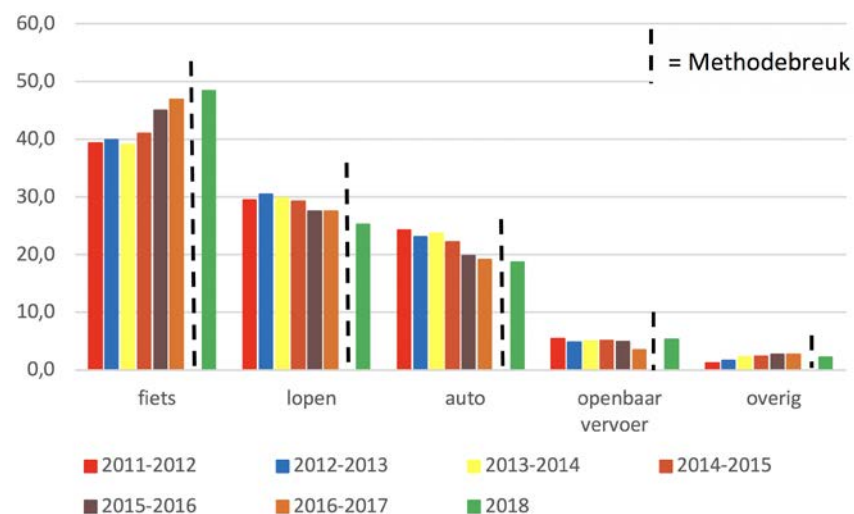
Fietsdrukte Smakelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁶ over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

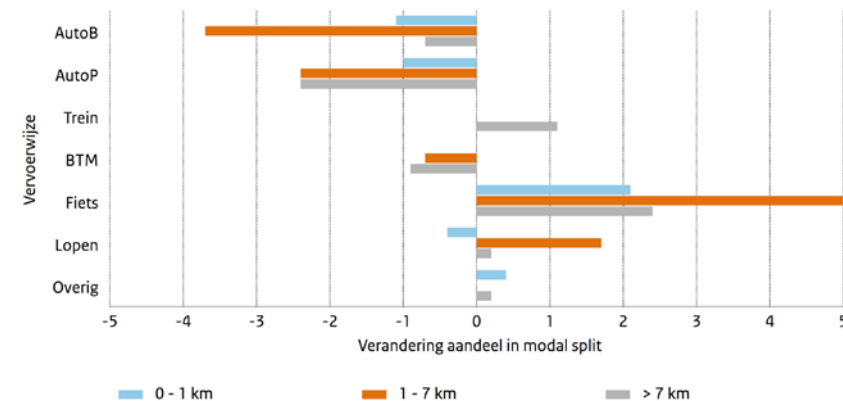
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht



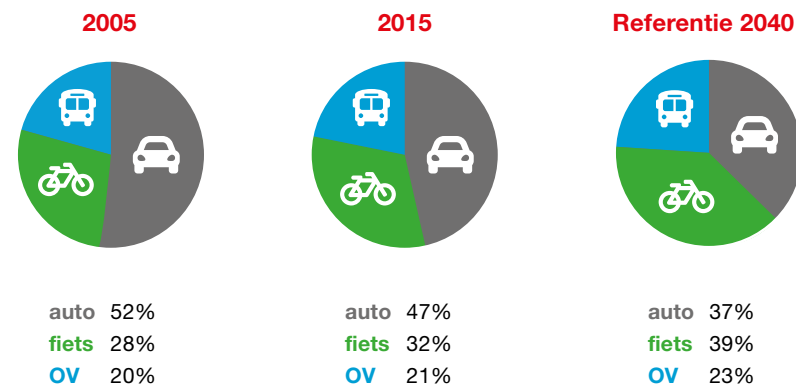
Bron: KIM 2019

⁶ Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

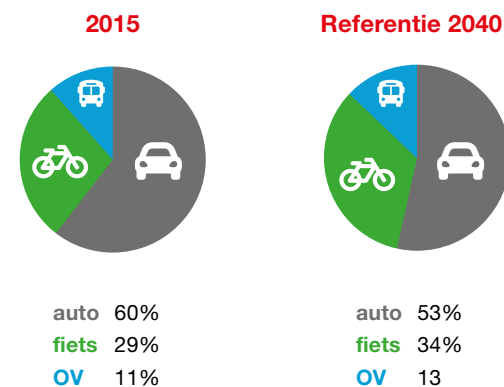
Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU⁷ heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.



⁷ Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt⁸. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimteclaims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.



Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

Enorme groei fiets vraagt om schaa sprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen⁹. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

⁸ Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

⁹ Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek¹⁰ blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan¹¹. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen,

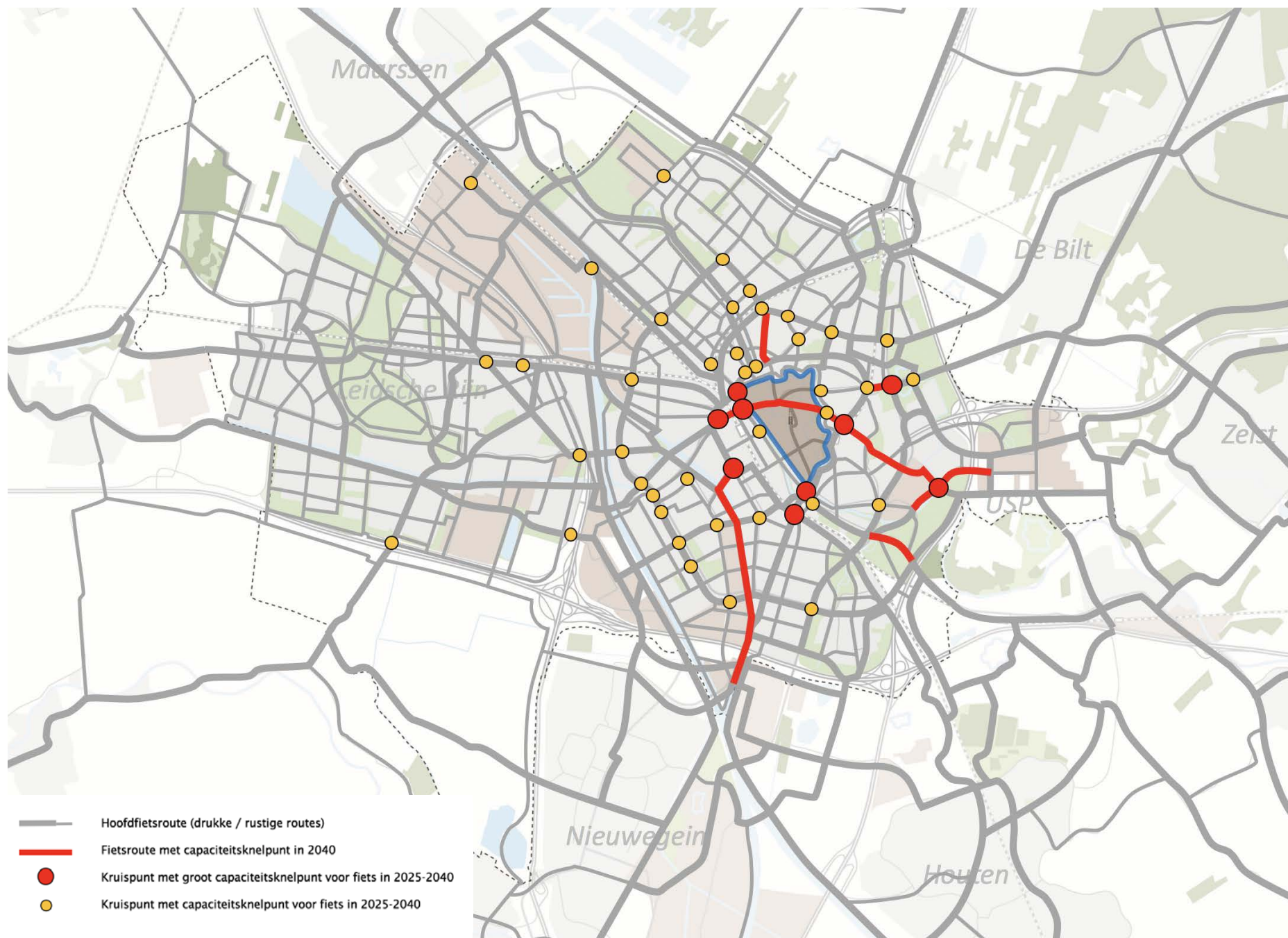
trams, taxi's en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.



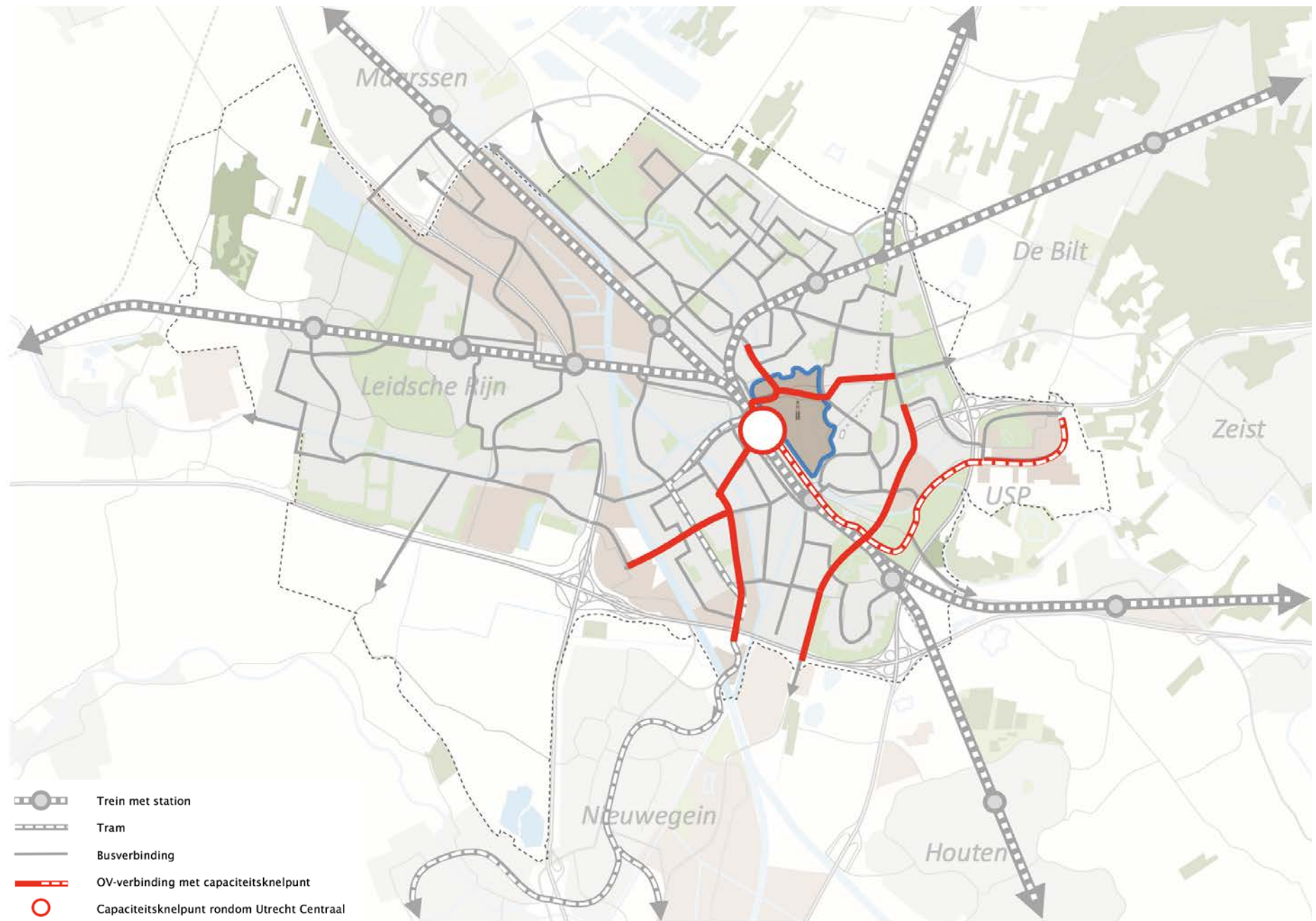
Drukke op Utrecht Centraal

¹⁰ Bron: Onderzoek Sweco: <https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/>

¹¹ Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we

dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.



Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor¹²

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goedkoper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.



¹² Utrecht Monitor

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk dat o.b.v. de probleemanalyse aangeeft met welke visie we de ambities willen gaan realiseren.
- De Utrechtse mobiliteitsaanpak (5 stappen) wordt geïntroduceerd.
- De 10 doelen van het mobiliteitsplan zijn licht aangepast.

In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



▶ |
gewijzigde tekst

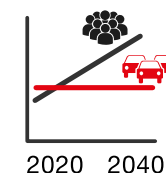
▶ |
nieuwe tekst

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukke, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).



De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

1. **Nabijheid:** We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.
2. **Inclusiviteit:** De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.
3. **Geen groei autoverkeer:** Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.



Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiesdocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.



Sociaal en gezond

Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd.
Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar

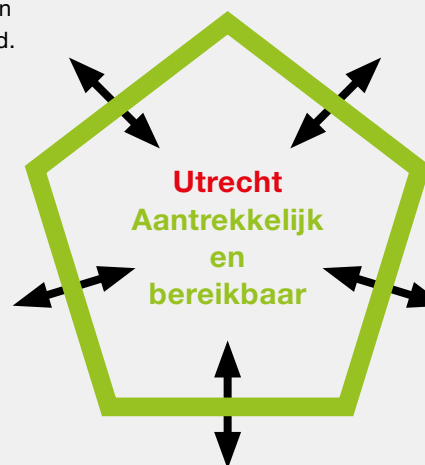
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert

Bereikbaarheid en economie

Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte



Financieel verantwoord

Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

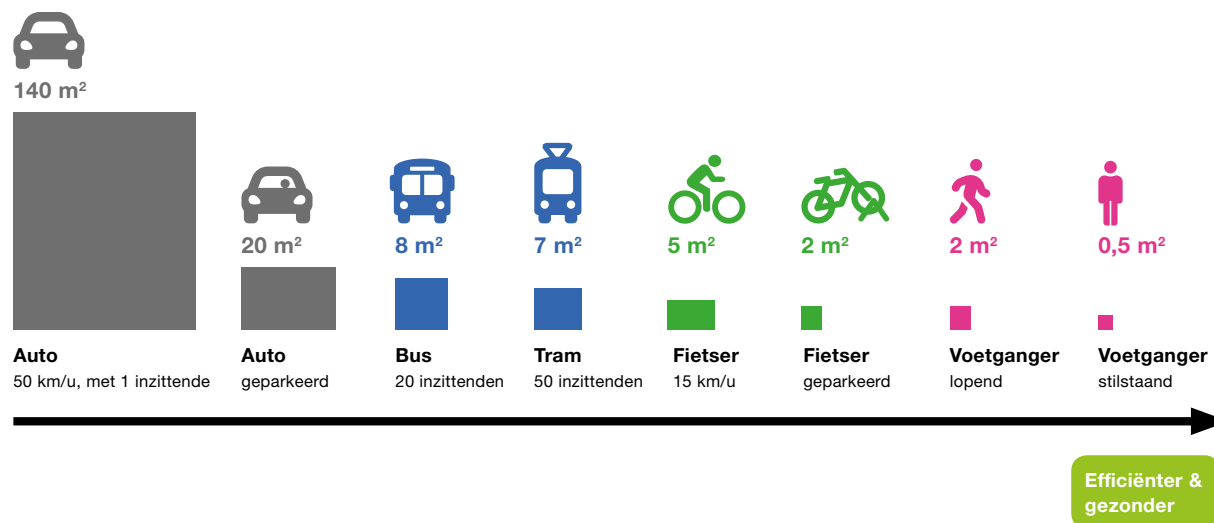
- ▶ 1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
- 2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
- 3. Meer ruimte voor de voetganger
- ▶ 4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
- 5. Systemsprong voor het openbaar vervoer
- ▶ 6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
- 7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
- 8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
- 9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
- 10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken



Elektrische deelauto

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO₂, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuproblemen waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

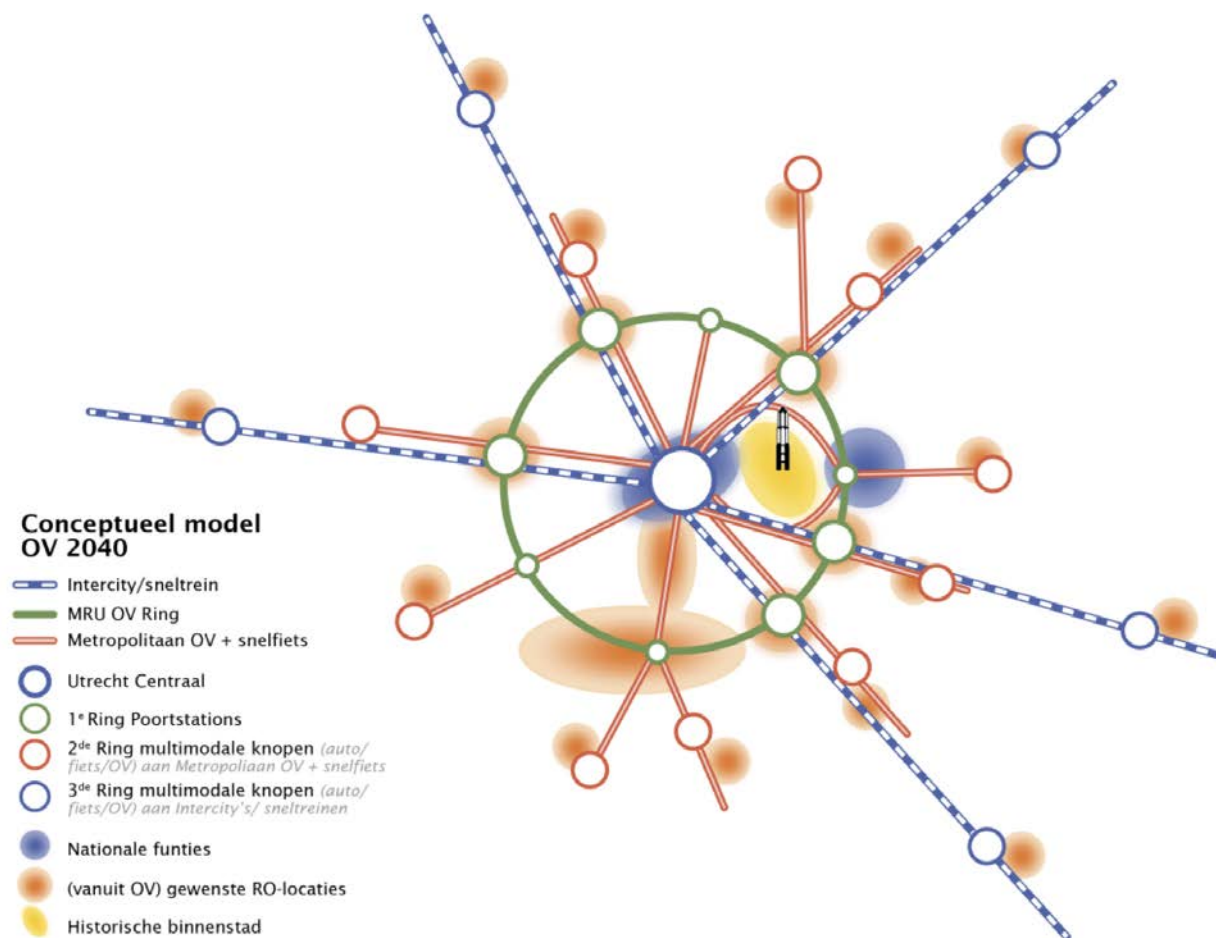


Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkingsconcept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.



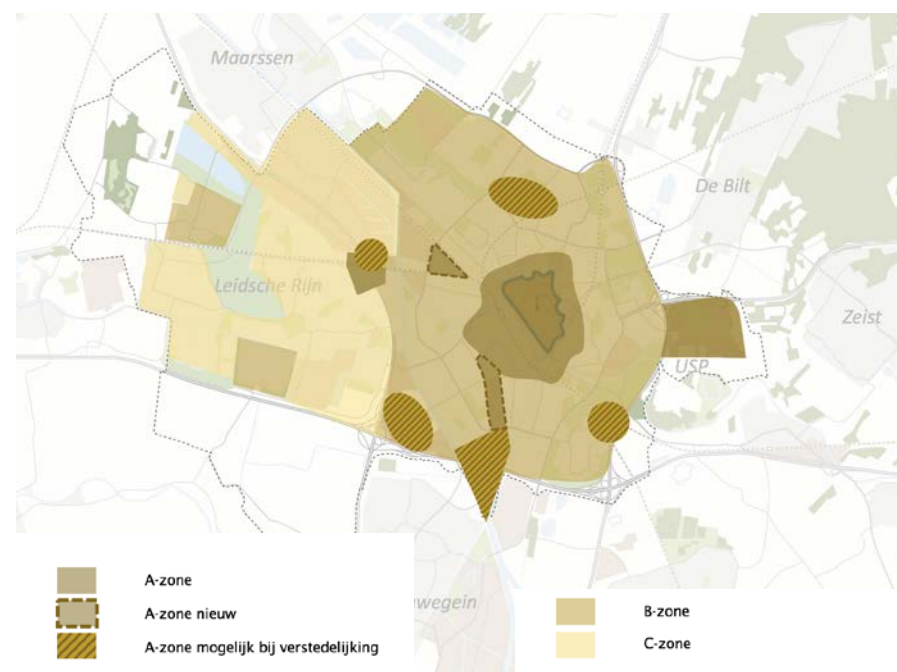
P+R Westraven



3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stationsgebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.
- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.



Voorbeeld B-zone (Adriaan van Ostadelaan)

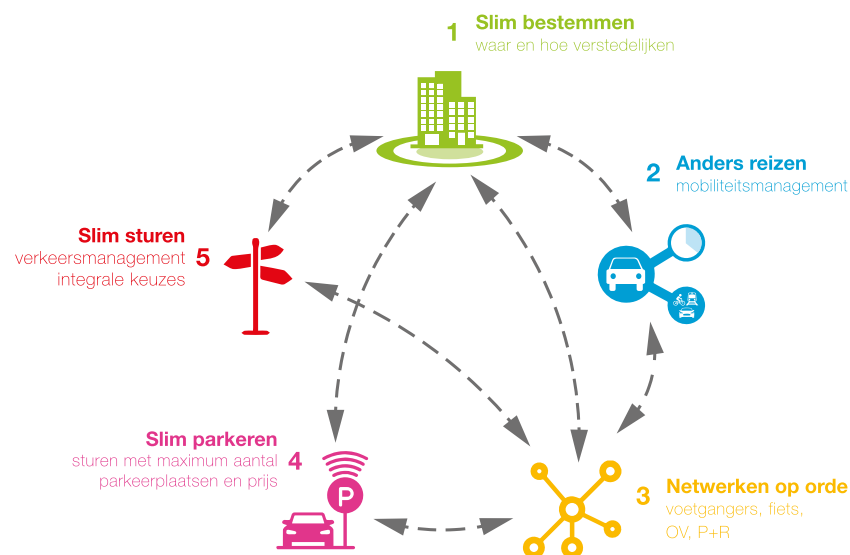
- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand autoverkeer tussen A2 en A12.



Voorbeeld C-zone (Wilhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteitsstelsel aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samenhangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:

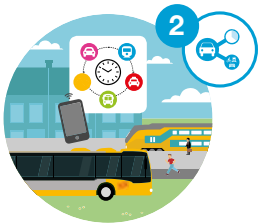


Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen



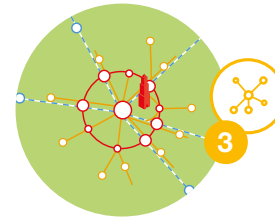
Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU). In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.



Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukke, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkingen. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.



Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeprocess van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordeijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeer-ruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2021 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Wijzigingen ten opzichte van het hoofdstuk 'Slim bestemmen' in het mobiliteitsplan uit 2016:

- In lijn gebracht met actualisering RSU.
- Dubbele informatie zoals al in de inleiding en hoofdstuk visie staat eruit gehaald.
- Eerste paragraaf aangevuld op huidige RSU, uitgangspunten actualisering RSU en kaartje met harde en zachte plancapaciteit.
- Tweede paragraaf geschrapt (Gebiedsvisies, Omgevingsvisies op gebiedsniveau en UAB-gebiedsagenda's), omdat de gebiedsgerichte aanpak terugkomt in het hoofdstuk Netwerken op orde.
- Algemene (ontwerp)uitgangspunten vanuit mobiliteit voor gebiedsontwikkeling aangescherpt en omgekeerd ontwerpen als uitgangspunt expliciet gemaakt
- Aangepaste 10e doel terug laten komen in tekst (we bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken).



Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. We willen alleen bouwen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.



gewijzigde tekst



nieuwe tekst

4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming

Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

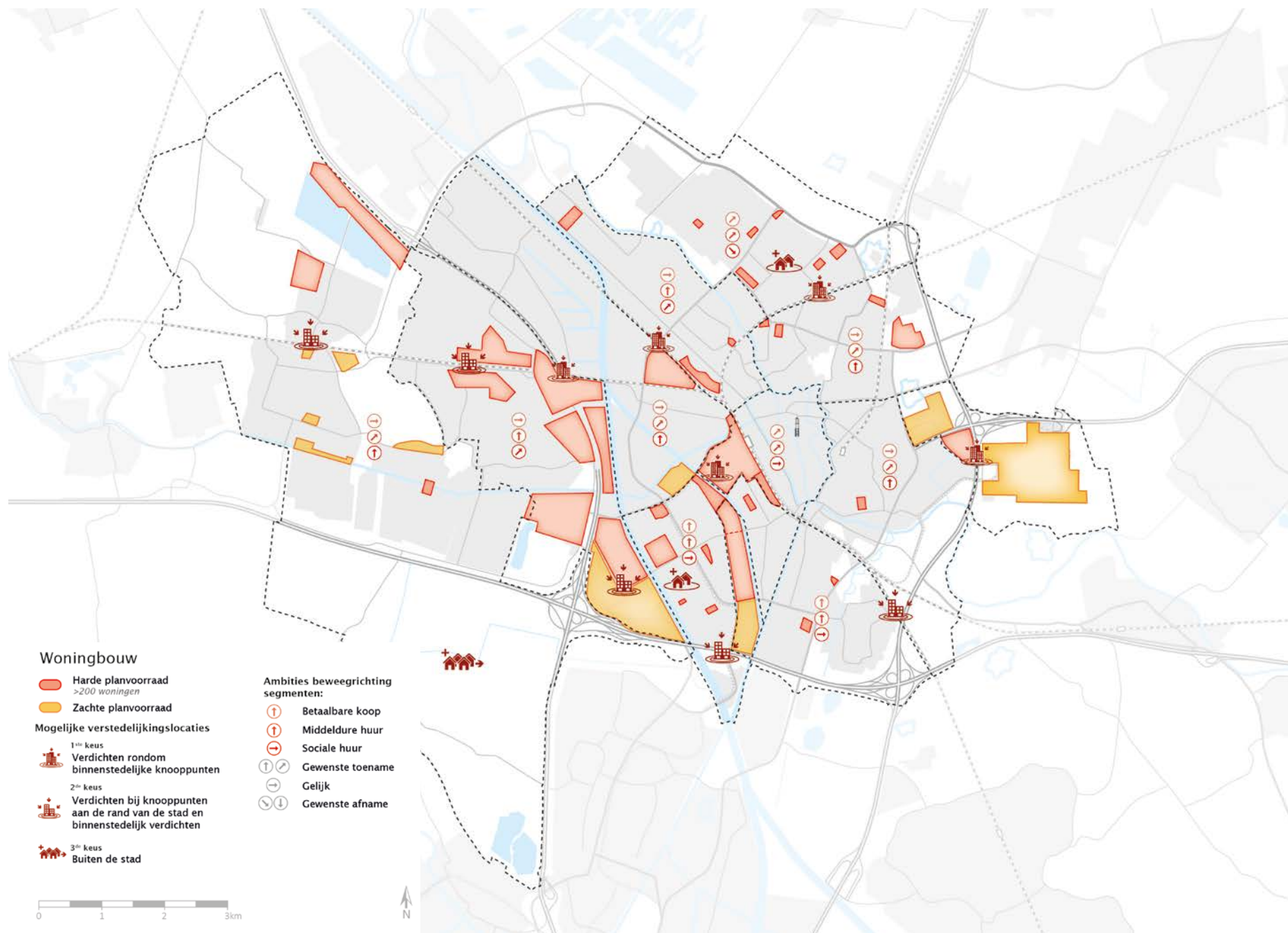
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document 'Op weg naar de RSU'. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. 'Op weg naar de RSU' maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

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

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteitsbeleid, door:

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

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

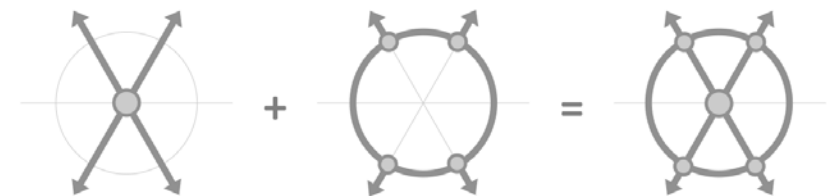
Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoor tijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobiliteitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)



Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

“We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit.”



Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

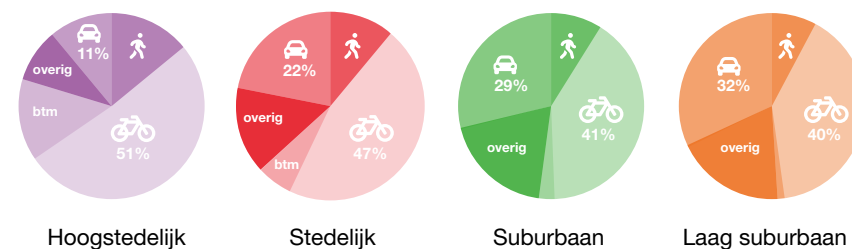
Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmeerkeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsporg te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobilitaatsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4

De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fietsafstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.



Stedelijkheidsklasse Dichtheid in cirkel van $r = 2,3$ km

Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km ²
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km ²
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km ²
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km ²

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)



Wittevrouwesingel

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.



Vredenburgplein

4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma's van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mindervaliden.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW¹³ aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

¹³ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkingen).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkelgebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.



J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en -fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereenkomsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

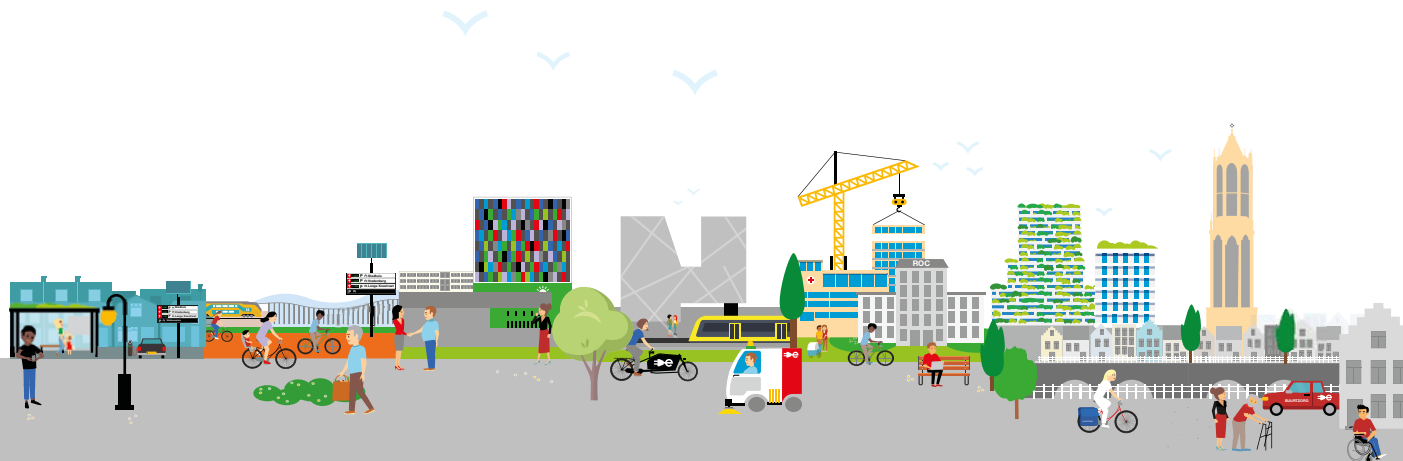
5. Anders reizen (stap 2)

Wijzigingen ten opzicht van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk waarin beperkte info over mobiliteitsmanagement en De Gebruiker Centraal uit het mobiliteitsplan 2016 is herschreven (meer vanuit gebruiker ipv netwerk)
- Aanleiding herschreven, link met corona-periode gelegd
- Driedeling naar drie paragrafen vertaald (minder reizen, op ander tijdstip en met gezond en gedeeld vervoermiddel)
- Beprijzen en MaaS als kaders toegevoegd



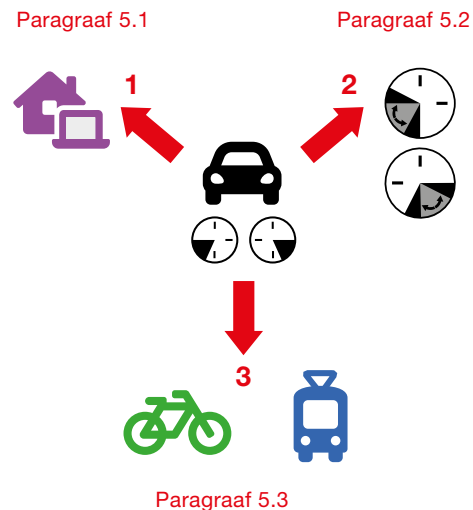
Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).



gewijzigde tekst

nieuwe tekst

Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.



Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaamheden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteitsmanagement is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer noodzakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekken en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.



Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is

Uit een enquête van Goedopweg¹⁴ blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met coronamaatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en college tijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

¹⁴ Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

“De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!”



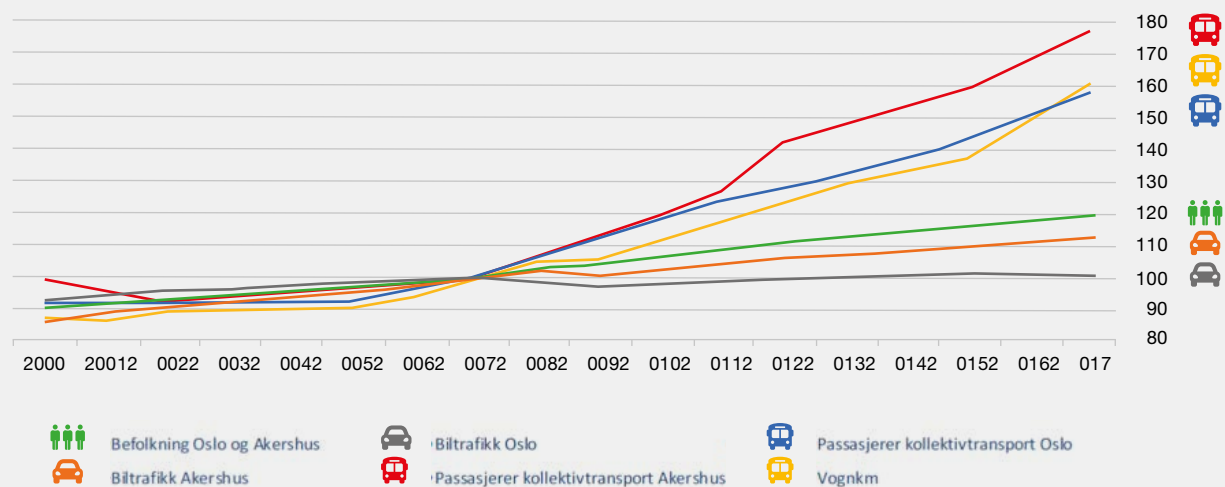
Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de grootstedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium.

Oslo has broken the link between cars and growth

Indeksutvikling Oslo og Akershus. År 2007=100



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.



Autodelen

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

Om te komen tot grootschalig én verantwoord gebruik gaan we sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem, het stimuleren schone en gezonde deelmobiliteit, maar ook op het borgen van maatschappelijke waarden als veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Daarom ontwikkelen we een set aan spelregels en verankeren dat in de regelgeving. We zetten in op een systeem met vergunningen.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer

dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenementen actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

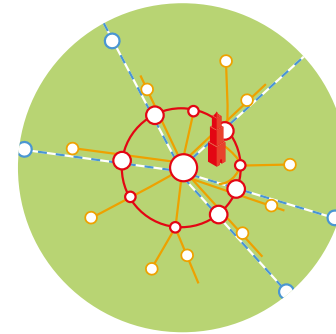
Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitsstelsel, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen. De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.



Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

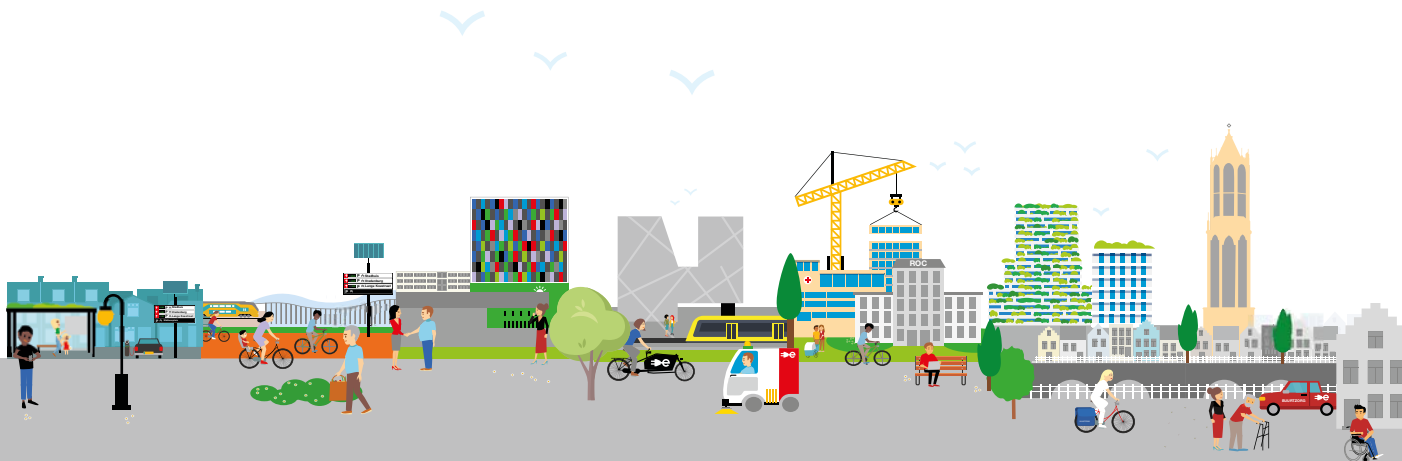
6. Netwerken op orde (stap 3)



Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Dit hoofdstuk bevat een selectie van de originele hoofdstukken Slimme Routes en Slim Regelen, alles wat betrekking heeft op het functioneren van netwerken.
- Voor voetganger is de beleidsinzet ongewijzigd. Toegevoegd is het belang om meer ruimte voor verblijven te creëren.
- Voor de fiets is toegevoegd/extra benadrukt dat het stationsgebied en de binnenstad worden ontzien d.m.v. spreiden en parallelle routes. Niet nieuw, maar wel explicieter en urgenter.
- Voor OV is het 3-knopenmodel vervangen door het Wiel met Spaken met een zwaarder wiel en ook zwaardere spaken vanwege de grotere opgave 2040. Daardoor is alle tekst aangepast.
- Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is.
- Nieuw is de multimodale reis als extra alternatief voor de auto.

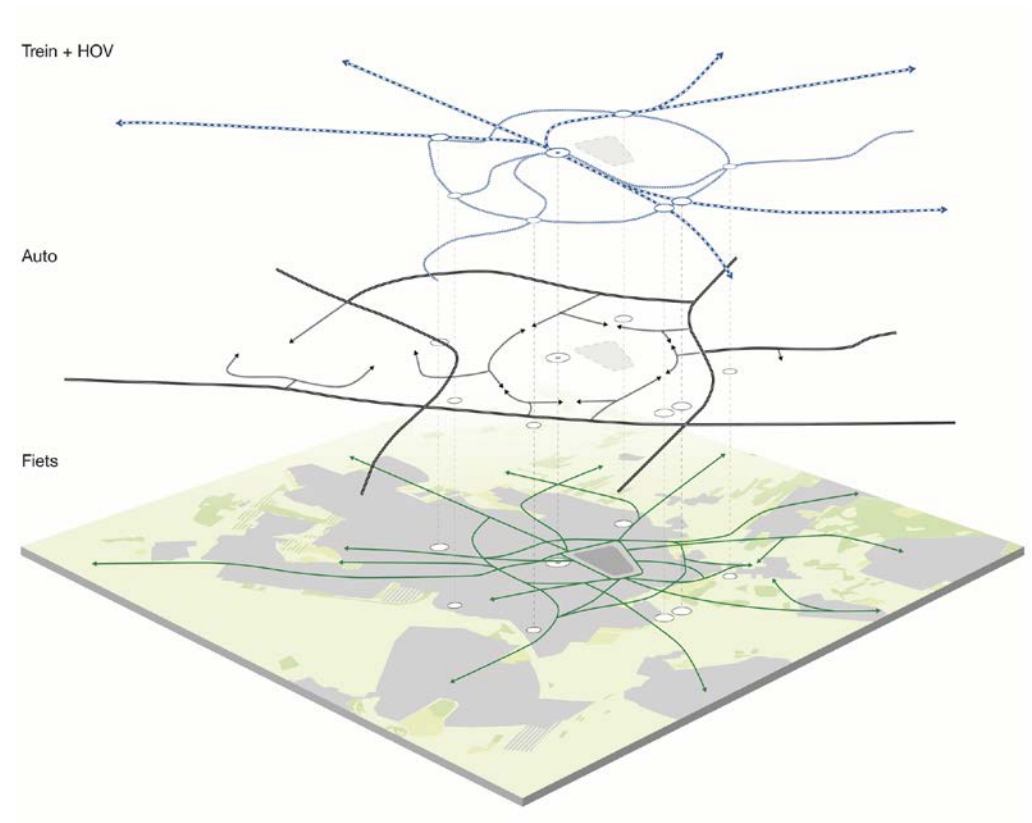
- Voor auto is het beleid ongeveer gelijk gebleven. Concrete ingrepen in wegnnet zit bij hoofdstuk Slim Sturen.
- Teksten over innovatie en nieuwe vervoerwijzen zijn nu verspreid over de thema's waar ze bijpassen (b.v. bij fiets, auto, Slim sturen, Anders reizen, etc.), zodat de samenhang met de beleidsinzet op die thema's logischer is.
- Knooppunten is als apart thema vervallen omdat de inhoud dubbelt met wat bij OV, de multimodale reis en Slim bestemmen is opgenomen.
- Kader over routes voor nood- en hulpdiensten toegevoegd.



Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaa sprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.
2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.
3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.
4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



Conceptueel multimodaal netwerk 2040

6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

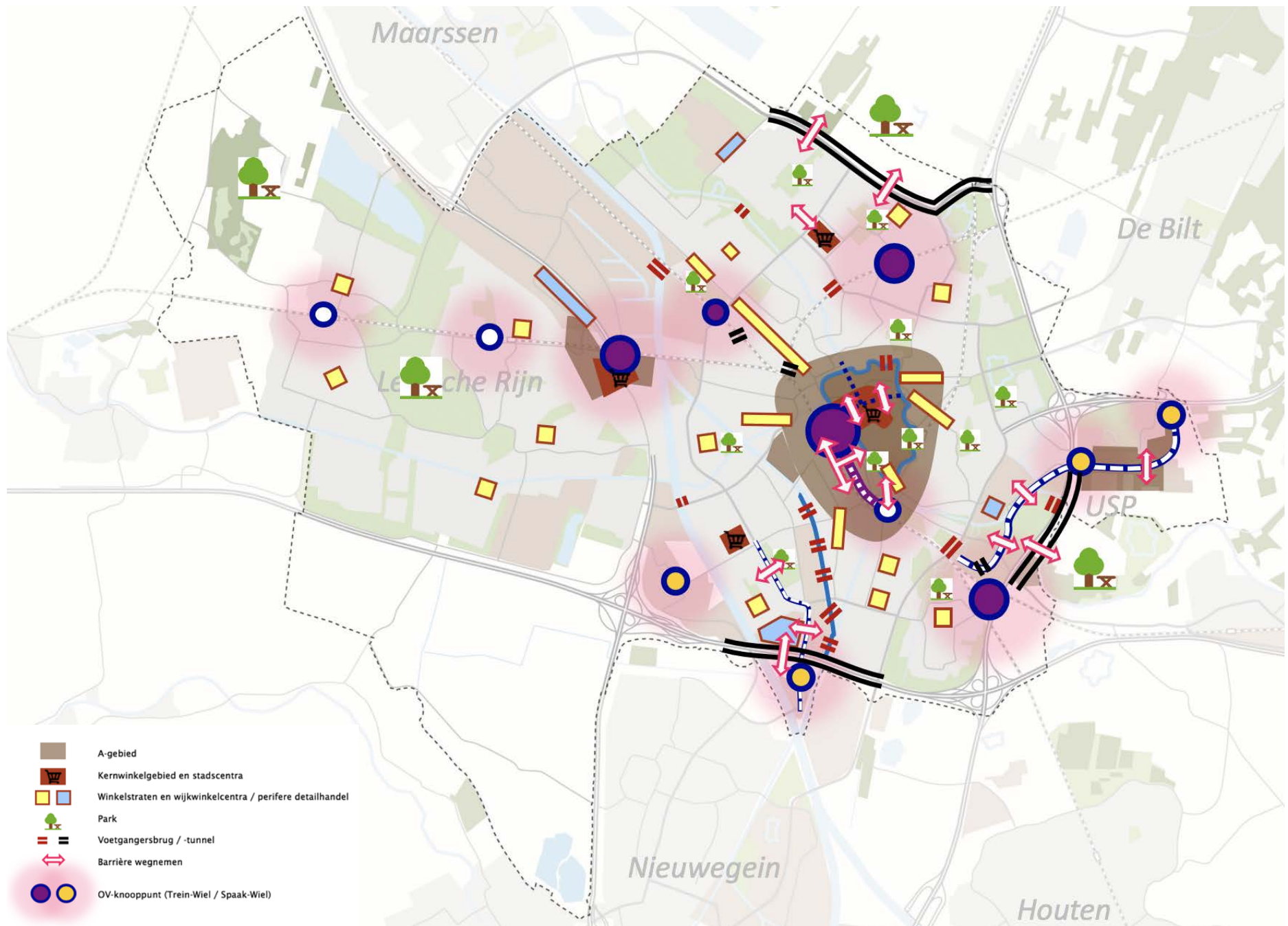
Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.



Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.



Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.



Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - Solgu

“Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B.”



Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes
- Routes rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden (i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma)

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.



Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

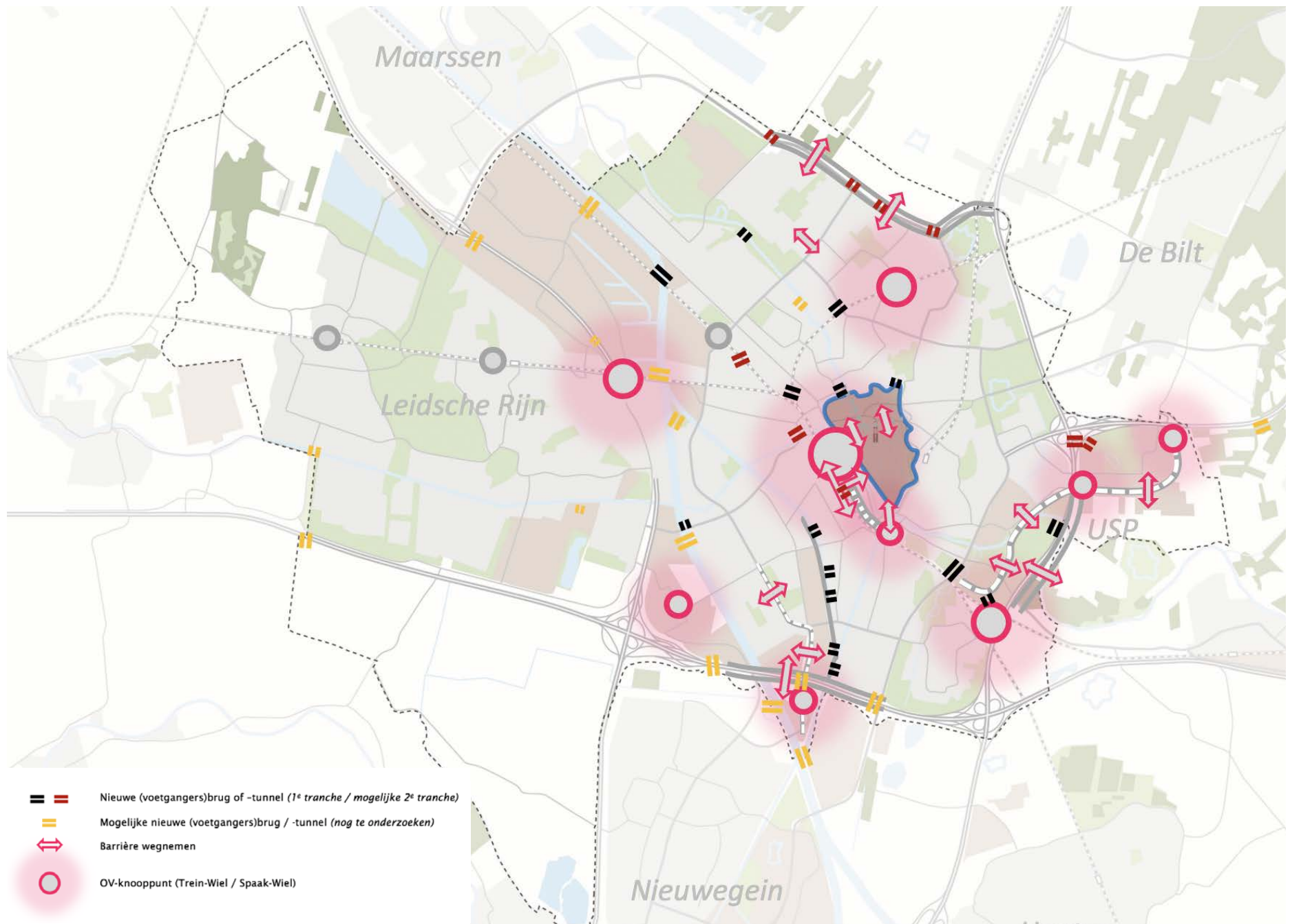
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad. Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer).



Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaa sprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofd fietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.
2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.
3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspijnen.
4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route 'om de noord' via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route 'om de zuid' via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.



Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug

Verschil tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes

Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg.

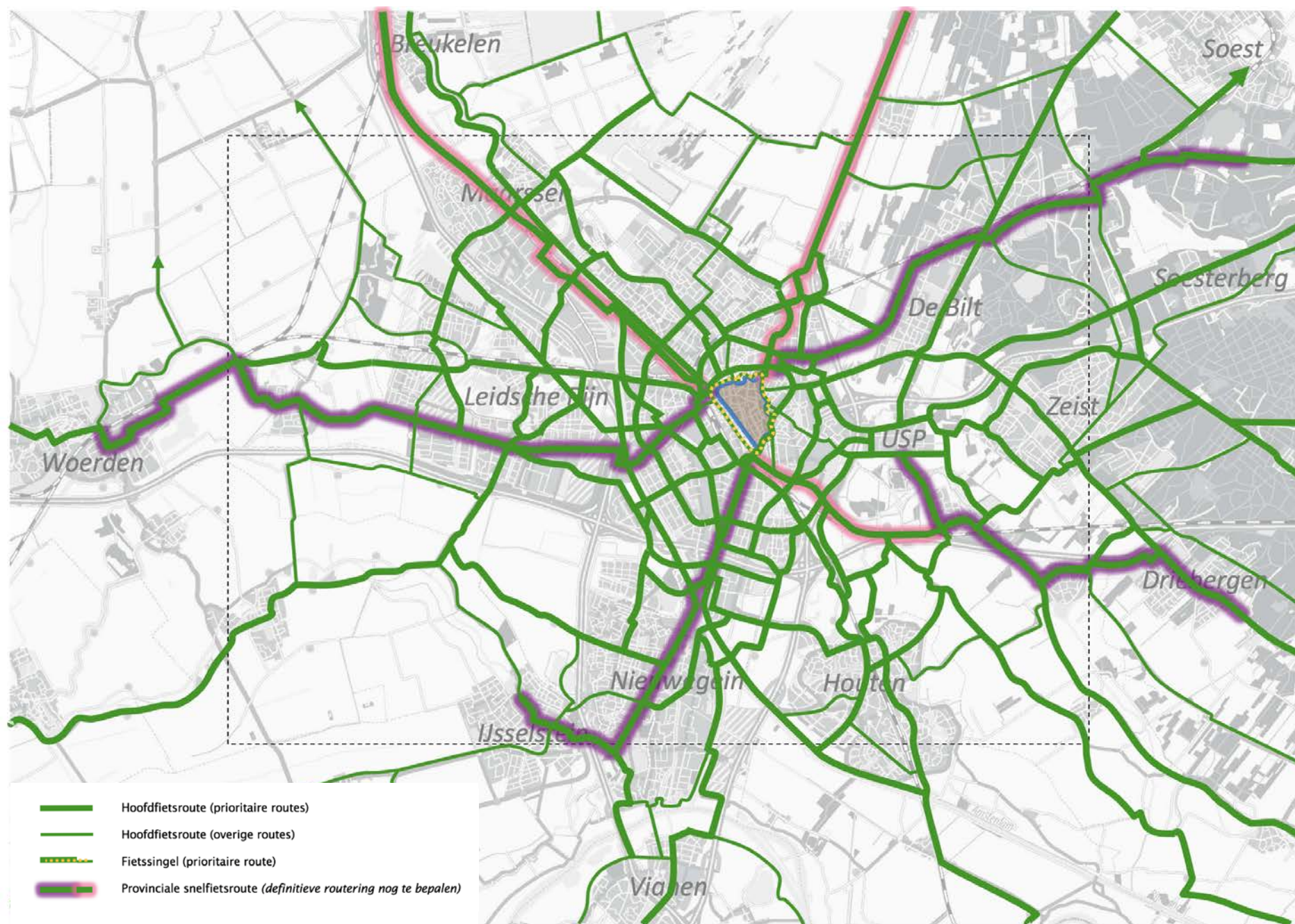
Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan.



Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen.



Figuur: Regionaal fietsnetwerk

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.



Hoofdfietsroute langs de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers ('8-80 jaar'). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfiets met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

“Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht.”

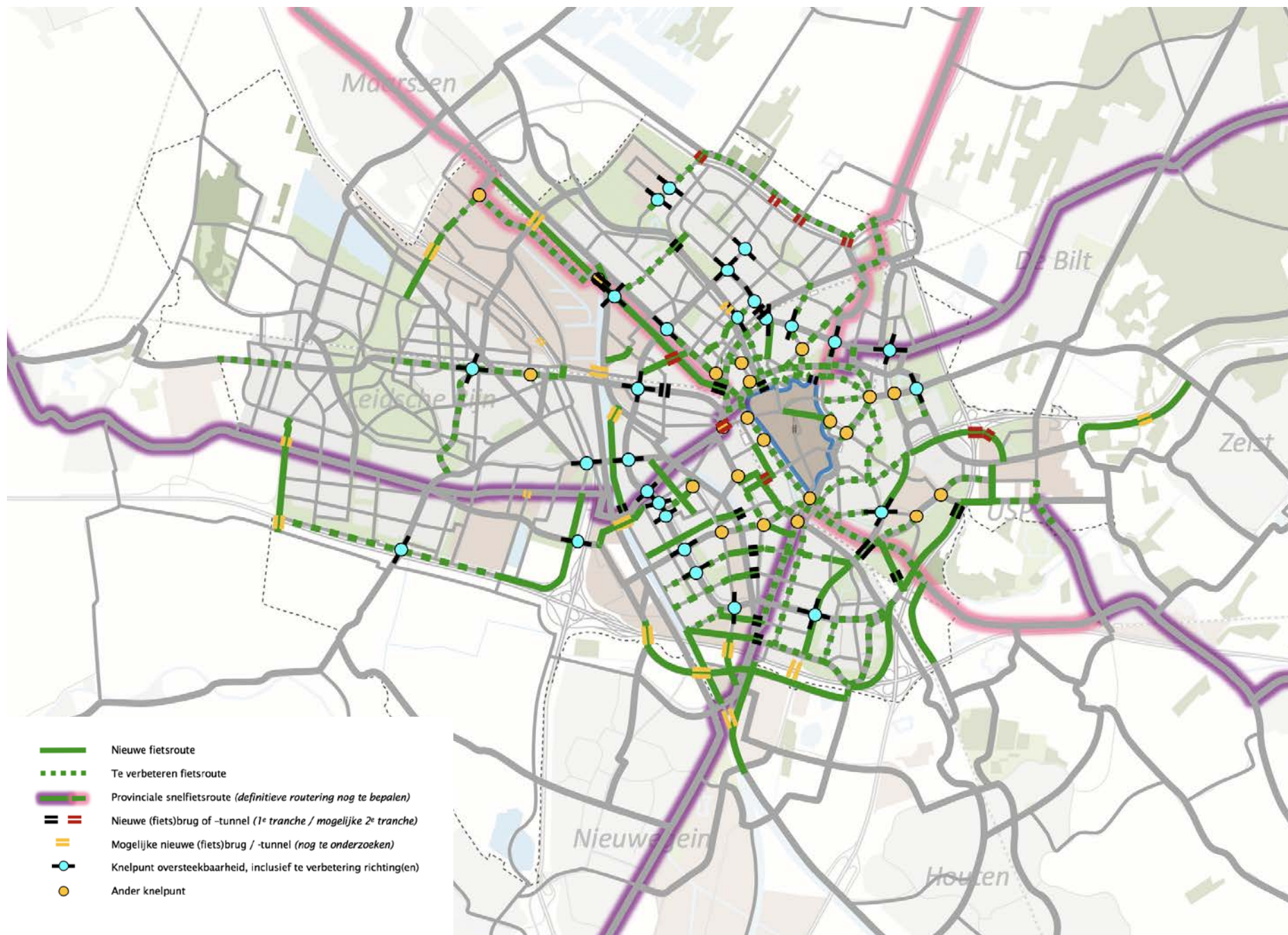


Sturen op gedrag

Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. 'om de noord' via Herenweg – Griftpark – Voorveldsepolder en via de Weerdsingel en 'om de zuid' via Galgenwaard – Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangente routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofd fietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buitenstallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is).

- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woningbouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.



Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietzersbond

“De Fietzersbond is blij met dit nieuwe mobiliteitsplan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte doorfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”



Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

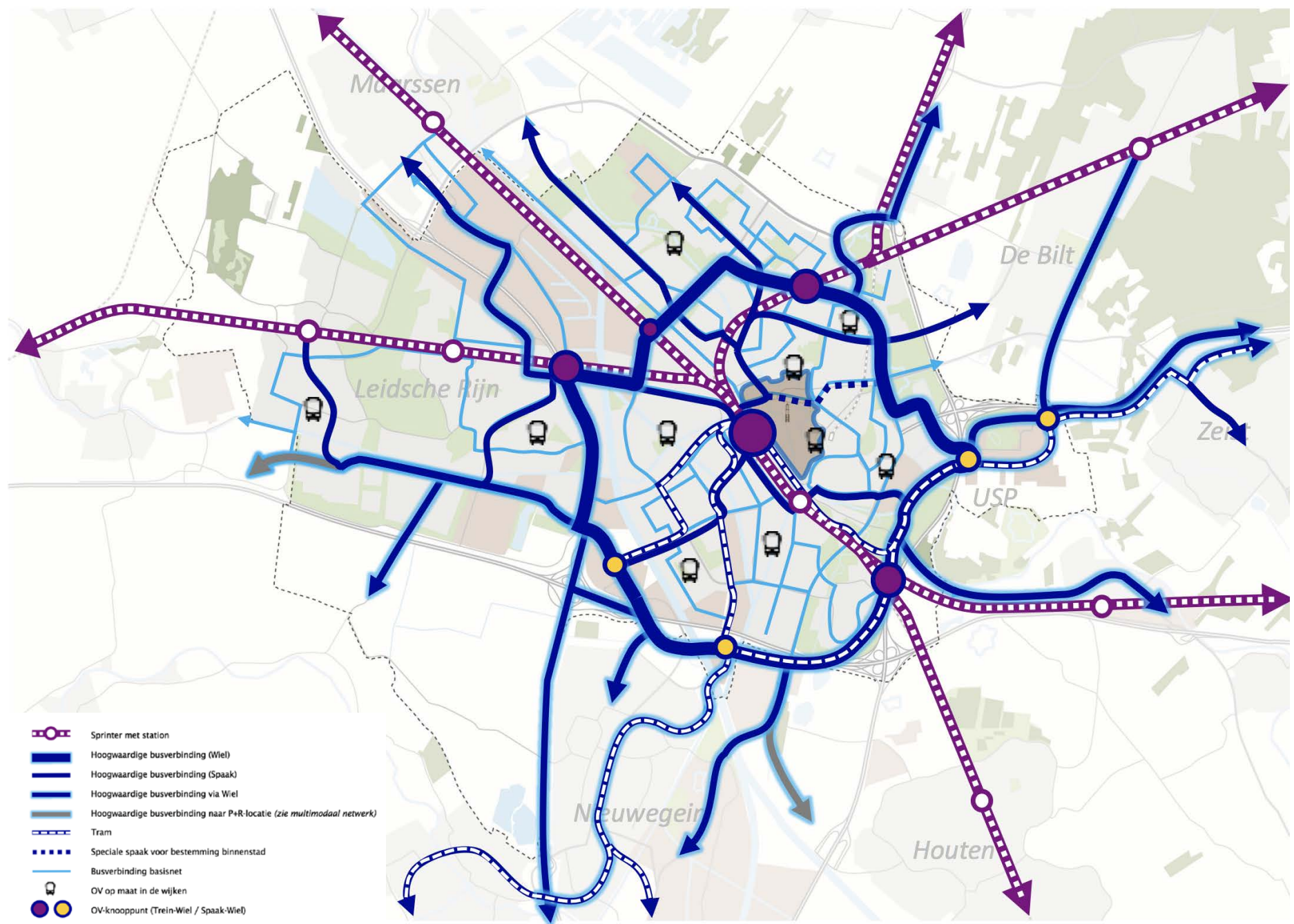
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) OV-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognozes gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk



Tramlijn 22, halte Utrecht Centraal



Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

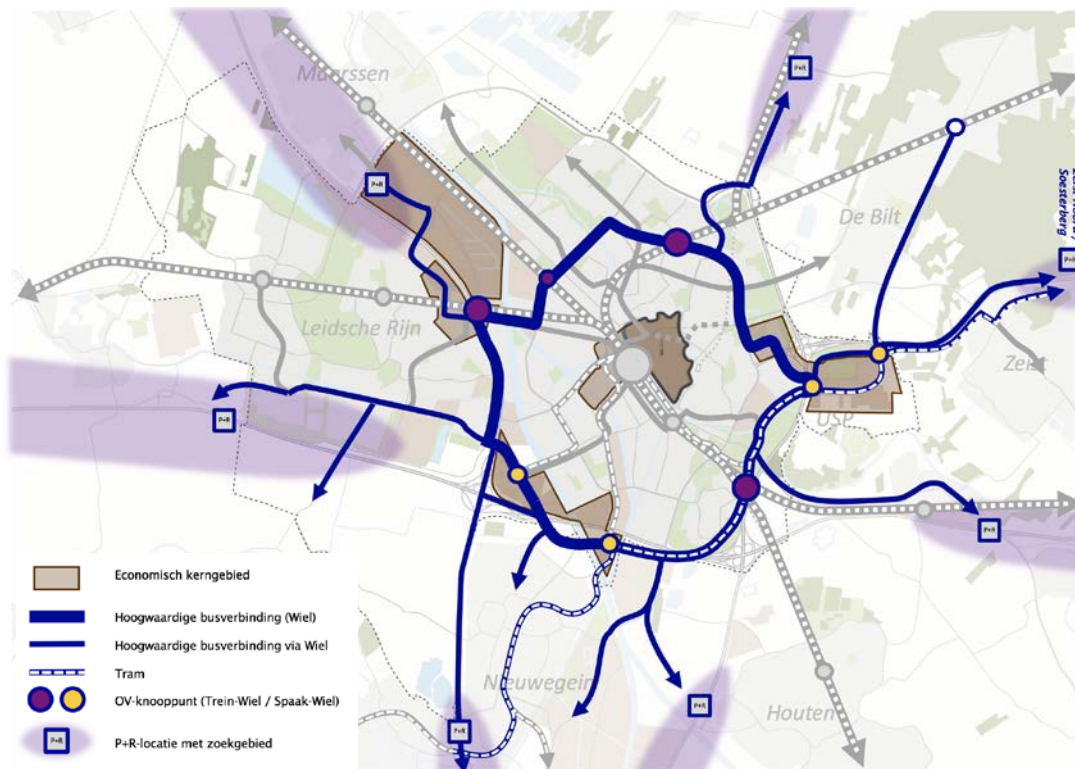
Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.

We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio. Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouwwerkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.



Station Utrecht Centraal



Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen. Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).



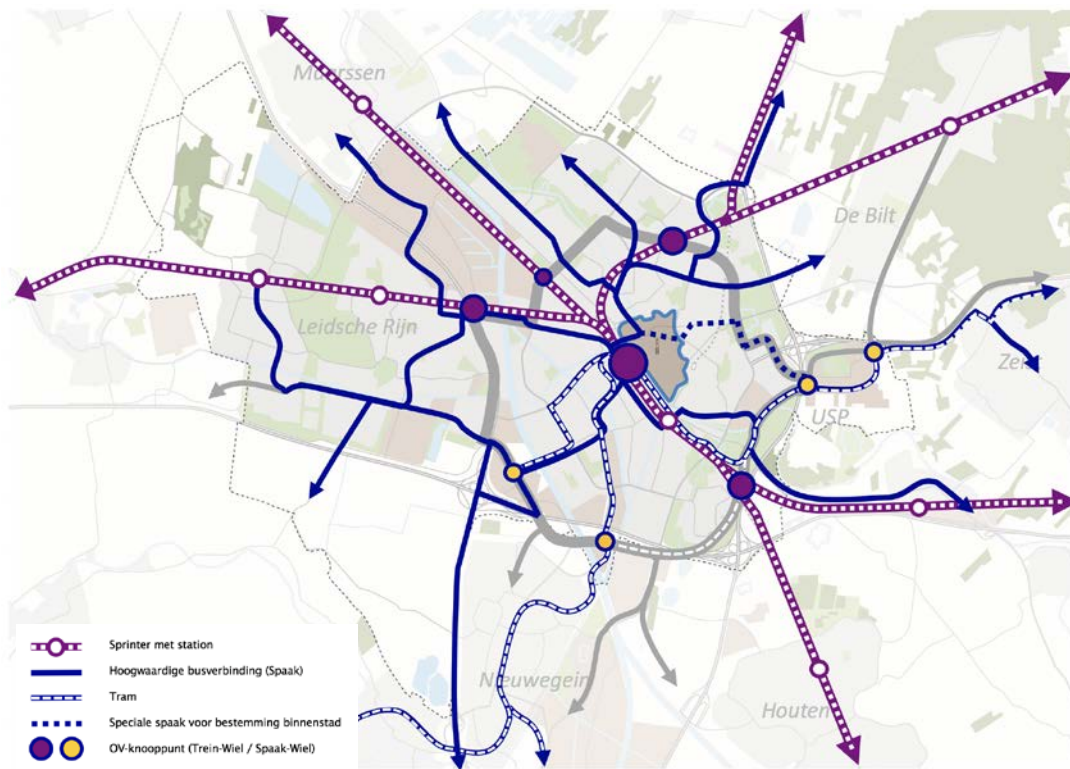
Station Utrecht Lunetten

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).



Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk.

In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.

Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers¹⁶ waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

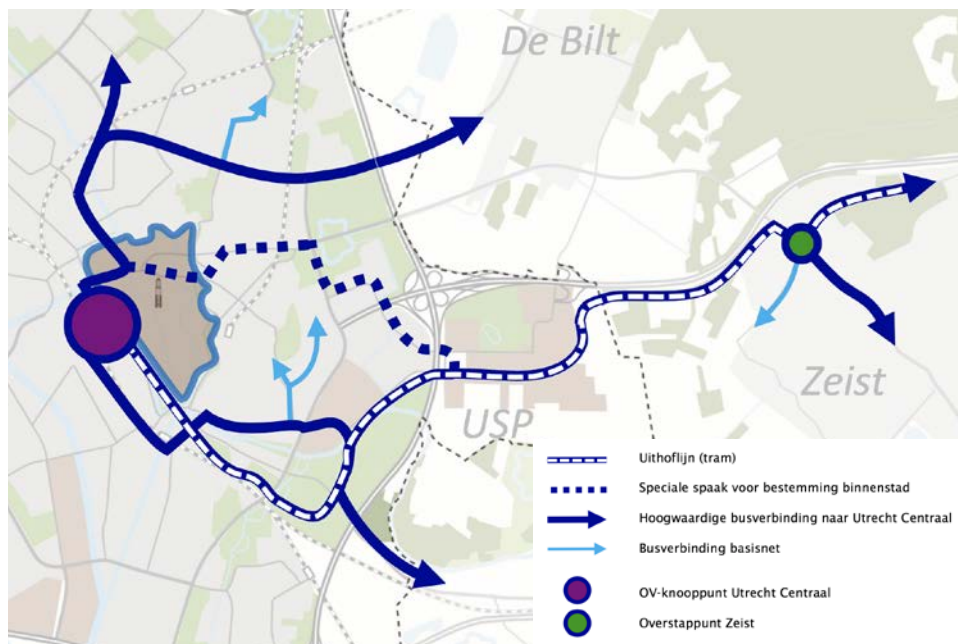
Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.

Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.



OV-knooppunt Utrecht Science Park

¹⁶ 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen



Huidige situatie binnenstadsas



Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Het door trekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg-Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoogstedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteekbaarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrekkingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een



Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

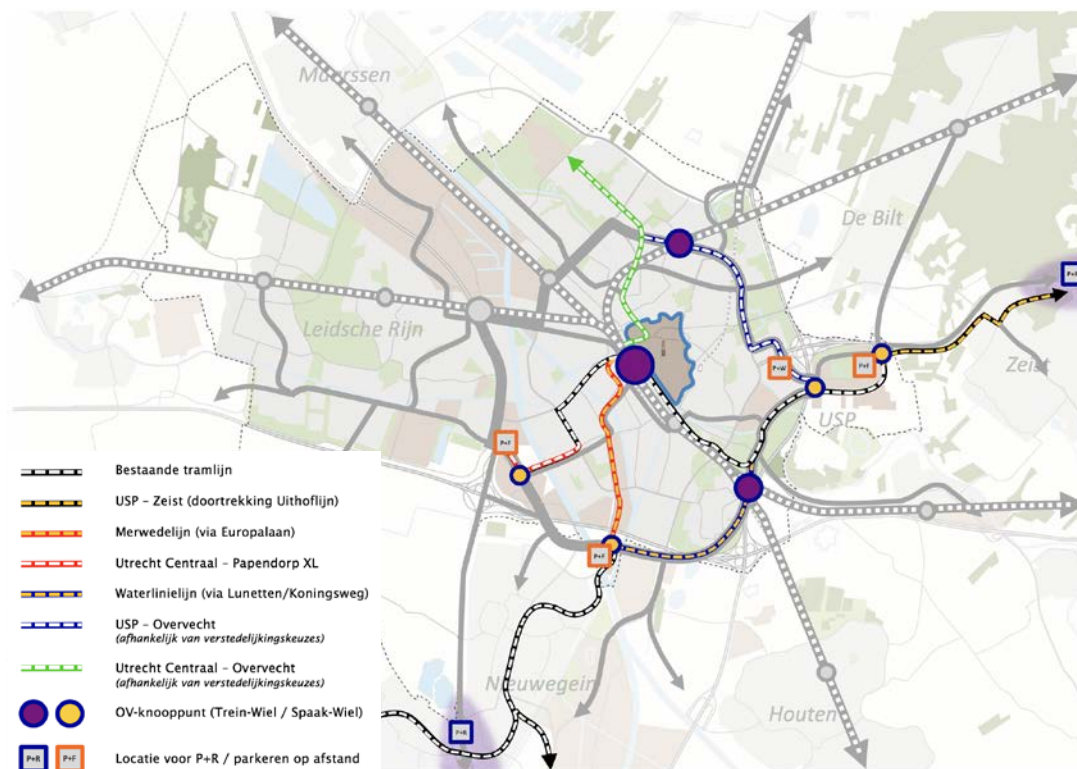
internationale naam voor metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Overvecht en Utrecht Science Park – Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.



Tramverbinding (Almada, Portugal)



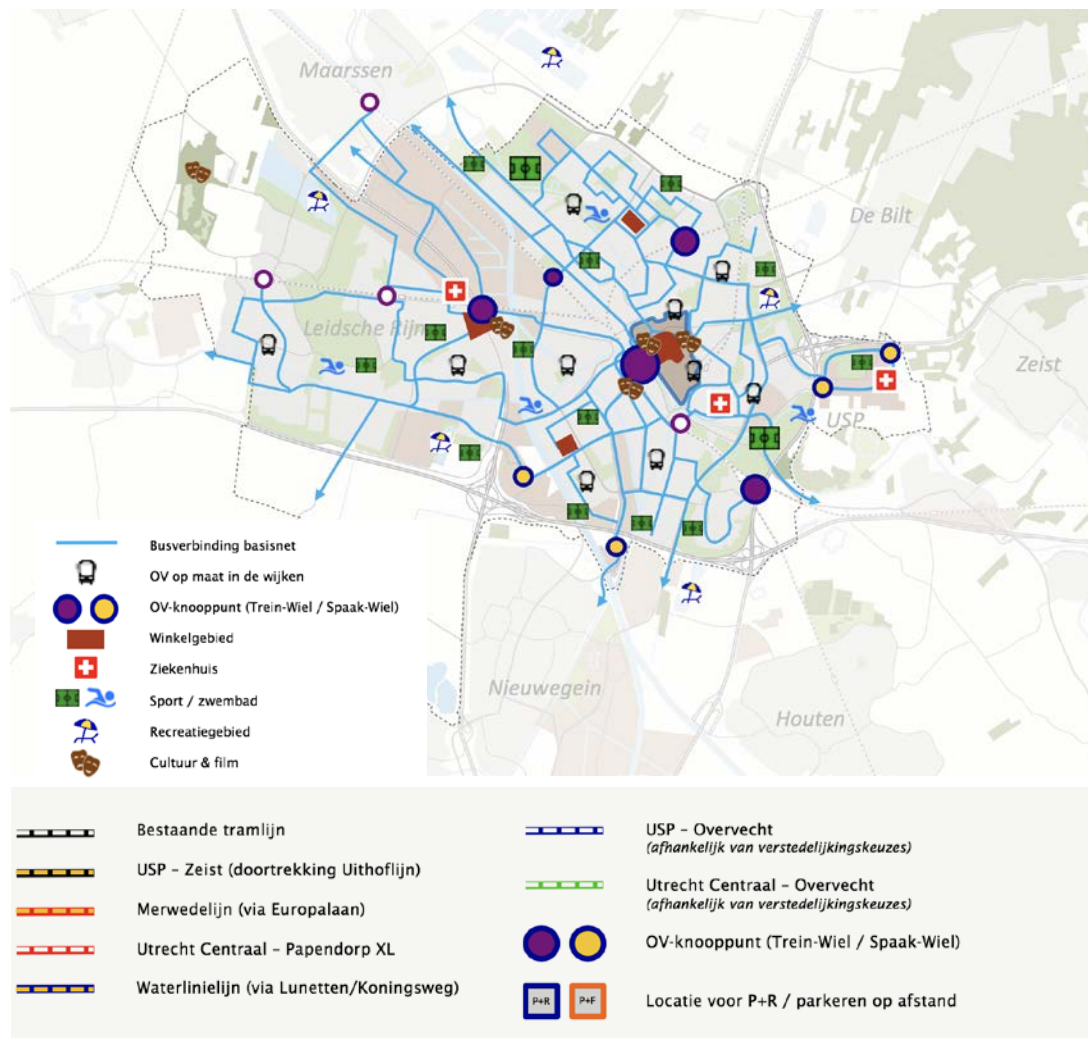
Figuur: Tramnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.



Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



Figuur: Basisnetwerk 2040

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

Verschiedende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

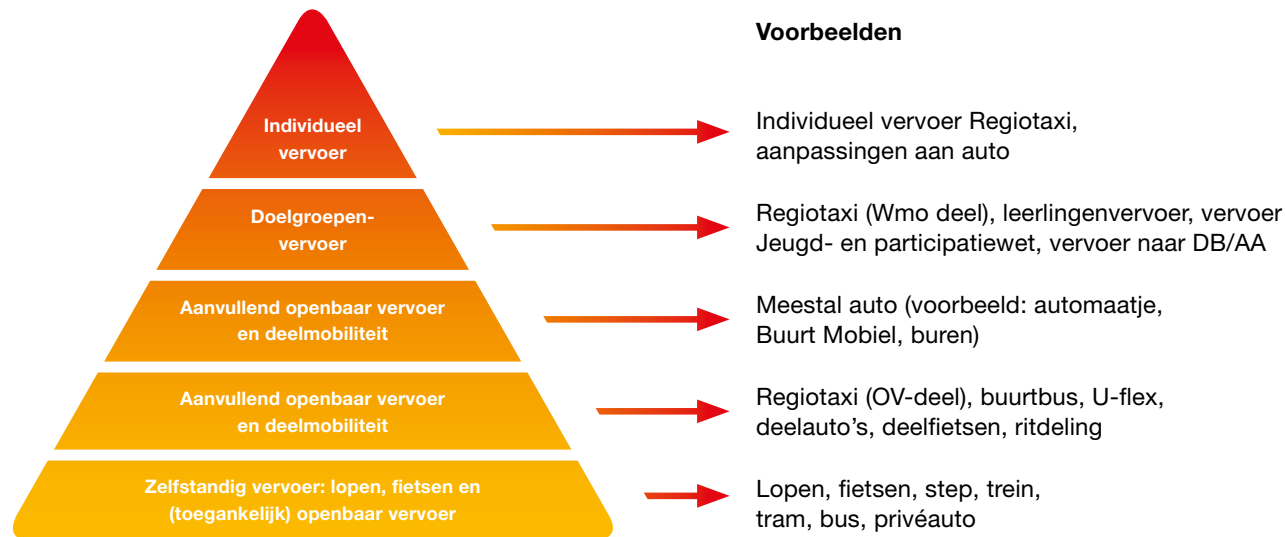
In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto's achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.



Tramlijn 22, Koningsweg



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht

voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt.

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

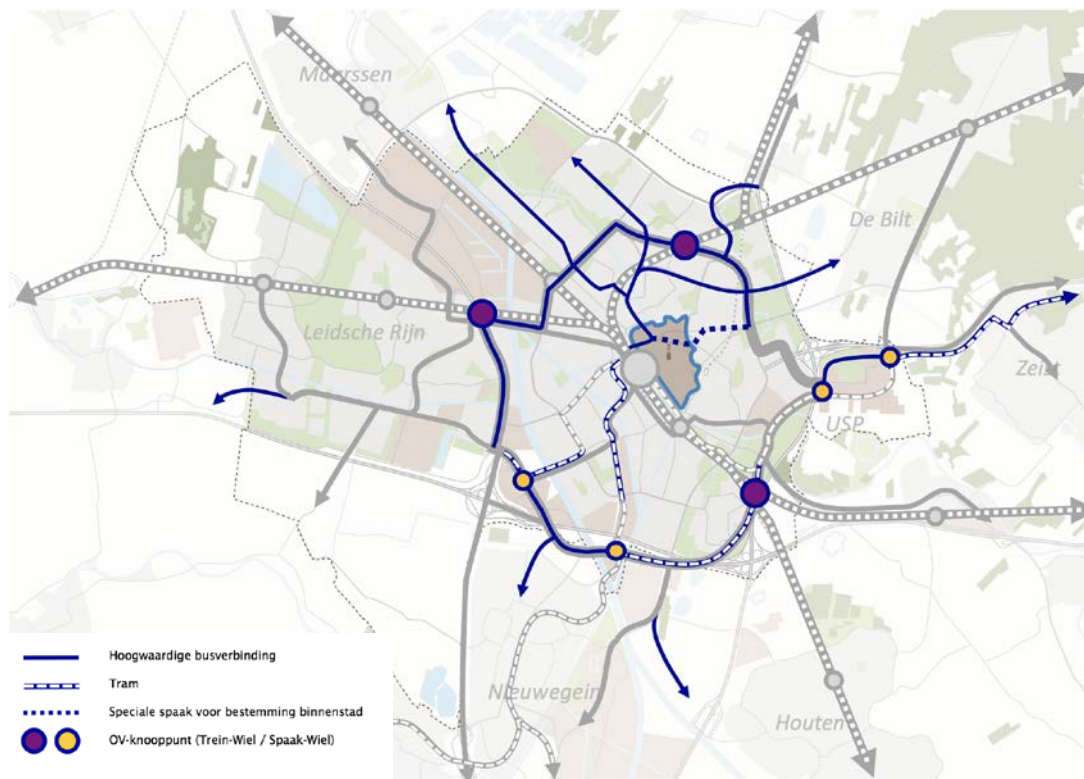
Overall in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.



Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukke treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.





Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knooppunten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
 - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans.
 - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
 - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
 - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
 - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
 - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
 - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromingsmaatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.



Hoogwaardige busverbinding Transwijk

6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig

Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

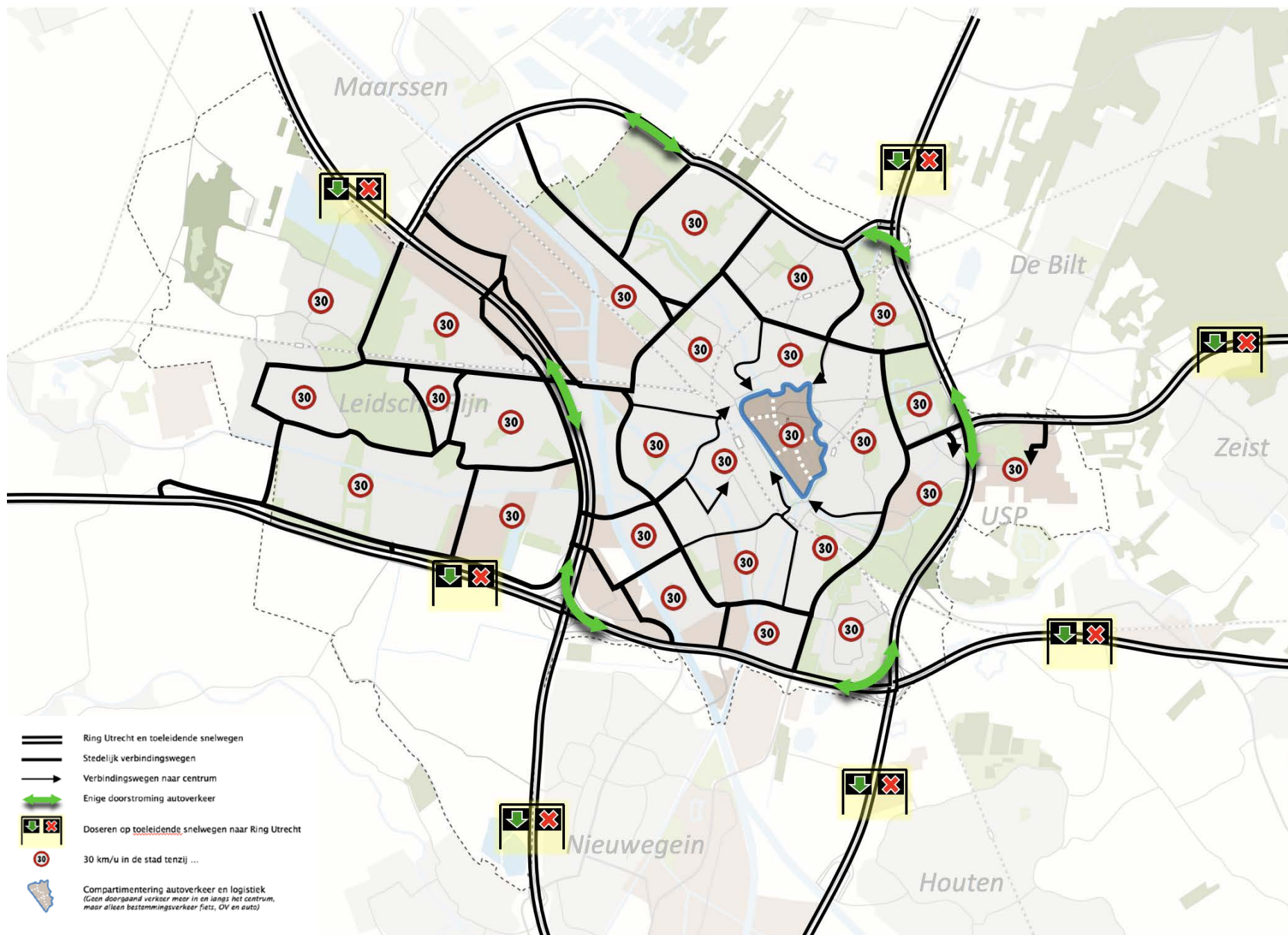


Stadsboulevard 't Goylaan

Niet meer auto's in de stad dan dat de stad aan kan

We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto's die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto's per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming



Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ring zelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken
- Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein
- Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur
- Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed oversteeekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.



Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als functie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veilig), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegene buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfs-functie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers.

Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2¹⁷, hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

¹⁷ De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.



Hoofdroute hulpdiensten

Vrijliggende busbanen en stedelijke verbindingswegen (meestal 50 km/u)
Geen gemengd verkeer



Verbinding tussen hoofdroute en de buurt

Drukke stadsstraten en wijkontsluitingswegen (30 km/u)
Vorrang, weinig snelheidsremmers



In de buurt tot aan bestemming

30 km/u zones
Gemengd verkeer

Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uur mogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR¹⁸).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken.

¹⁸ KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als

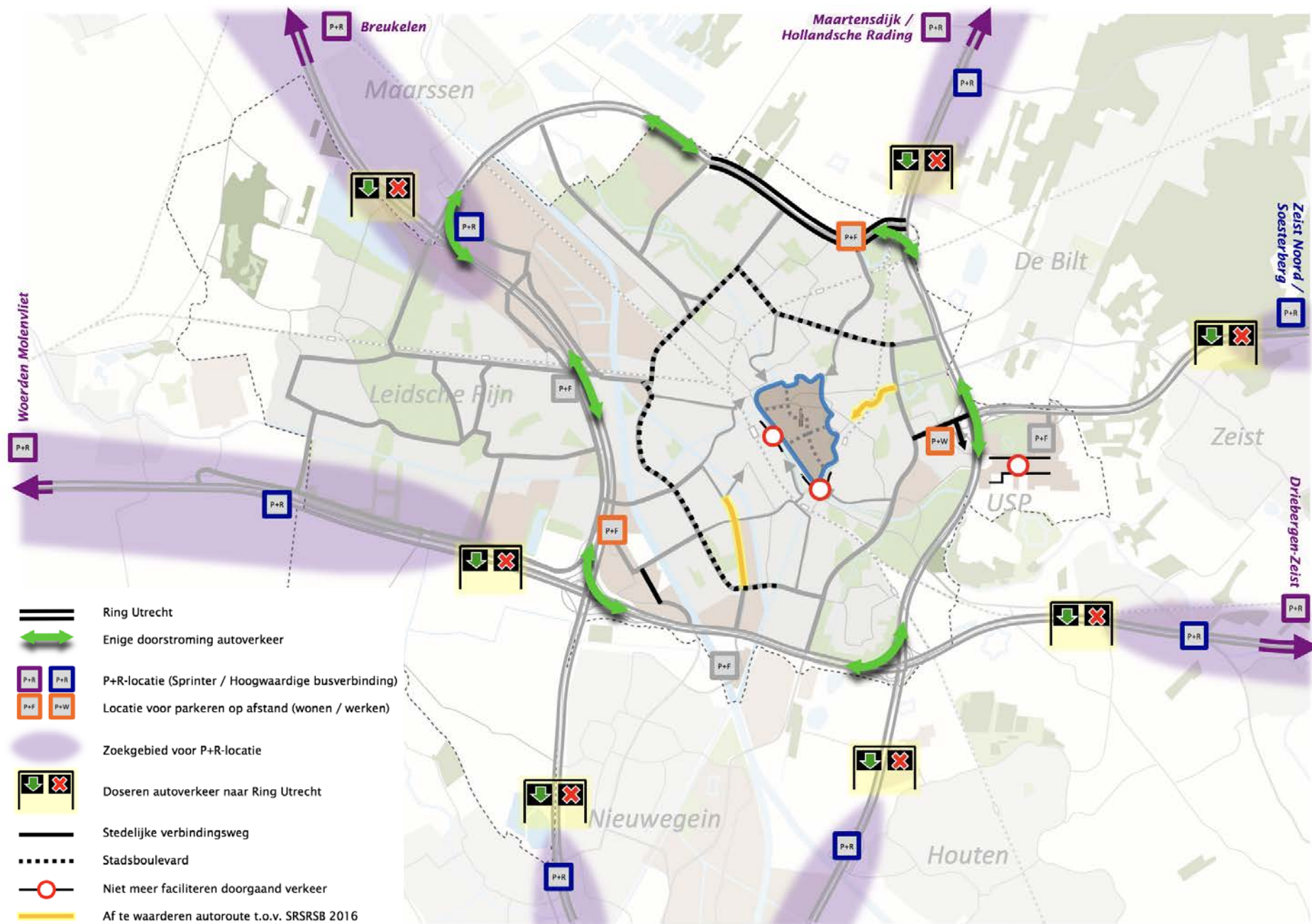


Haga shuttle in Den Haag

Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

- Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noortstraat-Juliusstraat door herinrichting.
- Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brilledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.
- Transformatie van enkele stedelijke inprickers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.
- Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoorwaardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).
- Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.

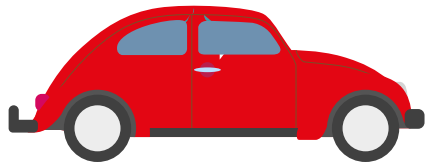


Impressie Westelijke Stadsboulevard

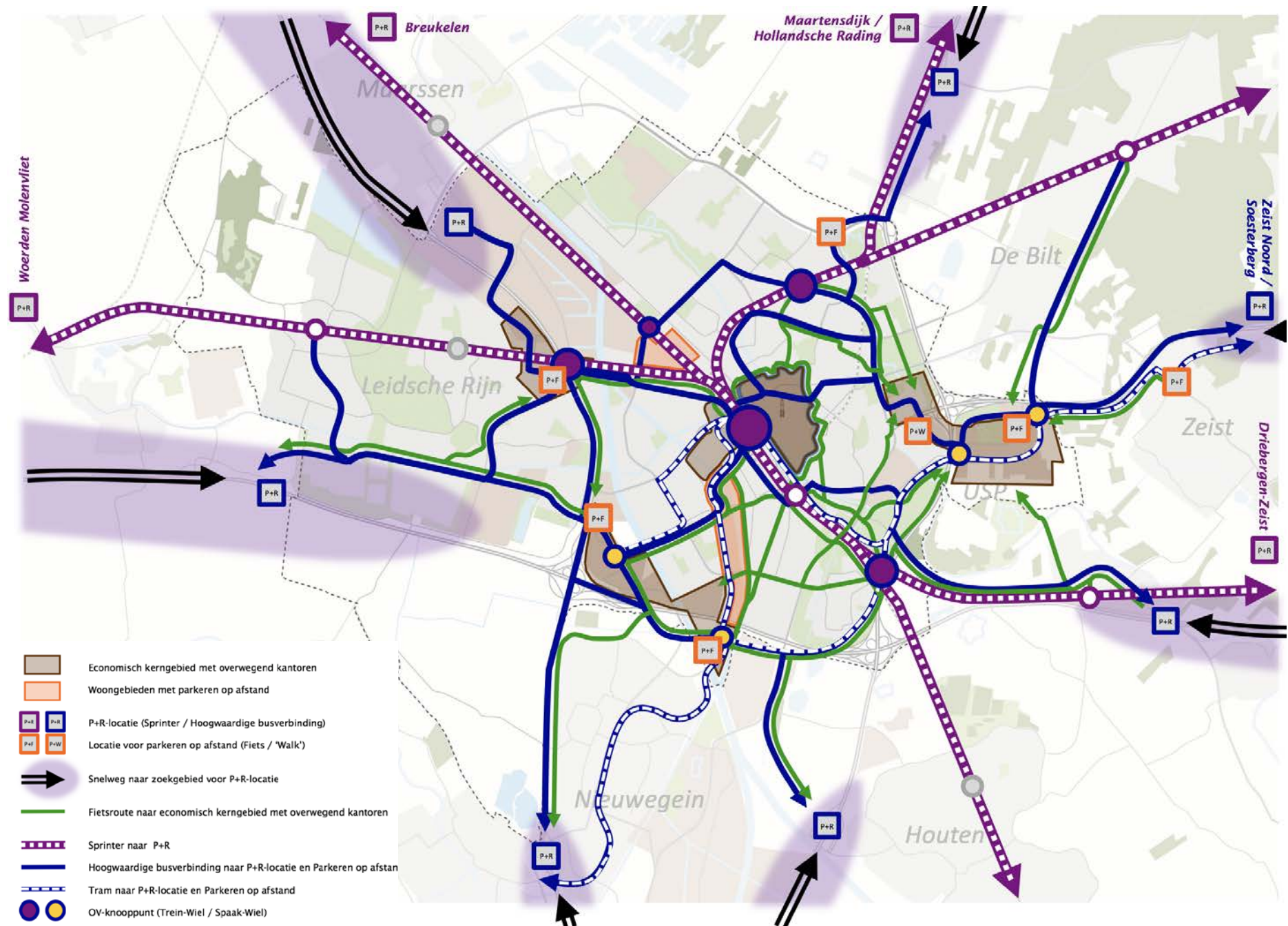
6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstap-punten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.



Snelweg A27 bij knooppunt Lunetten



Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiële gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.

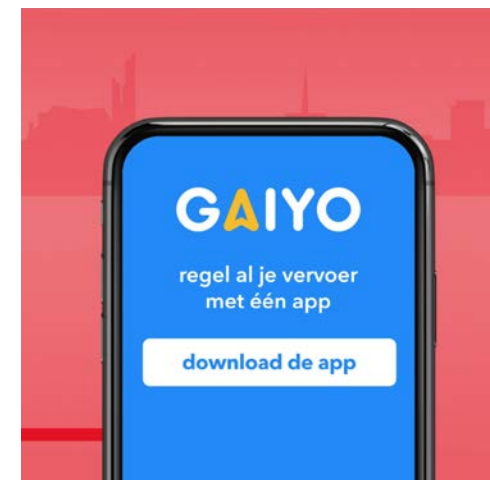
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

OV en fiets een slimme combinatie

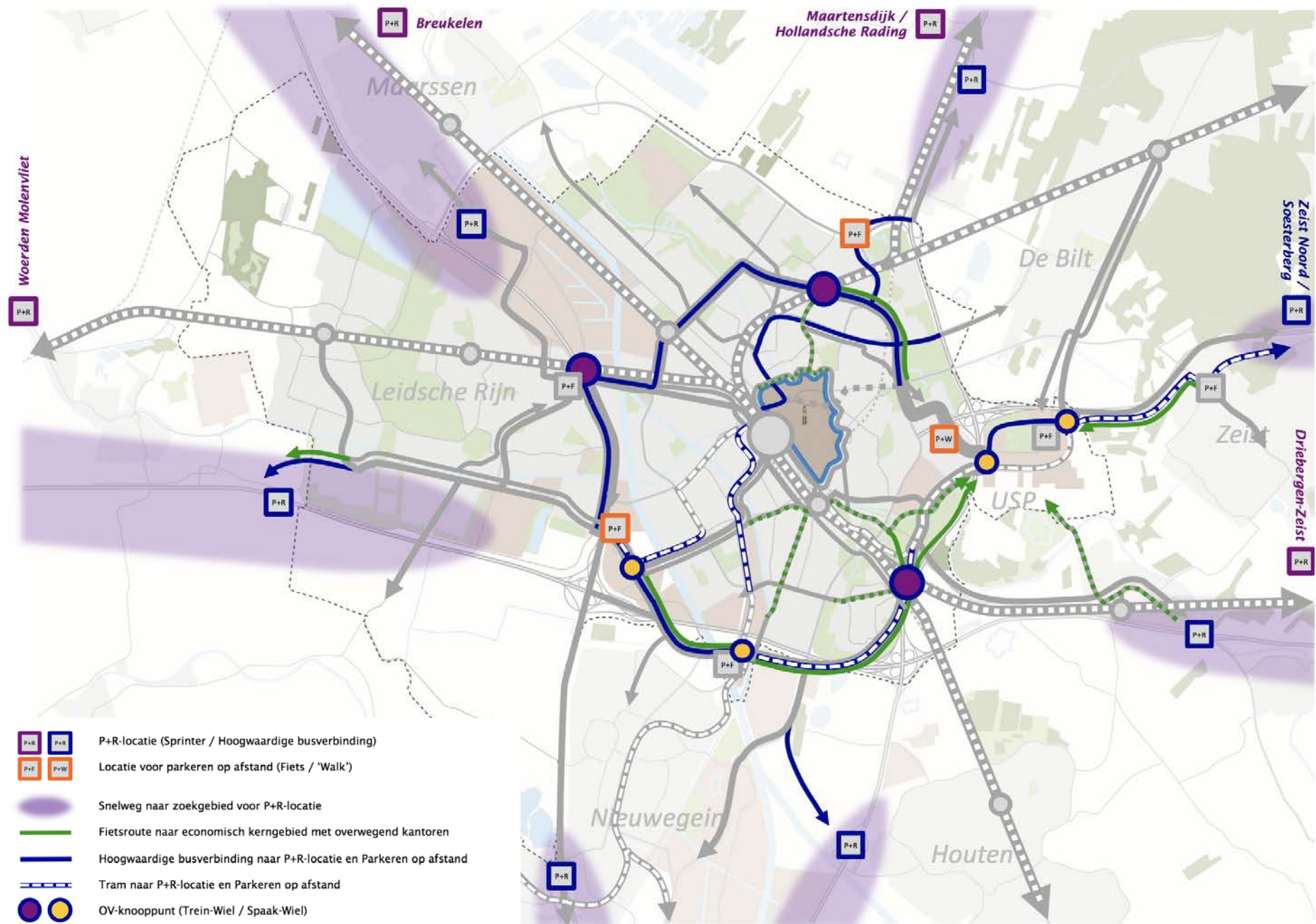
De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallingscapaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis



MaaS app Gaiyo



Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

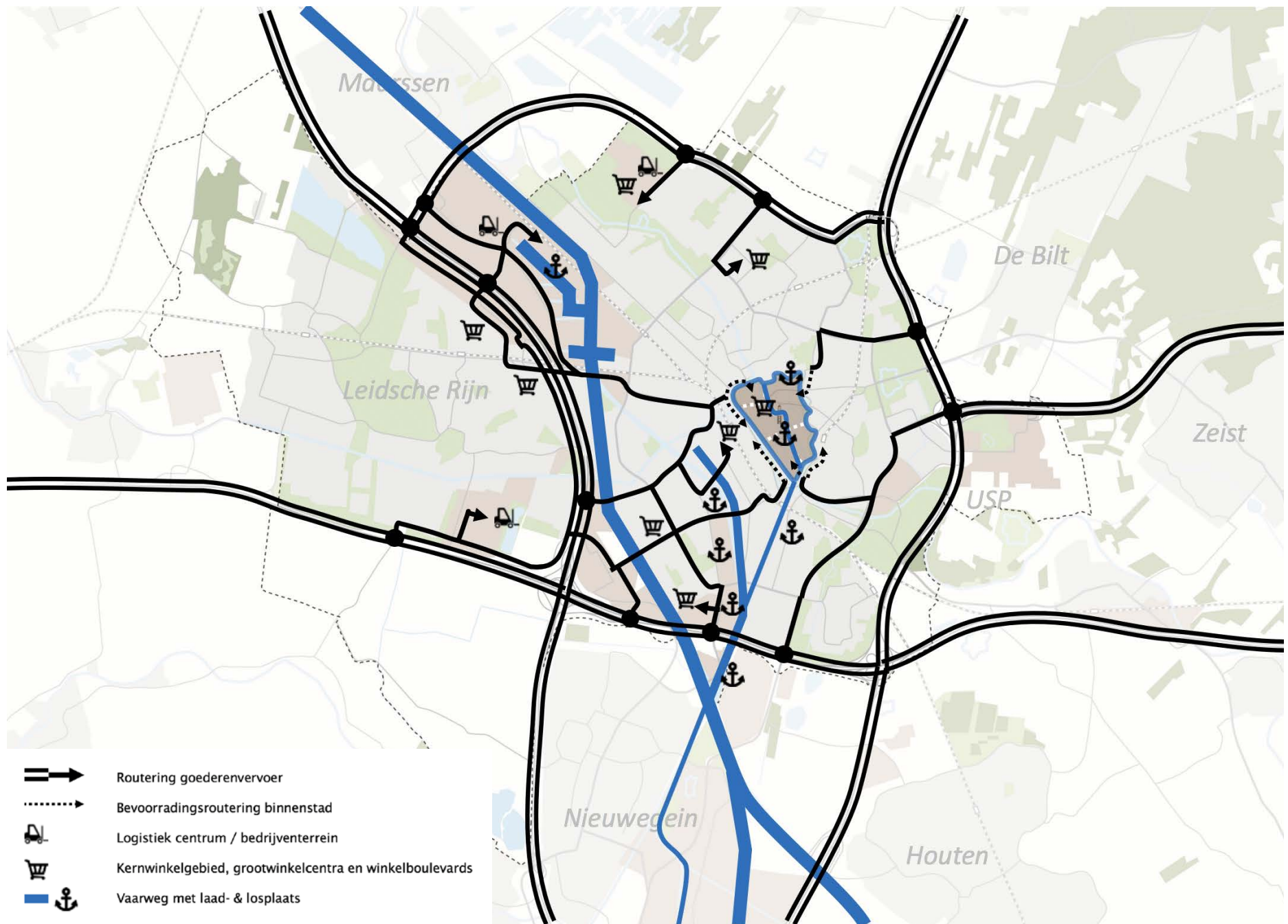
Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.

Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartmenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.



Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouw materiaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

- ▶ Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:



Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

“Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan.”



- Bevoorrading scheiden van andere stromen door in pandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditie-straten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdswinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaantallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stads-niveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met ‘stekker’ voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaankopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woon gebieden van de bevoorradingstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is het multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoeegang en een directere aansluiting op de A2.

Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.

Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.



Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuwe hoofdstuk als vervanger van korte paragraaf over parkeren in huidig SRSRSB
- Kern van parkeervisie komt nu terug in dit hoofdstuk



Parkeervisie

In de Parkeervisie 'Ruimte voor de Buurt', die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeer-capaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.



gewijzigde tekst

nieuwe tekst

Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.



Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen 'in de wijk' (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”



Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon- en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiushoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.



Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.



Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in in pandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietsssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietsssystemen bij goed gebruik de behoefte aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- In Slim sturen stellen we de sturing en prioritering meer centraal en niet zozeer de techniek daarbij die in SRSRSB vooral in het hoofdstuk Slim regelen terugkwam (info over dynamisch verkeersmanagement en het regelen van kruispunten). Deze technische middelen komen nog wel als paragrafen terug (net als de gebruikerskant), maar worden nu voorafgegaan door een paragraaf over de principes van deze sturing en een paragraaf waarin de integrale netwerkkeuzes veel scherper beschreven staan op stedelijk niveau en voor enkele gebieden.
- Het hoofdstuk oogt daardoor veel concreter en gedetailleerder dan de rest van het mobiliteitsplan. Het is daardoor ook iets moeilijker te begrijpen en er staan veel keuzes in die naar verwachting politiek gevoelig liggen. Tegelijkertijd komt het daarmee tegemoet aan de behoefte aan een scherp stuk qua inzet richting college (dat zit vooral in dit hoofdstuk) en geeft het de duidelijkheid die programma-managers, projectleiders en vakspecialisten nodig hebben, maar ook raadsleden (het voorkomt/structureert de discussie in de Raad bij individuele projecten).
- In SRSRSB 2016 werd per zone in de stad (A, B of C) de prioritering tussen vervoerwijzen aangegeven. Door de grotere opgave (groei tot 2040) voldoen



deze principes niet meer. Daarom maken we in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk expliciete integrale keuzes tussen vervoerwijzen op basis van het gewenste functioneren van het multimodale netwerk. Dat doen we ook meer gedetailleerd voor enkele gebieden waar scherpere netwerkkeuzes nodig zijn, omdat de (verwachte) verkeersafwikkeling knelt.

- Tevens is toegevoegd hoe prioriteit per vervoerwijze concreet vormgegeven moet worden als houvast voor keuzes bij het verdelen van schaarse regelruimte bij verkeerslichtinstellingen. Daarnaast is bij dynamische verkeersmanagement aangevuld op het expliciet doseren op een aantal routes. Ook nieuw is de nadrukkelijke aandacht voor de doorstroming van het OV.



Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk 'Slim sturen' maken we deze keuzes.



Sturen op autoverkeer bij toegang 't Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).



Adriaan van Ostadelaan (heringericht in 2016)

2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.



Verkeersdrukte 't Goyplein

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerk-effecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

► Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur 'zelfsturend' geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspoleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeursroutes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR¹⁹ nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een randvoorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijkheden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen)tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

¹⁹ KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

B-zone:

- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

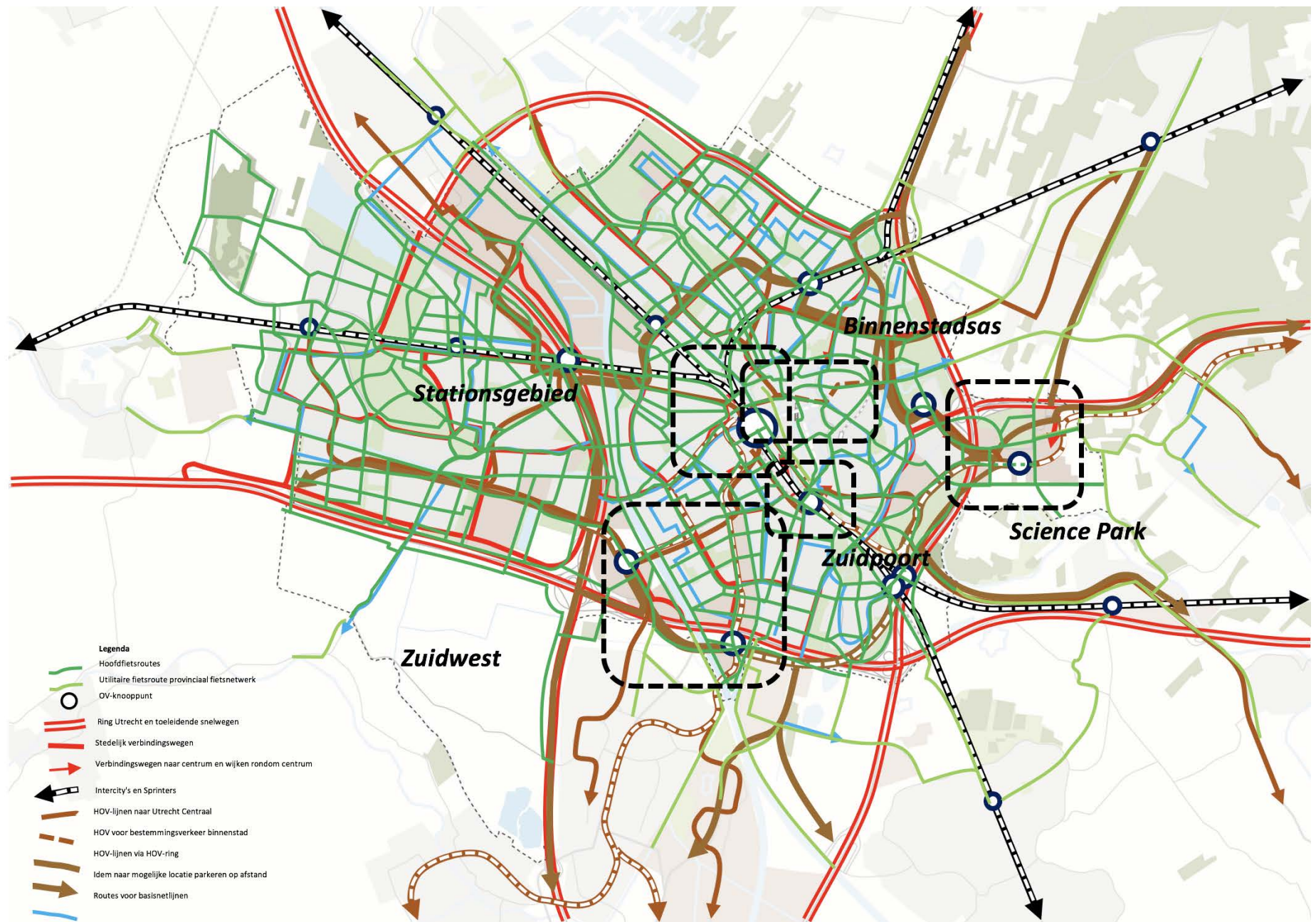
C-zone:

- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.





Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.

Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

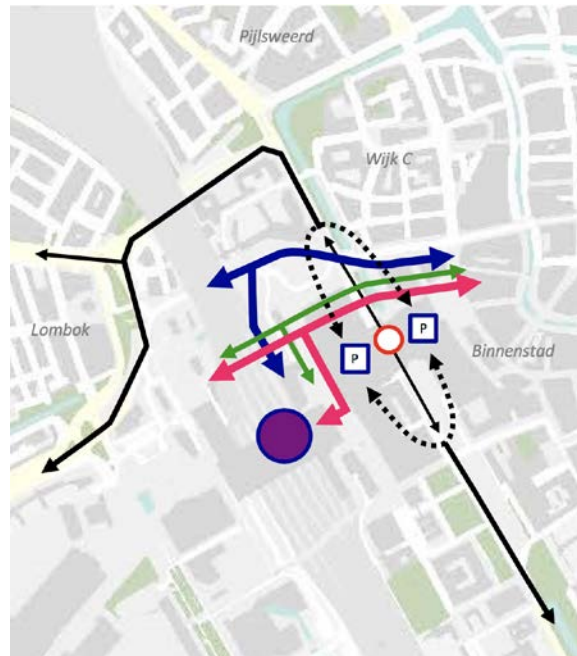
Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.



Fietsstraat Karel Doormanlaan

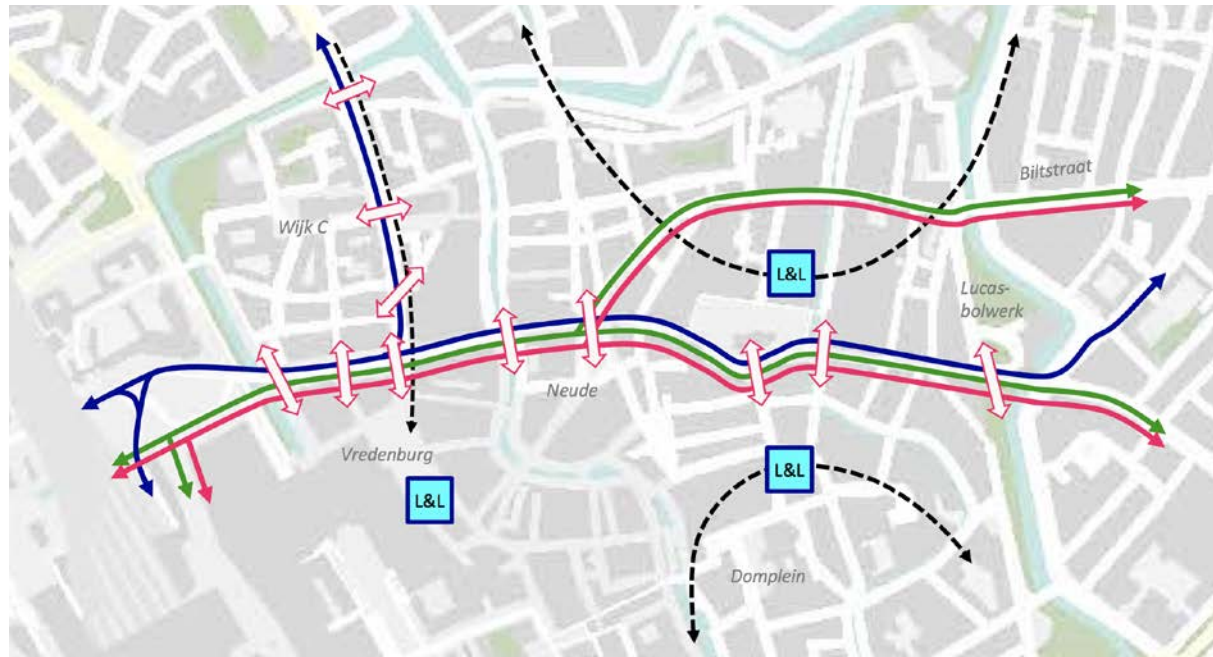
Stationsgebied-Oost



-  OV-knooppunt Utrecht Centraal
-  Looproute
-  Hoofd fietsroute
-  Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
-  Route auto-/vrachtverkeer
-  Niet meer faciliteren doorgaand verkeer
-  Parkeergarage
-  Parkeergarage bereikbaar

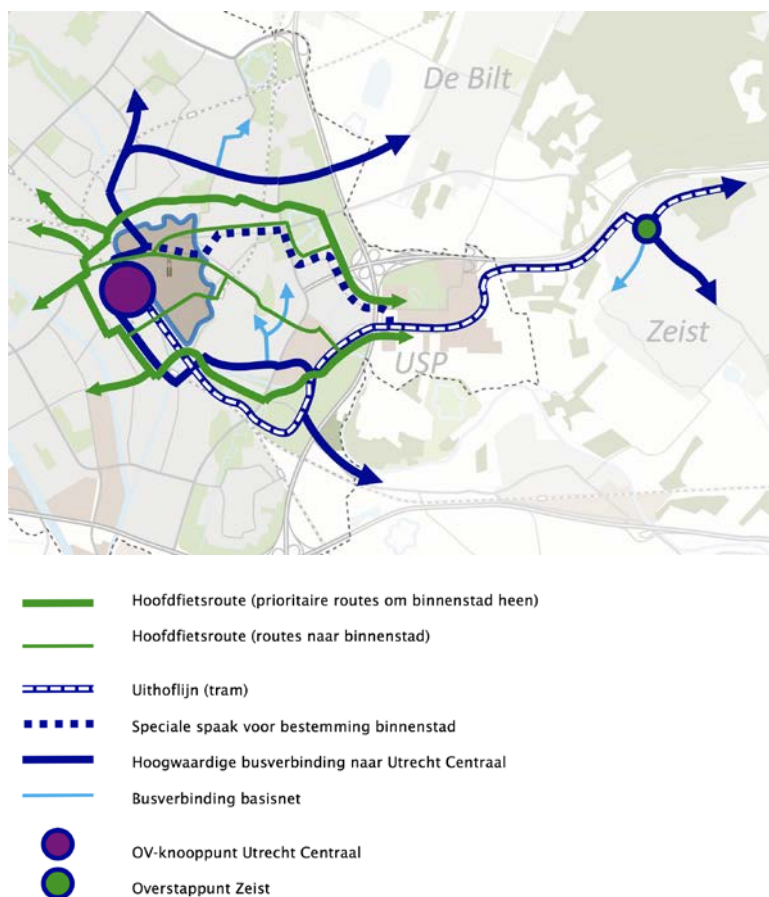
- **Opgave:** De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.
- **Oplossing:** Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.
- **Keuze:** Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel herin te richten als fietssingel.

Binnenstadsas



Janskerkhof

- **Opgave:** In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de overstekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.
- **Oplossingen:** Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdruk te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



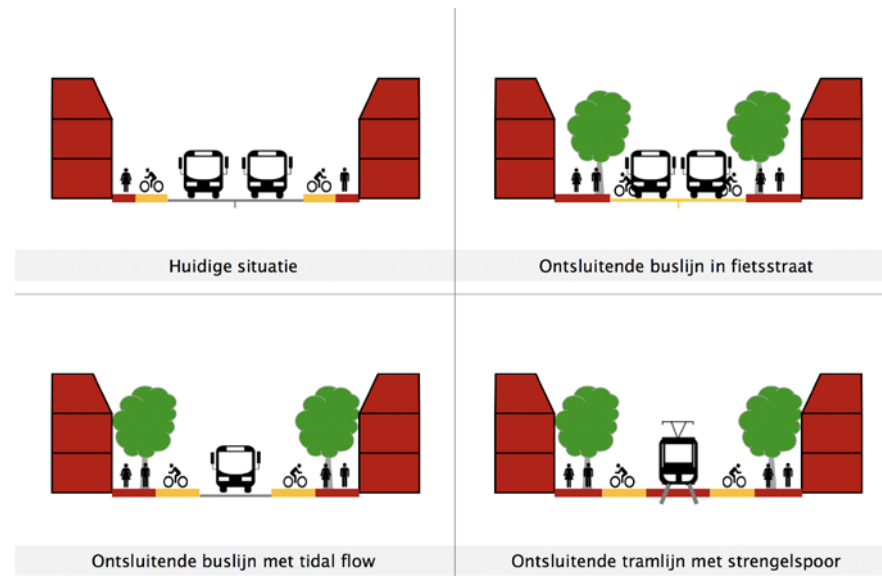
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

• **Keuzes:** Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
2. Doorgaande fietsers 'om de noord' en 'om de zuid' om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de 'binnenstadas') is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslin een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

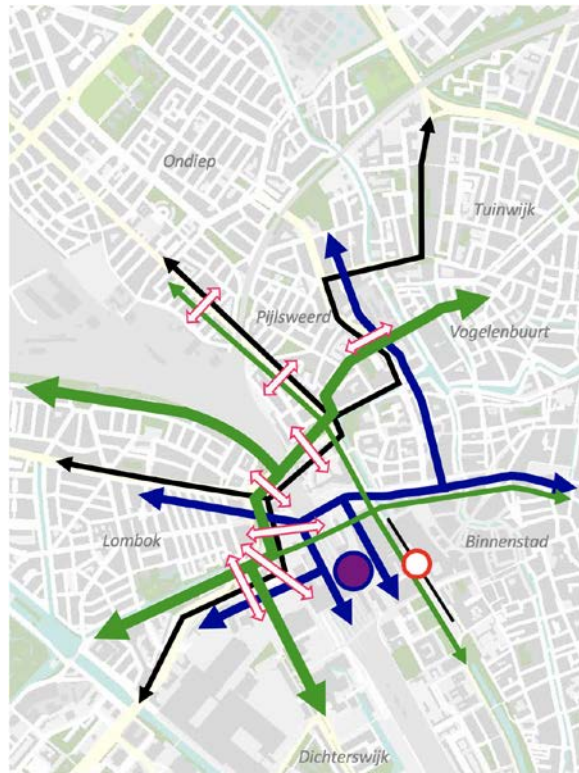
Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.
- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook minder validen, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.
- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.
- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

Stationsgebied-Noordwest



-  OV-knooppunt Utrecht Centraal
-  Verbetering oversteekbaarheid
-  Hoofd fietsroute
-  Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
-  Autoverkeer gedoseerd
-  Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

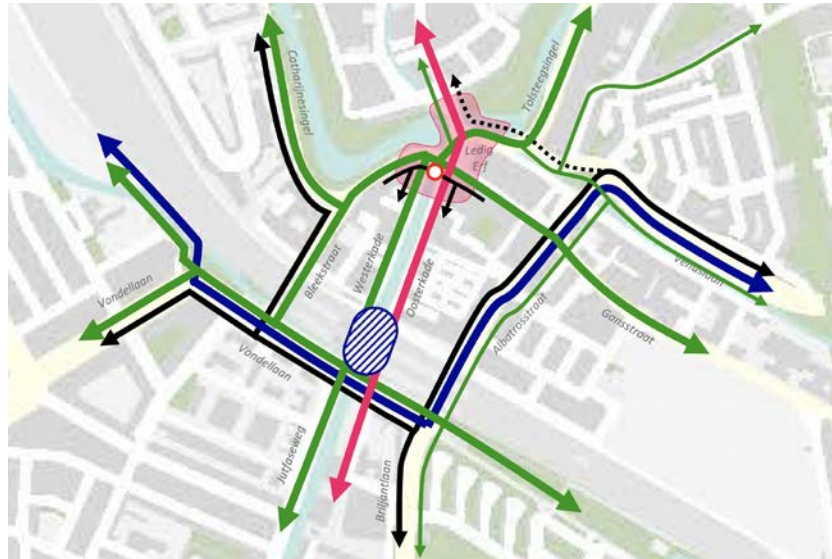
- **Opgaven:** De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets-vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse-straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeijende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat – Griftpark (en verder) een belangrijke hoofd fietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).
- **Oplossingen:** Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofd fietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrekkelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.
- **Keuzes:** Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

- 1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.
- 2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routing, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.
- 3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.
- 4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).
- 5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.
- 6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



-  Sprinterstation & tramhalte
-  Autoluw, alleen bestemmingsverkeer
-  Looproute
-  Hoofd fietsroute
-  Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding
-  Route auto-/vrachtverkeer
-  Bevoorradingsverkeer
-  Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

- **Opgave:** Aan de zuidzijde van de binnenstad komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad wordt steeds belangrijker en vraagt om een fatsoenlijke, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes vanaf de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe, vooral als alternatief voor de route door de binnenstad en komen allemaal langs het Ledig Erf. Het Ledig Erf is ook een interessante plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015. Tegelijkertijd dient de doorstroming van het OV door de Albatrosstraat, Baden Powellweg en Vondellaan geborgd te worden om een goede doorstroming voor de belangrijke regionale OV-lijn die hier rijdt (spaak).

- **Oplossingen:** Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend. Er is daar onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto naast elkaar een plek te geven en voor mensen zijn er te veel fietsers. Om fietser en voetganger voldoende ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken.
Voor een goede doorstroming van het OV en voldoende ruimte om de grote fietsstromen te laten oversteken, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat er altijd voldoende doorstroming is en fietsers en voetgangers met voldoende prioriteit en veilig kunnen oversteken. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

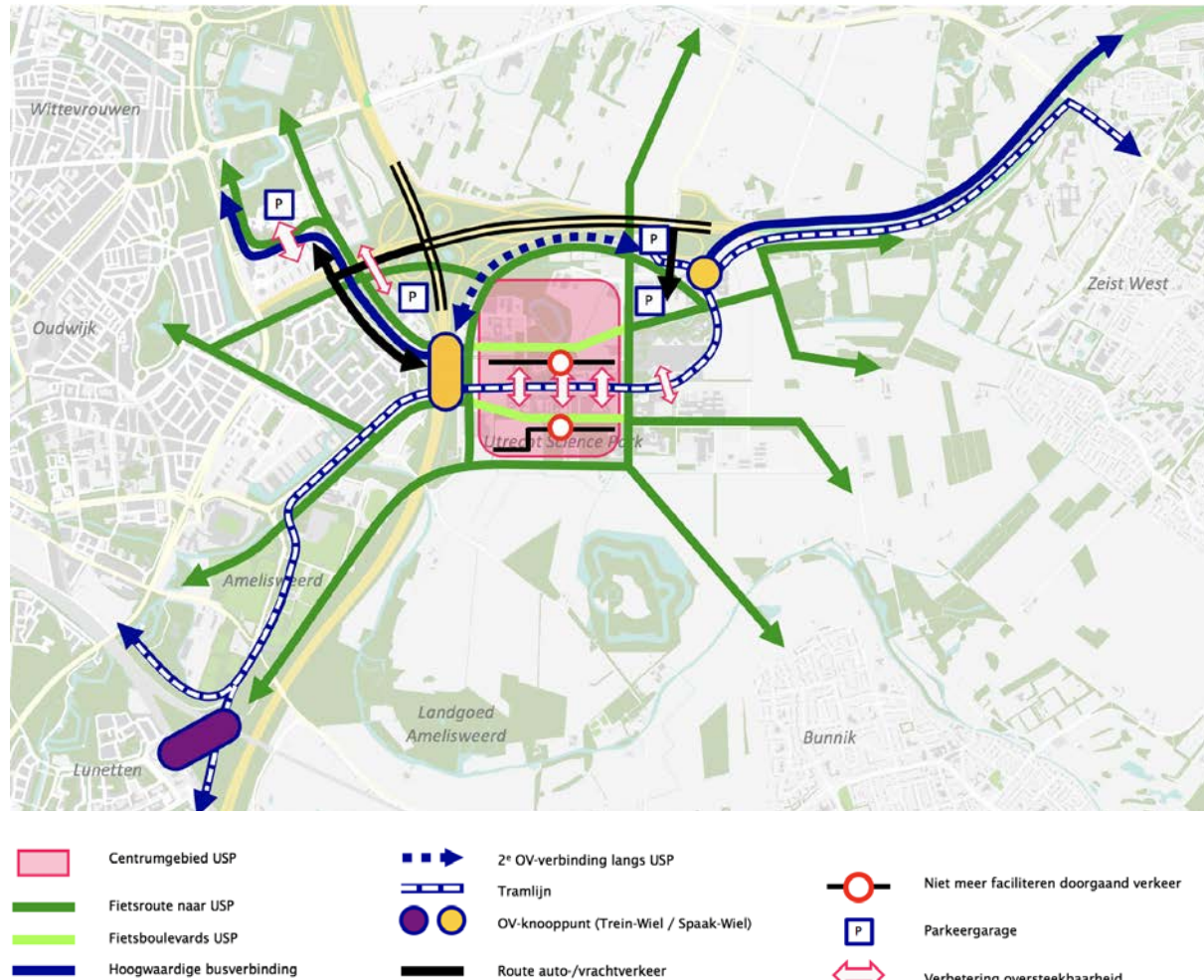
- **Keuzes:** Deze oplossingen geven we vorm door:
 - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartste Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
 - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel/Bleekstraat– Vondellaan meer prioriteit te geven bij oversteken en inrichten als fietsstraat of fietssingel.
 - Doorgaand autoverkeer dat nu via het Ledig Erf rijdt, om te leiden via de Albatrosstraat als ze in de omgeving een bestemming hebben en via de Waterlinieweg als ze alleen door het gebied heen rijden. Bestemmingsverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade kan er nog wel komen.
 - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV te borgen door middel van het (in de spits) doseren van het autoverkeer op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV steeds prioriteit te geven boven het autoverkeer. De drukte in de Albatrosstraat zal hierdoor niet toenemen en opstopping van autoverkeer rondom Vaartsche Rijn wordt hierdoor voorkomen. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – 't Goylaan) zwaarder belast wordt.

Voor de omgeving Ledig Erf wordt in de Zuidpoortstudie specifiek onderzocht welke oplossingen mogelijk zijn om bovenstaande opgaven te faciliteren. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie vindt participatie parallel plaats. Op basis van deze participatie zal in het mobiliteitsplan nader geconcretiseerd worden welke keuzes de gemeente voor deze opgave maakt.



Utrecht Science Park



- Opgaven:** De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

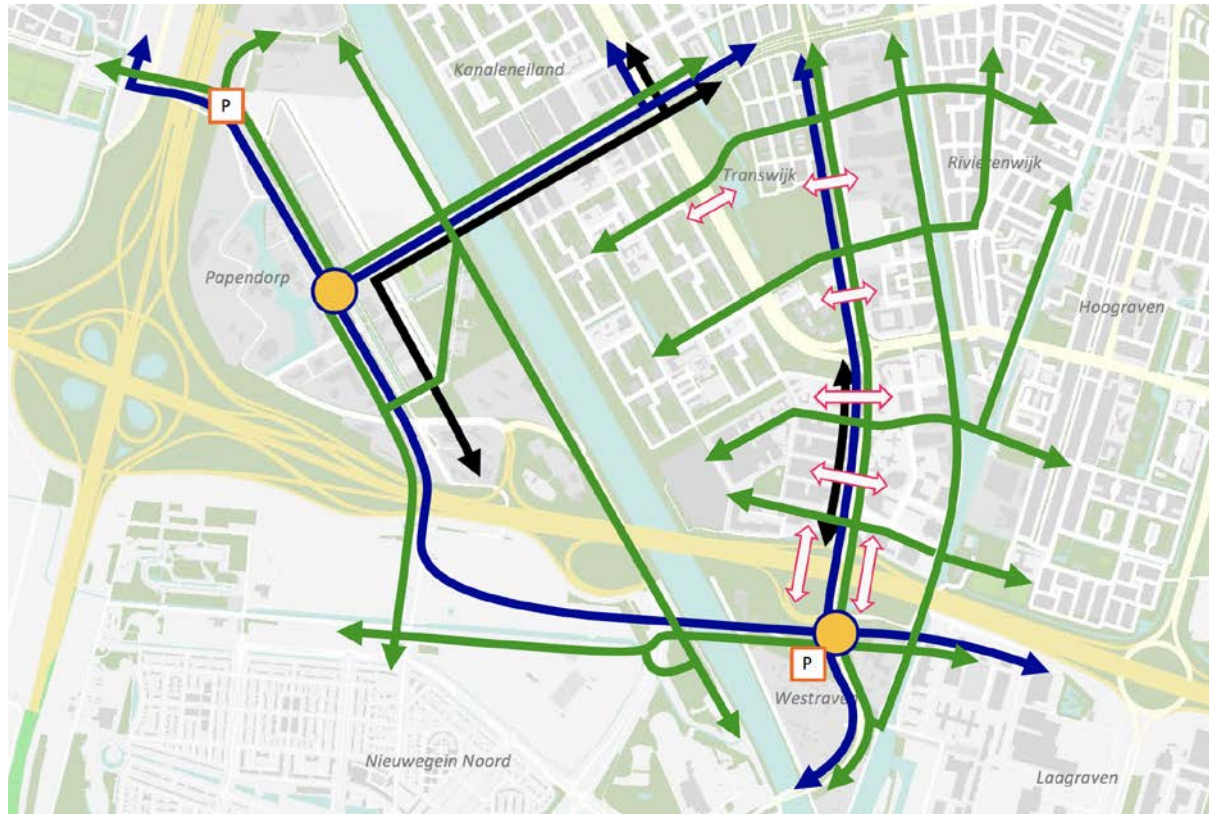
- **Oplossingen:** Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen college tijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de rand van het gebied.
- **Keuzes:** Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
 - a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken om van oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden. Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen

de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe.

- b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale doorfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
- c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



- **Opgaven:** De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inrikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwedekanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruik van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeersproblemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europalaan. De ambitie is dat deze weg beter oversteekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.
- **Oplossingen:** De ambitie is om de autoverkeersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- **Keuzes:** We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
 - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
 - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
 - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
 - Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. Een mogelijke maatregel die onderzocht wordt, is een regionale weg parallel aan de A12 waar de A12-zone voor wat betreft auto-ontsluiting op aan kan takken. De hierboven aangeven keuzes vormen een goed vertrekpunt voor verdere ontwikkelingen.



Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren. Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.

Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

- ▶ De gemeente werkt de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV. Deze vorm van verkeersmanagement ("doserend en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmaaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilenring en NRU.

In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren

Voorbeeld: Doseren van een route

't Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van 't Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van 't Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij

(fileomvang en fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.



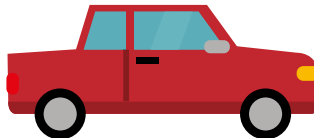
gewijzigde tekst



nieuwe tekst

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteitsplan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppen bij werkzaamheden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Er is een afwegingskader toegevoegd en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk.
- De kaart met projecten in uitvoering is verwijderd.
- De tabellen met projecten per periode zijn vervangen door een fasering op hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelenpakketten op korte, middellange en lange termijn.
- Er is procesinformatie opgenomen over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar mobiliteit onderdeel van uitmaakt.
- Daarbij is ook een bandbreedte (groeve schatting) aangegeven van de totaal benodigde investeringen op mobiliteit tot 2040 en is de relatie verduidelijkt met de jaarlijkse (her)programmering van middelen bij de voorjaarsnota.
- De samenwerking op OV is vervangen door actuele info over U Ned, Korte Termijn Aanpak, MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, Toekomstbeeld OV, etc.
- De tekst over structurele inzet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en verkeersveiligheid is vervallen.

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weer gegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze na vaststelling van dit plan en de RSU 2040 de jaarlijkse (her) programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.



9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers
2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn ('ruimte creëren')

De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen (stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.

- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvast inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn ('alternatieven op orde in zuidwest')

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo'n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn ('alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040')

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretiseren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en auto-infrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, mede-overheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader



Stap 1 Slim bestemmen

- A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?
- B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?
- C Is sprake van een mobiliteitsprofiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?
- d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?
- e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?



Stap 2 Anders reizen

- F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?
- G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?



Stap 3 Netwerken op orde

- H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?
- I Is er voldoende fietsstallingscapaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?
- J Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?
- K Is er sprake van het verbeteren van onderdelen van het Wiel met Spaken?
- L Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?
- M Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?
- N Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?



Stap 4 Slim parkeren

- O Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?
- P Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?



Stap 5 Slim sturen

- Q Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximumbelasting van een weg, gezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid?
- R Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjarenprogramma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investeringsstrategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit hoofdstuk Programmering zal na het ter inzage leggen van het mobiliteitsplan worden aangepast op de verstedelijkingskeuzes uit de concept-RSU en de verder uitgewerkte investeringsstrategie. Bijstellen van de programmering gebeurt na vaststelling vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.



Station Utrecht Vaartsche Rijn



9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoorprojecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan

de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.



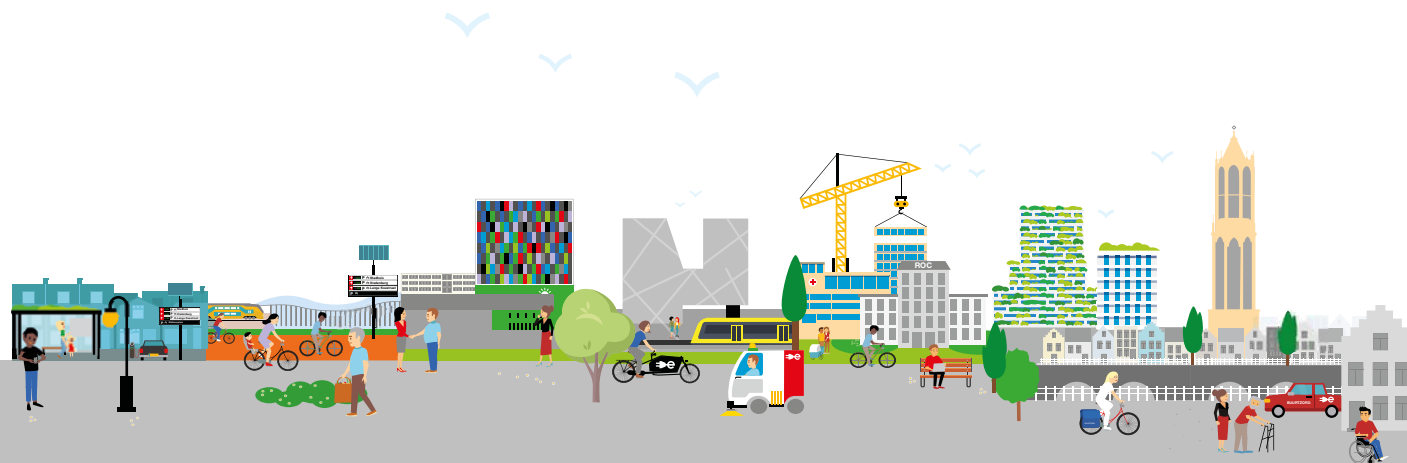
Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Verkeersmodel VRU ipv Rekentool+ gebruikt.
- Effecten herschreven naar aanleiding van nieuwe maatregelen en gebruik 5-stappenplan van Utrechtse mobiliteitsaanpak.
- Regioparagraaf toegevoegd.

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.



gewijzigde tekst

nieuwe tekst

Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn door-gerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.
- Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.
- De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurniveau te trekken.
- Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

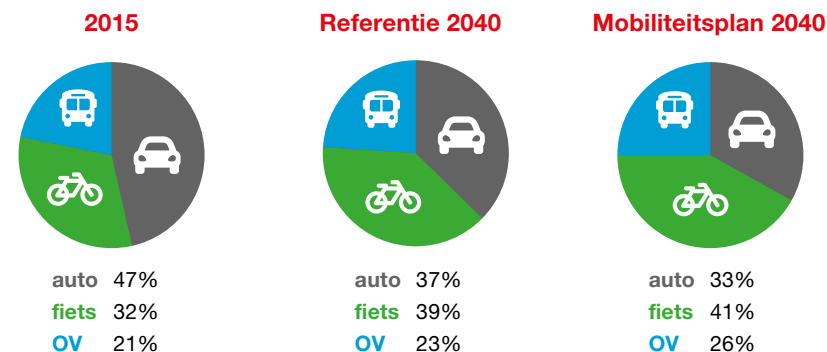
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's²⁰. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

²⁰ WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

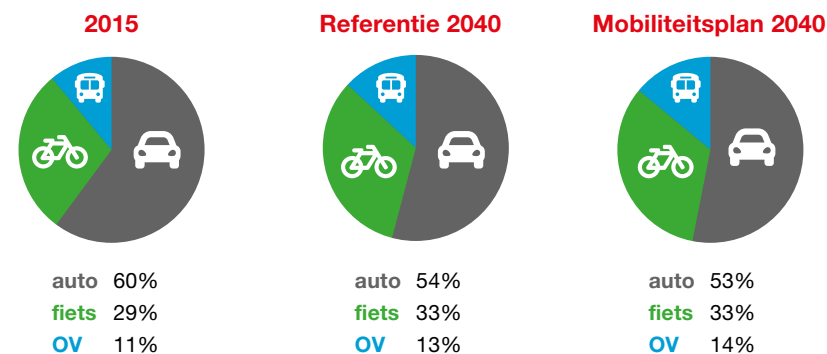
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van of naar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%. De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



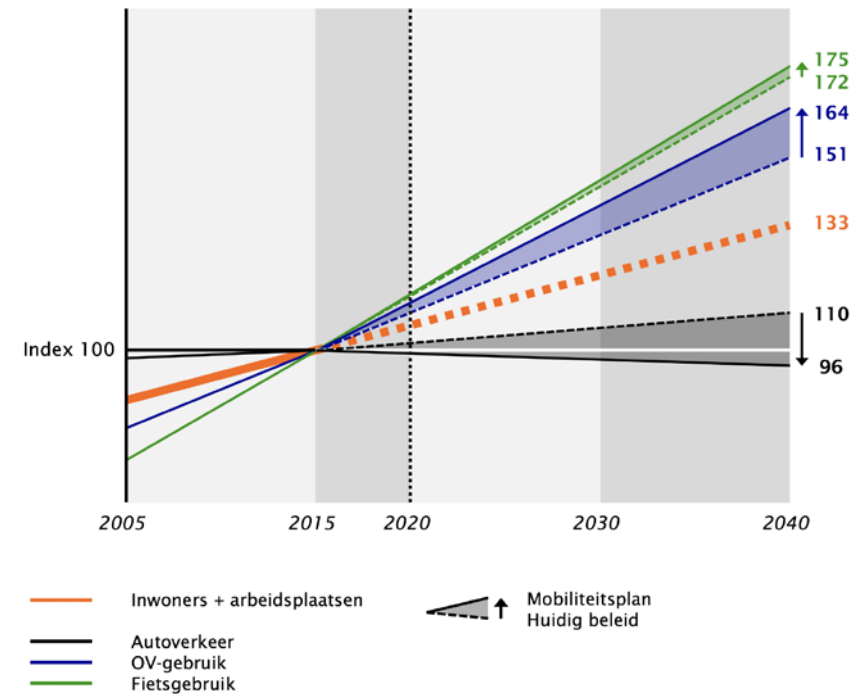
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

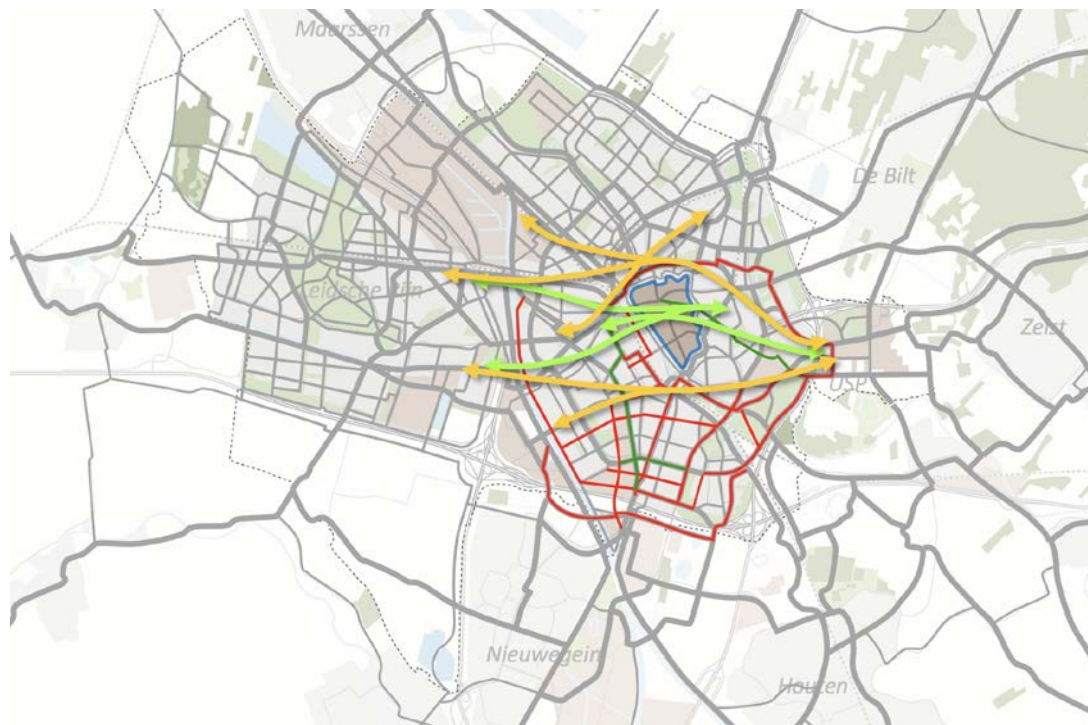
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



- Hoofd fietsroute (prioritaire routes)
- Hoofd fietsroute (overige routes)
- Toename door gewijzigde routekeuzes
- Afname door gewijzigde routekeuzes
- Fietsroute logischerwijs door de binnenstad
- Fietsroute logischerwijs om de binnenstad (Om de Noord of Om de Zuid)

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

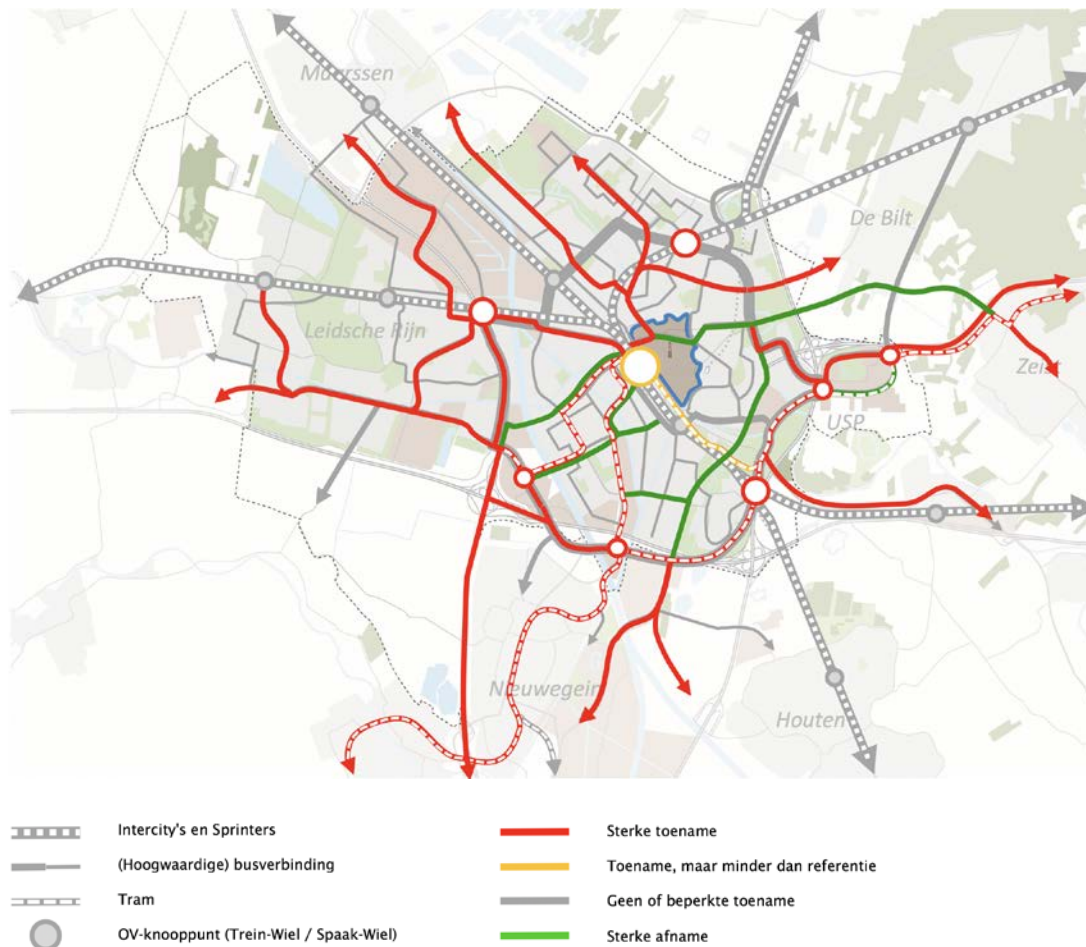
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autoverkeer neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stationsgebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers met Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum) ²¹	11.000	5.000

²¹ De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

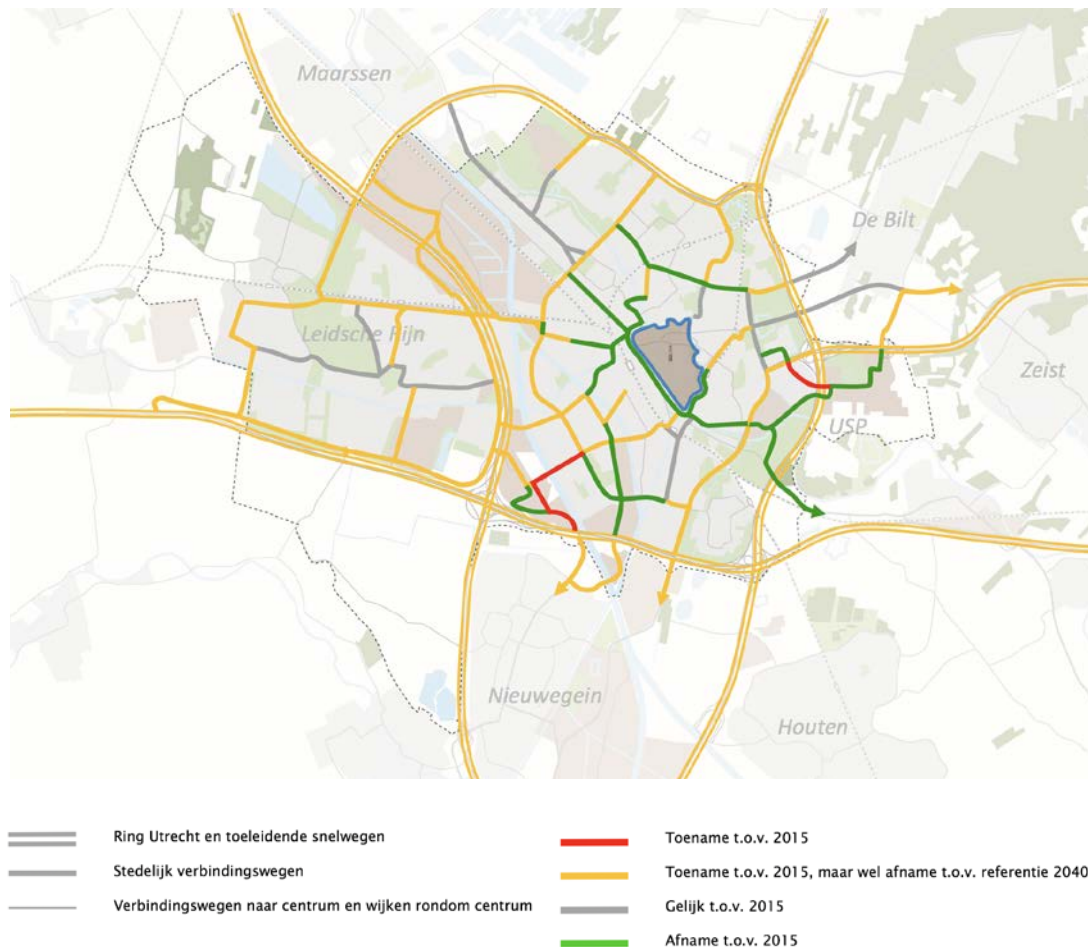
De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijsweerd-Noord, zelfs minder.



Snelweg A12



Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO₂

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO₂ emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht²²). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).

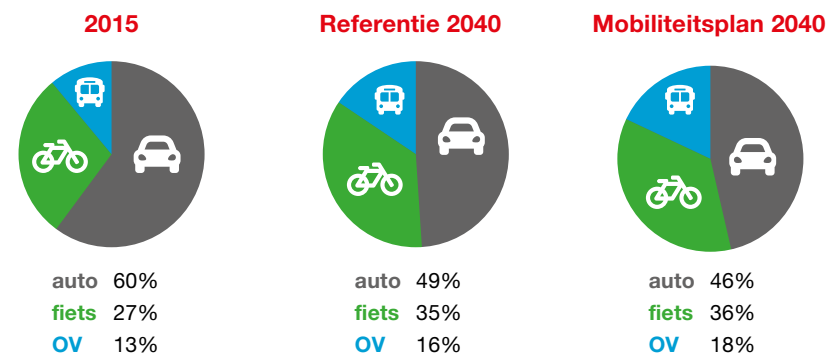
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de

²² Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei op te geven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

10.5 Analyse en sturing per stap

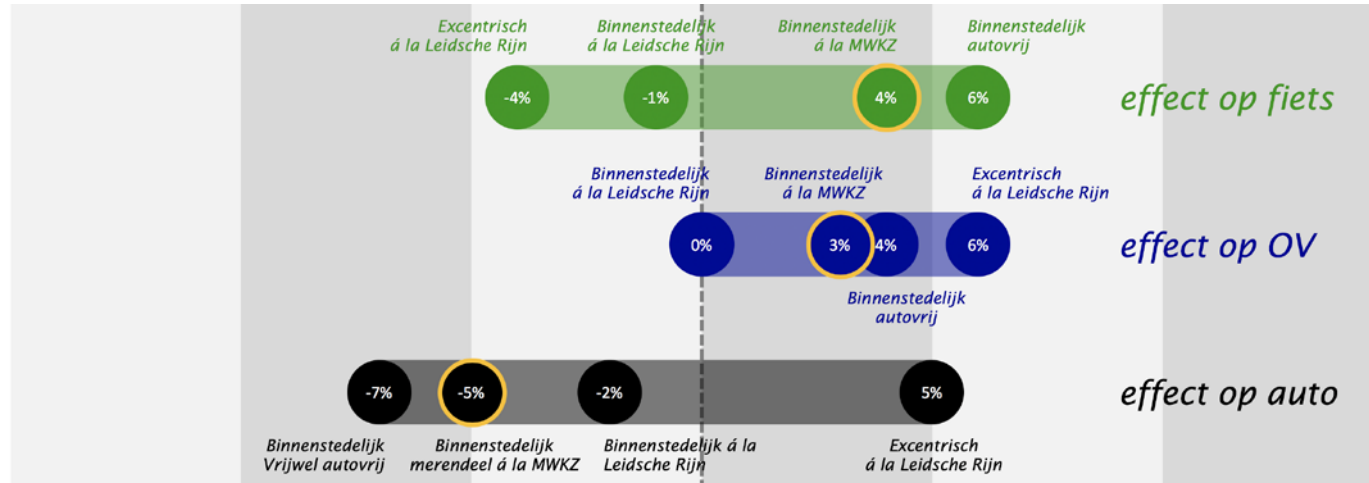
De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.



Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens CROW-normen (à la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (à la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).



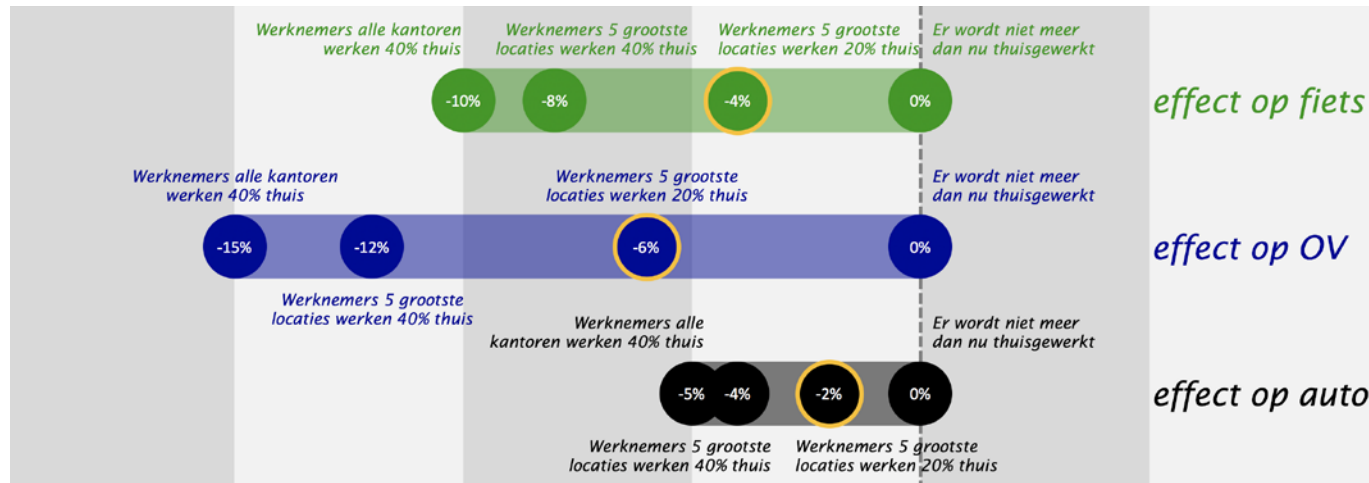
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.



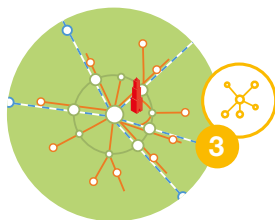
Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- **Hoeveel thuiswerken?** Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinnig.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

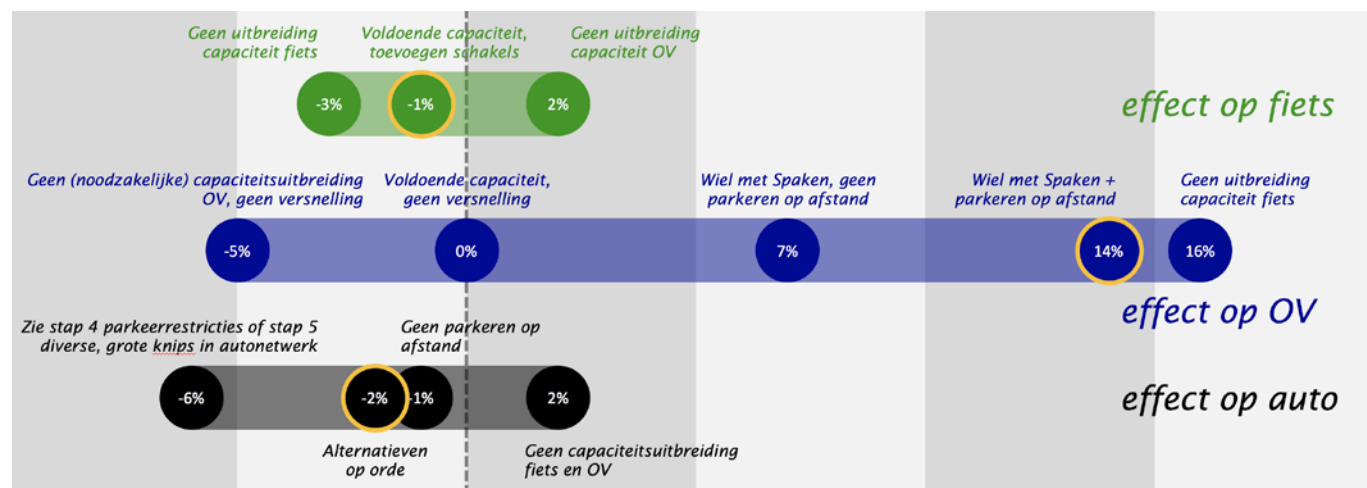


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- **Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk:** alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.



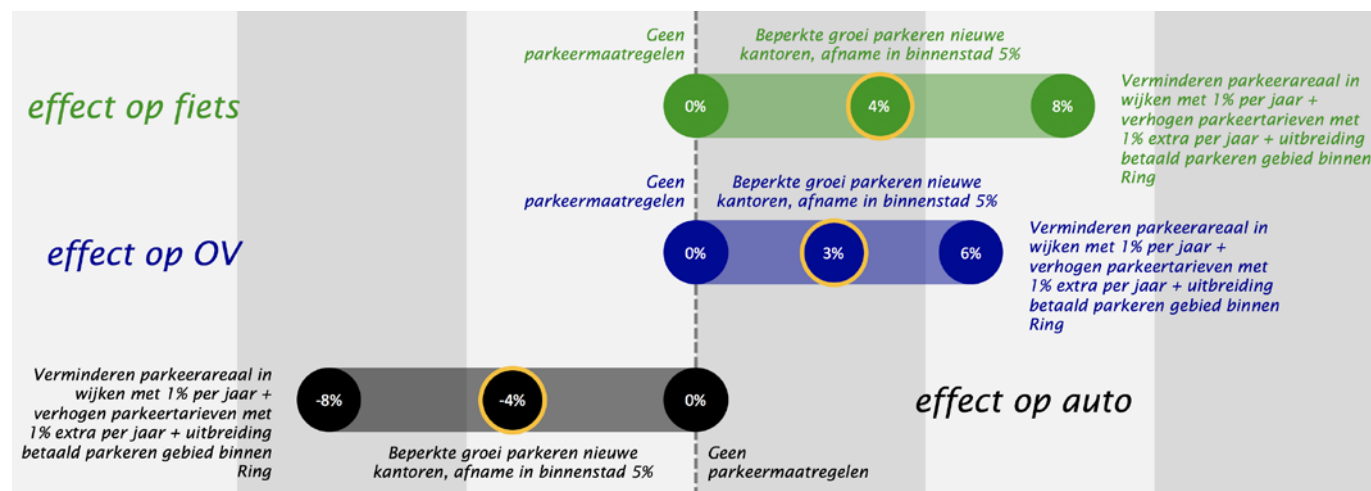
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde



Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



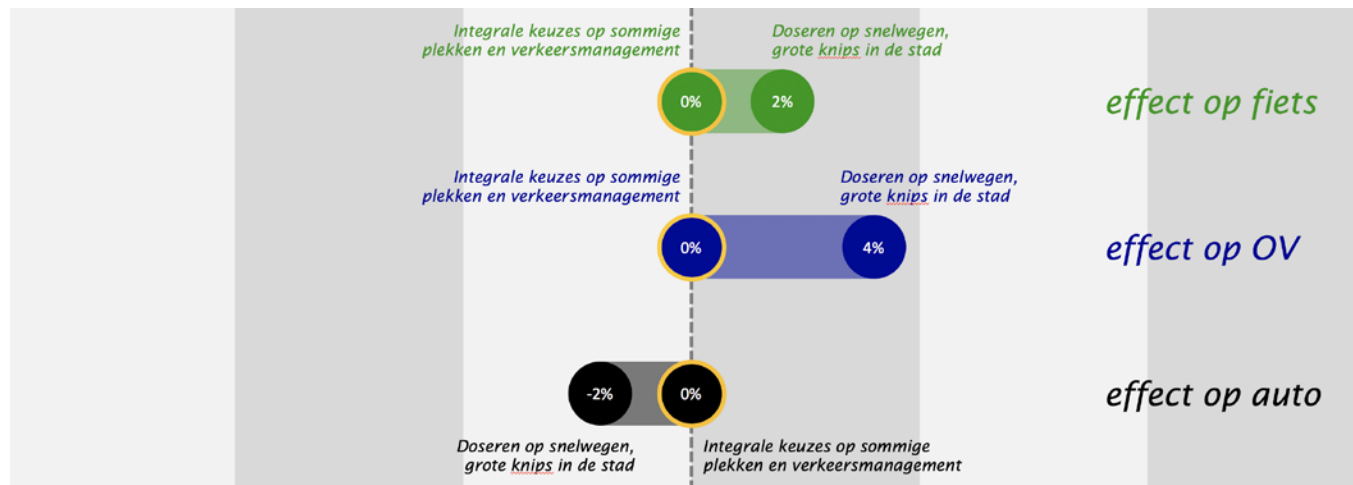
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

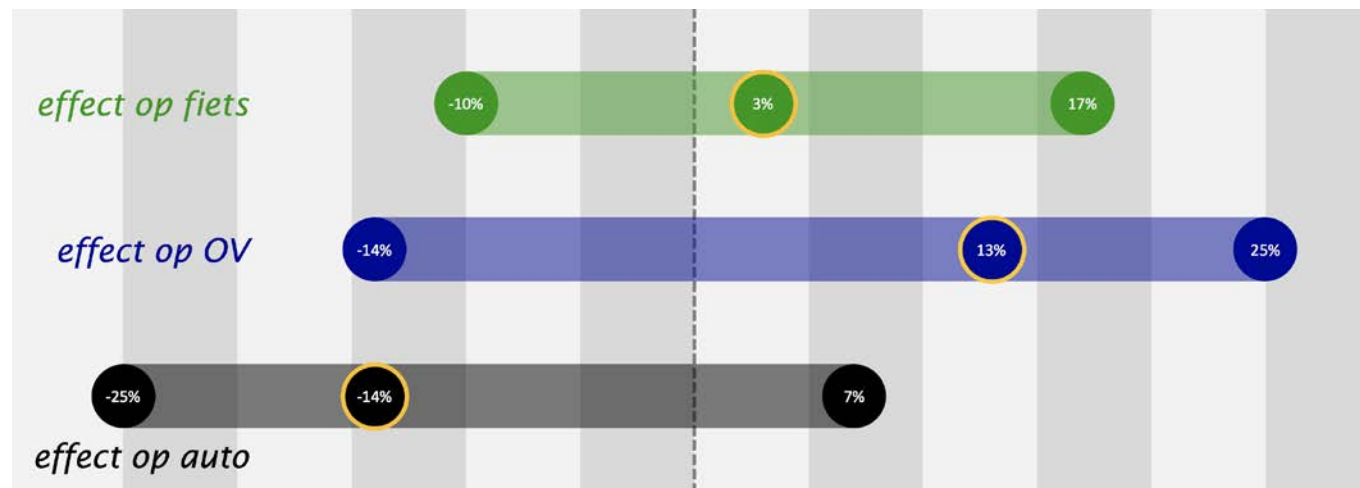
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten per stap.



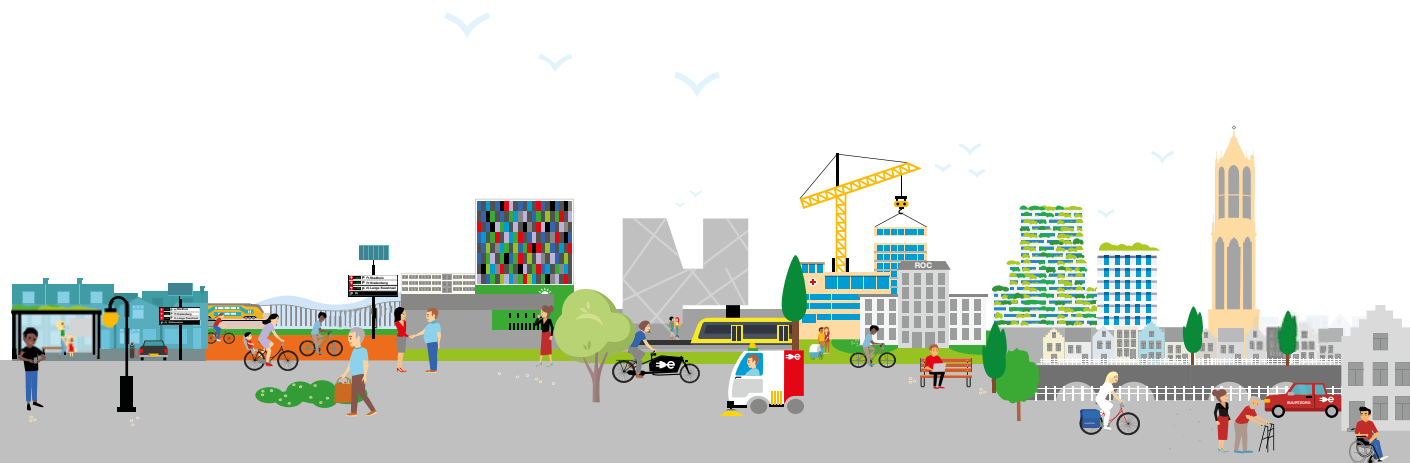
Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Toegevoegd: lijst met indicatoren.
- Uitbreiding toelichting hoe we data gaan verkrijgen.

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.



gewijzigde tekst nieuwe tekst

Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend 'sturen van verkeersstromen' (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

- a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en auto-gebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
- b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
- c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
- d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofdwegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen. ook op de snelwegen en aansluitingen.
- e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
- f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilenring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren.

- g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
- h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeersveiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
- i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
- j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
- k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
- l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
- m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
- n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
- o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
- p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de “digitalisering overheden”: In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteitsdomein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyber-proof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's²³. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.



Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

²³ Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en trein-gebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer. De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers. Het kan gaan om straatenuquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

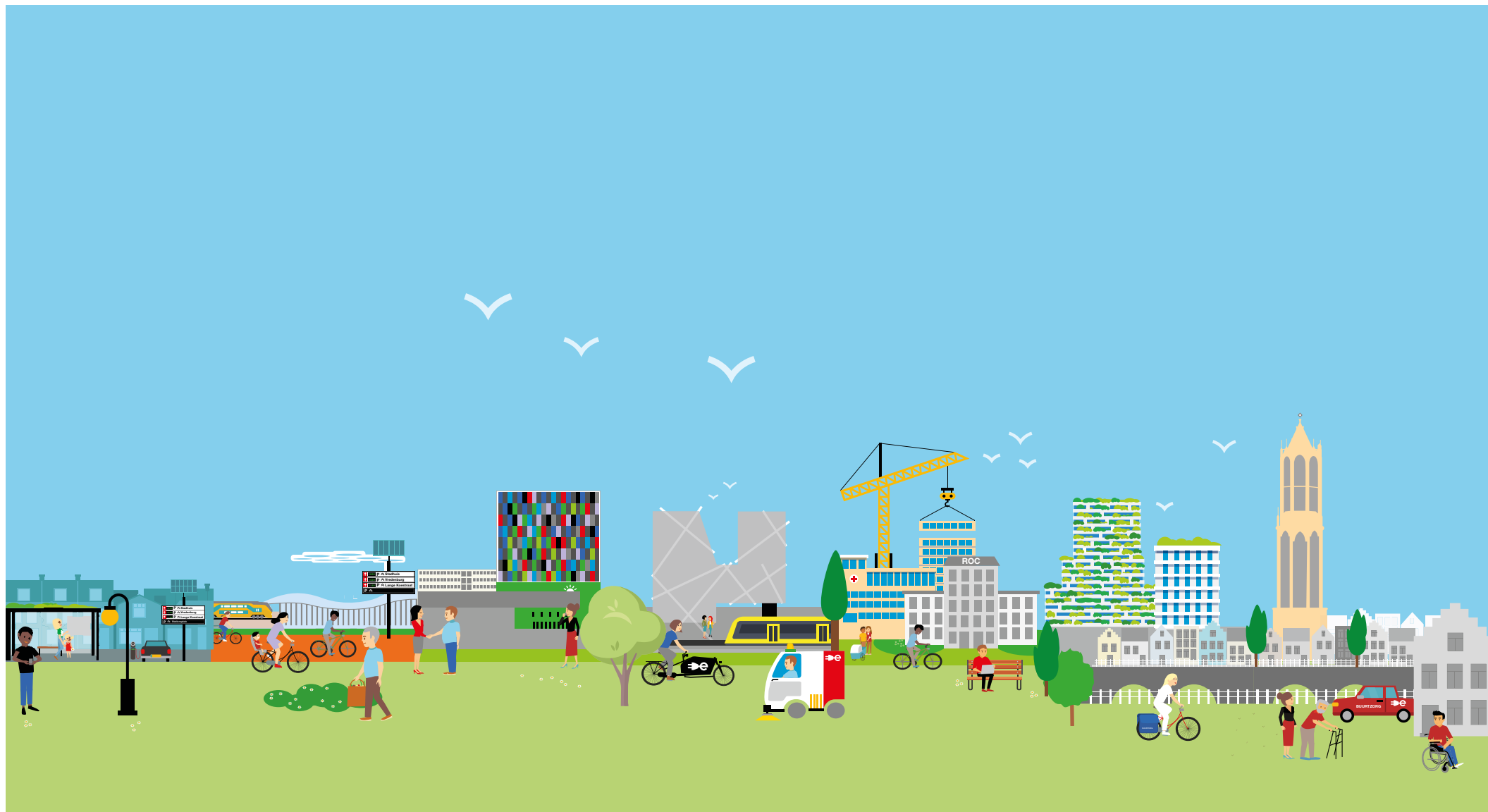
Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde camera-tellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van doorfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.



Gemeente Utrecht

[utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040](https://utrecht.nl/mobiliteitsplan2040)



INTEGRALE MOBILITEITSKOERS UTRECHT ZUIDWEST

Middellange termijn
3 JULI 2020

Colofon

Opdrachtgever	▪ Gemeente Utrecht
Titel rapportage	▪ Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest
Kenmerk	▪ 006393
Datum publicatie	▪ 3 juli 2020
Kernteam gemeente Utrecht	▪ Bert Coenen, Lara Verhagen, Dick Terlouw, Robert van Leusden, Robert Hoenselaar, Marijn Kik
Projectteam Goudappel Coffeng	▪ Christiaan Kwantes, Lucas van der Linde, Ties Brands, Freek Lier, Arnout Kwant, Derek Taylor, Lennert Bonnier



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Mobiliteitsopgave die op Utrecht Zuidwest afkomt	10
3. Aanpak en afwegingskader	16
4. Belangrijke inzichten verkeersmodel	20
5. Naar een integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest	24
6. Fasering	38
7. Uitwerkingsagenda	42

Bijlagenrapport separaat beschikbaar



1. Inleiding

Utrecht groeit sterk. De gemeente Utrecht ziet het zuidwestelijk deel van de stad als belangrijk gebied voor verdere stedelijke ontwikkeling. Omdat ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid hand in hand moeten gaan, wil de gemeente inzicht in wat de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen en of met deze maatregelen het mobiliteitssysteem blijft functioneren.



Utrecht groeit sterk, vooral in Zuidwest

Utrecht is volop in ontwikkeling. Volgens de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) groeit Utrecht tot 2040 richting 455.000 inwoners. De gemeente voorziet een groei van 60.000 extra woningen en ruim 85.000 extra arbeidsplaatsen. De groei zal worden opgevangen binnen het stedelijk gebied, bij voorkeur rondom knooppunten. Daarnaast groeit ook de regio: tot 2025 worden in de provincie Utrecht 67.000 woningen gerealiseerd (Woondeal).

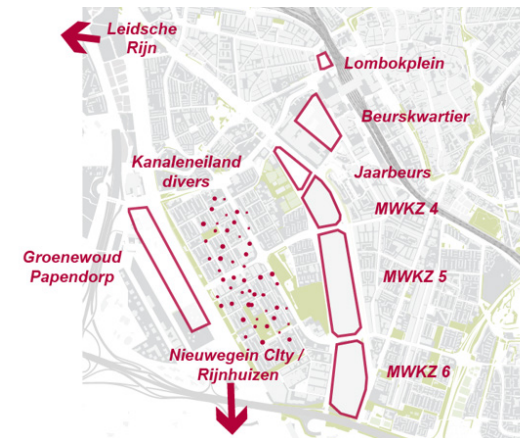
Een groot deel van de groei zal plaatsvinden in Utrecht Zuidwest. Op de middellange termijn (rekenjaar 2030) komen hier in totaal 32.400 woningen bij en 19.250 nieuwe arbeidsplaatsen, met een zwaartepunt in de zone Utrecht Centraal-Beurskwartier-Jaarbeurs-Merwedekanaalzone-Westraven. De genoemde groei is inclusief Nieuwegein en exclusief A12-zone. Zie bijlage 1 voor de exacte locaties voor wonen, werken en voorzieningen. Voor de langere termijn moeten nog besluiten worden genomen over ontwikkellocaties via onder andere de RSU.



Artist impression Merwede

Welke mobiliteitsmaatregelen benodigd voor stedelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid moeten hand in hand gaan. De gemeente wil daarom inzicht in wat de ruimtelijke ontwikkelingen op de middellange termijn in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen en of met deze maatregelen het mobiliteitssysteem blijft functioneren. Dan gaat het om fiets- OV- en autovoorzieningen, parkeerbeleid, deelmobiliteit, P+R en bewonersparkeren op afstand. De mobiliteitsmaatregelen moeten passen in de filosofie van het Utrechtse Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Daarnaast is het belangrijk dat er een goede fasering komt van mobiliteitsmaatregelen met minimale hinder voor de stad. Dit rapport beschrijft de benodigde mobiliteits-maatregelen voor de middellange termijn ontwikkeling van Utrecht Zuidwest en welke logische fasering daar bij hoort. Hiermee heeft de gemeente de beschikking over een onderbouwing van de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn bij de verstedelijkingsopgave in Utrecht Zuidwest.



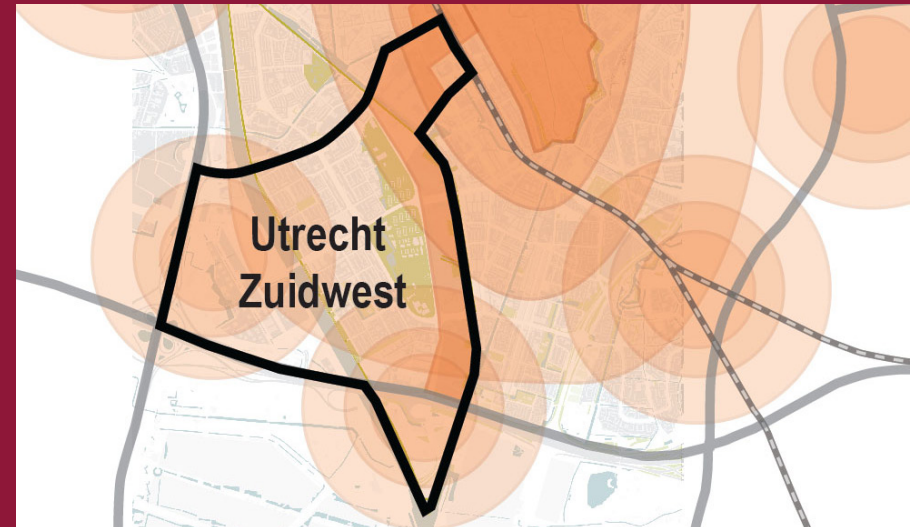
Ontwikkellocaties Utrecht Zuidwest

De mobiliteitsopgave Utrecht Zuidwest met een helikopterview

Van oudsher is Utrecht gegroeid als radiale stad, met de historische binnenstad en het knooppunt Utrecht Centraal als zwaartepunt. Ook vanuit Zuidwest komen veel mobiliteitsstromen in dit gebied bij elkaar, o.a.: nabij het Westplein, de Van Zijstweg-Croeselaan en Vaartsche Rijn-Ledig Erf.

De gemeente Utrecht plant nieuwe stedelijke verdichting binnen Utrecht Zuidwest vooral in de zone tussen het stationsgebied en Westraven. Vanwege de ruimtelijke verdichting is in deze zone dus behoefte aan een goede bereikbaarheid.

In Utrecht ontstaan ook nieuwe complementaire knooppunten, zoals Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, en op termijn Westraven en mogelijk Lunetten-Koningsweg. Het toekomstige mobiliteitssysteem in Utrecht Zuidwest moet dus ook deze gebieden volwaardig bedienen.



In de analyses van mobiliteitsstromen is Utrecht Zuidwest afgebakend als hierboven aangegeven. De toevoegingen aan inwoners en arbeidsplaatsen strekken zich uit over een groter gebied (zie bijlage 1).



Integrale benadering mobiliteit: gericht op gezond stedelijk leven

Het onderzoek kijkt integraal naar mobiliteit, in de geest van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) en het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Deze studie houdt rekening met de nieuwste inzichten in het kader van de actualisatie van beide documenten. Mobiliteitsmaatregelen moeten dus bijdragen aan de bereikbaarheid, maar ook aan kwaliteit van leven in bredere zin (gezond stedelijk leven).

Vanuit dat perspectief moeten mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan:

- (economische) bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen
- Sociale en gezonde stad ('healthy urban living' en sociale inclusiviteit)
- Duurzame en leefbare stad
- Ruimtelijke kwaliteit
- Betaalbare, faseerbare en toekomstvast oplossingen.



De vijfhoek: Vijf beleidsdoelen Utrecht

Samenhang met andere dossiers

In Utrecht Zuidwest ligt een forse samenhang tussen verschillende vraagstukken. Het onderzoek sluit daarom nauw aan op onder andere:

- Mogelijk maken van ruimtelijke plannen zoals o.a. de Merwedekanaalzone en Beurskwartier inclusief de parkeer- en mobiliteitsmaatregelen die onlosmakelijk met deze plannen zijn verbonden
- Actualisatie van het Utrechtse Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'
- Het programma U Ned van Rijk en Regio, waaronder de MIRT (pre) verkenning
- Besluit van de Utrechtse gemeenteraad voor het concept 'Wiel met Spaken'.



Samenhang met andere dossiers

Leeswijzer bij dit document

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de mobiliteitsopgave voor Utrecht Zuidwest. In hoofdstuk 3 wordt de aanpak en het afwegingskader beschreven.

Hoofdstuk 4 vat de inzichten uit de analyse met het verkeersmodel samen voor OV, fietsverkeer en autoverkeer.

In hoofdstuk 5 zijn de inzichten gecombineerd tot een integrale mobiliteitskoers voor Utrecht Zuidwest als handelingsperspectief voor de middellange termijn (2030). Hierin zijn de maatregelen voor de afzonderlijke vervoerwijzen verweven. Dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de benodigde maatregelen om de mobiliteitsontwikkeling in Utrecht Zuidwest op te vangen. De integrale mobiliteitskoers is vervolgens afgezet tegen het afwegingskader.

In hoofdstuk 6 gaat in op de fasering (kortere termijn 2025-2030). Het document sluit af met hoofdstuk 7: een uitwerkingsagenda voor de komende periode.

Separaat is een bijlagenrapport beschikbaar met hierin een samenvatting van de uitgangspunten, analyses en modelresultaten.



2. Mobiliteitsopgave die op Utrecht Zuidwest afkomt

De stedelijke ontwikkeling in Utrecht Zuidwest zorgt voor ruwweg een verdubbeling van het totaal aantal verplaatsingen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Er zijn voor alle vervoerwijzen maatregelen nodig om het mobiliteitssysteem ook in de toekomst goed te laten werken.

Groei van mobiliteit door groei van de stad

Met de komst van 32.400 nieuwe woningen, bijbehorende voorzieningen en bijna 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen verdubbelt het aantal inwoners van Utrecht Zuidwest ruwweg en neemt het aantal arbeidsplaatsen toe met bijna driekwart. Dit is voor Nederlandse begrippen een forse groei.

Deze groei leidt tot ongeveer een verdubbeling van het aantal verplaatsingen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Dit blijkt uit analyses van het verkeersmodel in een toekomstige situatie (2030) met de ontwikkeling van de stad. Dan gaat het om de toekomstige situatie in het basisscenario, zonder specifieke aanvullende maatregelen (zie bijlage 1 voor de uitgangspunten bij het basisscenario).

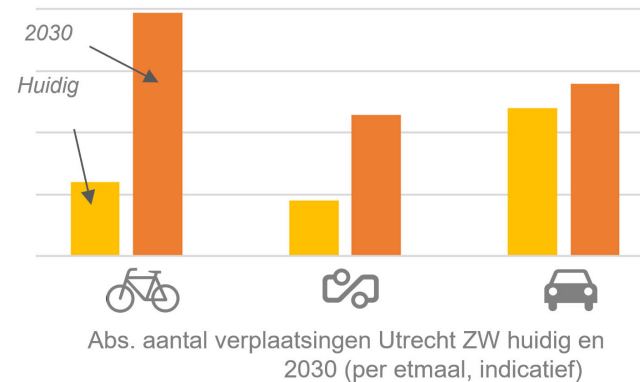


Groei mobiliteit door groei stad

Groei van het aantal verplaatsingen, vooral fiets en OV

Mensen reizen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest op verschillende vervoerwijzen. Volgens de analyses met het model (toekomstjaar 2030) verdriedubbelt het absolute aantal fietsverplaatsingen in het basisscenario bijna ten opzichte van de huidige situatie (toename ca 190%). Het absolute aantal OV-verplaatsingen verdubbelt ruim (toename ca 143%). Het aantal verplaatsingen met de auto groeit met ca 30%.

De opgave als gevolg van de groei mobiliteitsbehoefte van Utrecht Zuidwest is om deze stromen adequaat op te vangen door maatregelen in de fiets-, OV- en autostructuren. Zie bijlagen.



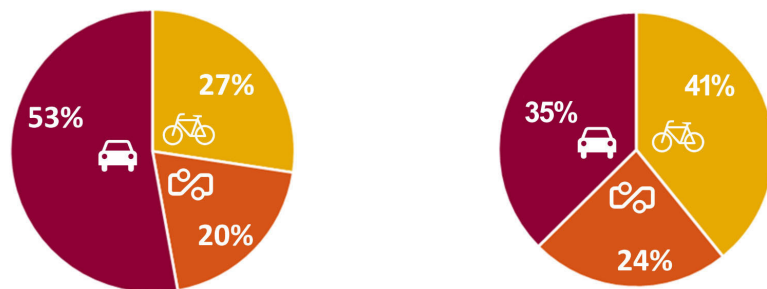
Toename aantal verplaatsingen voor fiets, OV en auto vanuit huidig (links) naar 2030 (toekomst)

Verhoudingsgewijs meer fietsen en OV en minder autogebruik

Achter voorgaande cijfers schuilen procentuele veranderingen in de totale vervoerwijzeverdeling van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Volgens het verkeersmodel vermindert het relatieve autogebruik van ca 53% naar ca 35%. Het procentuele gebruik van fiets neemt toe van ca 27% naar ca 41% en het OV-gebruik van ca 20% naar ca 24%.

Deze verschuivingen in het mobiliteitsgebruik worden bepaald door het effect van reeds besloten mobiliteitsprojecten, (waardoor een deel van de reizigers andere vervoerwijzen gaat gebruiken) en het effect van de nieuwe ruimtelijke verdichtingslocaties inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen. Zie ook het kader rechts. Er is nog geen rekening gehouden met aanvullende maatregelen.

De verschuivingen sluiten aan op het Utrechtse Mobiliteitsplan. Hierin worden lopen, fietsen, OV en schone vervoersmiddelen als hoofdvervoerwijzen gezien. Vooral lopen, fietsen en het OV zijn het meest schoon en ruimte-efficiënt per afgelegde reizigerskilometer.



Modal split Utrecht Zuidwest huidig (links) en 2030 (rechts)

Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten als krachtige mobiliteitsmaatregel

Bij de mobiliteitsanalyses in Utrecht Zuidwest is al rekening gehouden met mobiliteitsmaatregelen die onderdeel zijn van de grotere ruimtelijke projecten, zoals Beurskwartier, Jaarbeursontwikkeling en Merwedekanaalzone.

Dan gaat het om vraagbeïnvloeding: een hoogwaardige woonomgeving met dagelijkse voorzieningen op loopafstand, inzet van deelmobiliteit, gereguleerd parkeren, parkeren op afstand en hogere parkeernormen voor de fiets. Ze maken uiteindelijk ook een lagere parkeernorm mogelijk. Zie ook bijlage 1.

Deze beïnvloeding van de mobiliteitsbehoefte 'aan de voorkant' werkt krachtig, omdat deze leidt tot het voorkomen van automobiliteit dankzij aantrekkelijke alternatieven. Als theoretische rekenoefening is ook gekeken wat er zou gebeuren zonder deze maatregelen bij ruimtelijke projecten. Dan zou de hoeveelheid autoverkeer op de zuidzijde van de RING toenemen met ruim 1% extra verkeer en binnen de stad tot maximaal ca 15 tot 25%, vergeleken met de situatie met vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten. Het verschil tussen de percentages komt, doordat er meer autoverkeer op de RING rijdt.



Verplaatsingsafstanden verschillen per vervoerwijze

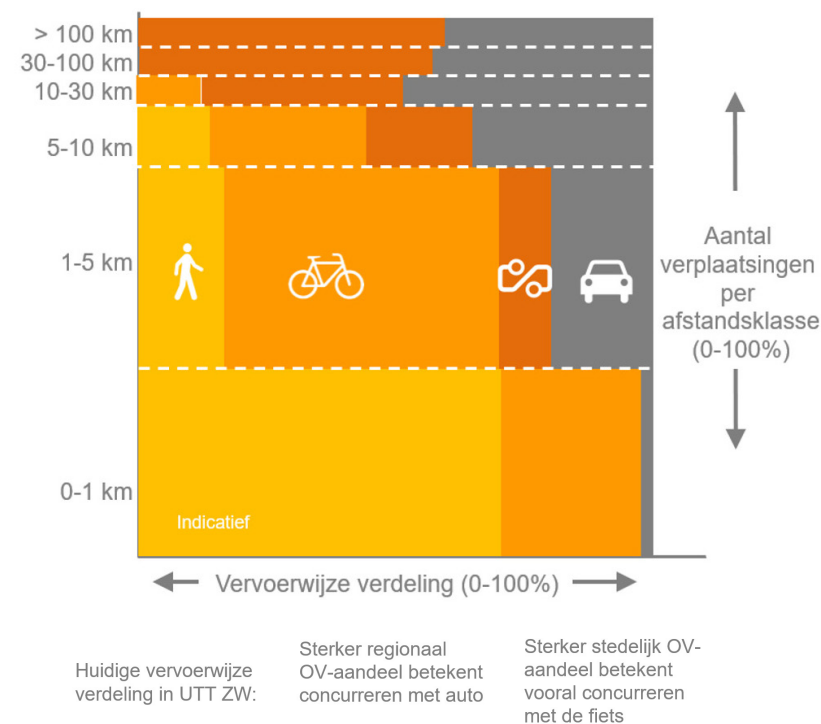
Er is ook indicatief gekeken naar de afstanden die mensen reizen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Allereerst blijkt dat ruwweg $\frac{3}{4}$ van alle verplaatsingen korter is dan 10 km. Mobiliteitsmaatregelen die zich richten op deze korte verplaatsingen, zijn dus erg effectief; het gaat hier om de grootste groep verplaatsingen. Hier liggen de grootste potenties om lopen en fietsen te versterken. Voor de langere afstanden spelen OV en auto de hoofdrol.

Bij het stimuleren van duurzame mobiliteit is het dus zinvol om op korte, stedelijke afstanden te blijven inzetten op lopen en fietsen. En bij langere, (inter)regionale afstanden op het versterken van het OV als volwaardig en concurrerend alternatief voor de auto. Zo vervult elke vervoerwijze de rol die het meeste aansluit bij de kracht van die vervoerwijze.

Lopen als meest elementaire vervoerwijze

Lopen kan worden beschouwd als de meest belangrijke mobiliteitsvorm. Ook is lopen belangrijk als voor- en natransport bij OV- en autogebruik. Het Kennis-instituut Mobiliteit (Walking facts, 2019) berekende voor Nederland dat meer dan de helft van alle verplaatsingen tot 1 km te voet plaats vindt en circa een derde met de fiets. Lopen is in deze studie kwalitatief meegenomen.

Vergeleken met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt in Utrecht iets minder gelopen. Dit komt onder andere omdat mensen in Utrecht meer voor de fiets kiezen. In Utrecht Zuidwest liggen vooral op de korte afstanden kansen voor lopen als aantrekkelijk alternatief voor de fiets. Lopen gedijt in situaties met schaarse ruimte, hogere ruimtelijke dichtheden, een aantrekkelijke openbare ruimte, en menging van wonen, werken en voorzieningen.

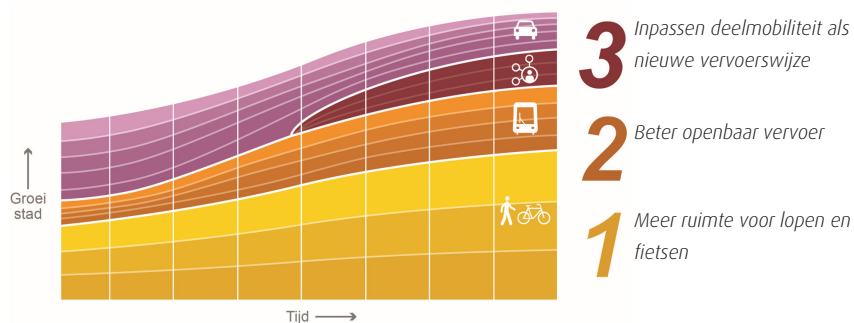


Vervoerwijzeverdeling naar afstandsklasse

Mobiliteitsopgave Utrecht Zuidwest samengevat

Als gevolg van de verdichting in Utrecht Zuidwest nemen de vervoersstromen fors toe, vooral het aantal fiets- en OV-verplaatsingen. Tegelijk groeit de fysieke ruimte binnen Utrecht Zuidwest niet mee. Het mobiliteitssysteem zal dus efficiënter moeten worden ingericht, met prioriteit voor schone en ruimte-efficiënte vervoerwijzen.

Bij het fietsverkeer ontstaan grote stromen richting de treinstations en de binnenstad. Zonder maatregelen zullen dit zulke drukke bundels worden, dat meer kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, mensen met een beperking) zich niet meer veilig voelen. Verder is de bereikbaarheid in het geding: nu al komen fietsers niet overal meer door het groene licht. Ook de oversteekbaarheid van sommige fietsroutes is niet meer voldoende. Dit speelt vooral op de Kanaalweg, Mandelabrug-Van Zijstweg-Croeselaan, Balijeburg- en laan, Socratesbrug en -laan, omgeving Vaartsche Rijn en omgeving Utrecht Centraal.



Schematische weergave van de systeemsprong mobiliteit op drie fronten (wensbeeld)

Binnen het OV groeien de stromen zo sterk dat er zoveel bussen nodig zijn, dat capaciteitsknelpunten op de infrastructuur ontstaan. Hierdoor ontstaan onbetrouwbaarheid en vertragingen. Dit speelt vooral op de Van Zijstweg en de A12-aansluiting.

Op een aantal plekken leidt het autoverkeer nu al tot ongewenste barrièrewerking en leefbaarheidsvraagstukken. Dit speelt vooral op de Europalaan en de A12-aansluitingen (waaronder de aansluiting Westraven). De opnamecapaciteit van autoverkeer in de stad en op de RING kent zijn grenzen, zodat omwille van bereikbaarheid meer inzet nodig is op alternatieve oplossingen met minder autoverkeer.

De knelpunten bij de afzonderlijke vervoerwijzen manifesteren zich met name waar stromen van verschillende vervoerwijzen elkaar ontmoeten.



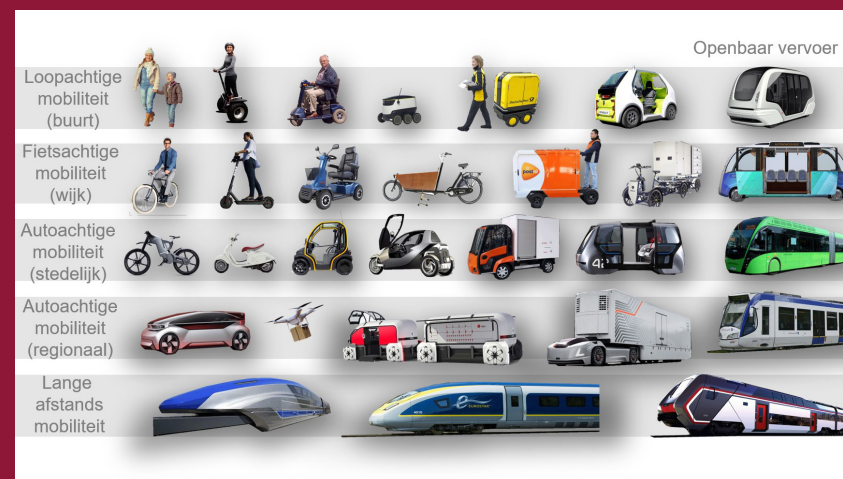
De Europalaan is nu niet geschikt voor voetgangers en fietsers door barrièrewerking. Het is zelfs niet mogelijk om langs de Europalaan naar P+R Westraven te fietsen of te lopen

Rekening houden met nieuwe mobiliteitstrends

De samenleving is op het gebied van mobiliteit sterk in verandering:

- Opkomst van robotisering, waardoor stapsgewijs autonome en/of onderling communicerende voertuigen binnen handbereik zullen komen. Dit speelt binnen OV (autonome shuttles), maar ook binnen deelmobiliteit (elektronisch reserveren en ontsluiten van deelfietsen en -auto's)
- Opkomst van bevolkingsgroepen met stedelijke woonvoorkeuren en de opkomst van de service economie, zoals onder andere Mobility as a Service. Vooral in stedelijke gebieden kiezen mensen meer voor lopen, fietsen en OV. Ook hechten ze sterker aan flexibele mobiliteitsvrijheid (verschuiving van bezit naar gebruik). Hierbij past ook de voorkeur voor ketenmobiliteit, die belangrijke kansen biedt om voordelen van auto, trein en fiets te combineren binnen één reis.
- Opkomst van elektrisch vervoer, met een groeiende differentiatie van vervoermiddelen: tussen auto's en fietsen ontstaat een nieuw spectrum met micromobiliteit zoals e-steps, maar ook e-bike, e-fast-bike, light electric vehicles (voor mensen zoals de Biro, of voor logistiek) tot aan de e-auto.
- Opkomst van nieuwe OV-technieken, zoals voertuiggeleiding en communicerende voertuigen. Hierdoor vervagen traditionele grenzen tussen vraagafhankelijk vervoer en lijndiensten (opkomst autonome first-last-mile-systemen), maar ook tussen klassieke bussen en klassieke trams/metro (opkomst trackless trams).

Deze studie spreekt vooral over de vervoerwijzen 'fietsen', 'OV-gebruik' en 'autoverkeer'. Het schema maakt duidelijk dat deze termen fungeren als paraplu-begrippen voor een ruimere waaier aan vervoerwijzen. Zie de beelden rechts met actuele trends in vervoerwijzen.



Waaier aan nieuwe vervoerwijzen als gevolg van mobiliteitstrends

3. Aanpak en afwegingskader

De integrale mobiliteitskoers Zuidwest moet duurzame en stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, conform het concept gezond stedelijk leven. Het mobiliteitssysteem als geheel moet voldoende capaciteit en kwaliteit bieden om alle gebieden in Zuidwest voldoende bereikbaar te houden.



Integrale benadering van mobiliteit

De doelen van het Utrechtse Mobiliteitsplan (2016) zijn samengevat in de zogenaamde vijfhoek. Hiermee kiest de gemeente Utrecht nadrukkelijk voor een integrale benadering van mobiliteit. Deze studie voor Utrecht Zuidwest sluit hier op aan.

In deze filosofie moet mobiliteit zich richten op optimale stedelijke kwaliteit, op verschillende velden:

- (economische) Bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen
- Sociale en gezonde stad ('healthy urban living' en sociale inclusiviteit)
- Duurzame en leefbare stad
- Ruimtelijke kwaliteit
- Betaalbare, faseerbare en toekomstvast oplossingen.

Optimale stedelijke kwaliteit wordt bereikt door de optimale mix van de verschillende aspecten van de vijfhoek. Dit optimum is geen simpele optelsom van scores, maar het optimum verschilt van plek tot plek in de stad. Hierbij ligt de focus op de opgaven uit het te actualiseren Mobiliteitsplan (2020), namelijk het faciliteren van de groei van de mobiliteit zonder dat het autoverkeer in de stad toeneemt, het op orde brengen van de alternatieven en de hinder van mobiliteit verminderen.

In het afwegingskader is rekening gehouden met het veranderende mobiliteitspatroon in Utrecht. Hieruit blijkt dat fiets en OV in de vervoerwijzeverdeling sneller groeien dan verwacht. Auto groeit minder snel dan verwacht ('Probleemanalyse Utrecht Zuidwest').



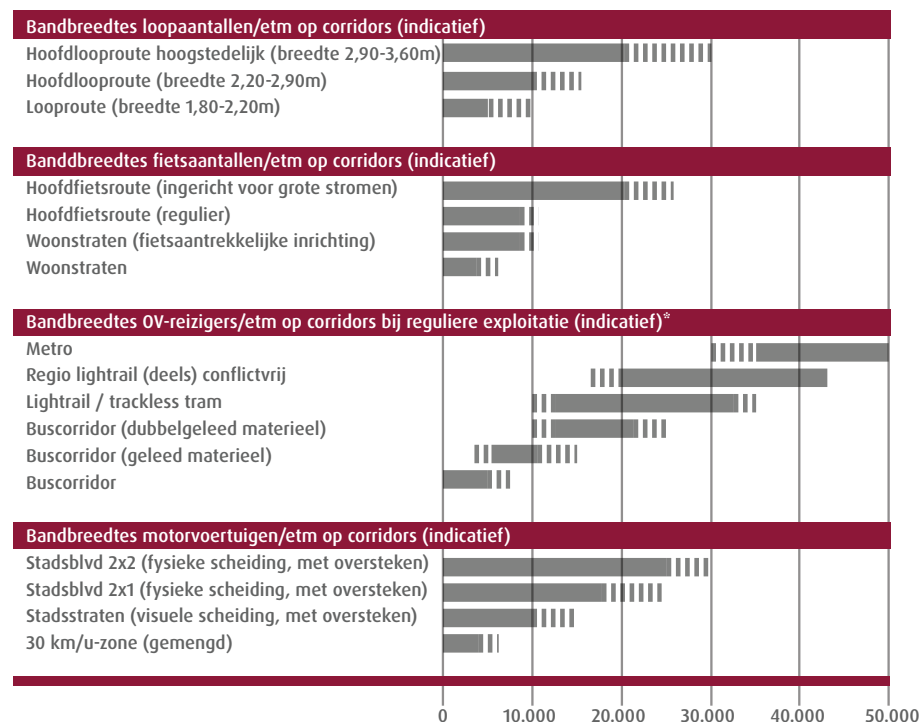
Achterliggende mobiliteitsindicatoren

Achter alle onderdelen van de vijfhoek liggen mobiliteitsindicatoren. Deels overlappen ze elkaar. Zo is het mobiliteitssysteem duurzamer, socialer, leefbaarder en gezonder naarmate lopen, fietsen en OV een grotere rol krijgen in de vervoerwijzeverdeling. Ook draagt bijv. fijnmazigheid van het fietsnetwerk en de directheid van fietsroutes (kleine omrijfactoren) hieraan bij. De economische bereikbaarheid is gebaat bij korte en betrouwbare reistijden, voor meerdere vervoerwijzen en zowel voor korte als lange verplaatsingen. Ook gaat het bijv. om de beschikbaarheid van aantrekkelijke P+R-voorzieningen. Een betere ruimtelijke kwaliteit is mogelijk bij meer ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit en bij lagere verkeersdruk. Betaalbaarheid en faseerbaarheid zijn af te meten aan exploitatiekosten, investeringskosten en de (bouw)complexiteit van maatregelen.

Bij toekomstvastheid gaat het om de beschikbare restcapaciteit binnen fiets-, OV- en autoinfrastructuur, bovenop het mobiliteitsgebruik op de middellange termijn:

- Bij het loopverkeer gaat het om maaswijdte, directheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor kwetsbare doelgroepen in relatie tot het type infrastructuur
- Bij het fietsverkeer gaat het om maximale fietsdruk in smallere straten (relatie met leefbaarheid) en op ruimere fietspaden (relatie met leefbaarheid, oversteekbaarheid, drukte kruispunten en veiligheid voor kwetsbare doelgroepen)
- Bij het OV gaat het om bovengrenzen zoals hoeveel voertuigen HOV-banen kunnen verwerken, zonder onbetrouwbaar te worden. Dit is o.a. afhankelijk van haltevoering, mate van menging, voertuigtechniek en prioriteit bij kruispunten.
- Bij het autoverkeer gaat het om bovengrenzen uit oogpunt van oversteekbaarheid, ruimtegebruik, milieuhinder en filevorming.

Het schema rechts visualiseert het afwegingskader met bandbreedtes per vervoerwijze in gebruik.



* In specifieke situaties zijn bij OV-corridors hogere uurcapaciteiten van voertuigen mogelijk:
 - eigen baan zonder haltering: ca 90-120 voertuigen (lightrail: ca 45-60)
 - eigen baan met haltering: ca 70-90 voertuigen (lightrail: ca 35-45)

Analyse met behulp van scenario's per vervoerwijze

Met het afwegingskader als basis, is met het Utrechtse verkeersmodel eerst een aantal werkstappen doorlopen voor elke vervoerwijze apart. Hierbij is gewerkt met scenario's voor OV, fiets en auto. De vervoerwijze lopen is niet apart meegenomen, omdat lopen niet is onderscheiden als aparte vervoerwijze in het verkeersmodel. Wel is lopen als voor- en natransport voor openbaar vervoer meegenomen. Deze scenario's fungeren niet als potentiële, complete eindbeelden. Ze moeten worden gezien als 'what-if'-scenario's die het effect van specifieke keuzes toetsen:

- Opstellen van onderscheidende scenario's. De scenario's bestaan uit mobiliteitsmaatregelen zoals aanpassingen van OV-, fiets- of autoverbindingen. Er is hierbij aangesloten op de werkzaamheden voor de actualisatie van het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.
- Samen met modelspecialisten van de gemeente zijn de scenario's vertaald tot bruikbare input in het Utrechtse verkeersmodel VRU 3.4. Het is hetzelfde verkeersmodel dat ook wordt gebruikt voor de Actualisatie van het Mobiliteitsplan.
- De verschillende scenario's zijn doorgerekend waarna analyses zijn uitgevoerd. Op basis hiervan zijn per vervoerwijze de belangrijkste inzichten geformuleerd. Hierbij is gekeken naar de eerder genoemde indicatoren.

Opbouwen van integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest met alle vervoerwijzen in samenhang

De verschillende inzichten per vervoerwijze zijn bij elkaar gebracht. De meest kansrijke inzichten zijn gecombineerd tot één integrale koers voor Utrecht Zuidwest. Deze integrale koers is een perspectief voor de middellange termijn waarin het mobiliteitsnetwerk op een duurzame manier meegroeit met de groei van de stad. Hierin zijn maatregelen voor alle vervoerwijzen in hun volle samenhang gecombineerd. In de koers zijn alleen maatregelen opgenomen die nodig zijn om voor alle vervoerwijzen voldoende capaciteit en kwaliteit te bieden en om de druk op het mobiliteitssysteem als geheel op de fysieke ruimte te beperken.

Als laatste reken- en analyseronde is binnen deze studie de uiteindelijke integrale mobiliteitskoers in zijn geheel getoetst met het Utrechtse verkeersmodel, voor alle vervoerwijzen geïntegreerd. Vervolgens zijn aan de hand van de vijfhoek de resultaten beoordeeld met de achterliggende mobiliteitsindicatoren. Deze indicatoren kennen drie hoofdonderdelen, namelijk:

- De vervoerwijzeverdeling (procentueel en absoluut aantal verplaatsingen)
- Capaciteit van de corridors (in bandbreedtes per vervoerwijze)
- Inzoomend op belangrijke kruispunten waar verkeersstromen samen komen.

A photograph of a modern bus station. Several yellow buses are parked at the platform. People are walking on the platform, some carrying luggage. The station has a covered roof and large pillars. A sign with 'C 6' is visible. The text 'u-ov.info' is printed on the side of one of the buses.

4. Belangrijke inzichten verkeersmodel

Met het Utrechtse verkeersmodel zijn verschillende scenario's voor OV, fietsverkeer en autoverkeer onderzocht. Zie ook de bijlagen. Uit deze analyse volgde per vervoerwijze telkens een set aan inzichten. Deze inzichten fungeren als basis voor de integrale koers in hoofdstuk 5.



Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van OV-scenario's

1. Het concept 'Wiel met Spaken' versterkt de rand-rand-verbindingen. Dit maakt de radiale OV-verbindingen in Utrecht Zuidwest verhoudingsgewijs minder druk. Het effect van het Wiel met Spaken hangt sterk af van de uiteindelijke uitvoeringsvariant.
2. Om de groei van het aantal reizigers met bussen op te vangen, moet meer capaciteit worden ingezet. De toename van het aantal bussen leidt tot overbelasting van de Van Zijstweg (beperkte robuustheid, kwetsbaar voor verstoringen). Uit de modelanalyse blijkt dat het verknopen van een deel van deze lijnen op de stadsrandknopen (en eventueel door laten rijden via het Wiel naar andere knooppunten) leidt tot minder druk op de Van Zijstweg.
3. Uit de modelanalyse blijkt dat het verknopen van buslijnen weerstand geeft voor de reiziger. Uit de analyse blijkt dat reizigersverlies door een extra overstap alleen voorkomen kan worden door het substantieel verkorten van reistijden.
4. Als doorgaande regionale stromen via andere routes dan de Merwedekanaalzone worden geleid en het capaciteitsprobleem op de Van Zijstweg wordt opgelost, dan is light rail voor de OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone niet persé nodig vanuit OV-capaciteit. Wel hebben de grote stromen bussen effect op de leefbaarheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op o.a. de Van Zijstweg en Overste den Oudenlaan. Bovendien zal een fors hogere frequentie van bussen zorgen voor een vergroting van het capaciteitsprobleem op Utrecht Centraal. Zie inzicht 2.
5. Een reistijdverkortung op de bestaande SUNIJ-lijn (transformatie tot snelle regionale lightrail verbinding) van ca 20% leidt tot substantieel meer OV-verplaatsingen. Het gaat deels om herroutering van OV-reizigers en deels om overstappers vanuit auto.
6. Eenzelfde reistijdverkortung op de SUNIJ-lijn door deze lijn binnen Utrecht via de Europalaan te leiden (als snelle regionale lightrail verbinding) leidt overal tot grotere reizigersstromen dan reistijdverkortung via de bestaande SUNIJ-lijn. Dit komt o.a. doordat de stedelijke verdichtingslocatie Merwedekanaalzone dan medegebruik maakt van dit hoogwaardige regionale product.
7. Het op deze manier versnellen van de regionale OV-corridor via de Europalaan werkt door op het totale OV-netwerk van Utrecht Zuidwest. De SUNIJ-lijn krijgt dan in zijn huidige vorm vooral in Kanaleneiland zo weinig reizigers, dat de huidige SUNIJ-lijn een andere vorm/functie kan krijgen. Deze kan dan bijvoorbeeld naar Papendorp worden geleid.
8. Het verknopen van een deel van de regionale buslijnen op stadsrandknopen (bijv. t.h.v. Westraven op regionaal light railsysteem) leidt tot minder capaciteitsdruk op de Van Zijstweg.
9. De SUNIJ-lijn en buslijnen zullen meer capaciteit claimen bij de passage van de A12-aansluiting Westraven (hogere frequenties, langere voertuigen, prioriteit). De benodigde maatregelen om dit mogelijk te maken, hangen af van de keuzes in het auto- en fietsnetwerk.



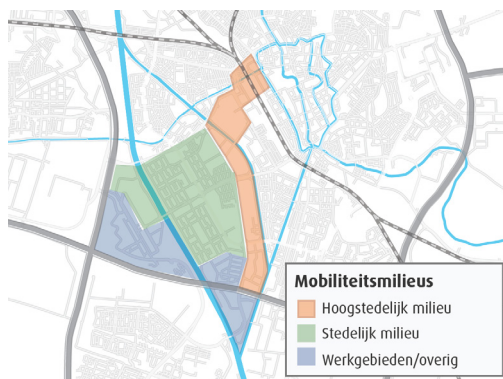
Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van fietsscenario's

1. Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal (brug 'Heycopstraat', 'Waalstraat', 'Zijldiepstraat', 'Jutfasepunt' en 'Overijssellaan') zorgen voor voldoende spreiding van het fietsverkeer in oost-westrichting.
2. Een nieuwe Nicolaas Beetsverbinding ontlast de van de Seijpesteijntunnel (afvlakking van de groei) en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid. Op dit manier leidt de Nicolaas Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'.
3. Een kwaliteitsimpuls op de Jutfaseweg tot aan Ledig Erf (inclusief oversteek Vondellaan) zorgt voor een betere spreiding van fietsverkeer in noord-zuidrichting (ontlasting Kanaalweg, Balijelaan en Bleekstraat). De verbinding sluit goed aan op de nieuwe loop- en fietsbrug 'Jutfasepunt'.
4. Omwille van fijnmazigheid van het fietsnetwerk en maximale inzet om de Kanaalweg te ontlasten zijn hoogwaardige parallelle routes nodig via de Rijnlaan en de Europalaan (tot aan de Jutfasebrug nabij Nieuwegein). De Europalaan draagt alleen bij aan ontlasting van de Kanaalweg indien de fietsroute snel genoeg is. Een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlaan is gekoppeld aan de keuze voor nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Een kwaliteitsimpuls van de kruispunten zijn noodzakelijk voor het creëren van hoogwaardige parallelle routes.
5. Ondanks maximale inzet op spreiden van fietsers blijven plekken met grote fietsdrukke over: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf. Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.
6. Specifiek van/naar de P+R-voorzieningen zijn nieuwe fietsverbindingen nodig: vanaf P+R Papendorp XL langs de zuidzijde van de Meernbrug-Graadt van Roggenweg en vanaf P+R Westraven via A12-aansluiting Westraven en de Europalaan. Beide verbindingen zijn onlosmakelijk verbonden met de keuze voor P+R en bewonersparkeren op afstand in P+R Papendorp XL en Westraven. Een oost-west-fietsverbinding vanaf P+R Westraven langs de A12 kent een te laag gebruik zonder ontwikkeling van de A12-zone.



Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van autoscenario's

1. Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten heeft een krachtige werking op het voorkomen van automobilititeit, dankzij aantrekkelijke alternatieven. Aantrekkelijke mobiliteitsconcepten in combinatie met lagere parkeernormen zijn essentieel voor de mobiliteitsstrategie van Utrecht Zuidwest. Het stimuleert mensen om meer te lopen, fietsen en het OV te gebruiken. Dit geeft minder autoverkeer in de stad en op de RING ten opzichte van een scenario zonder beleid. Het is hierbij van belang dat rekening wordt gehouden met de context van de ontwikkeling: de mate van stedelijkheid bepaalt het mobiliteitsmilieu. Zie figuur.
2. Verdere herinrichting van de binnenring tot stadsboulevards zorgt dat autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de stad. Dit vergt wel verkeersreducerende maatregelen tegen uitwijkgedrag op de Graadt van Roggenweg-Westplein-Amsterdamsestraatweg en Catharijnesingel-Baden Powellweg-Venuslaan. Dit is reeds gesignaleerd in het Mobiliteitsplan (2016).
3. Het is mogelijk om autoverkeer meer via de Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg te laten rijden van/naar de A12 en minder via de Europalaan-Westraven. Per saldo gaat er dan ca 27% meer autoverkeer rijden via de Prins



Clausbrug, o.a. langs Groenewoud, ten opzichte van het basisscenario. Deze verkeerstoename past binnen de verkeerscapaciteit (indien nodig aanvullende maatregelen rotonde Churchilllaan-Trumanlaan en A12-aansluiting Papendorp). Dit alles leidt tot ca 10 tot 15% verkeersafname op de A12-aansluiting Westraven en ca 30% verkeersreductie op de Europalaan, ten opzichte van het basisscenario. Hiermee is substantiële verbetering van de oversteekbaarheid mogelijk rondom de ontwikkellocatie Merwedekanaalzone.

4. Een minder snelle route Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan (andere instelling van verkeerslichten) geeft hier een verkeersafname van ruim 15 tot 30% ten opzichte van het basisscenario. Dit reduceert de drukte weer tot het huidige niveau en nabij station Vaartsche Rijn zelfs lager dan nu. Er ontstaan geen grote neveneffecten in de wijken.
5. Dosering (instelling verkeerslichten) of ontkoppeling van de Jutfaseweg als doorgaande autoverbinding is kansrijk. Het geeft extra ruimte voor fietsers en voetgangers op de Jutfaseweg. Omdat het gaat om lage aantallen autoverkeer, ontstaan ook bij ontkoppeling geen meetbare neveneffecten.
6. Verder grootschalig opheffen van doorgaande autoverbindingen zou veel lokale verkeersreductie bieden, maar zou ook gepaard gaan met te veel ongewenste verkeersverschuivingen elders in de stad. Bijvoorbeeld ca 15 tot 20% groei op de Van Zijstweg, 't Goylaan-oosten 't Goyplein. Daarnaast zou dit leiden tot extra verzwaring van de RING en op aansluitingen op de RING. Hiermee bieden deze maatregelen minder perspectief.

5. Naar een integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest

De mobiliteitsopgave voor Utrecht Zuidwest is zo fors, dat een combinatie nodig is van enerzijds het oplossen van toekomstige lokale knelpunten en anderzijds herordenen, beter structureren en transformeren van de mobiliteitsnetwerken voor lopen, fiets, OV en autoverkeer. Met dit laatste geeft de gemeente ook vorm aan de Utrechtse ambitie om mobiliteit te bezien vanuit het integrale perspectief van gezond stedelijk leven. Dit concept voorstel is opgebouwd als een verhaallijn in verschillende denkstappen. Aan het eind van het hoofdstuk komen de denkstappen samen in een concept maatregelenpakket voor Utrecht Zuidwest.



1. Combinatie van knelpunten oplossen en netwerktransformatie

De toekomstige mobiliteitsgroei in Utrecht Zuidwest is erg fors, vooral voor fiets en OV. Het is niet voldoende om alleen dreigende knelpunten lokaal op te lossen. Het is ook nodig om tijdig te anticiperen op de mobiliteitsgroei, door herordening en transformatie van het hele mobiliteitssysteem voor lopen, fietsen, OV en autoverkeer (systeemsprong / mobiliteitstransitie). De maatregelen voor de verschillende vervoerwijzen grijpen dan vanuit een grotere samenhang op elkaar in, en versterken elkaar. Automaatregelen scheppen dan de juiste voorwaarden voor het opvangen van de groei in het fiets- en OV-gebruik.

Met zo'n integrale benadering en bijbehorende maatregelen krijgt het mobiliteitsnetwerk in Utrecht Zuidwest voldoende ruimte voor de ruimtelijke ontwikkelingen op middellange termijn. Bovendien dragen de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest dan bij aan een gezonde en sociale toekomst, waarin economische vitaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. Voor de periode daarna moet op basis van nog te maken ruimtelijke keuzes ook weer integraal naar het mobiliteitssysteem worden gekeken

2. Ruimtelijke dynamiek sturend voor mobiliteitskeuzes

Mobiliteitskeuzes moeten optimaal aansluiten op de ruimtelijke keuzes voor Utrecht Zuidwest. Oftewel: een integrale benadering van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Juist in de centrale delen waar de hoogste ruimtelijke dichtheden worden gepland, is ook extra ruimte nodig voor groen, lopen, oversteeikbaarheid en verblijfskwaliteit, fietsen, hoogwaardig OV en bestemmingsverkeer per auto.



Extra ruimte creëren voor lopen, fietsen en OV in de meer dynamische delen van Utrecht Zuidwest

3. Aanpassing autonetwerk schept ruimte voor lopen, fietsen en OV

De mobiliteitsopgave in Utrecht Zuidwest is zo fors, dat niet kan worden volstaan met maatregelen voor fiets en OV alleen. Aanpassingen in het autonetwerk zijn onmisbaar om lokale knelpunten te voorkomen. Ze bepalen in grote mate de mogelijkheid om te komen tot adequate oplossingen voor de andere vervoerwijzen. Dan gaat enerzijds het om het optimaal geleiden van doorgaand autoverkeer langs wegen die hiervoor geschikt zijn. En anderzijds zijn vooral rond de meer hoogstedelijke delen in Utrecht Zuidwest maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer te beperken.

Dit geeft in de meer hoogstedelijke delen van Utrecht Zuidwest voldoende ruimte voor hoogwaardige loop- en fietsstructuren, OV (o.a. bereikbaarheid van haltes) en voor bestemmingsverkeer naar deze hoogstedelijke gebieden.

Aanvullend op de uitgangspunten vanuit het Mobiliteitsplan (vormgeving van de binnenring als goed oversteekbare stadsboulevard) stimuleert het temperen (instelling van verkeerslichten) van de Europalaan en het verbeteren van de oversteekbaarheid autoverkeer richting de Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg. Hierbij is het ook nodig om de route via Papendorp te stroomlijnen (instellen verkeerslichten, doorsteek Mercatorlaan).

Het temperen van de routes Balijelaan-Vondellaan-Vaartsche Rijn-Venuslaan en Jutfaseweg geeft meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het meer laten rijden via de randen van het gebied leidt niet tot extra druk op de RING, dankzij de combinatie met vraagbeïnvloeding als onderdeel van de grotere ruimtelijke projecten. Dit laatste laat het autoverkeer namelijk afnemen, ook op de RING, ten opzichte van een toekomstsituatie zonder vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten.



Transformatie autonetwerk schematisch weergegeven

4. Verfijning van de maaswijdte voor lopen en fietsen

Voorgaande stap schept ruimte voor kwaliteit voor lopen en fietsen. Utrecht Zuidwest heeft hoogwaardige fietsroutes nodig die de toekomstige groei van het fietsverkeer in Zuidwest kunnen verwerken en die daarnaast bestemmingen en herkomsten in Utrecht Zuidwest verbinden met de grotere knooppunten (Westraven en Papendorp XL) aan de randen van Utrecht Zuidwest: de P+R-voorzieningen aan de RING Westraven en Papendorp XL en de OV-knooppunten Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten-Koningsweg aan het spoor. Dit is een voorwaarde bij het stimuleren van ketenmobiliteit: de combinatie van autogebruik met (deel)fiets oftewel Park+Bike en de combinatie trein plus (deel)fiets.

Voorals waar de hoogste dichtheden worden gepland is het nodig om in te zetten op dubbele 'ladderstructuren', omwille van het spreiding van de drukte op de hoofdroutes en voor voldoende capaciteit in het fietsnetwerk. Ook krijgen fietsers zo meer kwaliteit door routekeuzevrijheid, wat past bij de ambities voor gezond stedelijk leven; het fijnmaziger maken van het fietsnetwerk (zowel oost-west als noord-zuid) is nodig om te zorgen dat fietsen veilig en uitnodigend blijft, ook voor kwetsbare doelgroepen.

De voetganger moet meer ruimte krijgen in de stad: veilige en prettige oversteken, fijnmazige, continue looproutes en voldoende brede paden. Vooral rondom voorzieningen en OV-haltes. Dit is een eerste voorwaarde, omdat lopen (boven de fiets) de hoofdvervoerwijze is voor korte afstanden. Ook is lopen belangrijk als voor- en natransport voor OV- en autogebruik. Verbeteringen in het fietsnetwerk moeten altijd gepaard gaan met extra ruimte voor lopen.



Maximale spreiding van de fietsstromen over een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk, nieuwe verbindingen naar de P+R- en OV-knooppunten rond Utrecht Zuidwest

Desondanks blijven er plekken waar het fietsverkeer fors zal groeien: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf. Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen, het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.

5. Regionale HOV-lightrailverbinding via de Europalaan

Met het Wiel met Spaken als uitgangspunt, is voor het OV een kwaliteitsimpuls nodig om voldoende robuustheid in de OV-corridors in Utrecht Zuidwest te bieden, o.a. rond de Van Zijstweg en de A12-aansluiting Westraven. Ook is hoogwaardige OV-bereikbaarheid nodig van de Merwedekanaalzone. Tot slot is versnelling van de SUNIJ-lijn nodig om haar regionale rol verder uit te bouwen. De meest robuuste oplossing is het verleggen en versnellen van de SUNIJ-lijn via de kortst mogelijke route: Europalaan-Van Zijstweg, met regionale kwaliteit. Deze uitvoering geeft de meest optimale OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone: een maximale integratie van verstedelijking en duurzame bereikbaarheid. Het Wiel is een opgave dat binnen andere beleidstrajecten wordt uitgewerkt.

Om een concurrerend regionaal vervoersproduct te bieden, moet de verlegde SUNIJ-lijn in Utrecht Zuidwest relatief conflictvrij worden uitgevoerd met bijvoorbeeld ongelijkvloerse passages op drukke plekken. Een versnelling van de SUNIJ-lijn is voorwaarde om de buslijnen vanuit de regio deels te laten verknopen op de SUNIJ-lijn op Westraven. Dit voorkomt overbelasting op de Van Zijstweg. Westraven krijgt een belangrijke rol in het netwerk als centraal overstappunt en locatie voor parkeren op afstand.

De keuzes voor OV bieden extra kansen: in Nieuwegein kan worden ingezet op een concurrerende regionale bezoekers-P+R, direct aan de A2 buiten de filelocaties. Dit maakt voor Utrecht ook op regionaal niveau volwaardige P+R-ketenmobiliteit mogelijk, wat bijdraagt aan duurzame bereikbaarheid (P+R Westraven (ook OV-knooppunt) krijgt een snellere OV-verbinding. Papendorp XL kan een goede light rail-ontsluiting krijgen: door de bestaande SUNIJ-lijn een meer stedelijke rol te geven en deze te laten afbuigen bij winkelcentrum Kanaleneiland naar Papendorp.



Regionale HOV-verbinding via Europalaan

De verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn is een ingrijpende opgave, die ook iets zegt over fasering. Zie hoofdstuk 6

Relatie met U Ned

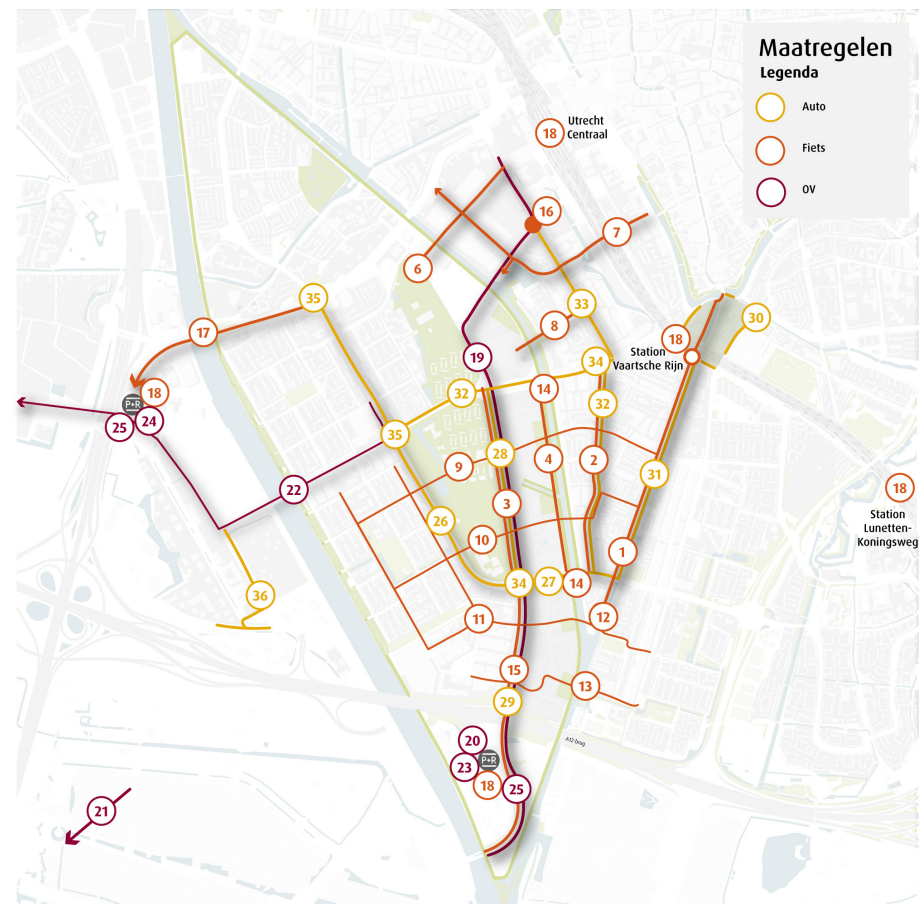
De uitwerking van de doorontwikkeling van het OV gebeurt in U Ned via de MIRT-verkenning. Parallel aan deze studie is in U Ned een Quickscan HOV zuidlob uitgevoerd waarin varianten voor het HOV in de Zuidlob nader zijn onderzocht. Deze bouwt voort op de modelresultaten uit deze studie.

Uit beide onderzoeken blijkt dat een schielsprong van het netwerk mogelijk is door een forse versnelling van de SUNIJ-verbinding via de Europalaan met regionale kwaliteit.

Busvarianten bieden voorlopig voldoende kwaliteit, maar de capaciteit van het netwerk gaat tegen haar grenzen aanlopen. De mogelijkheden voor doorontwikkeling van het openbaar vervoer gaat de gemeente Utrecht gezamenlijk bepalen met o.a. de Provincie en het Rijk in U Ned. In deze studie zijn we van een voorlopige koers uitgegaan om een integraal pakket te kunnen doorrekenen.

Maatregelen Utrecht Zuidwest

De integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest leidt tot een maatregelenpakket in Utrecht Zuidwest (zie onderstaand figuur). De volgende bladzijde geeft een omschrijving van de maatregelen en op welke vervoerwijze de maatregelen effect hebben.



Maatregelen Utrecht Zuidwest

Invloed op:



Fiets – 'Realisatie ladderstructuur: verspreiden van het noord-zuid verkeer en oost-west verkeer'					
1. Fietsstraat Jutfaseweg tussen Ledig Erf via Westerkade en Socratesbrug (incl. aanpassing kruispunt Westerkade-Ledig Erf, Jutfaseweg-Vondellaan en Jutfaseweg-Socrateslaan)	●	●			
2. Fiets- en loopvriendelijke inrichting Rijnlaan met aandacht voor kruispunten met Waalstraat, Balijelaan en Zijldiepstraat	●	●			
3. Verbeteren fietsaantrekkelijkheid en oversteekbaarheid Europalaan-Noord (gekoppeld aan maatregel 27)	●	●	●		
4. Zorgvuldig ontwerp Kanaalweg om grote fietsstromen en recreanten te faciliteren	●	●			
5. Loop- en fietsverbinding tussen Vondellaan – Moreelsebrug langs Dichtersbaan (verfijning maadwijdte)	●	●			
6. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jaarbeurs, inclusief route door Jaarbeurs tot Croeselaan (wijk-wijkverbinding)	●	●			
7. Nicolaas Beetsverbinding tussen binnenstad en Croeselaan, inclusief fietsvriendelijke inrichting Veilinghavenkade, uitkomend op uitvorking richting Van Zijstweg (met verbetering fietsverbinding Transwijk als aansluiting) en wijk-wijkverbinding door Jaarbeursgebied (op termijn aansluitend op J.P. Coenstraat in Lombok)	●	●			
8. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat (wijk-wijkverbinding)	●	●			
9. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Afrikalaan (via Transwijk door Merwede en Waalstraat) en Jutfaseweg (stedelijke verbinding)	●	●			
10. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Vasco da Gamalaan (via park Transwijk door Merwede en Zijldiepstraat) en Rijnlaan (wijk-wijkverbinding)	●	●			
11. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt (westelijk deel), inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Australiëlaan (via Merwedekanaalzone deelgebied 6 en Jutfaseweg-zuid), Socrateslaan richting Kanaleneiland (stedelijke verbinding). Van belang om ook noord-zuid route in Kanaleneiland op te waarden (Marco Pololaan en Livingstonelaan)	●	●			
12. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt (oostelijk deel), inclusief fietsaantrekkelijke inrichting Salamanderpad en Karperstraat (wijk-wijkverbinding).	●	●			
13. Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Columbuslaan (via Merwedekanaalzone deelgebied 6) en Liesbosweg (wijk-wijkverbinding)	●	●			
14. Verbeteren fietsaantrekkelijkheid bestaande bruggen (o.a. opgangen Socratesbrug inclusief Beneluxlaan-oost en Socrateslaan, Balijeburg inclusief Wilhelminalaan en Balijelaan)	●	●			
15. Verbeteren fietsaantrekkelijkheid en oversteekbaarheid Europalaan-Zuid (fiets en voetganger) tot aan Jutfasebrug (inclusief aanleg loop- en fietsvoorzieningen t.h.v. A12-aansluiting Westraven en P+R Westraven)	●	●	●	●	●
16. Capaciteitsverruiming voor fietsers in omgeving kruispunt Van Zijstweg – Croeselaan		●	●		●
17. Loop- en fietsverbinding tussen Papendorp XL (via de Meernbrug en Graadt van Roggenweg) i.c.m. verbeterde oversteekbaarheid 24 Oktoberplein	●	●	●	●	●
18. Voldoende fietsenstallingen op de knooppunten (treinstations, P+R)		●	●	●	●

Maatregelen Utrecht Zuidwest

Invloed op:



Openbaar vervoer – ‘Systeemsprong openbaar vervoer voor stad en regio’					
<i>Uitgangspunt: Realisatie wiel inclusief knooppunten (o.a. Papendorp, Westraven en Koningsweg-Lunetten)</i>					
19.	SUNIJ-lijn verleggen en versnellen via de Europalaan-Noord (vanaf Europaplein) en van Zijstweg naar Utrecht Centraal met halteafstanden tussen 800-900 m (bedieningssnelheid gem. 30+ km/u) inclusief reconstructie wegvakken en kruispunten (waar nodig ongelijkvloers)				
20.	Verknoping van deel van de bussen vanuit de regio op P+R Westraven (evt. laten doorrijden via het Wiel)				
21.	Regionale P+R aan de A2 aan de SUNIJ-lijn in Nieuwegein				
22.	Huidige SUNIJ-lijn verleggen of uitvorken vanaf 5 mei plein naar Papendorp (inclusief oplossing OV-ontsluiting Vasco da Gamalaan)				
23.	Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Westraven (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)				
24.	Realiseren P+R Papendorp XL (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)				
25.	OV-oplossingen op maat voor ontsluiting P+R Westraven en Papendorp XL voor minder courante momenten				
Auto - Principe ‘Doorwaadbare stad’					
26.	Beneluxlaan-west inclusief 24-oktoberplein als goed oversteekbare stadsboulevard (gekoppeld aan maatregel 21) 2x1				
27.	Socrateslaan-Beneluxlaan-oost als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)				
28.	Europalaan-noord als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)				
29.	Europalaan-zuid inclusief A12-aansluiting Westraven en omgeving P+R Westraven: verbeteren oversteekbaarheid en leefbaarheid: 2x2 met oversteken, dynamisch verkeersmanagement, fietsvriendelijke inrichting (zie ook maatregel 14), HOV waar nodig ongelijkvloers				
30.	Dosering autoverkeer kwadrant Bleekstraat, Albatrosstraat, Baden Powellweg en Ledig Erf (dynamisch verkeersmanagement)				
31.	Temperen of loskoppelen autoverkeer, snelheidstemperende maatregelen door fietsvriendelijke inrichting Jutfaseweg				
32.	Rijnlaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting				
33.	Croeselaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting				
34.	Wilhelminalaan en Balijelaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting, transformatie Balijeplein naar verblijfsplein met loop- en fietsvriendelijke inrichting				
35.	Dosering op kruispunten vanaf invalsroutes RING (Europaplein, Churchillaan, 24 oktoberplein) (dynamisch verkeersmanagement)				
36.	Stroomlijnen autoverbinding A12-aansluiting Papendorp – Wilhelminalaan via Papendorp: directe doorkoppeling Mercatorlaan met Papendorpseweg, aanpassingen instellingen verkeerslichten (dynamisch verkeersmanagement), waar nodig lokale doorstromingsmaatregelen (o.a. Churchillaan-Trumanlaan)				
Ruimtelijke mobiliteitsmaatregelen					
37.	Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten (o.a. ambitieuze parkeernormen, deelmobiliteit, gereguleerd parkeren)				
38.	Invoeren gereguleerd parkeren in bestaand stedelijk gebied				

Belangrijke plekken in Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest kent een aantal plekken die een belangrijke rol vervullen in het mobiliteitssysteem. Juist hier zullen grote veranderingen gaan plaatsvinden. Bijgaande beelden fungeren als inspirerende referentiebeelden voor een aantal van deze locaties in Utrecht Zuidwest.



De Europalaan Zuid moet minder barrierewerking en een betere oversteekbaarheid krijgen. Enkele voorbeelden van wegen met 2x2 rijstroken uit Amsterdam en Besons in Parijs.



De Jutfaseweg langs de historische Vaartsche Rijn krijgt een belangrijke rol als noord-zuid-fietsverbinding. De huidige inrichting van de Leidseweg dient hierbij als voorbeeld. Fietzers en voetgangers krijgen meer ruimte.



De Europalaan Noord moet, nog sterker dan de Europalaan Zuid, een stedelijke uitstraling krijgen met verbeterde oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers en uitnodigende en toegankelijke HOV-haltes. Zie de voorbeelden uit Alicante en Bordeaux.



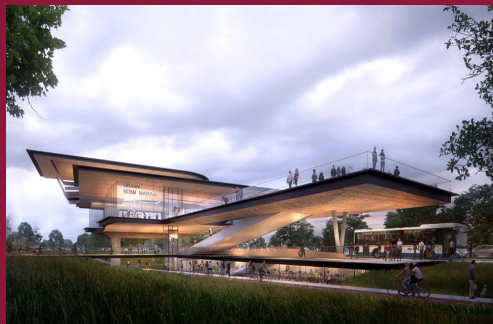
De verlegde SUNIJ-lijn moet een regionale kwaliteit krijgen. Zeker op drukke plekken vereist dit een conflictvrije passage. Dit biedt ook kansen voor een hoogwaardige halte-entree voor reizigers. Verdiepte en verhoogde voorbeelden uit Amsterdam en Den Haag.



P+R Westraven zal een verknoping worden van SUNIJ-lijn en buslijnen. Het is voor voldoende reizigerskwaliteit wenselijk dat ook het busstation geïntegreerd wordt. Zie voorbeelden van knooppunten in Velenje in Kroätie (links) en Bleiswijk (rechts).



Het Balijeplein is bij uitstek een plek met een hoofdrol voor verblijfsfuncties en fietsverkeer. De transformatie van Ostadelaan is een interessant Utrechts voorbeeld, net als het Kerkplein in Zandvoort.



P+R Westraven zal uitgroeien tot een volwaardig OV-knooppunt, waar de SUNIJ-lijn mogelijk ongelijkvloers de A12-aansluiting Westraven passeert en ongelijkvloers kan aanlanden op Westraven. Dit biedt kansen voor een bijpassende hoogwaardige vormgeving, zie de artist impression voor Amsterdam Noord (links) en de 'Netkous' in Den Haag (rechts).

Toetsing met afwegingskader

Het integrale maatregelenpakket voor Utrecht Zuidwest met fiets-, OV- en automaatregelen is in het verkeersmodel ingebracht om te toetsen in hoeverre de doelen voor Utrecht Zuidwest worden gehaald. Hierbij zijn de prestaties van de verschillende mobiliteitsnetwerken afgezet tegen de vijfhoek uit het Utrechtse Mobiliteitsplan en de achterliggende indicatoren. Zie hoofdstuk 3.



Duurzaam en leefbaar

De duurzaamheid van het mobiliteitssysteem in Utrecht Zuidwest is af te meten aan de vervoerwijzeverdeling. Deze verschuift dankzij het maatregelenpakket richting fiets- en OV-gebruik. Fietsgebruik neemt toe van 27% in de huidige situatie naar 40% in 2030 en OV-gebruik neemt toe van 25% naar 124%. Het aandeel autogebruik neemt af van 53% naar 35%. Dit is gunstig vanuit duurzaamheid.

Bij leefbaarheid gaat het om de omvang van verkeersstromen door de stad als bron van luchtvervuiling, geluid en barrièrewerking. Het kader op blz. 37 geeft weer dat de verkeersdrukke binnen Utrecht Zuidwest aansluit op de vastgestelde bandbreedtes. Hierbinnen neemt op sommige plekken de verkeersdrukke toe ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer gaat het om de Churchillaan, Rijnlaan, Constant Erzeijstraat, 't Goylaan en Bleekstraat; dit zijn aandachtspunten voor de uitwerking.

Sociaal en gezond

De bijdrage van het mobiliteitssysteem aan een sociale en gezonde stad wordt bepaald door de vervoerwijzeverdeling, maar ook door o.a. fijnmazigheid van het fietsnetwerk en de beschikbaarheid van OV. Dit stimuleert mensen om gezonde en actieve vervoerwijzen te gebruiken, en het geeft iedereen gelijke kansen om zich te ontplooiën (keuzevrijheid tussen vervoerwijzen). Het maatregelenpakket richt zich op betere fiets- en OV-voorzieningen, waarmee het bijdraagt aan een sociaal en gezond Utrecht Zuidwest.

Er zijn ook aandachtspunten: ondanks het aanbieden van meer verspreide routes worden sommige fietspaden zo druk, dat extra zorgvuldige inpassing nodig is om ook volwaardig ruimte te bieden aan kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsende en overstekende ouderen, kinderen en mensen met een beperking). Het gaat hier vooral om de Croeselaan-Van Zijstweg en in mindere mate om de Kanaalweg en de Jutfaseweg.

Economische bereikbaarheid

Bij (economische) bereikbaarheid gaat het om de bereikbaarheid van alle vervoerwijzen, maar ook om het creëren van prettige milieus waar mensen graag komen. Vanwege de groei in Utrecht Zuidwest zijn scherpe keuzes nodig in het ruimtebeslag voor vervoerwijzen. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid, maar wel met andere accenten. Doorgaand autoverkeer wordt aangemoedigd om meer buitenom te rijden. Dit schept ruimte voor bestemmingsverkeer dat wel toegevoegde waarde heeft voor Utrecht Zuidwest (acceptabele reistijden voor reizigers die afhankelijk zijn van de auto). Op de RING leidt dit per saldo niet tot meer autoverkeer. Zie blz. 37

Voor de fiets en het OV krijgen meer capaciteit. Bij de fiets door meer fijnmazigheid en bij het OV door een systeemsprong naar regionale lightrail. Per saldo draagt het maatregelenpakket in positieve zin bij aan de economische bereikbaarheid in Utrecht Zuidwest.

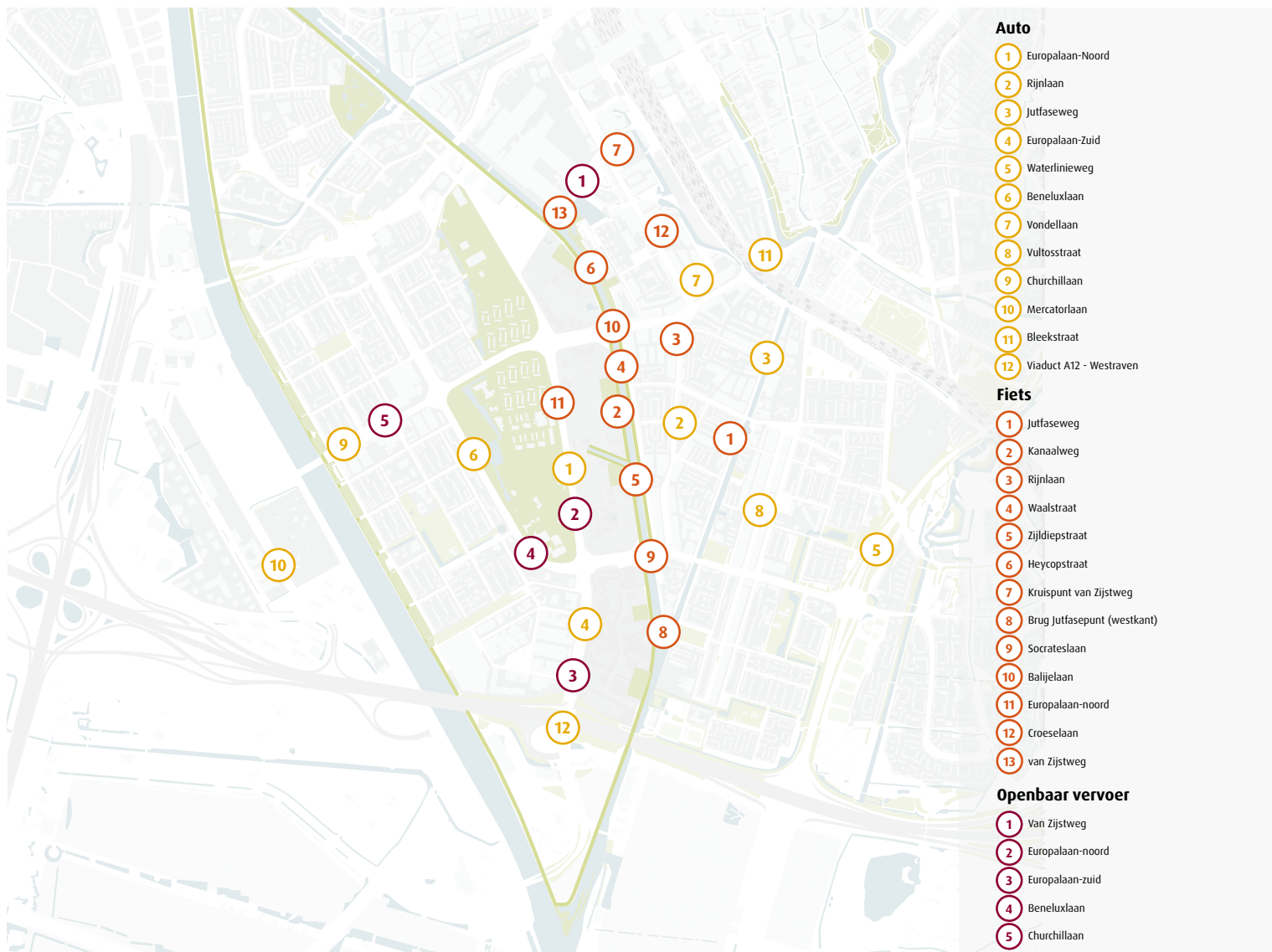
Ruimtelijke kwaliteit

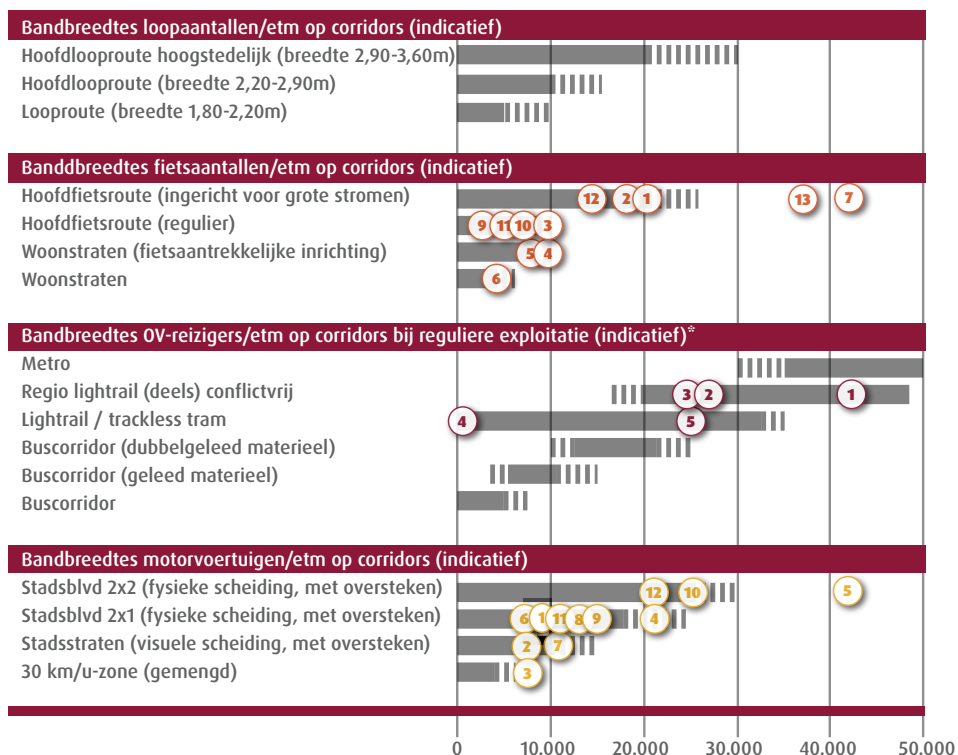
Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het o.a. om de omvang van verkeersstromen door de stad, en de mate waarin deze ruimte opeisen. Dit bepaalt in hoeverre ruimte vrijkomt voor o.a. verblijven, ontmoeten, lopen en groen. Het kader op blz. 37 toont dat de omvang van de stromen binnen Utrecht Zuidwest aansluit op de bandbreedtes uit het beoordelingskader. Daarnaast sluiten de mobiliteitskeuzes optimaal aan op de ruimtelijke ontwikkeling, namelijk: de verbeteringen in het fiets- en OV-systeem komen vooral terecht rondom de meest dynamische delen in Utrecht Zuidwest waar hoge dichtheden worden gepland. Dan gaat het om extra fietsverbindingen, maar ook om het verleggen en versnellen van de SUNIJ-lijn via de Merwedekanaalzone. Hiermee sluit het maatregelenpakket aan op de gewenste samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid in Utrecht Zuidwest.

Betaalbaar en toekomstvast

Op de aspecten betaalbaarheid en toekomstvastheid ontstaat een wisselend beeld. Het maatregelenpakket richt zich op een toekomstvaste, robuuste situatie met voldoende capaciteit in de mobiliteitsnetwerken. Het gaat hier vooral om het spreiden van fietsstromen over meerdere routes en de systeemsprong naar regionale lightrail.

Tegelijk vergt het maatregelenpakket investeringen. Dan gaat het om nieuwe loop- en fietsbruggen, maar ook om maatregelen die de systeemsprong naar regionale lightrail mogelijk moeten maken (passage A12-aansluiting Westraven, Europaplein, Anne Frankplein, aanlanding Utrecht Centraal). Ook zijn er aandachtspunten om een goede faseerbaarheid mogelijk te maken (optimaal benutten van gedane investeringen, beperken bouwhinder). Dit geldt vooral bij de systeemsprong van OV.





* In specifieke situaties zijn bij OV-corridors hogere uurcapaciteiten van voertuigen mogelijk:
 - eigen baan zonder haltering: ca 90-120 voertuigen (lightrail: ca 45-60)
 - eigen baan met haltering: ca 70-90 voertuigen (lightrail: ca 35-45)

Overblijvende aandachtspunten

Het maatregelenpakket lost de meeste mobiliteitsknelpunten adequaat op. Wel blijven enkele aandachtspunten over. Zie ook hoofdstuk 7. Deze capaciteitsknelpunten betreffen vrijwel altijd plekken waar verschillende stromen elkaar kruisen. Het gaat om de omgeving:

- Croeselaan-Van Zijstweg: capaciteit fiets en OV
- A12-aansluiting Westraven: capaciteit lopen, fietsen, OV en autoverkeer
- Europaplein en Anne Frankplein: capaciteit OV i.r.t. autoverkeer
- Van Zijstweg: capaciteit OV
- Utrecht Centraal: aanlanding regionaal OV
- Halte Vasco da Gamalaan: alternatief voor het wegvallen van de OV-bediening van de SUNIJ-lijn
- Churchilllaan-Mercatorlaan, Rijnlaan, Constant-Erzijsstraat-'t Goylaan en Bleekstraat: opvangen groei autoverkeer (overal wel binnen acceptabele bandbreedte)

6. Fasering

De geschetste integrale mobiliteitskoers is een eindbeeld. De bouw van woningen en werkgebieden in Utrecht Zuidwest zal de komende tien jaar stapsgewijs van start gaan. Een strategie voor fasering van de maatregelen is daarom essentieel.



Stapsgewijze realisatie integraal eindbeeld

Samen met de ontwerpteams van de ontwikkelgebieden (bouwfaserings) en betrokken overheden (besluitvorming infrastructuur) moet de benodigde fasering in beeld worden gebracht van o.a. loop- en fietsbruggen, herinrichtingen van wegen en keuzes rondom het openbaar vervoer. Hier ligt een samenhang met de financiële strategie. Voor het openbaar vervoer en automaatregelen die raken aan het hoofdwegennet geldt dat Utrecht samen met regionale en nationale overheden moet afstemmen.

Maatregelen korte termijn voor de ontwikkeling Utrecht Zuidwest

Voor de korte termijn gaat de gemeente Utrecht voor een periode tot ongeveer 2025 uit van 8.350 nieuwe woningen (m.u.v. Leidsche Rijn Centrum) en arbeidsplaatsen, met name in de Merwedekanaalzone (deelgebied 4 en 5). Deze eerste fase vergt een aantal maatregelen om een hoogwaardig mobiliteitssysteem te kunnen bieden. De maatregelen dienen vooral om het mobiliteitssysteem daar mogelijk te maken.

Faserings voor het OV

De verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn is een ingrijpende opgave. Tot die tijd is het nodig om de bestaande SUNIJ-lijn en het busnetwerk zo goed mogelijk te gebruiken. Voorlopig kan dit ook, wanneer meer buscapaciteit wordt ingezet en aanpassingen aan de infrastructuur worden uitgevoerd. De modelberekeningen geven wel aan dat bij het OV-gebruik in 2030 vrijwel alle restcapaciteit benut is op de Van Zijstweg.

Een OV-systeem dat net het aantal reizigers aan kan, conflicteert met de gemeentelijke ambitie om voor nieuwe ontwikkellocaties te kiezen voor lagere parkeernormen; juist dan is het nodig dat alternatieven zoals het OV zo'n kwaliteit hebben dat het reizigers aantrekt. Naarmate het OV-gebruik tussen nu en 2030 groeit (en dus ook de materieelinzet), krijgt het OV in Utrecht Zuidwest te maken met afnemende robuustheid. Door de hoeveelheid voertuigen ontstaat toenemende gevoeligheid voor verstoring en een moeizamere regelmaatbeheersing, o.a. rond de Van Zijstweg en de A12-aansluiting Westraven.

Het exacte moment wanneer verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn nodig is, hangt af van het tempo van de reizigersgroei en van het effect van maatregelen om de robuustheid zo goed mogelijk op niveau te houden: andere materieelinzet (standaardmaterieel, geleed of zelfs dubbelgeleed materieel), al dan niet halteren op de Tellegenlaan/Van Zijstweg, de exacte vormgeving van kruispunten en instelling van verkeerslichten. Idealiter is de realisatie gereed voor het kantelpunt van de reizigersgroei met een busnetwerk wordt bereikt. Maatregelen moeten zo worden gekozen, dat ze altijd passen binnen de regionale systeemsprong (voorsorteren op regionale light rail via de Europalaan-Van Zijstweg).

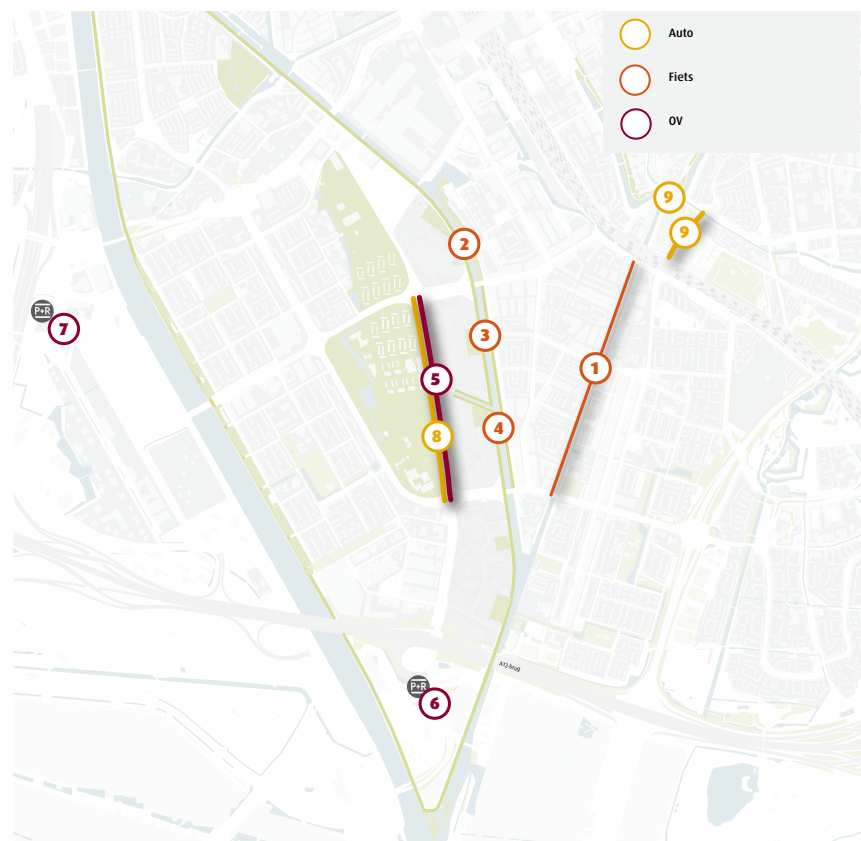
Eerste stap maatregelenpakket

Het maatregelenpakket op de korte termijn moet bestaan de eerste stappen van de transformatie van het autonetwerk om ruimte te scheppen voor fiets en OV. Zo is het mogelijk om de eerste elementen uit de ladderstructuur voor lopen en fietsen te realiseren.

Voor lopen en fietsen gaat het om de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur op de fietsstraat Jutfaseweg, met nabij station Vaartsche Rijn wellicht al exclusieve toegang voor voetgangers en fietsers. Daarnaast zijn nieuwe west-oost verbindingen nodig ter hoogte van het Merwedekanaal: loop- en fietsbruggen nabij de Heycopstraat, Waalstraat en Zijldiepstraat inclusief aanpassing van omliggende straten in Transwijk, Kanaleneiland en Rivierenwijk. Tot slot zijn in deze fase hoogwaardige fietsvoorzieningen langs de Europalaan-noord nodig.

Voor OV is het van belang dat de Europalaan -noord en – zuid voor de eerste fase een vrijliggende HOV-busbaan krijgt in beide richtingen. Hierdoor krijgen de ontwikkelgebieden op korte termijn een verbinding met Utrecht Centraal en P+R Westraven. Om ook P+R Papendorp XL goed te verbinden met de ontwikkelgebieden is een frequente busverbinding tussen de Wilhelminalaan en Papendorp nodig.

De Europalaan-Noord en het oostelijk deel van de Wilhelminalaan moeten in deze fase al herinrichting krijgen (inclusief dynamisch verkeersmanagement) om meer ruimte te geven voor verblijfskwaliteit, lopen en fietsen. Tot slot is het nodig om in deze fase met pilotproject al te starten met het temperen van het doorgaande autoverkeer op de route Balijplein-Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan en het Ledig Erf. Dit als voorbereiding op een andere vormgeving van deze straten.



Voorstel maatregelenpakket tot 2025

Maatregelen Utrecht Zuidwest (korte termijn)

Invloed op:



Fiets					
1.	Fietsstraat Jutfaseweg tussen Ledig Erf via Westerkade en Socratesbrug (incl. aanpassing kruispunt Westerkade-Ledig Erf, Jutfaseweg-Vondellaan en Jutfaseweg-Socrateslaan)	●	●		
2.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat (wijk-wijkverbinding)	●	●		
3.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat, inclusief fietsaanterkkelijke inrichting tussen Afrikalaan (via Transwijk door Merwede en Waalstraat) en Jutfaseweg (stedelijke verbinding)	●	●		
4.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat, inclusief fietsaanterkkelijke inrichting tussen Vasco da Gamalaan (via park Transwijk door Merwede en Zijldiepstraat) en Rijnlaan (wijk-wijkverbinding)	●	●		
Openbaar vervoer					
5.	Vrijliggende HOV-baan Europalaan-Noord			●	●
6.	Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Westraven (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●
7.	Realiseren P+R Papendorp XL (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●
Auto - Principe					
7.	Europalaan-noord als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)	●	●	●	●
8.	Dosering autoverkeer kwadrant Bleekstraat, Albatrosstraat, Baden Powellweg en Ledig Erf (dynamisch verkeersmanagement)	●	●		●
Ruimtelijke mobiliteitsmaatregelen					
9.	Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten (o.a. ambitieuze parkeernormen, deelmobiliteit, gereguleerd parkeren)	●	●	●	●
10.	Invoeren gereguleerd parkeren in bestaand stedelijk gebied			●	

7. Uitwerkingsagenda

De integrale mobiliteitskoers biedt een robuuste basis voor de ontwikkeling van Utrecht Zuidwest op middellange termijn. Dit hoofdstuk bevat een aantal uitwerkingsopgaven met actiehouders.



1. Verdere uitwerking van de systeemsprong naar regionale lightrail in overleg met andere overheden

De systeemsprong OV vergt verdere uitwerking (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn inclusief fasering, toekomst van de huidige SUNIJ-lijn en stedenbouwkundige inpassing). Daarnaast is verdere inzoom/finetuning wenselijk van het gebruik van het gehele OV-netwerk inclusief exacte uitvoering van het Wiel. Specifieke aandachtspunten binnen deze uitwerking zijn de van Zijstweg, de passages A12-aansluiting Westraven, Europalaan, Anne Frankplein, inpassing in het stationsgebied en een mogelijk alternatief voor halte Vasco da Gamalaan bij verleggen SUNIJ-lijn.

Actiehouder: gemeente Utrecht i.s.m. rijk, provincie en regio

2. Verdere uitwerking van de automaatregelen in het stedelijk wegennet met o.a. dynamische doorrekening en ontwerputwerking.

Verdere analyse naar de aandachtspunten Europaplein, Anne Frankplein in relatie tot de systeemsprong OV (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn, nader toetsen noodzaak van ongelijkvloerse OV-passages) en Churchilllaan, Rijnlaan, Constant-Erzijsstraat-’t Goylaan en Bleekstraat (inpassen autoverkeer met behoud van leefbaarheid).

Actiehouder: gemeente Utrecht

3. Uitwerking van de transformatie van de A12-aansluiting Westraven in relatie tot de systeemsprong OV

Rondom A12-aansluiting Westraven komen een aantal opgaven samen (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn, versterking loop- en fietskwaliteit, transformatie Europalaan-Zuid, P+R-functie Westraven en ruimtelijke transformatie deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone). Nadere toetsing van de noodzaak van een ongelijkvloerse OV-passagie en dynamische modeldoorrekeningen zijn benodigd.

Actiehouder: gemeente i.s.m rijk, provincie

4. Uitwerken van loop- en fietsmaatregelen inclusief fasering

Deze maatregelen moeten een plek krijgen in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. Specifieke aandachtspunten zijn kruispunt Croeselaan - van Zijstweg, Kanaalweg-Jutfaseweg en een volwaardige loop- en fietspassage ter hoogte van de A12-aansluiting Westraven (zie ook 1 en 3) en Papendorp.

Actiehouder: gemeente Utrecht

5. Uitwerken van voorzieningenniveau van knooppunten: op de treinstations

Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten-Koningsweg uitbouw van fietsparkeercapaciteit, op de P+R-stadsrandlocaties Westraven en Papendorp uitbouw van auto- en fietsparkeercapaciteit, aanbod van deelmobiliteit, reizigersvoorzieningen en verblijfskwaliteit.

Actiehouder: gemeente Utrecht

6. Uitwerken van de bereikbaarheid van de Jaarbeurs

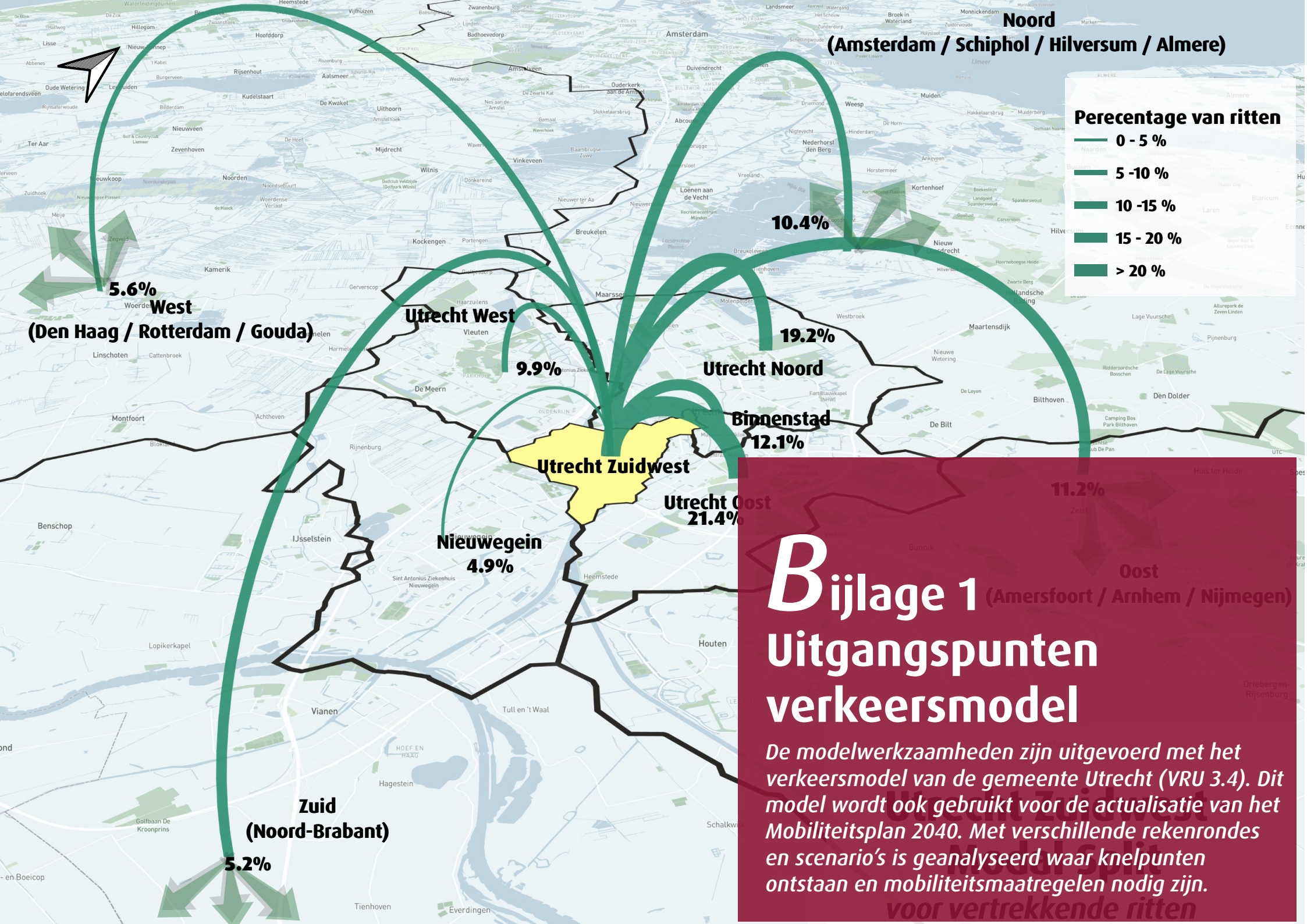
Door de grote piekstromen (‘rode dagen’) kent de Jaarbeurs een eigen specifieke kwaliteitsvraag voor de capaciteitsvraag. De reguliere parkeren op afstand locaties zijn waarschijnlijk niet voldoende. De bereikbaarheid van de Jaarbeurs op de piekdagen moet verder worden uitgewerkt, rekening houdend met capaciteit en kwaliteit.

Actiehouder: gemeente Utrecht



INTEGRALE MOBILITEITSKOERS UTRECHT ZUIDWEST

BIJLAGEN
3 JULI 2020



Bijlage 1 (Amersfoort / Arnhem / Nijmegen)

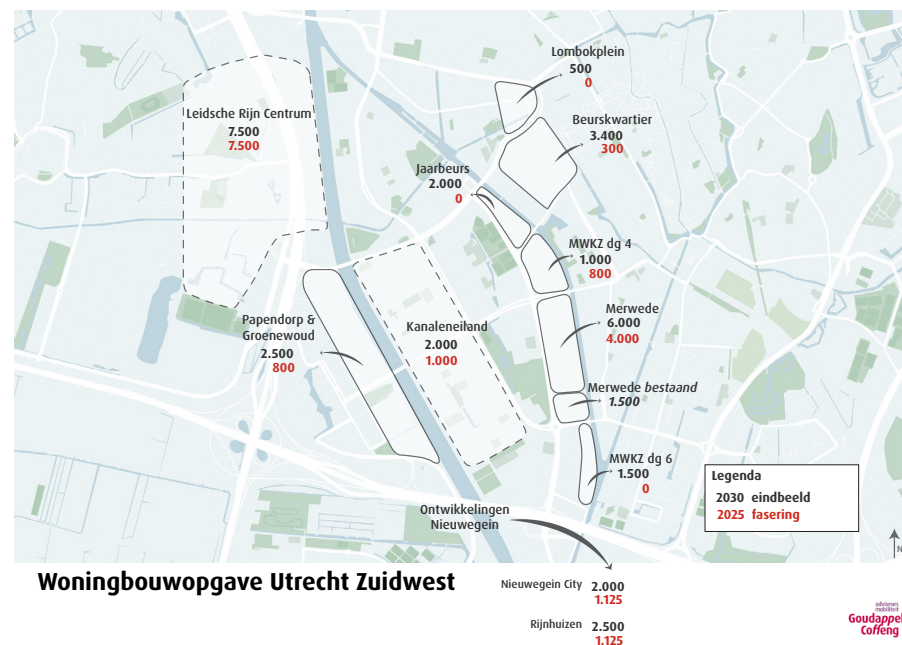
Uitgangspunten verkeersmodel

De modelwerkzaamheden zijn uitgevoerd met het verkeersmodel van de gemeente Utrecht (VRU 3.4). Dit model wordt ook gebruikt voor de actualisatie van het Mobiliteitsplan 2040. Met verschillende rekenrondes en scenario's is geanalyseerd waar knelpunten ontstaan en mobiliteitsmaatregelen nodig zijn.

De modelberekeningen zijn uitgevoerd conform de vulling van VRU 3.4. Daarin zijn tot 32.400 woningen en arbeidsplaatsen aan toegevoegd. We zijn binnen de modelberekeningen standaard uitgegaan van 'parkeerplafonds' voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat voor de nieuwe ontwikkelingen is uitgegaan van een modelmatige simulatie van ambitieuze mobiliteitsconcepten en lagere parkeernormen. Dit is gedifferentieerd naar mobiliteitsmilieu als volgt:

- Hoogstedelijk milieu (Beurskwartier, Lombokplein, Jaarbeurs & MWKZ): hoogwaardige woonomgeving met dagelijkse voorzieningen op loopafstand, extra fietskwaliteit (10%), gereguleerd parkeren, parkeernorm conform Merwede, structurele inzet MaaS (ca. 30% parkeervraag) en parkeren op afstand (10% parkeervraag). Voor Beurskwartier is de ambitie nog hoger: alleen deelauto's op de plot en eigen auto op afstand.
- Stedelijk milieu (Papendorp & Groenenwoud): Gereguleerd parkeren, parkeernormen conform vigerende beleidsuitgangspunten en inzet op MaaS (20% parkeervraag)
- Overige milieus (Leidsche Rijn): Parkeren zonder parkeerregulering en vraagvolgend mobiliteitsbeleid. Leidsche Rijn Centrum kent een betaald parkeerregime.

Bewoners van de hoogstedelijke milieus parkeren deels op afstand. Het model kent deze op basis van afstand en reistijd van het ontwikkelgebied automatisch toe naar ofwel Westraven of Papendorp. Voor bewoners die op afstand parkeren wordt uitgegaan van een modal shift effect: er wordt uitgegaan van een halvering van het aantal autoritten ten opzichte van een reguliere situatie.



Fietsscenario's

Op hoofdlijnen zijn twee typen hoofddoelen te onderscheiden binnen de doorrekening van de fietsscenario's, namelijk het:

- faciliteren en verspreiden van het oost-west verkeer, met name door barrières in de stad te doorbreken en zo maaswijdte van het fietsnetwerk te verbeteren, zie ook het kader.
- faciliteren en verspreiden van het noord-zuid verkeer, met name door (regionaal) fietsverkeer op de Kanaalweg te verspreiden over parallelle routes door versterking fietskwaliteit

Om de effecten van deze doelen in beeld te brengen zijn de volgende scenario's doorgerekend:

- Fietsscenario 0 (basispakket): In beeld brengen welk effect een minimaal investeringspakket (slechts 1 brug) op fietsstromen en mobiliteitsgedrag
- Fietsscenario 1: In beeld brengen van effecten verspreiding west-oost fietsverkeer (doorzetting beleid in de geest van Mobiliteitsplan en omgevingsvisie MWKZ)
- Fietsscenario 2 (systeemsprong fiets): In beeld brengen van de effecten van de verspreiding van het noord-zuid verkeer

Technische toelichting met uitgangspunten is separaat beschikbaar.

Openbaar vervoer scenario's

Er zijn vier OV-scenario's doorgerekend, namelijk:

- Scenario 1: Busplus scenario: Organisch doorgroeimodel vanuit huidige concept zonder grote transformaties in de huidige netwerkopbouw (ligging verknopingen) of de huidige systeemkeuzes ('rubber' als basis)
- Scenario 2: HOV-pendel concept: Trackless tram of high capacity non rail connector waarbij de knopen op het Wiel gaan fungeren als transferknopen waar regionale corridors op verknopen (2/3 van lijnen)
- Scenario 3: Stedelijk tramscenario: Vertramming corridor Europalaan-Noord en Papendorp waarbij de knopen op het Wiel gaan fungeren als transferknopen waar regionale corridors op verknopen (1/3 van lijnen)
- Scenario 4: Regiorail tramscenario: Regionale Lightrail met regionale positionering, ongelijkvloers en hoge snelheid. Stadsrandknopen op het wiel fungeren ook als regio-transferknopen voor P+R

Voor de scenario's is aangesloten op de variant toekomstbeeld OV – Prorail 2030 (8-4 inclusief station Koningsweg) en het Wiel conform vastgestelde ambities gemeenteraad als zuidelijke tangentiële verbinding Leidsche Rijn – Papendorp - Westraven – station Lunetten/Koningsweg – USP inclusief genoemde knooppunten. Deze wordt overgenomen uit de modelberekeningen in het kader van het werkproces Actualisatie Mobiliteitsplan 2020 (passend binnen concept U-NED, 2019).

Technische toelichting met uitgangspunten is separaat beschikbaar.

Autosenario's

Binnen de scenario's voor het autoverkeer bestaan twee belangrijke knoppen, namelijk:

- Netwerkingrepen: We passen het autonetwerk in het model aan, denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van snelheden, inzet van DVM en/of verruimen/verminderen van capaciteit
- Instellen parkeerplafonds bestaande stad gedifferentieerd naar mobiliteitsmilieu. Het doel hiervan tweeledig: 1) Simuleren van het effect van continuering van mobiliteitsbeleid (beleid gericht op lagere parkeernormen). 2) Afhankelijk van scenario het simuleren van effecten van de mobiliteitstransitie: O.a. binnen G4-verband is er een brede constatering dat (ook multimodale) verkeersmodellen modal shift-effecten onderschatten. Het model moet dus worden geholpen bij het realistisch in beeld brengen van modal shifteffecten.

Om de effecten in beeld te brengen zijn de volgende scenario's doorgerekend:

- Autoscenario 0 (basispakket): In beeld brengen welk effect de inzet van ambitieus mobiliteitsconcept voor nieuwe ontwikkelingen heeft
- Autoscenario 0+ (beleidsscenario): in beeld brengen van doorzetting infrastructurele aanpassingen in de geest van Mobiliteitsplan
- Autoscenario 2 (doorwaadbare stad): in beeld brengen van effect van inzetten op 'zachte' autoverluiding d.m.v. reistijden / dosering, stimuleren 'langer rijden via de RING en pas bij de bestemming de stad in
- Autoscenario 3 (richting sectorenmodel): in beeld brengen van effect van 'harder' sturen op routekeuzes van automobilisten. Auto's kunnen alle bestemmingen bereiken, maar worden gedwongen om bepaalde routes te kiezen, via de RING.

Binnen de autoscenario's kiezen we voor het inzetten van parkeerplafonds, zoals ook gedaan is bij het beleidsscenario voor nieuwe ontwikkelingen. Dit differentiëren we ook naar mobiliteitsmilieu. Dit betekent dat we de huidige parkeercapaciteit/verkeersgeneratie van ook de bestaande stad beperken/verlagen, getrapd per scenario. Dit geldt voor scenario 2 en 3 met de volgende uitgangspunten:

Scenario 2:

Instellen parkeerplafonds voor bestaande stad, namelijk:

- A. Hoogstedelijk milieu: 90% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- B. Stedelijk milieu: 95% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- C. Overige milieu: geen plafond

Scenario 3:

instellen parkeerplafonds voor de bestaande stad, namelijk:

- A. Hoogstedelijk milieu: 80% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- B. Stedelijk milieu: 90% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- C. Overige milieu: 97,5% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)

Technische toelichting met uitgangspunten is separaat beschikbaar.

Input combinatiescenario

De inzichten uit de eerdere modelanalyses gecombineerd tot één integraal combinatiescenario, om te toetsen in hoeverre dit scenario als koers kan dienen voor de middellange termijn waarin het mobiliteitsnetwerk op een duurzame manier meegroeit met de groei van de stad.

De ruimtelijk-programmatische uitgangspunten zijn identiek aan de overige uitgevoerde modeldoorrekeningen, inclusief parkeerplafonds voor de nieuwe ontwikkelingen.

Openbaar vervoer

Conform de doorrekening van de scenario's is opnieuw de Prorail 2030 variant (8-4 inclusief station Koningsweg) en het Wiel als uitgangspunt genomen.

- SUNIJ-lijn via de Europalaan-Noord (vanaf Europaplein) en via Zijstweg/Croeselaan-noord (Graadt van Roggenweg is niet in te passen) naar Utrecht Centraal met halteafstanden tussen 800 en 900 meter (bedieningssnelheid gemiddeld 30+ km/h)
- Verknoping van ±80% van de regiobussen op P+R Westraven (dus ook bussen die nu via Papendorp rijden) en daar 'superknooppunt' ontwikkelen. Regiobussen rijden deels door naar USP en LRC.
- Langeafstandsbussen vanuit het westen (Breda/Rotterdam, buslijnen 401, 195, 295) blijven doorrijden via Papendorp richting Utrecht Centraal (en halteren alleen op Papendorp centrum)

Fiets

Een gecombineerd effect van de volgende twee doelen door inzet op kwaliteitsverbetering, uitbreiding van het netwerk en hogere snelheden door;

- faciliteren en verspreiden van het oost-west verkeer, met name door barrières in de stad te doorbreken en zo maaswijdte van het fietsnetwerk te verbeteren, zie ook het kader:
- faciliteren en verspreiden van het noord-zuid verkeer, met name door (regionaal) fietsverkeer op de Kanaalweg te verspreiden over parallelle routes door versterking fietskwaliteit

Auto

Inzetten op 'zachte' autoverluing d.m.v. reistijden / dosering, stimuleren 'langer rijden' via de RING en pas bij de bestemming de stad in met, naast inzet van parkeerplafonds voor de nieuwe ontwikkelingen, ook inzet op de parkeerplafonds voor de bestaande stad, namelijk:

- A. Hoogstedelijk milieu: 90% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- B. Stedelijk milieu: 95% van aantal autoverplaatsingen (t.o.v. nul+)
- C. Overige milieu: geen plafond

Technische toelichting met uitgangspunten voor OV, fiets en auto in het combinatiescenario is separaat beschikbaar.

*B*ijlage 2 Resultaten doorrekening integraal scenario



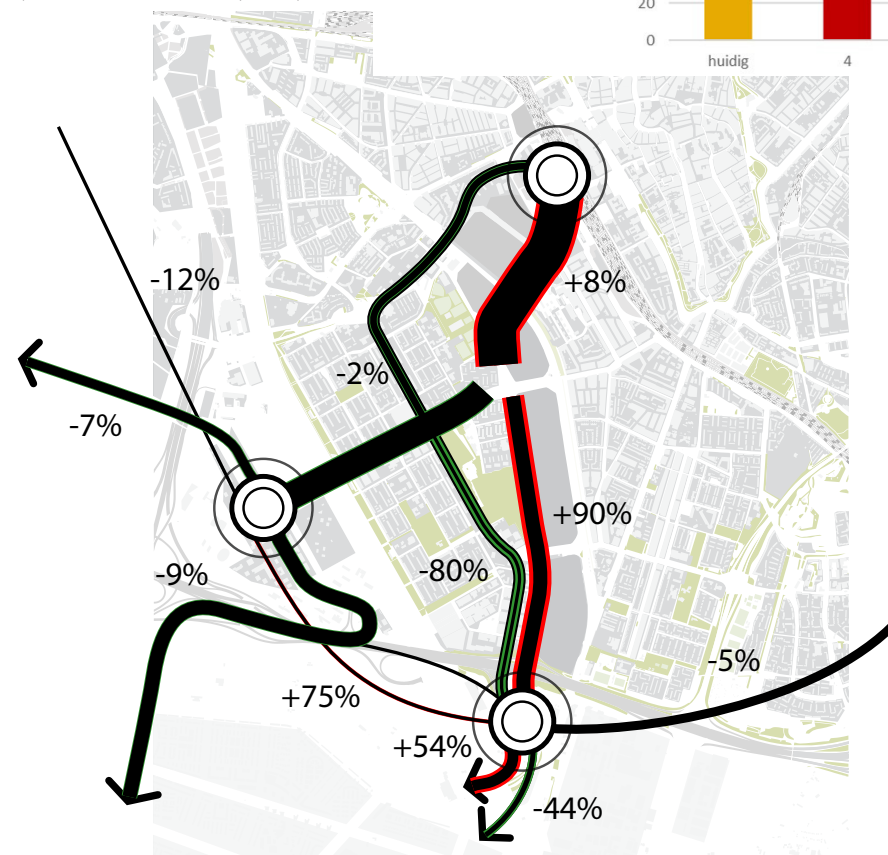
Effecten analyse combinatiescenario samengevat (OV)

Het combinatiescenario bevat een hoogwaardig regionaal lightrail systeem tussen Utrecht Centraal en de knooppunten op het Wiel (Westraven en Papendorp) en richting Nieuwegein en Vleuten. Er wordt ingezet op een reistijdverkortung tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein door de SUNIJ-lijn als regionale lightrail binnen Utrecht via de directere route Europalaan te leiden in plaats van via Kanaleneiland. Deze lightrail ontsluit ook de Merwedekanaalzone.

Een regionale corridor via de Europalaan zorgt per saldo voor iets grotere stromen door Utrecht Zuidwest dan een regionale corridor via de bestaande SUNIJ-lijn. Dit komt omdat de regionale reiskwaliteit (extra inzet op regionale P+R) wordt gecombineerd met de OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone. Er ontstaat een samengevoegde bundel van ca. 25.000 tot 30.000 reizigers, passend bij een hoogwaardig regionaal railproduct. De Merwedekanaalzone maakt dan medegebruik van dit regionale systeem. De belasting van de capaciteit op de Van Zijstweg blijft komen uit op 61% van de capaciteit blijft (85% is acceptabel), dankzij het verknopen van de meeste regionale buslijnen op Westraven (inclusief capaciteitsclaim van regionale lightrail vanuit de Europalaan). Het verknopen aan de stadsranden is hier verantwoord, omdat regionale reizigers kunnen overstappen op een hoogwaardig regionaal systeem. Zonder Wiel nemen de intensiteiten op zowel de van Zijstweg en de Europalaan-Noord toe met ongeveer 5.000 tot 6.000 reizigers per etmaal extra. In een scenario met alleen bussen via de Europalaan-Noord rijdt er ter hoogte van de van Zijstweg 6.000-7.000 reizigers minder dan in het combinatiescenario.

De verlegging van de regionale OV-corridor naar de Europalaan werkt door op het totale OV-netwerk in Utrecht Zuidwest. De bestaande SUNIJ-lijn kent minder gebruik; vooral zuidelijk van winkelcentrum Kanaleneiland is lightrail niet meer gerechtvaardigd. Wel kan de SUNIJ-lijn een meer stedelijke rol vervullen door te kiezen voor een aftakking vanaf winkelcentrum Kanaleneiland naar Papendorp.

Capaciteitsbenutting Van Zijstweg combi
(index 100 als maximale capaciteit)



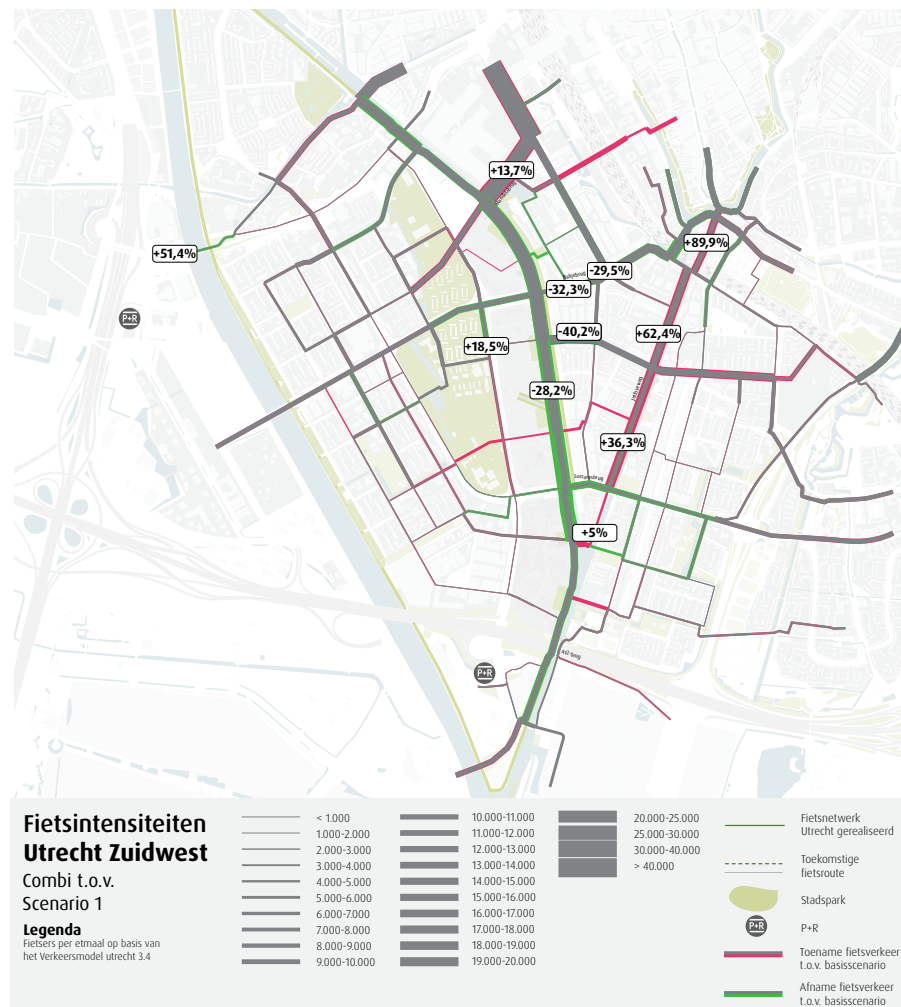
Schematische weergave ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest voor het OV-combinatiescenario 2030 ten opzichte van het beleidsscenario 2030 (in het technische bijlagenrapport zijn gedetailleerde overzichten opgenomen)

Effecten analyse combinatiescenario samengevat (fiets)

Dit scenario zet in op zowel het optimaal spreiden van oost-west verkeer, als het optimaal spreiden van het noord-zuid-fietsverkeer met nieuwe verbindingen. Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal dragen bij aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes. Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug). Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.

Een kwaliteitsimpuls op de Jutfaseweg (inclusief oversteek Vondellaan) trekt veel fietsverkeer in noord-zuidrichting. Hierdoor ontstaan afnames op de fietsroutes Kanaalweg, Balijelaan en Bleekstraat. De verbinding sluit goed aan op de nieuwe loop- en fietsbrug 'Jutfasepunt'. De Kanaalweg blijft een aantrekkelijke fietsroute blijft met intensief gebruik. Het is enerzijds nodig om doorgaande fietsers hier te faciliteren, maar om anderzijds ook fietsverkeer maximaal te stimuleren om via parallelle routes te rijden.

Een nieuwe Nicolaas Beetsverbinding naar de binnenstad vervult een stedelijke functie voor de fietsbereikbaarheid en geeft minder drukte op de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat. Kruispunten blijven kruispunt Croeselaan/van Zijstweg, omgeving Ledig Erf en omgeving Vondellaan/Croeselaan. Verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of shared space-achtige oplossingen zijn nodig. Nieuwe fietsverbindingen vanaf P+R Papendorp XL langs de zuidzijde van de Meernbrug-Graadt van Roggenweg en vanaf P+R Westraven via A12-aansluiting Westraven en de Europalaan zijn onlosmakelijk verbonden met de keuze voor P+R en bewonersparkeren op afstand.



Waaijer aan OV-keuzes schematisch weergegeven

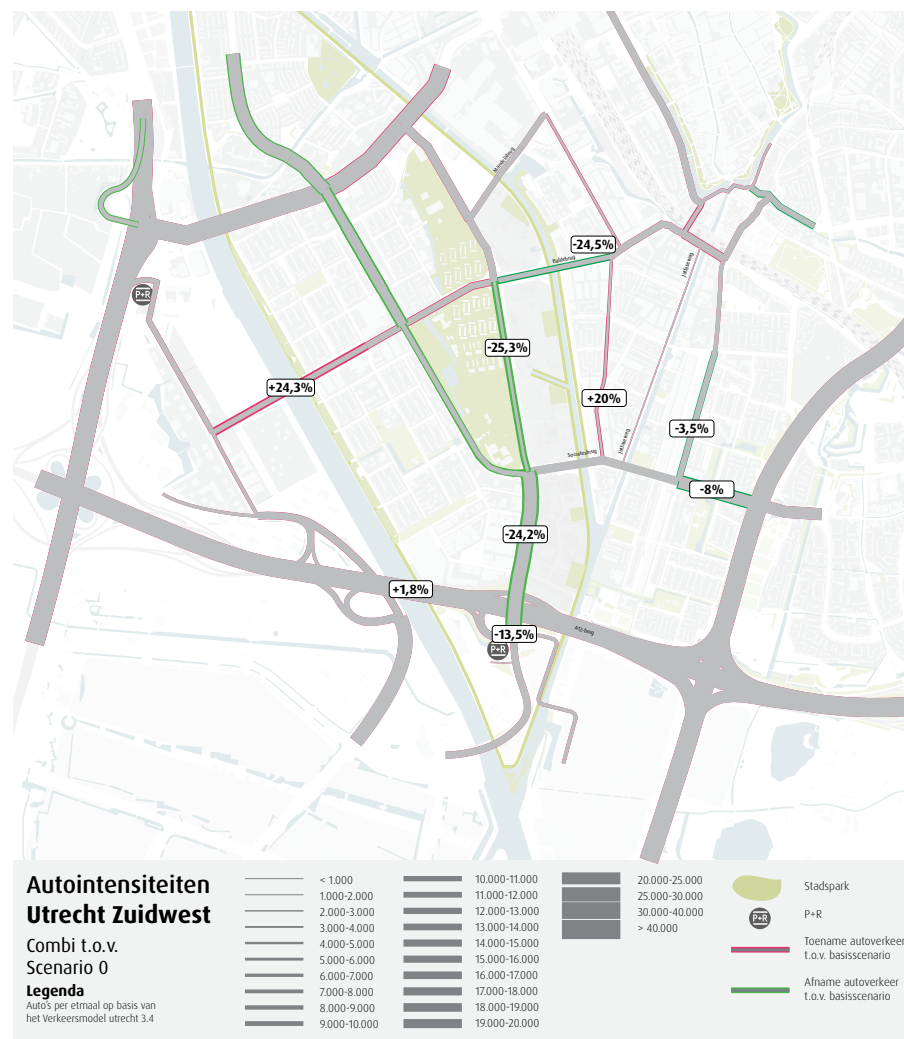
Effecten analyse combinatiescenario samengevat (auto)

In dit scenario wordt autoverkeer stadsbreed aangemoedigd om meer via de RING routes met restcapaciteit te rijden (via Papendorp in plaats van Europalaan-zuid). Tegelijkertijd geldt dat alle routes en bestemmingen bereikbaar blijven (principe 'Doorwaadbare stad').

Door een combinatie van reistijdverkorting via de Papendorpseweg-Mercatorlaan en meer ruimte voor oversteken op de Europalaan-zuid is het mogelijk om autoverkeer meer via de Churchillaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg te laten rijden van/naar de A12 en minder via de Europalaan-Westraven. Het is wel wenselijk dat autoverkeer tussen Nieuwegein en de A12-oost blijft rijden via A12-aansluiting Westraven. Dit voorkomt extra verkeersgroei op de Galecopperbrug. Per saldo leidt dit scenario tot ca 15 tot 20% verkeersafname op de A12-aansluiting Westraven ten opzichte van het basisscenario. Dit maakt op deze locatie een fundamenteel andere inrichting niet direct mogelijk.

De Europalaan wordt ca 30% rustiger wordt dan in het basisscenario. Dit geeft meer ruimte voor OV-doorstroming en oversteekbaarheid rondom de verstedelijkingslocatie Merwedekanaalzone. Een minder snelle route Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan (andere instelling van verkeerslichten) geeft een verkeersafname van ruim 15% ten opzichte van het basisscenario. Dit reduceert de drukte weer tot het huidige niveau en nabij station Vaartsche Rijn zelfs lager dan nu. Een 'harde verkeersknip' op deze plek zou extra verkeersreductie geven, maar ook ongewenste verkeersverschuivingen elders.

Op de Rijnlaan en Churchillaan zien we toenames ten opzichte van het beleidsscenario. Voor de Constant Erzeijstraat en de Goylaan zien we, hoewel de intensiteiten t.o.v. het beleidsscenario afnemen, toenames ten opzichte van huidig. Wel passen de intensiteiten in de geformuleerde bandbreedtes. Op basis van de resultaten van deze doorrekening, ligt het voor de hand om de snelheid op de Europalaan-Noord minder te verlagen, zodat verkeer dat in dit scenario via de Rijnlaan via de Europalaan-Noord gaat rijden. Op de Europalaan-Noord is daarvoor voldoende ruimte.



Autointensiteiten combinatiescenario

*B*ijlage 3 Resultaten openbaar vervoer



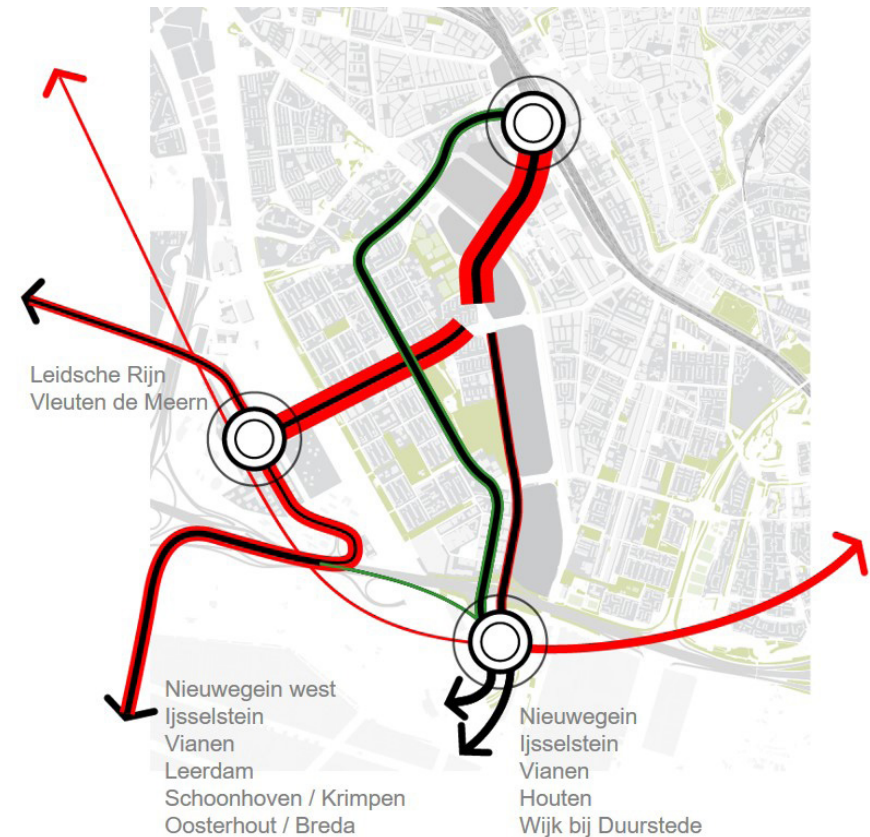
Inzoom op de verplaatsingsbehoefte OV binnen Utrecht Zuidwest (OV-basisscenario)

Vanuit de huidige situatie krijgt Utrecht Zuidwest te maken met een groei aan OV-verplaatsingen. Daarnaast verschuiven sommige stromen, omdat het concept 'Wiel met Spaken' als uitgangspunt is genomen conform Toekomstbeeld OV Midden Nederland. Het uiteindelijke effect van het Wiel met Spaken hangt af van de specifieke uitvoering. Zie bijlage 1 voor de gehanteerde uitvoering.

In het schema is de verandering van OV-verplaatsingen te zien tussen de huidige situatie 2015 en de toekomstsituatie 2030 met concept 'Wiel met Spaken':

- Allereerst is er een algemene groei aan OV-reizigers in het hele systeem.
- Een tweede les is dat reizigers met het Wiel een directe OV-verbinding krijgen tussen Leidsche Rijn, Papendorp, Westraven, de toekomstige OV-knoop Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park. Dit ontlast de bestaande, meer radiale verbindingen. Zie ook bijlage 2 met hierin het exclusieve effect van het Wiel met Spaken op de verschuiving van de OV-verplaatsingen.
- De groei in het aantal reizigers leidt logischerwijs tot extra druk op het netwerk. Het figuur rechts laat zien dat met name de groei van de Van Zijstweg eruit springt. Hier ontstaat zonder maatregelen een capaciteitsprobleem conform een eerste inschatting op basis van vastregels uit Toekomstbeeld Midden-Nederland.

Tussen de OV-scenario's verderop in dit hoofdstuk ontstaan in de verkeersmodelanalyses beperkte verschillen in het totale aantal OV-verplaatsingen. Reizigers gaan wel telkens via andere routes reizen.

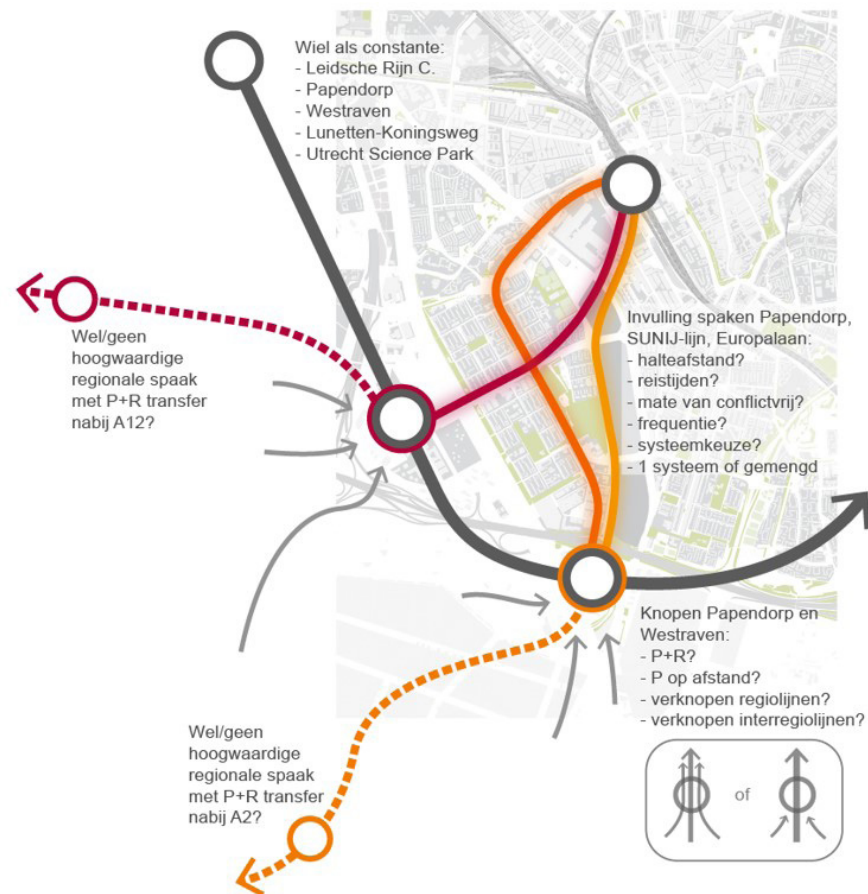


Schematische weergave ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest bij OV-basisscenario 2030 ten opzichte van huidige situatie 2015 (in het technische bijlagenrapport zijn gedetailleerde overzichten opgenomen)

Waaier aan mogelijke OV-keuzes voor Utrecht Zuidwest

Vanuit bovenstaand uitgangspunt zijn verschillende keuzes denkbaar om de mobiliteitsbehoefte in en rond Utrecht Zuidwest met OV op te vangen. Het Wiel met Spaken is in elk scenario vast uitgangspunt, gecombineerd met P+R en bewonersparkeren op afstand in Westraven en Papendorp. Zie bijlage 1. Voor de verdere invulling van het OV in Utrecht Zuidwest liggen verschillende opties open:

- Hoe worden de Spaken in het Wiel ingevuld (de OV-corridors SUNIJ-lijn via Kanaleneiland en Graadt van Roggenweg, de Europalaan-Van Zijstweg en de Wilhelminalaan-Van Zijstweg)? Qua bedieningssnelheid en reistijden, halte-afstanden, frequenties en materieeltype?
- Worden de OV-reistijden tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein verkort? Dit versterkt de concurrerende rol van OV op regionaal niveau. Oftewel: krijgen de spaken wel of geen versterkte regionale rol in combinatie met regionale P+R-voorzieningen (ruim buiten de RING)?
- In hoeverre eindigen buslijnen vanuit de regio op de OV-knooppunten Westraven en Papendorp waar Wiel en Spaken samenkomen, of rijden deze lijnen gebundeld mee naar Utrecht Centraal?

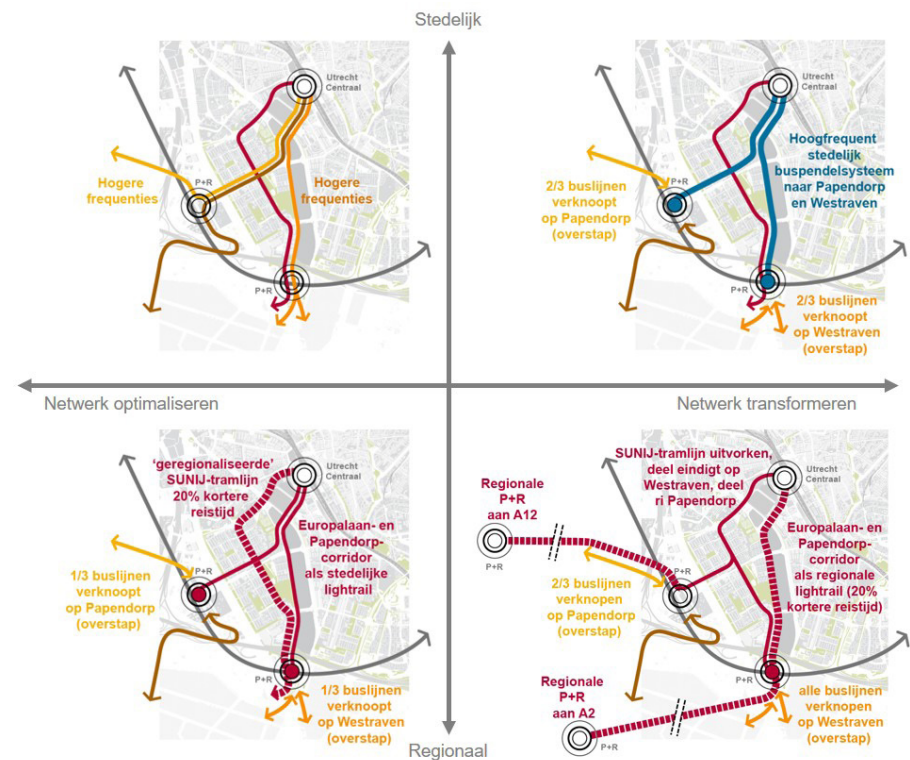


Waaier aan OV-keuzes schematisch weergegeven

Opbouw van vier OV-scenario's

De keuzes zijn ondergebracht in vier hoofdsenario's om zo veel mogelijk verschillende OV-keuzes te toetsen:

1. Doorbouw vanuit huidige netwerkopbouw met hogere frequenties, zonder nieuwe verknopingen en reistijdverkortingen. Buslijnen vanuit de regio halteren op Westraven en Papendorp en rijden zoals nu gebundeld door naar Utrecht Centraal. De Merwedekanaalzone krijgt OV-ontsluiting met regionale lijnbussen.
2. Als scenario 1, maar hier eindigt een deel van de buslijnen uit de regio op Westraven en Papendorp. Tussen deze knooppunten en Utrecht Centraal rijdt een stedelijk, dedicated pendelsysteem in hoge frequentie. Deze ontsluit ook de Merwedekanaalzone.
3. Als scenario 1, maar hier krijgt de SUNIJ-lijn 20% kortere reistijden dan nu, dankzij samengevoegde haltes. De corridors Europalaan en Wilhelminalaan krijgen stedelijke lightrail, waarbij de lightrailcorridor Europalaan de Merwedekanaalzone ontsluit. Buslijnen vanuit de regio eindigen deels op Westraven en Papendorp.
4. Als scenario 1, maar hier krijgt de corridor Europalaan een regionale lightrailfunctie in plaats van de SUNIJ-lijn, ook met 20% reistijdverkorting ten opzichte van nu via de SUNIJ-lijn. De regionale lightrail ontsluit ook de Merwedekanaalzone. Vanaf Westraven richting Nieuwegein gaat deze regionale lightrail over in de bestaande SUNIJ-lijn. De huidige SUNIJ-lijn binnen Utrecht krijgt een meer stedelijke functie, met t.h.v. winkelcentrum Kanaleiland een aftakking richting knooppunt Papendorp.



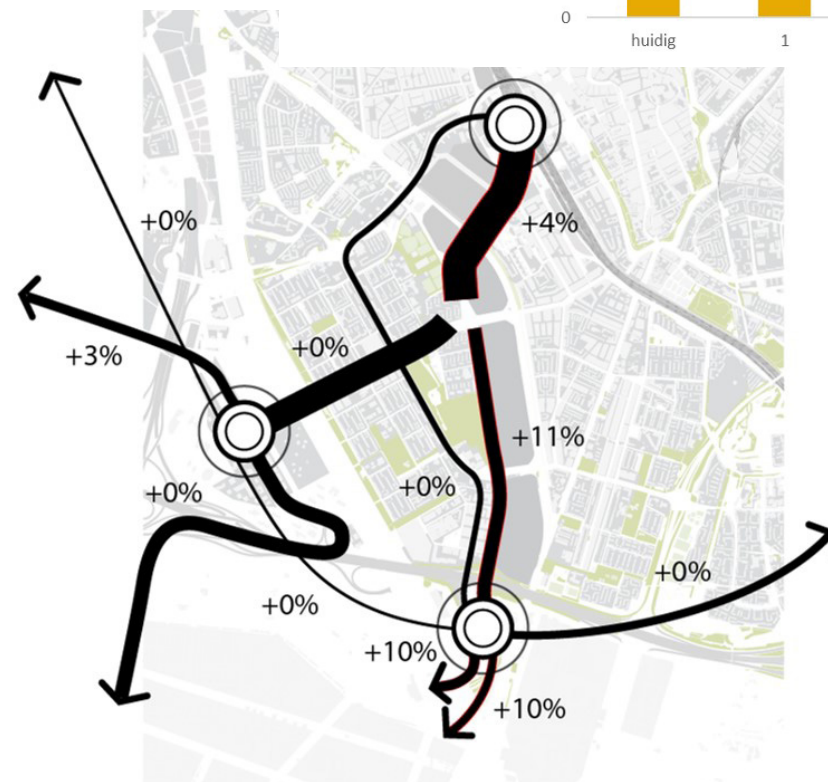
OV-scenario's schematisch weergegeven

Effecten analyse OV-scenario 1 samengevat

Vanuit de toekomstige verplaatsingsbehoefte in het basisscenario veranderen de stromen in scenario 1 beperkt. De grootste verandering is langs de Europalaan; hier trekken de hogere frequenties ca 11% meer reizigers.

Belangrijke les uit OV-scenario 1 is dat het volledig bundelen van OV-lijnen tussen Utrecht Centraal en Westraven/Papendorp niet mogelijk is vanwege de overbelasting op de Van Zijstweg. In dit scenario neemt de voertuigbelasting op de Van Zijstweg toe tot 97% van de capaciteit. Vanuit betrouwbare OV-bediening is 85% het maximum. Ook is hier dan geen restcapaciteit over voor verdere reizigersgroei. De overbelasting op de Van Zijstweg komt niet primair door de Merwedekanaalzone, maar door de combinatie met groei van regionale OV-stromen. Het (deels) verknopen van buslijnen uit de regio op Westraven en Papendorp is dus altijd nodig.

Tot slot draagt dit scenario niet bij aan de gewenste reistijdverkorting tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein.



Schematische ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest bij OV-scenario 1 vergeleken met OV-basisscenario 2030 (het technische bijlagenrapport bevat gedetailleerde informatie)

Effecten analyse OV-scenario 2 samengevat

Scenario 2 bevat een stedelijk pendelsysteem tussen Utrecht Centraal en de knooppunten op het Wiel: Westraven en Papendorp. De buslijnen vanuit de regio verknopen voor tweederde op deze stadsrandknooppunten.

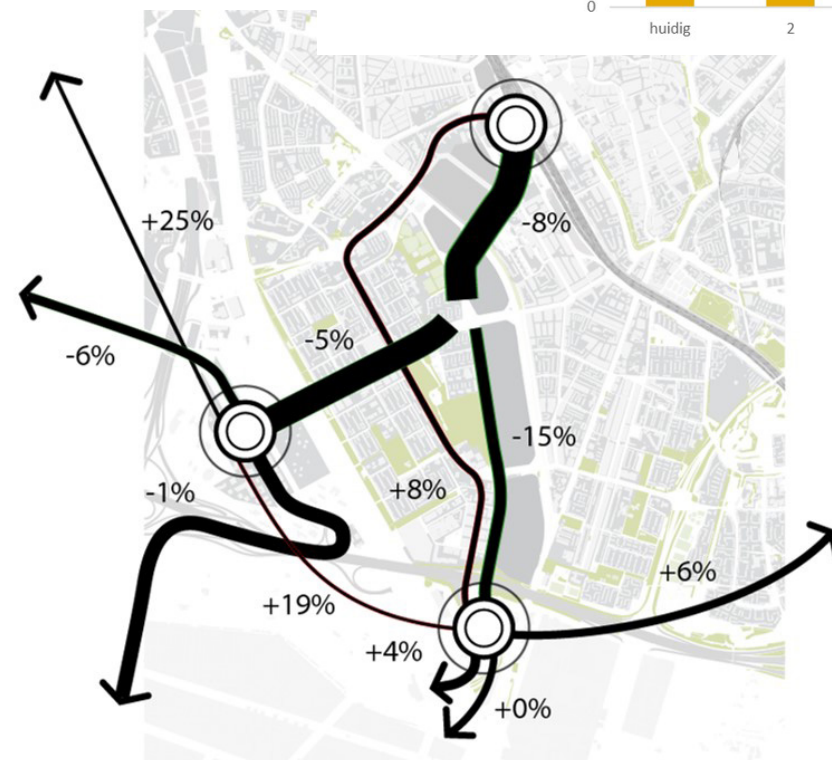
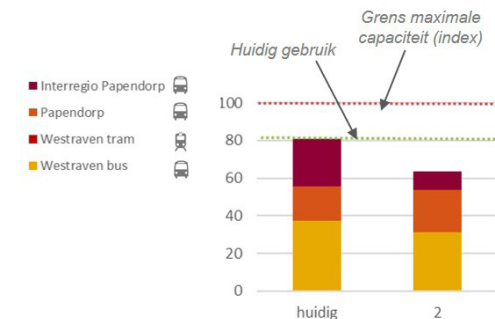
Binnen Utrecht Zuidwest is het grootse verschil met het basisscenario dat de OV-stromen verder verschuiven van de Spaken naar het Wiel. Dit komt niet door extra kwaliteit van het Wiel, maar doordat regionale reizigers op de Spaken te veel weerstand ervaren vanwege gedwongen overstap op een stedelijk OV-pendelsysteem naar Utrecht Centraal.

Belangrijke les is, dat deze extra weerstand voor regioreizigers onvoldoende wordt gecompenseerd doordat het aangeboden natransport te traag is (stedelijk pendelsysteem). Verknopen vereist dus kortere reistijden (regionale kwaliteit) in het natransport.

Een tweede les is dat een stedelijk pendelsysteem zonder lightrail in principe wel mogelijk is als OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone (geen rekening houdend met regionale reizigers en mits dit qua capaciteit past op de Van Zijstweg, zie scenario 1). Op de corridor Europalaan gaat het dan om ca 10.000 tot 15.000 reizigers per etmaal, wat mogelijk is met hoogfrequente gelede lijnbussen.

Bij dit scenario komt de belasting op de Van Zijstweg op 64% van de capaciteit (85% is acceptabel), dankzij het verknopen van tweederde van de regionale buslijnen. Ook dit scenario draagt niet bij aan de gewenste reistijdverkorting tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein.

Capaciteitsbenutting Van Zijstweg scenario 2
(index 100 als maximale capaciteit)



Schematische ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest bij OV-scenario 2 vergeleken met OV-basisscenario 2030 (het technische bijlagenrapport bevat gedetailleerde informatie)

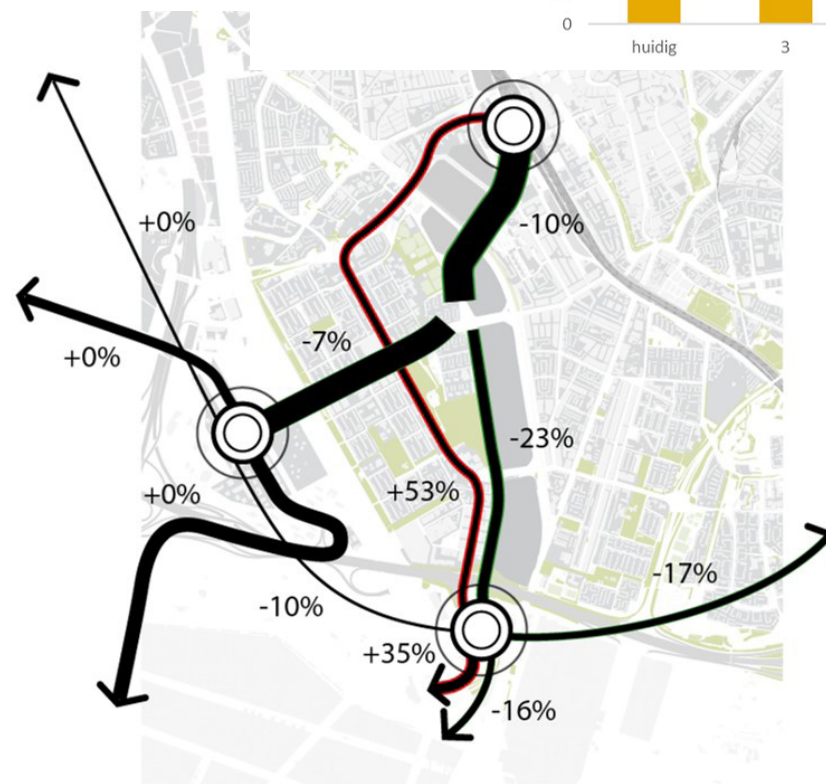
Effecten analyse OV-scenario 3 samengevat

In scenario 3 krijgt de bestaande SUNIJ-lijn 20% kortere reistijden tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal en komt er een stedelijke lightrail tussen Utrecht Centraal en Westraven via de Europalaan. In dit scenario rijdt ook een stedelijke lightrail tussen Utrecht Centraal en Papendorp. Eenderde van de buslijnen vanuit de regio eindigt op de stadsrandknopen Papendorp en Westraven.

Belangrijke les is dat reistijdverkorting van de SUNIJ-lijn substantieel meer OV-verplaatsingen trekt. Wanneer de SUNIJ-lijn alleen binnen Utrecht 20% kortere reistijden krijgt en niet in Nieuwegein/IJsselstein blijkt dat het aantal reizigers in Kanaleneiland-Zuid met 18% toeneemt in plaats van 53%.

Een tweede les is dat het reizigersaantal langs de Europalaan (ca. 10.000-15.000 reizigers) geen stedelijke lightrail rechtvaardigt, ondanks de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit komt onder andere omdat de regionale reizigers via de (versnelde) SUNIJ-lijn blijven reizen. Ook hier is OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone zonder rail in principe mogelijk (zie scenario 2).

In dit scenario verknoopt slechts een deel van de buslijnen uit de regio op Westraven en Papendorp, waardoor er nog steeds forse samenloop is van bussen en stedelijke lightrail op de Van Zijstweg. In totaal leidt dit tot overbelasting van de Van Zijstweg: 111% van de capaciteit (85% is acceptabel). Een les is hier dat radicalere verknoping op de stadsranden nodig is om oplossingskracht te hebben voor de Van Zijstweg.



Schematische ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest bij OV-scenario 3 vergeleken met OV-basissscenario 2030 (het technische bijlagenrapport bevat gedetailleerde informatie)

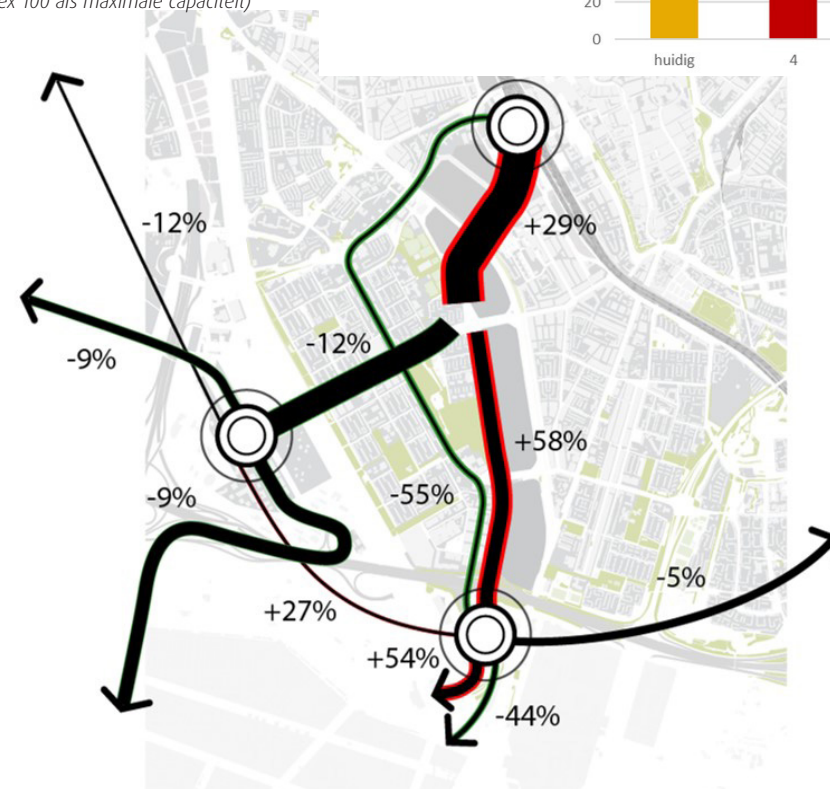
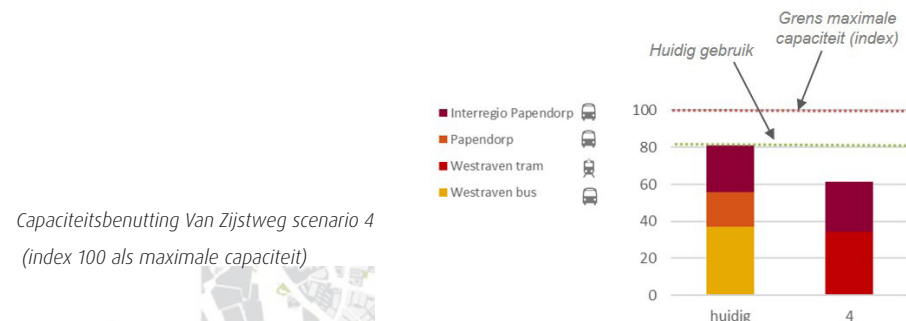
Effecten analyse OV-scenario 4 samengevat

Scenario 4 zet in op eenzelfde reistijdverkorting tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein als in scenario 3, maar dan door de SUNIJ-lijn als regionale lightrail binnen Utrecht via de directere route Europalaan te leiden in plaats van via Kanaleneiland. Deze lightrail ontsluit ook de Merwedekanaalzone.

Belangrijke les is dat een regionale corridor via de Europalaan per saldo iets grotere stromen geeft door Utrecht Zuidwest dan een regionale corridor via de bestaande SUNIJ-lijn (scenario 3). Dit komt omdat de regionale reiskwaliteit wordt gecombineerd met de OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone. Er ontstaat een samengevoegde bundel van ca. 25.000 tot 30.000 reizigers, passend bij een hoogwaardig regionaal railproduct. De Merwedekanaalzone maakt dan medegebruik van dit regionale systeem. In scenario 3 lag deze bundel in Utrecht Zuidwest juist uiteengelegd in de SUNIJ-lijn via Kanaleneiland en een separate stedelijke bundel via de Europalaan.

Een tweede les is dat de belasting op de Van Zijstweg op 61% van de capaciteit blijft (85% is acceptabel), dankzij het verknopen van de meeste regionale buslijnen op Westraven en Papendorp (inclusief capaciteitsclaim van regionale lightrail vanuit de Europalaan). Het verknopen aan de stadsranden is hier verantwoord, omdat regionale reizigers kunnen overstappen op een hoogwaardig regionaal systeem.

Een derde les: verlegging van de regionale OV-corridor naar de Europalaan werkt door op het totale OV-netwerk in Utrecht Zuidwest. De bestaande SUNIJ-lijn krijgt veel minder gebruik; vooral zuidelijk van winkelcentrum Kanaleneiland is lightrail niet meer gerechtvaardigd. Wel kan de SUNIJ-lijn een meer stedelijke rol vervullen door te kiezen voor een aftakking vanaf winkelcentrum Kanaleneiland naar Papendorp.



Schematische ontwikkeling van OV-verplaatsingen in Utrecht Zuidwest bij OV-scenario 4 vergeleken met OV-basisscenario 2030 (het technische bijlagenrapport bevat gedetailleerde informatie)

The background image shows a canal with several houseboats on the left side. A red rectangular overlay covers the left half of the image, containing the title text. To the right of the red overlay, a paved path runs alongside the canal, bordered by tall grass and trees. A tall street lamp stands on the path. The sky is blue with some light clouds.

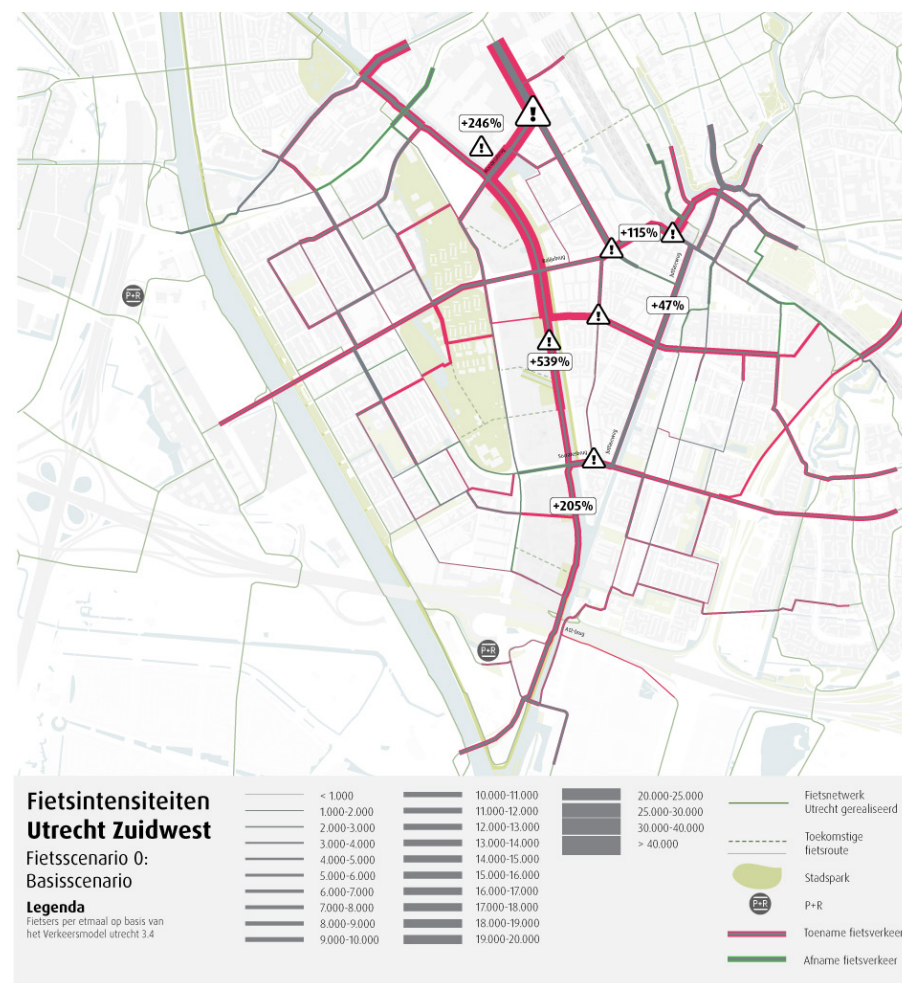
*B*ijlage 4 Modelresultaten fiets

Inzoom op de verplaatsingsbehoefte fietsverkeer binnen Utrecht Zuidwest (basisscenario)

Het fietsverkeer in Utrecht Zuidwest krijgt te maken met ruwweg een verdriedubbeling van het huidige fietsgebruik. Ten eerste is er groei door toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Ten tweede gaan mensen verhoudingsgewijs meer fietsen. Dit komt door een combinatie van reeds besloten mobiliteitsprojecten, beschikbare restcapaciteiten binnen de mobiliteitsnetwerken en de nieuwe verdichtingslocaties, inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen.

Bijgaande figuur toont de verandering in het fietsgebruik tussen de huidige situatie 2015 en de toekomstsituatie 2030 (basisscenario). Er is al rekening gehouden met één nieuwe loop- en fietsbrug over het Merwedekanaal; ter hoogte van de Waalstraat, conform Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (2016).

Het beeld toont dat zowel in oost-west- als in noord-zuidrichting overbelasting dreigt te ontstaan op de fietsroutes in Utrecht Zuidwest, vooral rond kruispunten waar verkeersstromen elkaar ontmoeten. Dan gaat het o.a. om de Kanaalweg, Mandelabrug-Van Zijstweg-Croeselaan, Balijebrug en -laan, brug 'Waalstraat', Socratesbrug en -laan, omgeving Vaartsche Rijn en Utrecht Centraal. Naast het zo goed mogelijk inrichten van bestaande routes op drukkere stromen en het aanpassen van verkeerslichten, is het nodig om de stromen optimaal te spreiden over het netwerk. Dit in het verlengde van de CROW-richtlijnen over fijnmazigheid (300 tot 500 m).



Fietsintensiteiten basisscenario

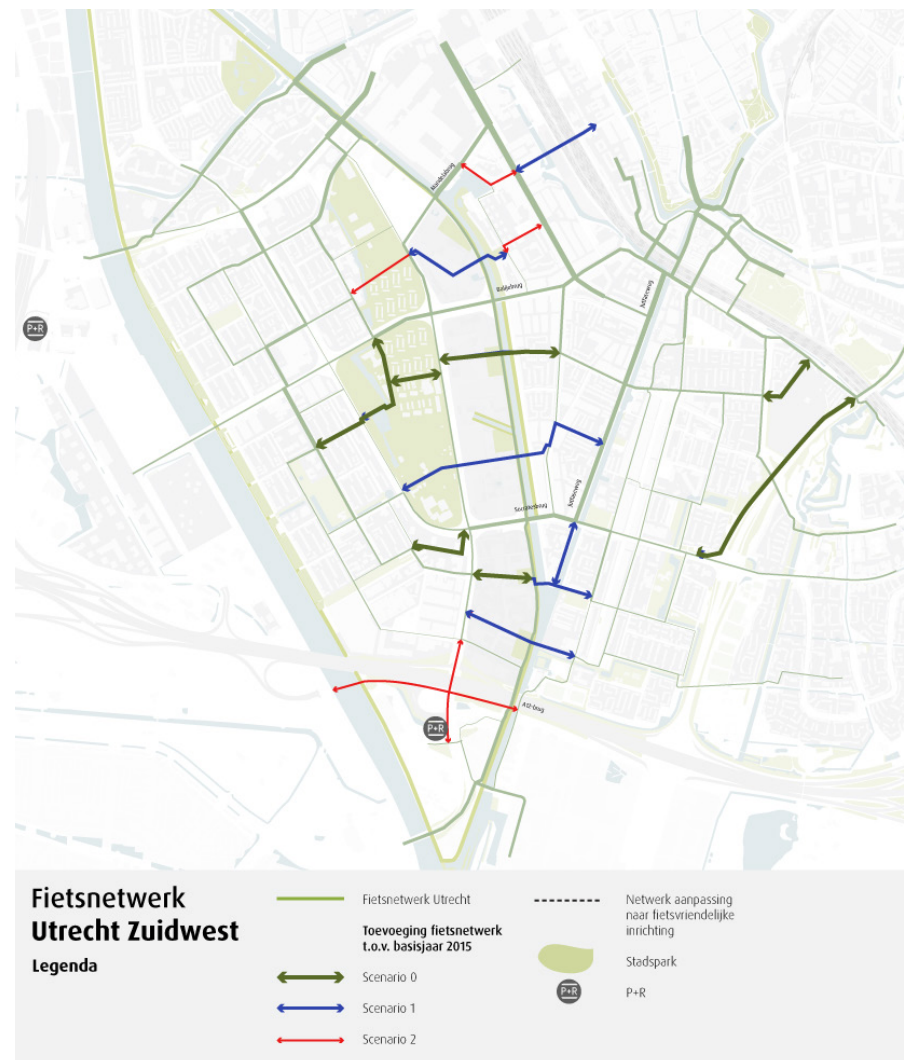
Opbouw van scenario's voor het fietsverkeer

Om de fietsstromen goed in te passen, is het nodig om de fietsstromen zo goed mogelijk te spreiden over meerdere routes. Dit sluit ook aan op het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De volgende hoofdscenario's zijn onderzocht:

1. Versterken fietsnetwerk met extra oost-west-fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen met een fijnere maaswijdte van het fietsnetwerk.
2. Additioneel versterken fietsnetwerk met extra noord-zuid -fietsverbindingen om de groei zo goed mogelijk op te vangen. Daarnaast bevat dit scenario extra oost-westschakels elders in het netwerk en fietsroutes ter ontsluiting van knooppunten zoals treinstations en P+R-voorzieningen. Deze geven verdere verfijning van de maaswijdte van het fietsnetwerk.

Relatie met bruggenstudie

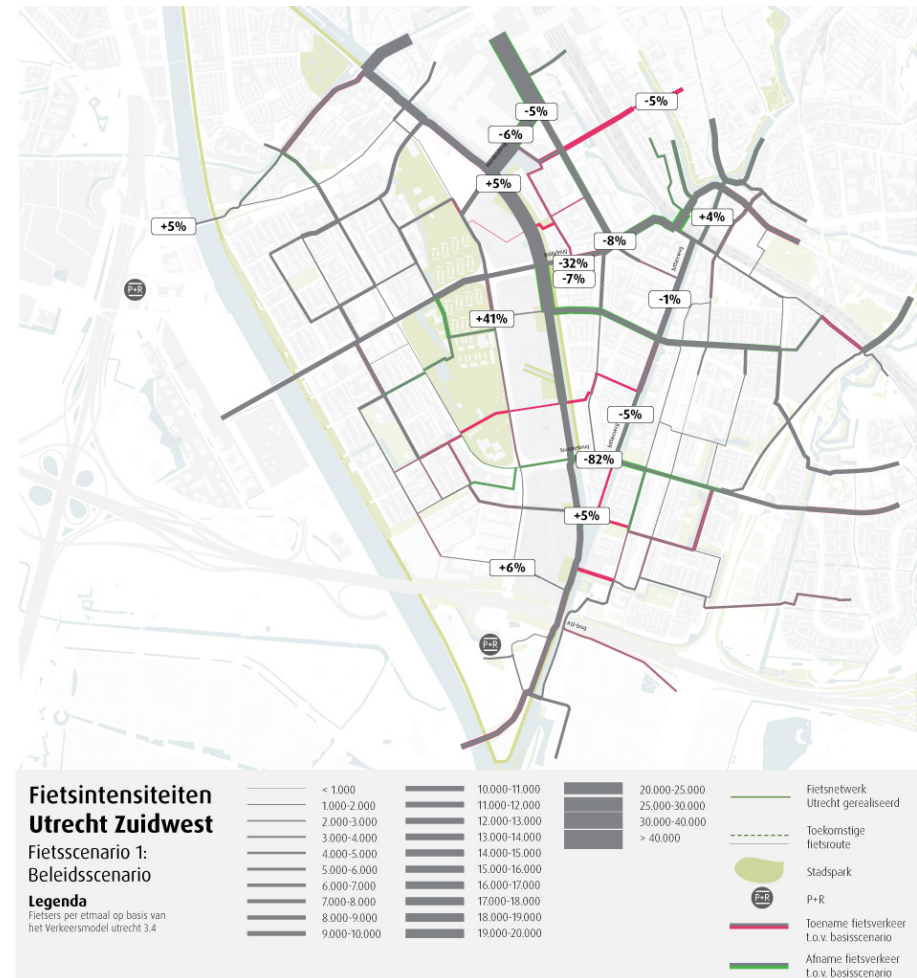
Binnen de besluitvorming van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone is de rapportage 'Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone' beschikbaar. De studie voor Utrecht Zuidwest bouwt hierop voort, met name met scenario 1. Er zijn ook verschillen: de studie voor Utrecht Zuidwest richt zich op een hoger schaalniveau. Daarnaast houdt deze studie specifiekere rekening met verdere doorontwikkeling van Utrecht Zuidwest op de middellange termijn (ca 9.000 extra woningen en ### extra arbeidsplaatsen in Zuidwest).



Effecten analyse fietsscenario 1 samengevat

Scenario 1 zet primair in op het optimaal spreiden van oost-west-fietsverkeer door o.a. de aanleg van nieuwe loop- en fietsbruggen. Deze nieuwe schakels zijn altijd onderdeel van langere fietsroutes aan weerszijden van de bruggen. Zo sluiten de routes goed aan op de rest van de stad.

- Eerste les is dat nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal bijdragen aan een betere spreiding van fietsers over meerdere fietsroutes. Dit geldt vooral voor nieuwe loop- en fietsbruggen 'Zijldiepstraat' (minder drukte op brug 'Waalstraat') en 'Jutfasepunt' (dubbelbrug over Merwedekanaal en Vaartsche Rijn, geeft minder drukte op Socratesbrug). De fijnere maaswijdte geeft fietsers meer routekeuzevrijheid. Dankzij de spreiding over meerdere bruggen blijft het fietsgebruik ook in kleinere straatjes op acceptabel niveau.
- Een tweede les is dat de Nicolaas Beetsverbinding de van de Seijpesteijntunnel en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat ontlast. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid. Op dit manier leidt de Nicolaas Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'.
- Derde les is dat een nieuwe loop- en fietsbrug 'Overijssellaan' meer functioneert op wijk-wijkniveau.
- Vierde les is dat de drukte op de noord-zuid-fietsroutes in Utrecht Zuidwest slechts beperkt afneemt dankzij extra oost-west-verbindingen.

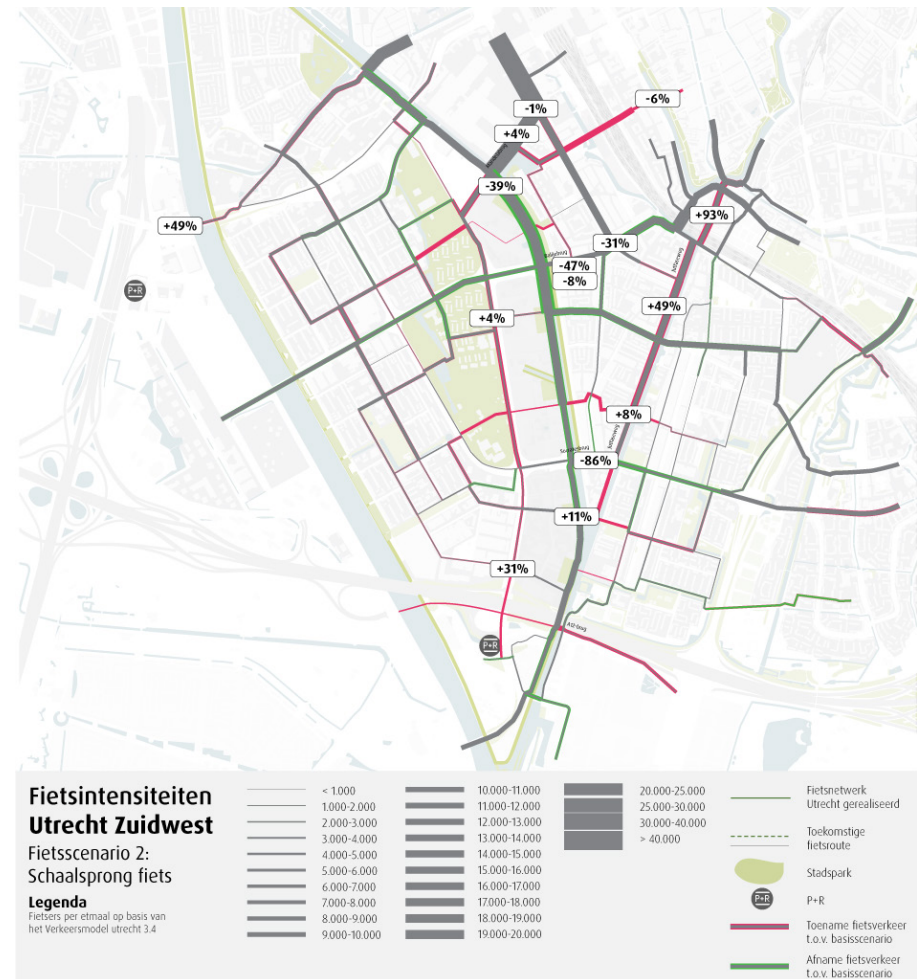


Fietsintensiteiten scenario 1

Effecten analyse fietsscenario 2 samengevat

Scenario 2 zet, naast het optimaal spreiden van oost-west-fietsverkeer additioneel in op het optimaal spreiden van noord-zuid-fietsverkeer met nieuwe verbindingen.

- Eerste les is dat een kwaliteitsimpuls op de Jutfaseweg (inclusief oversteek Vondellaan) veel fietsverkeer aantrekt in noord-zuidrichting. Hierdoor ontstaan afnames op de fietsroutes Kanaalweg, Balijelaan en Bleekstraat. De verbinding sluit goed aan op de nieuwe loop- en fietsbrug 'Jutfasepunt'.
- Tweede les is dat de Kanaalweg een aantrekkelijke fietsroute blijft met intensief gebruik. Het is enerzijds nodig om doorgaande fietsers hier te faciliteren, maar om anderzijds ook fietsverkeer maximaal te stimuleren om via parallelle routes te rijden. Dan kan met extra fietskwaliteit op de Rijnlaan (gekoppeld aan de nieuwe loop- en fietsbrug 'Zijldiepstraat') en de Europalaan (tot aan de Jutfasebrug nabij Nieuwegein). Dit draagt ook bij aan de beoogde fijnmazigheid van het fietsnetwerk.
- Derde les is dat de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf uitzonderlijk drukke fietsroutes worden. Om ook hier veilige en prettig oversteekbare situaties te creëren, zijn onorthodoxe maatregelen nodig: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of shared space-achtige oplossingen.
- Vierde les heeft betrekking op fietsverbindingen, specifiek van/naar de P+R-voorzieningen: een nieuwe fietsverbinding vanaf P+R Papendorp XL langs de zuidzijde van de Meernbrug-Graadt van Roggenweg en vanaf P+R Westraven via A12-aansluiting Westraven en de Europalaan. Beide verbindingen zijn onlosmakelijk verbonden met de keuze voor P+R en bewonersparkeren op afstand in P+R Papendorp XL en Westraven. Een oost-west-fietsverbinding vanaf P+R Westraven langs de A12 kent een te laag gebruik zonder ontwikkeling van de A12-zone.



Fietsintensiteiten scenario 2

*B*ijlage 5

Modelresultaten auto



Inzoom op de verplaatsingsbehoefte van het autoverkeer binnen Utrecht Zuidwest (basisscenario)

Vanuit de huidige situatie krijgt Utrecht Zuidwest te maken met een groei aan autoverplaatsingen van ca 36%. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van op elkaar in werkende effecten.

Enerzijds kent Utrecht Zuidwest een groei aan inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dit geeft mobiliteitsgroei.

Anderzijds is er binnen het autoverkeer een dempend effect van factoren die zorgen dat mensen meer te voet, met de fiets en het OV gaan reizen: reeds besloten mobiliteitsprojecten, beschikbare restcapaciteiten binnen de mobiliteitsnetwerken en nieuwe verdichtingslocaties, inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen.

Bijgaande figuur laat de resulterende verandering in het autoverkeer zien tussen de huidige situatie 2015 en de toekomstsituatie 2030.

Utrecht kan op verschillende manieren omgaan met deze mobiliteitsbehoefte, om maximaal bij te dragen aan de bereikbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en duurzaamheid in Utrecht Zuidwest.

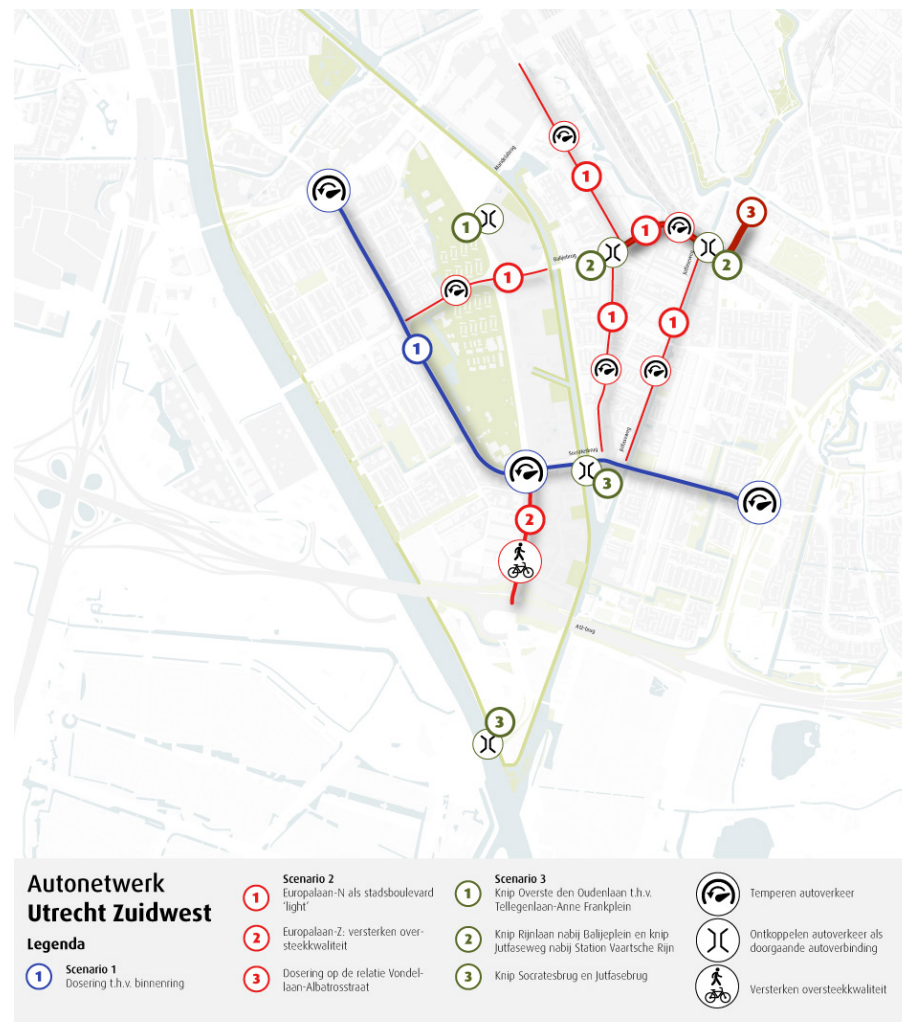


Autointensiteiten basisscenario t.o.v. huidig

Opbouw van scenario's voor het autoverkeer

Er zijn verschillende hoofdscenario's voor het autoverkeer onderzocht. Ze variëren van continueren van het huidige beleid (stimuleren van doorgaand autoverkeer via de RING om in de stad meer ruimte scheppen voor lopen, fietsen en OV) tot het nog nadrukkelijker geleiden van autoverkeer via de RING:

1. Doorgaan met de mobiliteitskeuzes uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Voor infrastructuur gaat het dan vooral om het verder afmaken van het stadsboulevard-concept: temperen van snelheden en versterken oversteekbaarheid op de binnenring door herinrichting. Dit stimuleert dat doorgaand autoverkeer meer via de RING gaat rijden.
2. Doorwaadbare stad: sterker en meer stadsbreed stimuleren dat doorgaand autoverkeer via de RING gaat rijden. Daarnaast autoverkeer via de Europalaan stimuleren om meer te gaan rijden via Papendorp, waar meer restcapaciteit aanwezig is. Dit alles draagt bij aan betere bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer van/naar de verstedelijkingslocaties in Utrecht Zuidwest. Het geeft ook meer ruimte voor oversteekbaarheid, lopen en fietsen en meer ruimte voor OV. Het gaat in scenario 2 steeds om gedragsbeïnvloeding van autoverkeer door betere ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid (matiging van autosnelheden en dynamisch verkeersmanagement zoals instelling van verkeerslichten). Omdat dit scenario extra ruimte biedt voor lopen, fietsen en OV ten opzichte van scenario 1, veronderstelt dit scenario ook een lichte additionele verschuiving van autogebruik naar andere vervoerwijzen.
3. Sectorenmodel: maximaal sturen van doorgaand autoverkeer via de RING, omwille van oversteekbaarheid en ruimte voor lopen, fietsen en OV binnen de stad. In dit scenario wordt het autoverkeer naast gedragsbeïnvloeding ook door dwingende circulatiemaatregelen gestuurd tot de gewenste routevorming. Omdat dit scenario extra ruimte biedt voor lopen, fietsen en OV ten opzichte van scenario 1 en 2, veronderstelt dit scenario ook een lichte additionele verschuiving van autogebruik naar andere vervoerwijzen.



Opbouw autscenario's

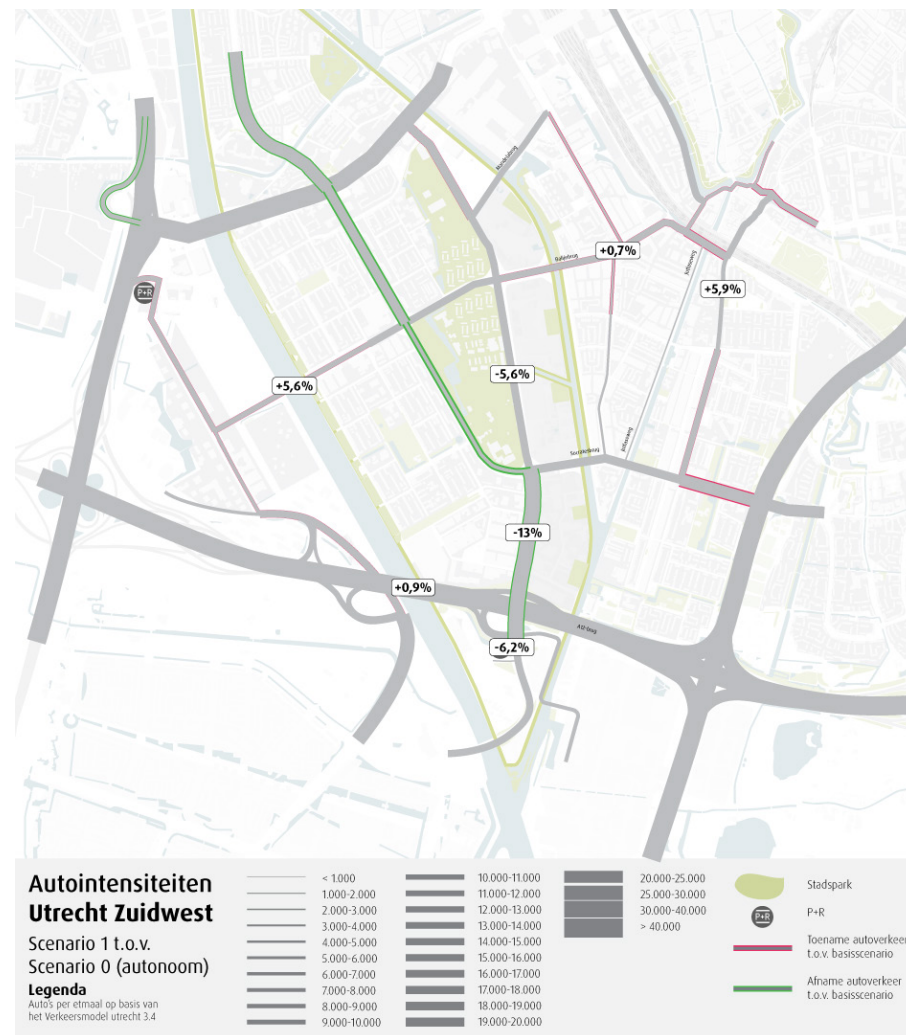
Effecten analyse autoscenario 1 samengevat

In dit scenario gaan, ten opzichte van het basisscenario, vooral minder auto's rijden via de Beneluxlaan, Socrateslaan en 't Goylaan. Het autoverkeer verschuift primair richting de RING (A2 en de A12). Secundair effect is dat autoverkeer ook iets meer gaat rijden via de routes Graadt van Roggenweg-Westplein-Amsterdamsestraatweg en via Catharijnesingel-Baden Powellweg-Venuslaan. Dit laatste effect kan worden ondervangen met een knip Catharijnesingel, die buiten de scope van deze studie valt.

Eerste les is dat het doorzetten van het beleid uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen zorgt dat autoverkeer meer via de RING gaat rijden. Dit geeft op de stadsboulevards in Utrecht Zuidwest reducties van ca 10-15% en op de Beneluxlaan zelfs 55% ten opzichte van het basisscenario. Op de RING wordt het iets drukker, ten opzichte van het basisscenario 1% groei op de A2 en 0,3% op de A12. Hiervoor is in principe ook ruimte op de RING, omdat de vraagbeïnvloeding bij de ruimtelijke projecten al zorgde voor ruim 1% afname op de RING.

Tweede les is dat het afmaken van het stadsboulevard-concept flankerende maatregelen vergt om ongewenst uitwijkgedrag van autoverkeer binnen de stad tegen te gaan. Dan gaat het om flankerende maatregelen op de relaties Graadt van Roggenweg-Westplein-Amsterdamsestraatweg en Catharijnesingel-Baden Powellweg-Venuslaan.

Een derde les is dat dit scenario uiteindelijk ca 5% verkeersafname geeft op de A12-aansluiting Westraven ten opzichte van het basisscenario.



Autointensiteiten scenario 1

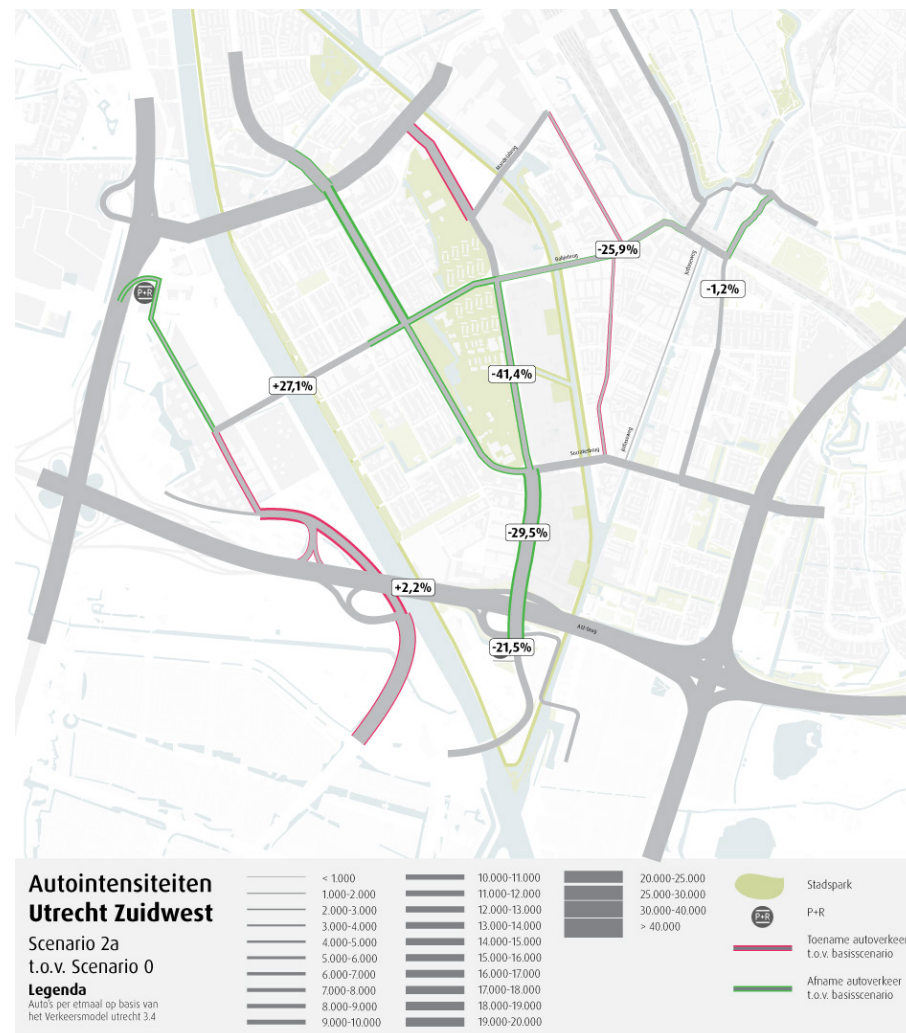
Effecten analyse autoscenario 2 samengevat

In scenario 2 wordt autoverkeer meer stadsbreed aangemoedigd om meer via de RING te rijden en via routes met restcapaciteit (via Papendorp in plaats van Europalaan-zuid).

Eerste les is dat het mogelijk is om autoverkeer meer via de Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg te laten rijden van/naar de A12 en minder via de Europalaan-Westraven. Dit kan door een combinatie van reistijdverkorting via de Papendorpseweg-Mercatorlaan en meer ruimte voor oversteken op de Europalaan-zuid. Het is wel wenselijk dat autoverkeer tussen Nieuwegein en de A12-oost blijft rijden via A12-aansluiting Westraven. Dit voorkomt extra verkeersgroei op de Galecopperbrug. Per saldo leidt dit scenario tot ca 15 tot 20% verkeersafname op de A12-aansluiting Westraven ten opzichte van het basisscenario. Het is niet zo, dat dit een fundamenteel andere inrichting mogelijk maakt.

Tweede les is dat de Europalaan ca 40% rustiger wordt dan in het basisscenario. Dit geeft meer ruimte voor OV-doorstroming en oversteekbaarheid rondom de verstedelijkingslocatie Merwedekanaalzone.

Derde les is dat een minder snelle route Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan (andere instelling van verkeerslichten) een verkeersafname geeft van ruim 15 tot 30% ten opzichte van het basisscenario. Dit reduceert de drukte weer tot het huidige niveau en nabij station Vaartsche Rijn zelfs lager dan nu. Een 'harde verkeersknip' op deze plek zou extra verkeersreductie geven, maar ook ongewenste verkeersverschuivingen richting Rijnlaan en Constant Erzeijstraat.



Autointensiteiten scenario 2a

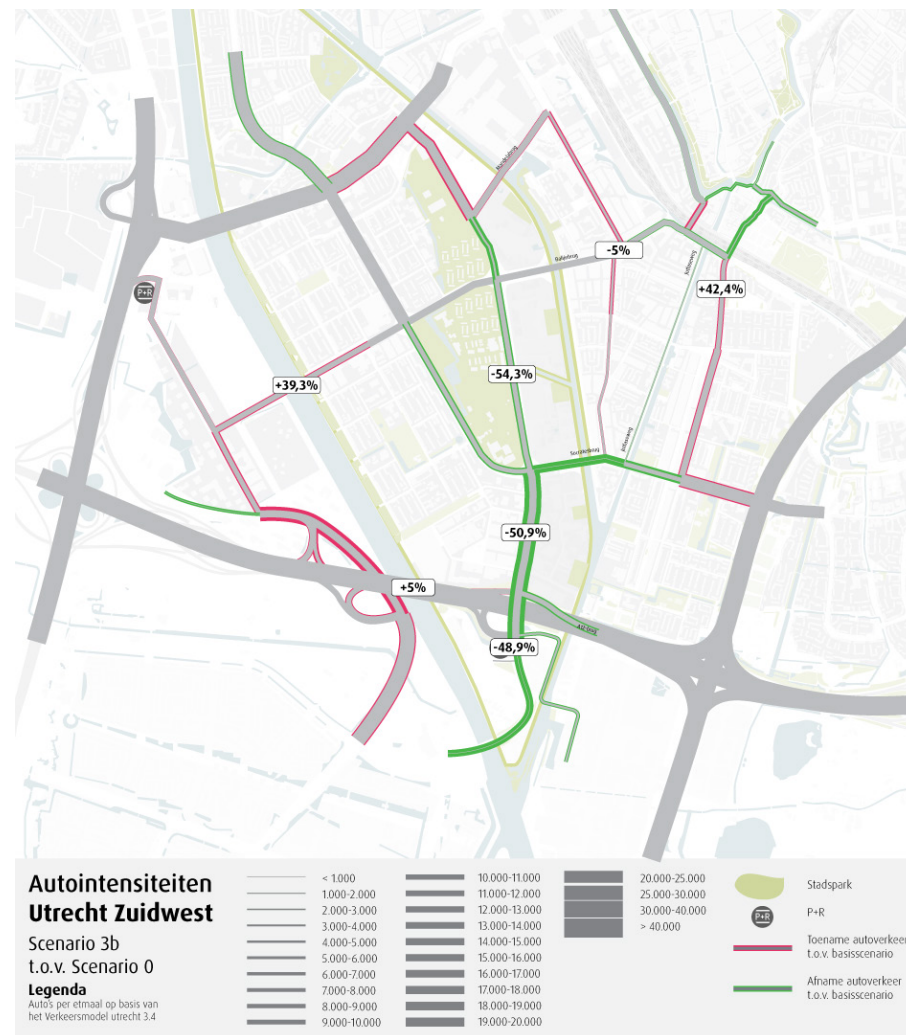
Effecten analyse autoscenario 3 samengevat

Scenario 3 richt zich sterker dan de andere scenario's op het meer dwingend herrouteren van autoverkeer via gewenste routes.

De eerste les is dat ontkoppeling van de Jutfaseweg als doorgaande autoverbinding kansrijk is. Het geeft extra ruimte voor fietsers en voetgangers op de Jutfaseweg, zonder dat dit leidt tot ongewenste verkeersverschuivingen elders in de stad.

Een tweede les is het algemene inzicht dat de resterende recirculatiemaatregelen in scenario 3 (opheffen van autoverbindingen) grote verkeersreducties geven rondom de maatregel zelf, maar gepaard gaan met ongewenste verkeersverschuivingen elders in de stad. Deze circulatoriemaatregelen zouden dus alleen mogelijk zijn met meerdere flankerende maatregelen tot op stedelijk netwerkniveau om uitwijkgedrag te voorkomen. Hierdoor bieden ze minder perspectief voor Utrecht Zuidwest. Dit geldt voor:

- Opheffen Overste den Oudenlaan tussen de Tellegenlaan en het Anne Frankplein (ca 55% rustiger op de Europalaan, maar ca 20% drukker op de Van Zijstweg en ca 14% drukker op de relatie Graadt van Roggenweg-Overste Den Oudenlaan ten opzichte van het basisscenario).
- Opheffen Jutfasebrug nabij Nieuwegein (ca 40% rustiger op de A12-aansluiting Westraven, maar 5% drukker op de Galencopperbrug ten opzichte van het basisscenario)
- Opheffen Socratesbrug voor autoverkeer (ruwweg de helft rustiger op 't Goylaan-west, maar ca 15% groei op 't Goylaan-oost en 't Goyplein).



Autointensiteiten scenario 3a

BIJLAGE 3

Raakvlakken concept-mobiliteitsplan 2040

RSU 2040

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geeft aan hoe we de stad op de lange termijn willen inrichten en geeft, naast een stip op de horizon, ook aan in welke stappen daar naartoe wordt gewerkt. In [juni 2020](#) is de Nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 vastgesteld door de Raad. De planning is dat nog dit jaar een besluit wordt genomen om de RSU 2040 vrij te geven voor inspraak en 1^e helft 2021 besluitvorming in de raad plaatsvindt. De verstedelijkingskeuzes uit de RSU 2040 hangen sterk samen met de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk uit het concept-mobiliteitsplan 2040. Hetzelfde geldt voor de motie 'Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg'. De mobiliteitsvragen die daar verband mee houden worden betrokken bij de beantwoording van die motie.

Omgevingsvisie Binnenstad

Het concept-mobiliteitsplan 2040 hangt voor de binnenstad en de gebieden daaromheen nauw samen met de Omgevingsvisie Binnenstad. Dit geldt bijvoorbeeld voor de onderwerpen rond de binnenstadsas en het OV-netwerk, zwaar verkeer, (nieuwe) fiets- en looproutes, fietsparkeren, het autoluw maken en organiseren van ruimte voor de voetganger. De Omgevingsvisie Binnenstad zal begin 2021 vrijgegeven worden voor inspraak en voor de zomer 2021 ter besluitvorming aan de Raad worden voorgelegd.

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone transformeert de komende jaren van bedrijventerrein naar een volwaardige stadswijk met 10.000 woningen, werken en voorzieningen. In de omgevingsvisie deel 2 wordt omschreven hoe we dit doen. Hierbij beschrijven we ook de maatregelen op het gebied van mobiliteit, zowel binnen het gebied als daarbuiten. Denk hierbij aan het invoeren van betaald parkeren in de omgeving en maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer. De omgevingsvisie wordt in 2021 aan de raad ter besluitvorming aangeboden.

Parkeervisie en uitwerkingsmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren

Aansluitend op het mobiliteitsplan geven we ook de nieuwe Parkeervisie en de uitwerkingsmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren vrij voor inspraak. In deze Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op parkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. De module Parkeernormen gaat specifiek in op de eisen rondom parkeren en mobiliteit bij bouwontwikkelingen. In de module Aanpak betaald parkeren geven we weer hoe we de procedure voor invoering van betaald parkeren vormgeven. U wordt via een aparte raadsbrief verder geïnformeerd over het inspraaktraject voor de Parkeervisie en bijbehorende modules.

Mobiliteitsstudie Zuidwest

Er komen tot 2030 ruim 32.000 nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone en de rest van Utrecht Zuidwest en Nieuwegein. Voor dit gebied is daarom een nadere verdieping van het mobiliteitsplan gemaakt om de vraag te beantwoorden hoe we dit deel van Utrecht goed bereikbaar houden. Hoe zorgen we dat niet alleen de nieuwe bewoners maar ook de bestaande bewoners van de omliggende wijken een prettige en gezonde leefomgeving houden en zich prettig kunnen verplaatsen? Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld. Dit maatregelenpakket en hoe tot dit maatregelenpakket tot stand is gekomen is toegelicht in bijgevoegd rapport *Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest*. Het maatregelenpakket voor Zuidwest is onderdeel van het concept mobiliteitsplan 2040. Besluitvorming over de koers en maatregelen van de studie Zuidwest loopt via het mobiliteitsplan 2040. Het college heeft besloten de studie Zuidwest met deze brief mee te sturen om alle inzichten te delen over mobiliteit in Zuidwest.

Verkeersstudie 'Kwaliteit in de Zuidpoort'

Dit is een nadere verdieping van het mobiliteitsplan voor wat betreft de leefbaarheids- en bereikbaarheidsopgave in het gebied direct ten zuiden van de binnenstad (rond Ledig Erf/station Utrecht Vaartsche Rijn). Een voornaam onderdeel van deze studie is onderzoek naar varianten om het Ledig Erf autoluw te maken. De resultaten van deze studie worden met de uitkomsten van de participatie Zuidpoort verwerkt in het mobiliteitsplan dat in 2021 ter vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Het participatie traject van de Verkeersstudie Zuidpoort en dat van de

Mobiliteitsplan lopen daarom gelijk op. Tijdens de verschillende participatiemomenten wordt de samenhang toegelicht.

BIJLAGE 4

Afhandeling aan actualisering gerelateerde moties en toezeggingen

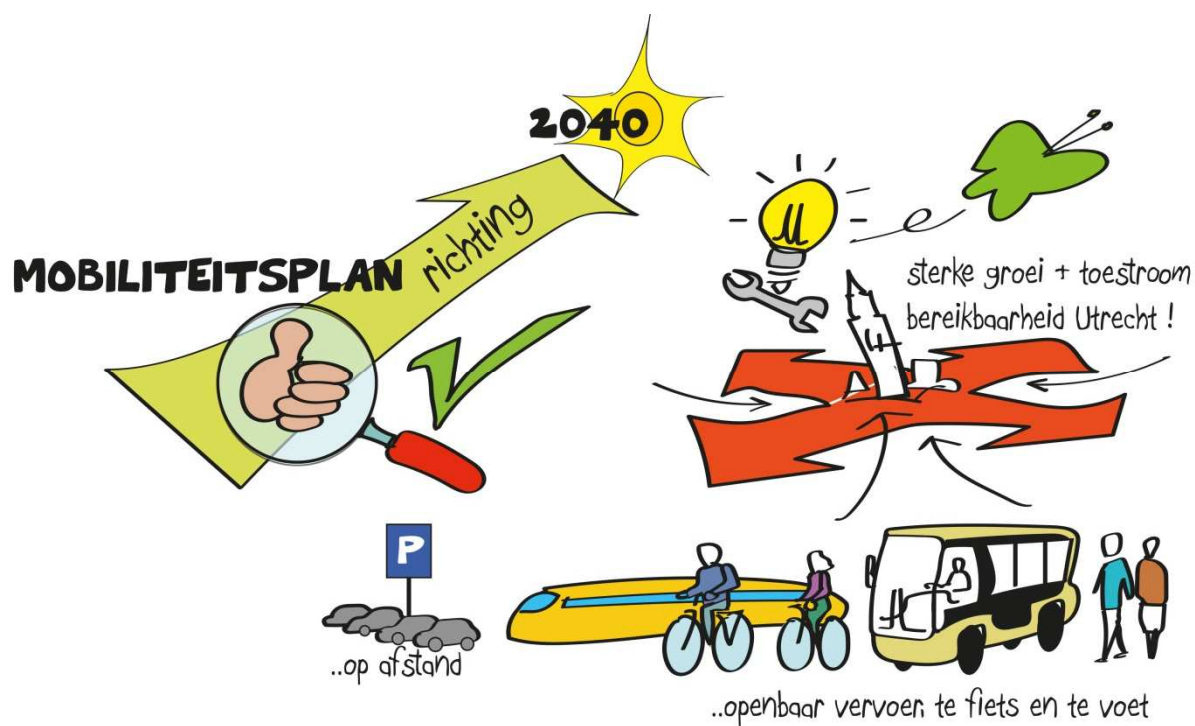
Met het aanbieden van dit concept-mobiliteitsplan 2040 wil het college de Raad eveneens informeren over de wijze waarop het college de moties en toezeggingen wil afhandelen die aan de actualisering van het mobiliteitsplan gerelateerd zijn. Uw raad is toegezegd om de drukte op de binnenstadsas en op het Vredenburg te monitoren en zo nodig maatregelen voor te stellen bij de actualisering van het mobiliteitsplan. De drukte op de binnenstadsas en het Vredenburg monitoren we op dit moment als volgt: er is een permanent fietstelpunt op de Vredenburg en het aantal bussen halen we uit de dienstregeling van U-OV en volgen we dus niet continu. Het aantal voetgangers hebben we niet in beeld. Het college verduidelijkt in het raadsvoorstel bij de actualisering van het mobiliteitsplan op welke wijze de huidige monitoring van het mobiliteitsplan wordt aangepast en daar nemen we dit in mee. Verder worden in het mobiliteitsplan 2040 maatregelen beschreven hoe we op deze as midden in de binnenstad een prettige verblijfsomgeving willen creëren. Dat doen we samen met de provincie door aanpassingen in het OV-netwerk en fietsers te verleiden om andere routes te gebruiken door deze aantrekkelijker te maken.

Motie 228 'Pas op de plaats als het gaat om autobereikbaarheid' is aangenomen op 16 juli 2020 en verzoekt tot a) het onderzoeken van effecten Coronacrisis op doelstellingen van mobiliteitsprojecten, b) die effecten verwerken in het verkeersmodel en c) de raad hier 'voor de integrale afweging' over te informeren. Het nog te prematuur om verkeersmodellen aan te passen aan effecten van corona, omdat het nu niet mogelijk is om al iets met enige zekerheid te zeggen over het corona-effect op de lange termijn. Op diverse fronten wordt gewerkt om hier meer grip op te krijgen. Adviesbureaus verkennen volop hoe we het effect van corona op korte en langere termijn terugzien in het mobiliteitssysteem. Wij volgen dit uiteraard. Daarnaast willen wij ons als gemeente aansluiten bij een initiatief van een aantal universiteiten dat de blijvende effecten van corona op reisgedrag en de dynamiek daarin onderzoekt in relatie tot langere termijn doelstellingen rond duurzaamheid, veiligheid en inclusiviteit. De gemeente sluit waar mogelijk dus aan bij bredere initiatieven, want er gebeurt al veel en dit biedt meer mogelijkheden dan dit als gemeente eenzijdig op te pakken. Verder monitoren we het verkeer intensief om ook zicht te houden op de effecten als gevolg van (het versoepelen van) maatregelen. Wat kunnen/doen we hier al mee in de verkeersmodellen? Ons verkeersmodel is geschikt om scenario's door te rekenen of gevoeligheidsanalyses uit te voeren waarin we de impact van mogelijke effecten op het mobiliteitssysteem in beeld brengen. Dit kan je zien als 'what if-scenario's', waarbij we aan diverse knoppen kunnen draaien, zoals thuiswerken en spitsmijden of mijden van (druk) OV. Maar dit is nadrukkelijk verkennend: interessant en nuttig om in het achterhoofd te houden bij planvorming/projectuitwerking maar nog geen vaststaand onderdeel van onze basisprognoses. Pas als een blijvend effect ook uit de monitoring blijkt (trendbreuk) zal dit ook z'n weg gaan vinden naar een actualisering van ons basismodel.

Daarnaast is tijdens de bespreking van de programmabegroting van vorig jaar toegezegd om bij de behandeling van het nieuwe SRSRSB ook het fietsnetwerk tot 2040 op te nemen. In paragraaf 6.2 van het concept-mobiliteitsplan 2040 wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Verslag participatie

Voorafgaand aan inspraak mobiliteitsplan 2040



19 november 2020

Kenmerk

Versie 1.0

Definitief



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

mobiliteitsplan2040@utrecht.nl

In opdracht van

Projectmanagement Ruimte
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Rapportage

M.L.E. Rinkel

Informatie

M.L.E. Rinkel

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Aanpak	5
2.1	Gehanteerde uitgangspunten	5
2.2	Participatieniveau	5
2.3	Fases van participatie	6
3	Participatie fase 1	7
3.1	Bijeenkomsten en geconsulteerde partijen fase 1	7
3.2	Resultaat van de bijeenkomsten	8
4	Participatie fase 2	10
4.1	Bijeenkomsten en geconsulteerde partijen fase 2	10
4.2	Resultaat van de bijeenkomsten	11
4.2.1	Resultaten themabijeenkomsten	11
4.2.2	Gesprekken met stakeholders	13
5	Vervolgproces	15
	Bijlage I: Gesprek met de stad	16
	Bijlage II: Flitspeilingen uitkomsten	19
	Bijlage III Workshop “dromen over de toekomst”	22
	Bijlage IV Presentaties	24

1 Inleiding

In het coalitieakkoord *Ruimte voor Iedereen* is opgenomen dat het mobiliteitsplan geactualiseerd moet worden. De actualisatie moet antwoord geven op de vraag hoe we omgaan met de ca. 30% groei van de stad in de komende 20 jaar. Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Het is dus niet volledig nieuw beleid maar bouwt nadrukkelijk voort op de reeds ingezette lijn uit het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016.

We gaan door met het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen' (SRSRSB), werken aan de hoofddoelen van dit plan en reserveren hiervoor de benodigde programmamiddelen. We verbinden planvorming en investeringen in mobiliteit aan de grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen zoals het mogelijk maken van maximaal 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone en bij de verdere ontwikkelingen in het Stationsgebied en de Cartesiusdriehoek. Daarom verlengen we de horizon van het mobiliteitsplan tot 2040.

Bron: coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen, gemeente Utrecht, 2018

Het mobiliteitsplan is opgesteld in afstemming met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met stakeholders nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en andere maatregelen om de stad ook in 2040 gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

In dit verslag staan de resultaten van het doorlopen afstemmingstraject. Het gaat achtereenvolgens in op de aanpak, de participatie van fase 1 en 2 en het vervolgproces. Hierbij wordt ingegaan op de betrokken partijen en de belangrijkste resultaten. Tot slot wordt het vervolgproces beschreven.

2 Aanpak

De gemeente Utrecht heeft een hoge ambitie als het om participatie gaat. Participatie zien we als het samen met bewoners, ondernemers, bezoekers en maatschappelijke organisaties vormgeven van de stad. In Utrecht kan iedereen meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op gemeentelijk beleid, beheer en nieuwe plannen. Het beleid rondom participatie is vastgelegd in de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Utrecht en dit beleid is ook in dit participatietraject gevolgd.

2.1 Gehanteerde uitgangspunten

Bij de participatie hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Participatie is gericht op de wijzigingen en de aanvullingen op het plan.
- Sluit waar mogelijk aan bij bestaande structuren.
- Trekt waar mogelijk samen op met andere (in tijd en onderwerp) gelijklopende processen en ontwikkelingen.
- Draagt bij aan algemene communicatie-opgave mobiliteit: bewoners en andere belangrijke stakeholders meenemen in mobiliteitstransitie en bewustwording eigen bijdrage.

2.2 Participatieniveau

Bij het actualiseren van het mobiliteitsplan ligt de nadruk op raadplegen en informeren. Doordat het ging om een actualisering van het huidige plan en daarom was de ruimte voor het wijzigen van het reeds ingezette beleid van het mobiliteitsplan 2025 beperkt. Stakeholders werden gestimuleerd om mee te denken en tot het aandragen van eigen aandachtspunten, maar daarbij werd wel aangegeven dat de ruimte voor het afwijken van het huidige beleid beperkt was.

We hebben onderscheid gemaakt in de mate waarin partijen geraadpleegd zijn:

Intensief raadplegen: Deze partijen zijn over de volledige breedte van het plan betrokken en we hebben elkaar regelmatig gesproken. Dit traject is doorlopen met Rijkswaterstaat, Provincie en de U10 gemeenten.

Raadplegen op thema's: Deze partijen zijn op thema betrokken. Soms is dat in een enkel overleg gedaan, maar vaker zijn de partijen op meerdere punten tijdens het traject betrokken. Het gaat om: Ministerie van I&W, Denktank Het Wiel (bevat vertegenwoordigers uit Ontwikkelgroep Lombok Centraal (OLC), Wijkraad West, Verkeerswerkgroep Pijlsweerd, Wijkraad Noordwest), Stichting Utrecht Science Park (USP), Fietzersbond, nood en hulpdiensten, NS, ProRail, ROVER, Commissie van advies inzake bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (Cabu), SOLGU, Armoede coalitie, Cosbo, Universiteit Utrecht, Volksbank, defensie (Kromhoutkazerne), parkmanagement Lage Weide, PMC, Vodafone Ziggo, Jaarbeurs, CMU, Platform Ondernemend Utrecht, development network utrecht (DNU), ANWB en (aanvullen op de overleggen in U10 verband) Gemeenten Houten, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Zeist, De Bilt en Bunnik.

Raadplegen met focus op informeren: Het geven van een algemene toelichting op de plannen en daarna gezamenlijk in gesprek. Bewoners, ondernemers en overig geïnteresseerde partijen.

2.3 Fases van participatie

In de participatie zijn we, tot de inspraakperiode, uitgegaan van 2 fases. In de eerste fase lag de nadruk op het ophalen en brainstormen wat voor aanpassingen aan het plan nodig zijn. Dit is gebruikt om te bepalen op welke onderwerpen aanpassing nodig was en richting gegeven aan de onderzoeksrichtingen. In de tweede fase zijn gesprekken gevoerd aan de hand van voorgestelde maatregelen en aanpassingen van het mobiliteitsplan. Input is gebruikt om de maatregelen aan te scherpen en te toetsen hoe het plan bij de verschillende stakeholders valt.

3 Participatie fase 1

Fase 1 was gericht op brainstormen en ophalen om zo te bepalen welke onderdelen van het plan aangepast moesten worden en liep van maart 2019 t/m januari 2020. In deze fase zijn de volgende gesprekken gevoerd:

3.1 Bijeenkomsten en geconsulteerde partijen fase 1

Werksessies met overheden en vervoerders:

- Werksessies: RWS, provincie en U10
- Werksessies : U10-gemeenten, RWS, provincie en ministerie infrastructuur en waterstaat

Verdere uitwerking per thema:

- Noordwest en Parkeren op afstand: RWS
- Parkeren op Afstand: RWS, U10 en vervoerders
- Verstedelijking en knooppunten: NS en UU
- Openbaar vervoer: U-OV, provincie Utrecht, Gemeente Nieuwegein
- Verkeerscirculatie en parkeren op afstand: Rijkswaterstaat en provincie Utrecht
- Fiets en voetganger: Fietzersbond, provincie Utrecht, atelier Rijksbouwmeester
- Slimme mobiliteit: Hogeschool Utrecht



Stakeholders in de stad:

- Gesprek met de stad met bewonersgroepen, maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties, grote werkgevers, onderwijsinstellingen en overheden
- Flitspeiling op sociale media
- Werksessie met Development Network Utrecht
- Diverse gesprekken met bewonersinitiatief Het Wiel (klankbord bij actualisering)

Los van de werksessies en ateliers is met diverse partijen op zowel ambtelijk en bestuurlijk niveau afstemming geweest. Onder andere met de volgende partijen:

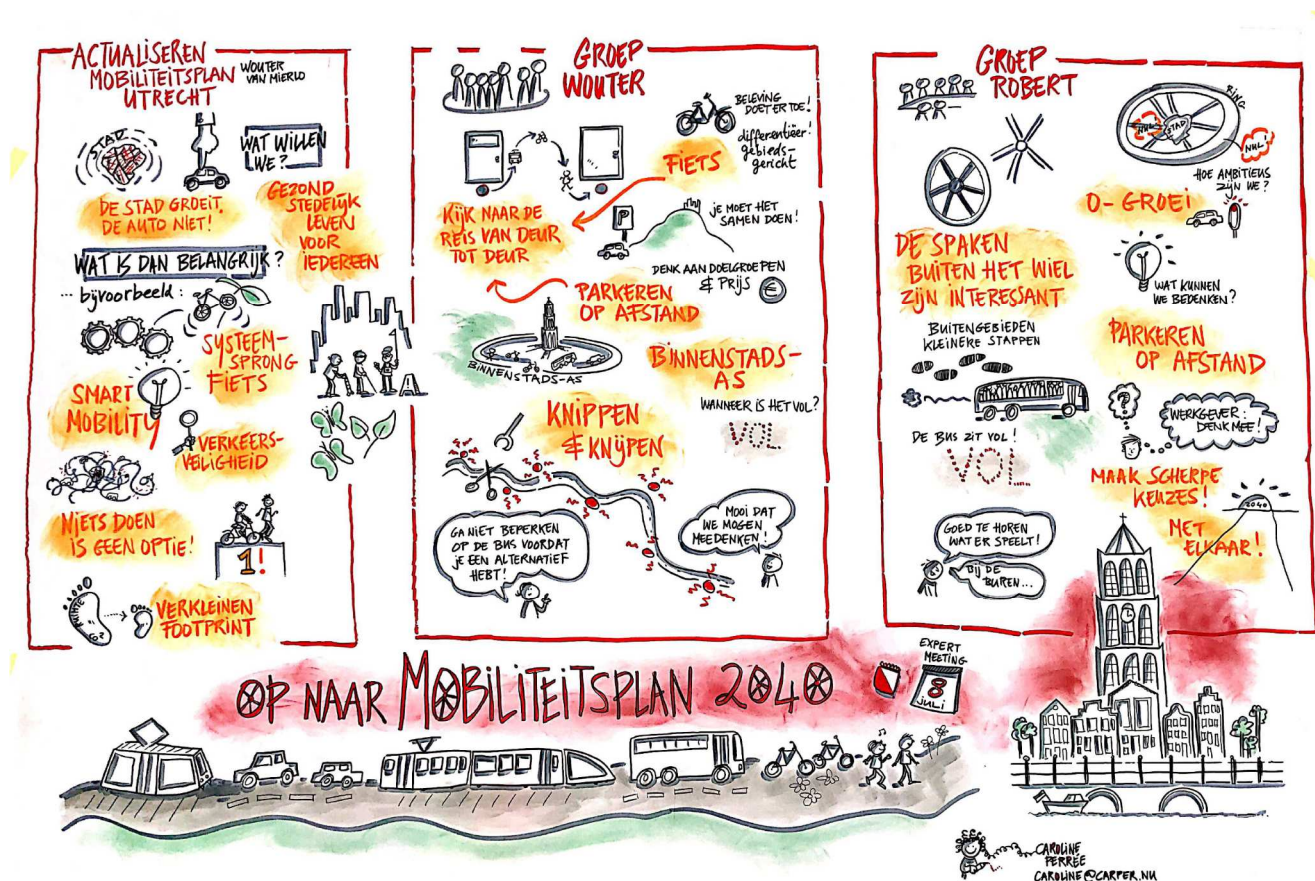
- U10 gemeenten
- Gemeente Amsterdam, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag
- Middels MOVV overleg met U10, provincie, Regio Foodvalley en regio Eemland
- Nood- en hulpdiensten

3.2 Resultaat van de bijeenkomsten

Tijdens de bijeenkomsten is besproken welke onderdelen van het plan aangepast moeten worden. Bij deze bijeenkomsten is in mindere mate ingegaan op de concrete maatregelen die aangepast moeten worden. Voorbeeld van thema's zoals die in deze fase meegegeven zijn:

- Zorg voor een goede aansluiting op de regio.
- Houdt oog voor de meer kwetsbare groepen. Waar wonen en werken zij straks?
- Denk ook na over het spreiden van reizigers over tijdstippen, daar is veel winst te halen.
- Zorg dat het overstappen op knooppunten voor de reiziger de meest logische en beste keuze wordt. Dat zit soms in kleine dingen.
- Kijk goed naar waar mensen wonen en waar ze werken (herkomst – bestemming).
- Verkeer doseren bij op -en afritten A12

De genoemde thema's zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.



Figuur 1 beeldverslag van werksessie 8 juli 2019

Gesprek met de stad

Aan het einde van deze fase is een gesprek met de stad gevoerd (25 november 2019).

Het was een zeer plezierige bijeenkomst waarbij de partijen zeer betrokken waren en meegedacht over de centrale vraag “Hoe verplaatsen we ons slim van A naar B als we, ook in 2040, Utrecht voor iedereen gezond, aantrekkelijk en bereikbaar willen houden?”.

Dit is besproken aan de hand van de volgende thema's:

- Reisgedrag
- Mobiliteit voor iedereen
- Verkeersnetwerk
- Overig

Tijdens het gesprek zijn ideeën geopperd en verdeeld in kansrijk en minder kansrijk.

Het grootste deel van de kansrijke ideeën is in het plan opgenomen. In bijlage I is een uitgebreid overzicht opgenomen van de uitkomsten van het gesprek en hoe deze verwerkt zijn in het plan.



4 Participatie fase 2

In de tweede fase “maatregelen concretiseren”, lag de aandacht meer op het ophalen van de concrete wensen m.b.t. de maatregelen. In dit hoofdstuk wordt vooral ingegaan op meer concrete wensen van de stakeholders en hoe dit in het mobiliteitsplan 2040 verwerkt is. Om een beeld te vormen van de gedeelde informatie zijn de presentaties van een aantal belangrijke overleggen bijgevoegd, zie bijlage IV.

4.1 Bijeenkomsten en geconsulteerde partijen fase 2

Bewoners, ondernemers en belangenorganisaties:

Bijeenkomsten:

- Workshops “dromen over de toekomst” (18 en 22 juni 2020). Hieraan namen ruim 50 bewoners deel.
- Themabijeenkomst ‘Reisgedrag’ (4 mei 2020). Hierbij waren vertegenwoordigers aanwezig van: Universiteit Utrecht, Volksbank, defensie (Kromhoutkazerne), parkmanagement Lage Weide, PMC, Vodafone Ziggo, Jaarbeurs, CMU, Platform Ondernemend Utrecht
- Themabijeenkomst ‘Mobiliteit voor iedereen’ (22 mei 2020). Hierbij waren vertegenwoordigers aanwezig van: Cosbo, Solgu, Armoedecoalitie

Aparte gesprekken met:

- Denktank Het Wiel (bewonersinitiatief)
- Nood- en hulpdiensten
- Fietzersbond
- Development Network Utrecht
- Rover
- CABU, belangenorganisatie voor bevoorrading en logistiek
- Centrummanagement Utrecht
- ANWB
- Kracht van Utrecht (bewonersinitiatief)

(Semi) overheden en vervoerders:

- Provincie en RWS:
Diverse bestuurlijke afstemmingsmomenten, bilateraal en trilateraal.
Ambtelijke samenwerking op thema's
 - Aanpak actualisatie en samenwerking
 - Brede bijeenkomst actualisatie SRSRSB (alleen provincie),
 - Vervolggesprek aanpak actualisatie en samenwerking
 - Themabijeenkomsten over modelwerkzaamheden, OV, auto, slim regelen, fiets en hoofdlijnen concept mobiliteitsplan 2040.
- Naast deze bijeenkomsten hebben er ook verschillende bestuurlijke overleggen plaatsgevonden.
- U10 gemeenten:
Periodieke update bij bestuurstafels U10, gezamenlijke voorbereiding via ambtelijke overleggen U10

Verdiepende gesprekken (ambtelijk en/of bestuurlijk) met Gemeenten Houten, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Zeist, De Bilt en Bunnik

- G4 gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag: overleggen over actualisering en mobiliteitstransitie
- Vervoerders Qbuzz en Syntus, (samen met de provincie Utrecht) en NS

4.2 Resultaat van de bijeenkomsten

4.2.1 Resultaten themabijeenkomsten

Flitspeiling (21 en 22 november 2019)

Flitspeilingen zijn via sociale media uitgezet bij inwoners van de stad. Op de peiling hebben 1269 gereageerd. In de peiling is aangegeven dat 80% van de deelnemers het autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer nu in Utrecht als te druk of veel te druk ervaart. Bijna 90% vindt het belangrijk dat de gemeente de toenemende drukte aanpakt. Ruim 60% vindt het zeer belangrijk of belangrijk om in Utrecht ruimte te maken voor groen, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Zie bijlage II voor een uitgebreider overzicht.

Workshop Reisgedrag (4 mei 2020)

Met grote werkgevers en belangenorganisaties is besproken wat ervoor nodig is om mensen anders (minder, via een ander vervoersmiddel, op een ander tijdstip of via een andere route) te laten reizen. De aanwezigen waren zich bewust van de gedeelde verantwoordelijkheid en dachten goed mee. Tijdens de sessie werd o.a. aangegeven dat je mensen in eerste instantie moet verleiden een ander gedrag te vertonen (liever de wortel dan de stok). Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de alternatieven voor fietsen, lopen, en OV op orde zijn. Dit geldt ook voor de multimodale reis met een overstap van de auto buiten de ring. Zorg hierbij tijdens werktijden (die ruimer zijn dan van 9.00 tot 17.00 uur) voor hoge betrouwbaarheid en comfort van voor- en natransport en het op de (sociale) veiligheid. Extra aandacht werd gevraagd voor goede fietsbereikbaarheid (incl. veiligheid). Bijvoorbeeld bij Lage Weide wordt dit als een aandachtspunt gezien.

Al deze aanbevelingen zijn meegenomen in het plan of dienen als aandachtspunten bij een verdere uitwerking.



Figuur 2 visualisatie Presentatie Vodafone Ziggo tijdens workshop Reisgedrag

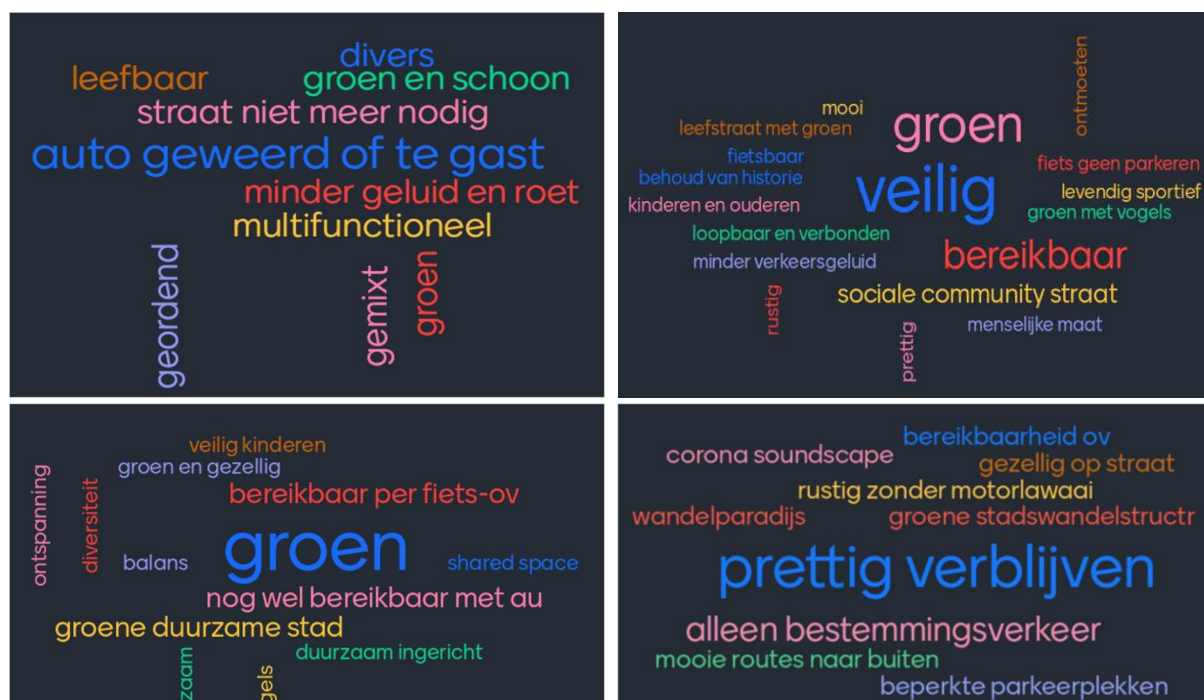
Themabijeenkomst mobiliteit voor iedereen (25 mei 2020)

Tijdens de workshop mobiliteit voor iedereen is gekeken hoe we iedereen in de gemeente mobiel kunnen houden en wat daar (extra) voor nodig is. Belangrijk voor “mobiliteit voor iedereen” is dat alles bereikbaar is voor voetgangers en fietsers, maar dat hoeft niet altijd via de kortste route. Reizen met het OV loopt van deur tot deur dus ook goed nadenken over de bereikbaarheid van het OV. Er werd aangeraden om goed naar de demografie van de buurt te kijken en daar de aanpak op aan te passen. Tijdens de sessie werd ook aandacht gevraagd voor mensen met een kleine beurs. Voor deze mensen is deelmobiliteit en OV vaak te duur. Een fiets is vaak wel wat goedkoper te krijgen, maar geld voor een slot en reparatie is dan vaak wel een probleem.

In het mobiliteitsplan is extra aandacht besteed aan bereikbaarheid van het OV. Ook de andere thema's zijn benoemd in het mobiliteitsplan, maar minder concreet dan genoemd tijdens de sessie. De meer concrete aanbevelingen moeten worden meegenomen in de verder uitwerking.

Workshop “dromen over de toekomst” (18/22 juni 2020)

Tijdens twee online sessies met de titel ‘Dromen over de toekomst van jouw stad’ namen we bewoners mee in de plannen voor het nieuwe mobiliteitsplan voor de stad. Het doel van de avond was dat bewoners hun ideeën en aandachtspunten deelden. Aan de twee avonden namen ruim 50 bewoners deel. De workshop bestond uit een centrale uitleg en daarna werd aan de hand van een aantal vragen in deelgroepen het gesprek gevoerd. Thema's als groen, ontmoeten, ruimte, veiligheid, prettig verblijven waren de rode draad. Hiervoor is het volgens de deelnemers nodig om de (stilstaande) auto minder ruimte te geven en in te zetten op OV, fietsen en wandelen.



Figuur 3 Resultaten op vraag "Hoe droom jij dat je straat/buurt er uit ziet in 2040?" tijdens workshop “dromen over de toekomst”

In bijlage III staan de belangrijkste uitkomsten en hoe dit vertaald is in het mobiliteitsplan. Veel deelnemers konden zich vinden de lijn van het mobiliteitsplan, al was er soms discussie over de uitwerking.

4.2.2 Gesprekken met stakeholders

Met diverse stakeholders zijn (meerdere) gesprekken gevoerd. Deze gesprekken werden vaak rondom een bepaald thema gevoerd. Hieronder een overzicht van de belangrijkste thema's en de besproken aandachtspunten.

Fietsverkeer

Het verbeteren van het fietsnetwerk zoals opgenomen in het mobiliteitsplan wordt als positief gezien. Utrecht is een fietsstad en dat wil men graag behouden en waar mogelijk versterken. De groei van het fietsverkeer kent kansen om het netwerk te verbeteren, maar ook als risico dat het onveilige situaties oplevert. In overleggen is gekeken waar het fietsnetwerk geoptimaliseerd kan worden en dat is, als het als kansrijk werd gezien, overgenomen. Ook de aansluiting op het regionale fietsnetwerk was een belangrijk thema waar een verbeterslag in gemaakt is.



Figuur 4 Mobiliteit als thema bij DNU

Openbaar vervoer

Bij openbaar vervoer spelen veel belangen. Extra inzet en prioriteit van het openbaar vervoer wordt als positief gezien en het mobiliteitsconcept 'Wiel met spaken' wordt door vrijwel alle partijen onderschreven. Aandachtspunten en soms dilemma's zijn: voldoende doorstroming, voldoende capaciteit, zo min mogelijk overstappen, ontsluiting van de wijken versus het strekken van HOV, aantrekkelijke reistijden, verbinding met de regio, voorkomen van Barrierwerking en aandacht voor de inpassing. Ook zijn suggesties voor lijnvoering en techniek (metro/tram/bus) gedaan. Voor de aandachtspunten zijn in het mobiliteitsplan zijn kaders opgenomen over hoe om te gaan met de verdere uitwerking (bijv. in projecten).

Autoverkeer

In verschillende gesprekken is autoverkeer als belangrijk thema teruggekomen. We maken onderscheid tussen autoverkeer in de stad en op de ring.

Bij autoverkeer in de stad wordt vaak aangegeven dat het belangrijk is dat bestemmingen bereikbaar blijven. Dat hoeft niet altijd via de kortste/snelste route. Het stimuleren om via een andere manier naar de stad te komen dan de auto wordt vaak als iets positiefs gezien. Wel wordt aandacht gevraagd voor

mogelijke economische gevolgen van het ontmoedigen van autoverkeer naar de (binnen)stad. Men vindt dat de alternatieven (OV, fiets, multimodale reis) echt goed op orde moeten zijn. Op dit thema zijn soms tegenstrijdige belangen. Bij de ene partij gaan we niet ver genoeg in het ontmoedigen van de auto, bij de andere partij is autobereikbaarheid van, met name de binnenstad en werklocaties juist een wens. Toch is het algemene beeld dat autogroei niet realistisch is, dus dat alternatieven gevonden moeten worden. Dit is in lijn met het mobiliteitsplan.

Voor autoverkeer op de ring is doorstroming een belangrijk aandachtspunt. Hierbij worden de toename van het aantal arbeidsplaatsen en woningbouw én het stimuleren van het rijden via de ring in plaats van door de stad als bedreigingen gezien. Voor het beperken van het autoverkeer op de ring worden het breder invoeren van parkeergelden, het beperken van parkeerplekken, het doseren van het verkeer op de ring en parkeren buiten de ring als positief gezien. Toch is niet iedereen er gerust op dat deze maatregelen voldoende effect hebben.

Goederenvervoer

Het beleid op goederenvervoer is relatief stabiel en dat wordt als positief gezien. Het bereikbaar houden van de stad is ook voor goederenvervoer een aandachtspunt.

De regio

Met de regio U10 werken we veel samen in het programma U Ned. Daarnaast werken we aan verschillende regionale producten, zoals het REP en een regionale mobiliteitsvisie. Het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is daar een belangrijke bouwsteen voor. In de gesprekken met de regio hebben we daarom veelvuldig gesproken over wat het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht betekent voor de regio en hoe de regionale visie het mobiliteitsplan van de gemeente kan versterken.

Bespreekpunten en aandachtspunten zijn: het faciliteren van wonen en werken in de regio (inclusief stad), de multimodale bereikbaarheid van de regio (regionaal fietsnetwerk, versterking van het regionale OV middels het Wiel met spaken, verbetering van de autodoorstroming op de ring Utrecht) en een regionale parkeerstrategie.

Op verzoek van de regio zijn de regionale effecten van het gemeentelijke mobiliteitsplan inzichtelijk gemaakt. Vanuit de regio wordt aangegeven dat het mobiliteitsplan in grote mate aansluit bij de doelstelling van het Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) op het gebied van bereikbaarheid.

5 Vervolgproces

Het doorlopen participatieproces heeft bijgedragen aan het mobiliteitsplan 2040 zoals dat door het college vrijgegeven is voor inspraak. Tijdens de inspraakperiode kunnen alle belanghebbenden hun zienswijze op het plan indienen. De zienswijzen worden allemaal beantwoord en kunnen resulteren in het aanpassen van het mobiliteitsplan 2040. Dit (aangepaste) mobiliteitsplan 2040 wordt aan de raad aangeboden om vast te laten stellen.

Tijdens de inspraakperiode worden twee informatiebijeenkomsten gehouden. Het doel van de bijeenkomsten is het geven van informatie en de mogelijkheid geven tot het stellen van vragen. Als mensen/partijen een officiële reactie willen geven, verwijzen we naar de inspraakprocedure. De bijeenkomsten organiseren we samen met de parkeervisie en betrekken we andere lopende trajecten (visies/projecten) die raken aan het mobiliteitsplan bijv. de studie Zuidwest.

Ook wordt een aantal omgevingspartijen actief benaderd met het voorstel een toelichting te geven op het mobiliteitsplan. Het gaat hier om partijen met een groot belang en/of betrokkenheid tijdens het totstandkomingsproces.

Bijlage I: Gesprek met de stad

Aanwezigen:

- Mobiliteitsorganisaties: ANWB, Fietzersbond, Mens&straat, Rover/ROCOV, Rijkswaterstaat
- Wijken: Bewoners en leden van de Wijkraden uit de wijken Binnenstad, Leidsche Rijn, Vleuten-de Meern, Noordoost, Oost en Zuidwest
- Ontwikkelaars: BPD, Synchroon, MRP Development
- Bedrijfsleven/ondernemers: Vodafone/Ziggo, Evofenedex
- Evenementen organisaties: De Jaarbeurs, TivoliVredenburg
- Bewonersinitiatieven: Kracht van Utrecht, Denktank het Wiel, Verkeerswerkgroep Lombok, Verkeerswerkgroep Pijlsweerd, Verkeerswerkgroep Overvecht
- Sociale domein: COSCO, Buurtmobiel
- Logistiek: TLN, U-stal, DOCKR
- Veiligheidsregio: Politie Utrecht
- Vervoerders: Syntus/Keolis
- Pers: VAR NWS

Bij het gesprek met de stad stond de vraag “Hoe verplaatsen we ons slim van A naar B als we, ook in 2040, Utrecht voor iedereen gezond, aantrekkelijk en bereikbaar willen houden?” centraal. Dit is besproken aan de hand van de volgende thema's:

- Reisgedrag
- Mobiliteit voor iedereen
- Verkeersnetwerk



Per thema zijn ideeën naar voren gebracht en geclassificeerd naar kansrijk en minder kansrijk. Een aantal ideeën sloten niet aan bij het abstractieniveau van het mobiliteitsplan. Door de ideeën bij collega's die bezig zijn met een betreffend thema onder de aandacht te brengen is geborgd dat deze ideeën niet verloren gaan. Binnen het mobiliteitsplan zijn we als volgt met de voorgestelde kansrijke maatregelen omgegaan:

Reisgedrag

- Transit oriented development (TOD) op de lange termijn
In het mobiliteitsplan is gebiedsontwikkeling rondom OV-knooppunten opgenomen. Dit sluit aan bij het TOD-concept
- Deelauto's gebruiksvriendelijker maken en gebruik stimuleren (via werkgevers)
Deelmobiliteit is een belangrijk speerpunt uit het mobiliteitsplan. Gebruik hiervan wordt, in overleg met werkgevers, gestimuleerd.
- Voldoende OV fietsen en bewaakte stallingen bij alle stations
Fietsenstallingen rondom alle stations zijn opgenomen in het plan.
- MaaS app gericht op gedragsverandering, met een financiële prikkel. (Veel effect en makkelijk uitvoerbaar)

Op MaaS wordt ingezet, maar hierbij is niks opgenomen over de financiële prikkel.

Mobiliteit voor iedereen

- Voorzieningen in de wijk houden, waardoor er minder reiskilometers nodig zijn
In het plan is het concept van “nabijheid” een belangrijke voorwaarde bij gebiedsontwikkeling
- Fijnmazig OV netwerk om die voorzieningen te bereiken, wees creatief!
In het plan sluiten we aan bij de visie “Vervoer voor iedereen”, waarbij uitgewerkt is hoe omgegaan wordt met fijnmazig OV.
- Continu vrije routes voor rolstoelen, scootmobielen en kinderwagens
In het plan is aandacht besteed aan het verbeteren van de kwaliteit van de looproutes waaronder het vrij zijn van obstakels.
- Aandacht voor de sociale component: prettige, veilige routes en verblijfplaatsen
- *In het plan is aandacht besteed aan het verbeteren van de kwaliteit van de looproutes en verblijfplaatsen waaronder de veiligheid en de leefbaarheid bijv. verbetering van de oversteekbaarheid, meer groen, bankjes, enz.*
- Fietsmogelijkheden voor ouderen verbeteren
In het plan is gewerkt met een fietsnetwerk dat onderscheid maakt in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Voor met name de bestemmingsroutes is opgenomen dat deze fietsroutes aantrekkelijk moeten zijn voor langzamere fietsers (8-80).

Verkeersnetwerk

- Aanleg hubs voor deelmobiliteit
Deelmobiliteit, ook in hubs, wordt gestimuleerd.
- Ongelijkvloerse kruisingen
In hoofdstuk 6 en hoofdstuk 8 Slim sturen is aangegeven welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Gezien de kosten is beperkt gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen en dat slechts toegepast op plekken waar de barrière werking van spoor op het (fiets)netwerk (te) groot is.
- Meerdere fietsroutes, en verschillende soorten routes.
Het fietsnetwerk wordt vergroot incl. de aanleg van meerdere routes (met name om het centrum heen). Ook wordt onderscheid gemaakt tussen fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes.



Overige

- Verplichte ‘voetgangers toets’ bij alle projecten die worden uitgevoerd.
In het plan is een afwegingskader voor projecten opgenomen en daarin zit de afweging “Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 km in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?”
- Rustige loop en fietsroutes voor jong en oud aanbieden

Bij fietsroutes wordt onderscheid gemaakt in *fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes*. Bij looproutes is ingezet in het verbeteren van de kwaliteit van looproutes. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen drukke en rustige looproutes. Wel in recreatieve en betremmisroutes.

- Openbare ruimte indelen op basis van modal split
Het plan zet in op het maken van keuzes. Als er geen ruimte is voor alle mobiliteiten wordt gekozen voor een modaliteit.

Bijlage II: Flitspeilingen uitkomsten

Flitspeilingen zijn via sociale media uitgezet bij inwoners van de stad. Deze peiling geeft een indruk hoe mensen tegen onderwerpen aankijken, maar is niet representatief voor inwoners van Utrecht.

1) Flitspeiling duurzame mobiliteit

- Open voor reacties via Social Media op 21 en 22 november
- Alleen zichtbaar voor inwoners van Utrecht
- 1269 respondenten (waarvan 1072 voltooide enquêtes)

Vraag: Hoe ervaar je het autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer nu in Utrecht?

Antwoord: 80% vindt het te druk of veel te druk.

Vraag: De drukte zal in de komende tijd toenemen. Hoe belangrijk vind je dat de gemeente dit aanpakt?

Antwoord: De meeste mensen vinden het zeer belangrijk dat de gemeente de drukte aanpakt (54%), 35% vindt dit belangrijk.

Vraag: Hoe belangrijk vind je het om in Utrecht ruimte te maken voor groen, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, ook als dat ten koste gaat van ruimte voor de auto?

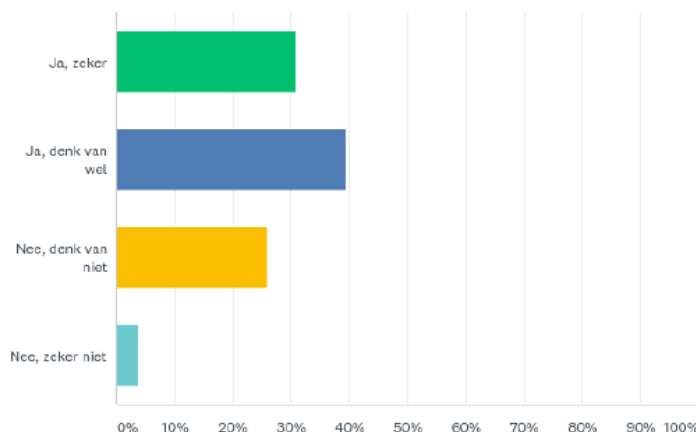
Antwoord: De meeste mensen vinden het zeer belangrijk om in Utrecht ruimte te maken voor groen, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (40%), 23% vindt dit belangrijk, 11% is neutraal, 11% vindt dit onbelangrijk, 15% procent vindt dit zeer onbelangrijk.

2) Flitspeiling met vragen die de deelnemers aan het Gesprek met de Stad zelf hebben bedacht

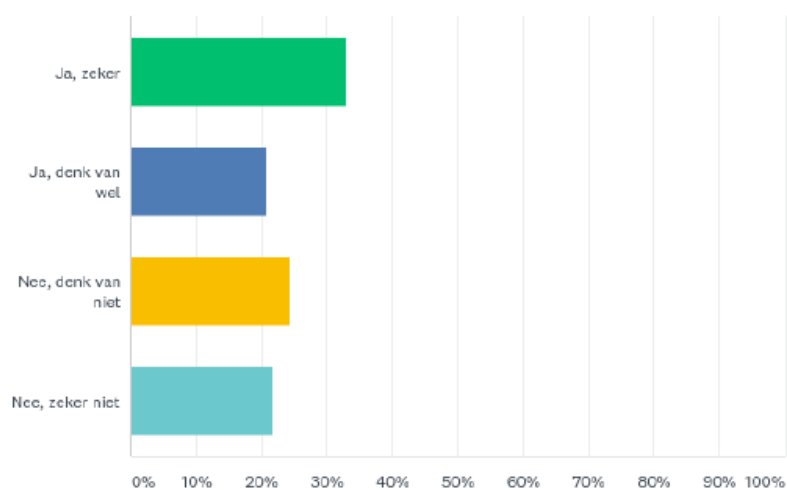
- Open voor reacties via Social Media op 25 november tussen 20.00 en 21.00 uur
- Alleen zichtbaar voor inwoners van Utrecht
- 214 respondenten (waarvan 206 voltooide enquêtes)

Vraag: Moeten we wonen en werken dichterbij elkaar plaatsen?

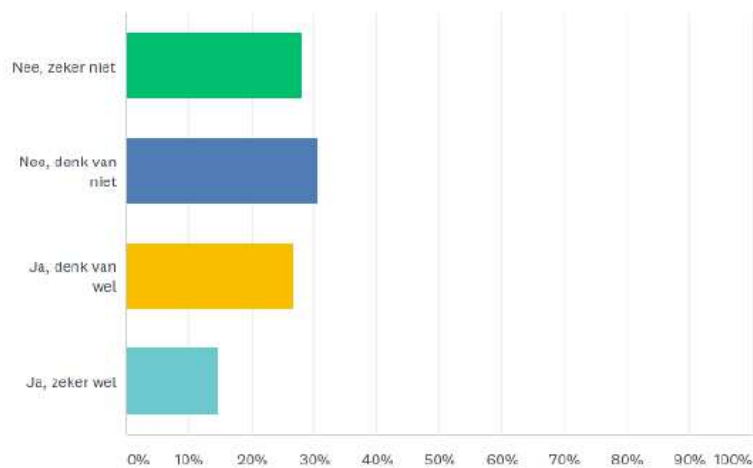
Antwoord:



Vraag: Ben je bereid om de auto in te leveren in ruil voor (bijna) gratis vervoer
Antwoord:

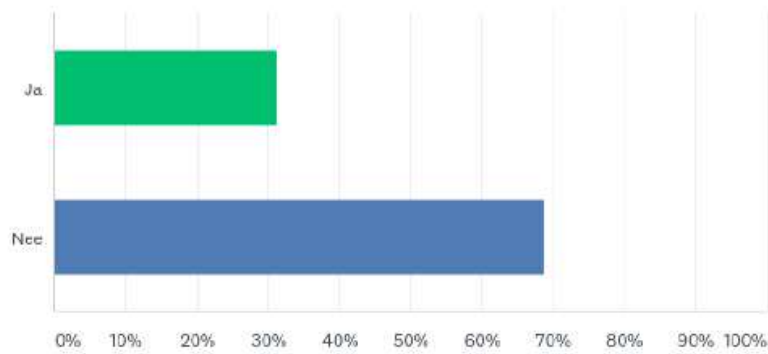


Vraag: Mag je straten afsluiten voor auto's, fietsers en bussen, om alleen voetgangers toe te laten
Antwoord:

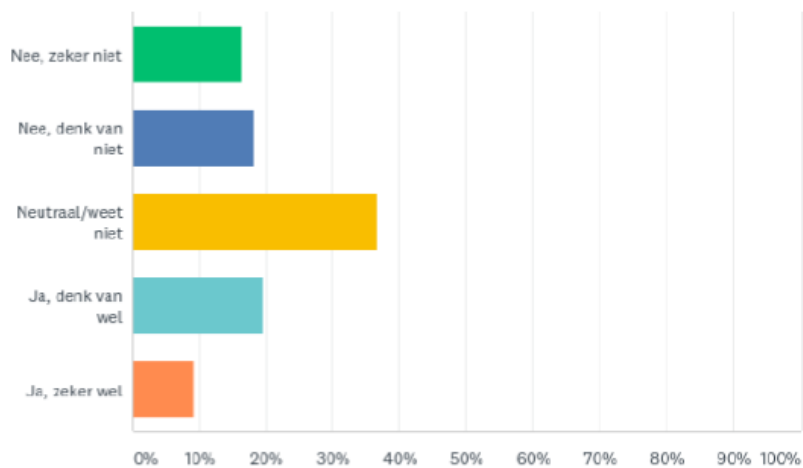


Vraag: Bent u voor een fietsvrije binnenstad?

Antwoord:



Vraag: Is het omleiden van autoverkeer op bepaalde plaatsen met 'knips' in de stad een aantrekkelijk middel om te sturen op drukte daar?



Bijlage III Workshop “dromen over de toekomst”

Vraag: Hoe droom jij dat je straat/buurt er uitziet in 2040?

Voor veel mensen is het droombeeld een straat of buurt waar geleefd kan worden, waar het prettig en veilig is om te verblijven en mooie routes naar buiten heeft. Met ruimte voor spelende kinderen, een praatje met de buren, ontspanning en vooral ook groen.

Een straat of buurt waar het verkeer minder hard rijdt, en waar auto's niet op straat, maar bijvoorbeeld onder de grond worden geparkeerd, spreekt aan. Een straat of buurt hoeft niet autovrij. Liever een goede mix. Het moet wel mogelijk blijven om met de auto tot de voordeur te komen. Bijvoorbeeld voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, maar ook voor de wekelijkse boodschappen, het busje van de loodgieter en PostNL (speciale beroepen). Ook diversiteit, duurzaamheid en gezelligheid worden veel genoemd.

Dit geschetste beeld is opgenomen in het plan. Er is gekozen voor 30 km/u tenzij, wordt ingezet op minder parkeren op straat en voor het ontmoedigen van de auto, maar de stad wel bereikbaar houden.

Vraag: Met het beeld van 2040 in ons hoofd, hoe maken we van Utrecht een stad waar mensen graag wonen/zich lekker voelen en wat betekent dat voor de mobiliteit?

Er is lange tijd gedacht vanuit het auto-perspectief. Straten en wegen zijn ingericht om de auto snel en makkelijk te faciliteren, en om in die situatie veiligheid te waarborgen zijn verkeersstromen gescheiden. Hoe meer ruimte voor de auto gefaciliteerd wordt, hoe meer ruimte de auto inneemt. En van wie is de straat eigenlijk? Om verandering te bewerkstelligen en dichterbij het droombeeld te komen, moet het autoperspectief plaatsmaken. Dat proces is al in gang gezet, ook in het gemeentebestuur, maar er is nog veel te doen.

Bij fijn wonen in de stad en je lekker voelen helpt zo min mogelijk verkeersdruk, geluidsoverlast en sluipverkeer en meer ruimte en groen. Mensen wonen ook meer alleen. Soms is het goed om de boel te vertragen en ruimte te maken voor ontmoeting en verrassing. Die ruimte kan er komen door autobezit en -parkeren terug te dringen, waarbij autogebruik wel mogelijk moet blijven voor mensen die daarvan afhankelijk zijn en voor incidenteel gebruik. Wandelen en fietsen is belangrijk, met aandacht voor de verschillende snelheden. Voor OV denkt men vooral aan railsystemen, meer verbindingspunten en minder aan bussen. Belangrijk is dat het OV uit meer knooppunten bestaat met goede aansluitingen op andere vormen van vervoer.

Ook dit geschetste beeld is opgenomen in het plan. Dit komt onder andere tot uiting in de geachte van Het “wiel met spaken” concept voor OV, het stimuleren van deelmobiliteit en de extra aandacht voor goede wandelpaden en fietsroutes.

Vraag: Wat zou voor jou een belangrijke reden zijn om meer te wandelen?

Een aantrekkelijker omgeving: voor de meeste mensen bestaat dit uit een brede stoep zonder al te veel obstakels, vooral geparkeerde fietsen zijn nu een probleem. Een groene route met weinig geparkeerde

auto's en geen auto- of busverkeer dat langs je raast. Goed en snel oversteekbare wegen. Regelmatig een plek waar je even kan zitten en andere faciliteiten zoals winkels dichtbij maar ook watertappunten.

Vaak is fietsen echter sneller en comfortabeler dan lopen, meer lopen spreekt (dan) niet aan. Lopen hoort bij het lokale leven en veel minder bij het woon-werkverkeer. Is de voetganger 'op 1' economisch wel haalbaar

Het globale beeld klopt met de kaders zoals die in het mobiliteitsplan opgenomen zijn. Zo is er aandacht voor de oversteekbaarheid van wegen en de kwaliteit van de looproutes.

Vraag. Wat maakt voor jou het fietsen fijn?

Er zijn grofweg twee voorkeuren. Enerzijds de voorkeur voor de kortste, snelste route die vooral voor woon- werkverkeer of bij haast wordt gekozen waarbij snelheid het belangrijkste is. Anderzijds de voorkeur voor een prettige route, waar men enigszins voor om wil fietsen. Groen, ruimte, fijnmazigheid, een fietsstraat of juist gescheiden van gemotoriseerd verkeer maken deze routes prettig.

In het mobiliteitsplan is extra aandacht voor de aanleg van de snelle fietsroutes voor woon-werkverkeer. Bij hoofdfietsroutes wordt in het algemeen gekeken naar de kwaliteit waaronder groen en ruimte vallen. Ook wordt (indien mogelijk) ingezet op fietsstraten.

Bijlage IV Presentaties

Om een beeld te vormen van de gedeelde informatie zijn de presentaties van een aantal belangrijke overleggen bijgevoegd.

Overzicht presentaties en gespreksonderwerpen

Presentatie	Gespreksonderwerpen
1	• Hoe gaat het met de mobiliteitstransitie? ○ Korte termijn ○ Middellange termijn ○ Langere termijn • Voor welke ingewikkelde keuzes staan we? ○ Korte termijn ○ Middellange termijn ○ Langere termijn (tot 2040)
2	• Probleemanalyse ○ Wat is het probleem op stedelijk niveau en wat als we niets doen? • Draaiknoppen/ oplossingsrichtingen op stedelijk niveau ○ Wat is onderzocht en aan welke draaiknoppen denken we?
3	• Parkeren op afstand
4	• Opgaven • 10 aangescherpte keuzes SRSRSB • Stappenplan Utrekse aanpak
5	• Presentatie alternatieven op orde • Inhoudelijke vragen • Discussievragen ○ Over welke onderdelen van de netwerken is verduidelijking nodig? ○ Is duidelijk wat nieuw is en wat niet (de delta)? ○ Wat wordt er gemist aan thema's (in kader van alternatieven op orde)
6	• Welkom • Interview wethouder Van Hooijdonk • Toelichting actualisering mobiliteitsplan

	• (Deel) gesprekken
7	• Hiërarchie fietsnetwerk • Parkeren • Verkeerscirculatie en verkeersmanagement • Inzoomen op binnenstad
8	• Verstedelijking en mobiliteit
9	• Mobiliteit voor iedereen • Resultaten modelberekeningen
10	• Parkeren op afstand en slim parkeren • Slim sturen

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen



Gemeente Utrecht

INHOUD

1. Hoe gaat het met de mobiliteitstransitie?
 - a. Korte termijn
 - b. Middellange termijn
 - c. Langere termijn
2. Voor welke ingewikkelde keuzes staan we?
 - a. Korte termijn
 - b. Middellange termijn
 - c. Langere termijn (tot 2040)

2000 - 2013 - 2020



Wat speelt er NU (1 van 3)

- Fietsgebruik stijgt gemiddeld 5% per jaar
 - Drukste routes zijn nu al overbelast
- OV-gebruik stijgt ook
 - Vooral trein en in de spits. Bus en tram stijgen nauwelijks
- Autogebruik binnen de stad al enkele jaren stabiel
 - Autogebruik van en naar de stad blijft groeien door inkomende pendel. Sterk gericht op de spits.
- 38% van de Utrechtse inwoners ervaart verkeersproblematiek
 - 28% heeft vaak last van verkeerslawaai en 27% vaak last van gevaarlijk verkeer.

Utrecht op nummer 1,2 en 3 in top-10 drukste fietsroutes
Gepubliceerd op 08-11-2016 om 10:42

Utrecht heeft de drukste fietsroutes van Nederland. De meest drukke routes zijn naar Amsterdam met de Weesper, Zwolle, Eindhoven en Almere. Groningen staat op nummer 4.

“Het aantal reizigers op Utrecht Centraal groeit van 88 miljoen per jaar naar 100 miljoen in 2030. Utrecht wordt steeds groter, we redden het niet meer met alleen Utrecht Centraal als belangrijk overstappunt”, meldt minister Van Nieuwenhuizen.



Wat speelt er NU (2 van 3)



Marnixlaan-24oktoberplein:

Oversteekbaarheid kruisingen Meijsterlaan en ASW, hoge auto-intensiteiten zorgen voor geluid- en Luchtkwaliteitsknelpunten Josephlaan en TaK-plantsoen



Westplein:

Barriere Lombok -station/centrum. Oversteekbaarheid Leidseweg-Sreijpesteijntunnel. Luchtkwaliteitsknelpunt Graadt van Roggenweg.



ASW:

Integrale gebiedstransitie: Nu geen prettig verblijfsgebied, te weinig ruimte voor voetgangers en fietsers, auto's rijden regelmatig te hard, te hoge auto-intensiteiten voor inrichting naar 30km/u

Wat speelt er NU (2 van 3)



**Marnixlaan-
24oktoberplein:**
Naar een
aantrekkelijke
stadsboulevard



Westplein:
Naar een
oversteekbaar
Lombokplein



ASW:
Naar een
gemengde
verblijfstraat



Wat speelt er NU (3 van 3)

Maar,

- Gewenste herinrichting ASW alleen mogelijk als auto-intensiteiten ASW drastisch omlaag gebracht worden.
- Lokale aanpassingen om deze auto-intensiteiten bij de ASW omlaag te brengen zorgen voor extra drukte bij WSB
- Extra drukte WSB is strijdig met IPvE WSB, zoals vastgesteld door de Raad (**Raadsvoorstel 8950, dec2017**).
- Aanpassen van WSB leidt weer tot meer verkeer bij het Westplein.
- Voor de gewenste herinrichting Westplein heeft de Raad (**Motie 241, dec2017**) het maximum aantal auto's per etmaal vastgesteld op 15.000. Dit kan (nog zonder extra verkeer door eventuele aanpassingen WSB al) niet binnen het ontwerp van het Westplein worden opgelost

Oftewel:

- ASW, WSB en Westplein zijn communicerende wegen dus alleen met een totaalpakket kunnen de knelpunten worden opgelost.



Wat speelt er NU (3 van 3)

Zuidpoort:



Uitbreiding A-zone



Autoverkeer 'buitenom'



Versterken stedelijke knooppunten

Knelpunten:

- verbinding Utrecht zuid en Vaartsche Rijn met de binnenstad
- Relatief veel gebiedsvreemd verkeer (25%)
- Doorstroming OV (belangrijke verbindingen Leidsche Rijn-MWKZ-station
Vaartsche Rijn- Galgenwaard- USP/ Bunnik-Wijk bij Duurstede



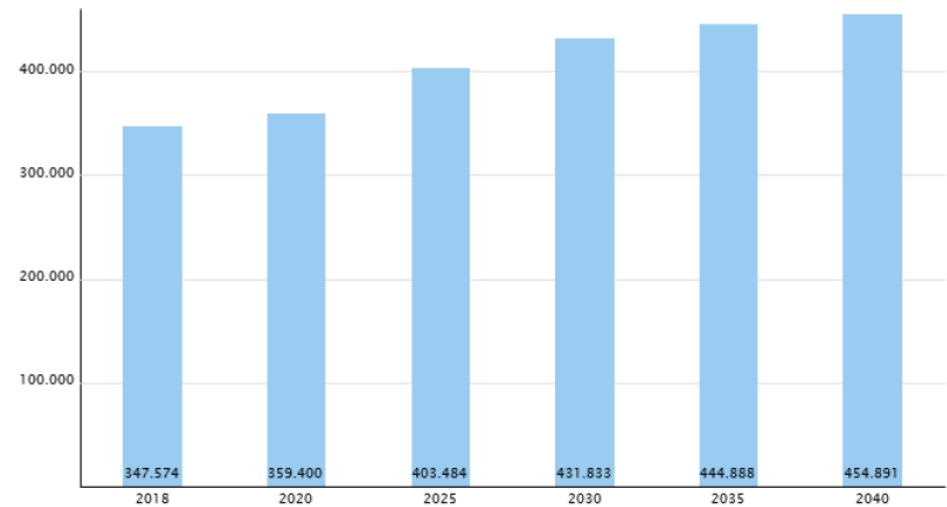
Utrecht.nl

Wat speelt er MORGEN (1 van 2)

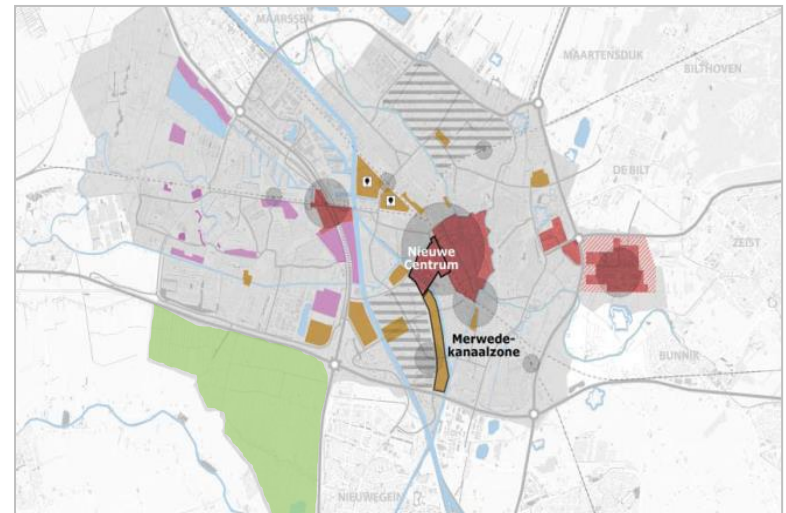
2020-2025-2030:

- Elk jaar + 7.000 inwoners
- Grote ontwikkelingen: MWKZ, Cartesiusdriehoek, USP, stationsgebied
- Meer mobiliteit van/naar de stad, doordat ook de rest van NL groeit (en meer naar Utrecht reist voor werk, voorzieningen en evenementen)
- Verbouwing Ring Utrecht

Figuur 1: Inwonertal Utrecht volgens Bevolkingsprognose 2018



Bron: IB Onderzoek, gemeente Utrecht



Wat speelt er MORGEN (2 van 2)

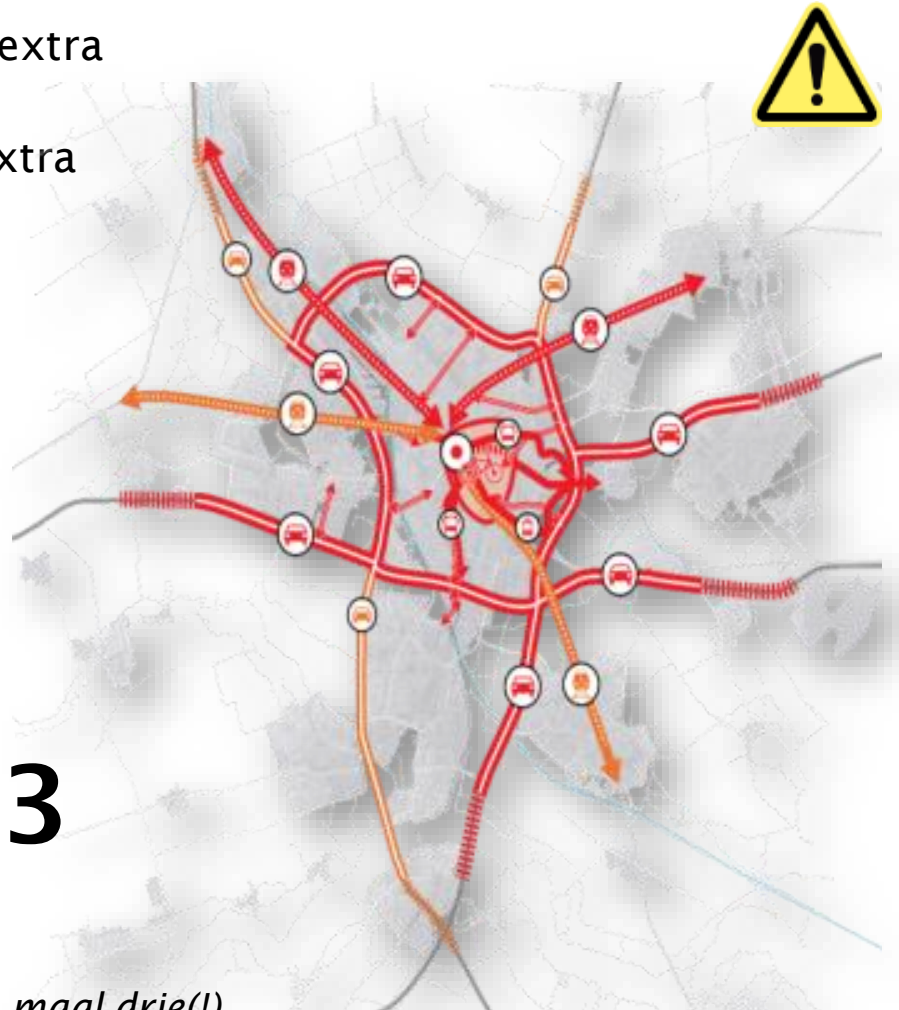
In 2040:

- Groei regio Utrecht met 100.000 extra woningen.
- Groei regio Utrecht met 85.000 extra arbeidsplaatsen.

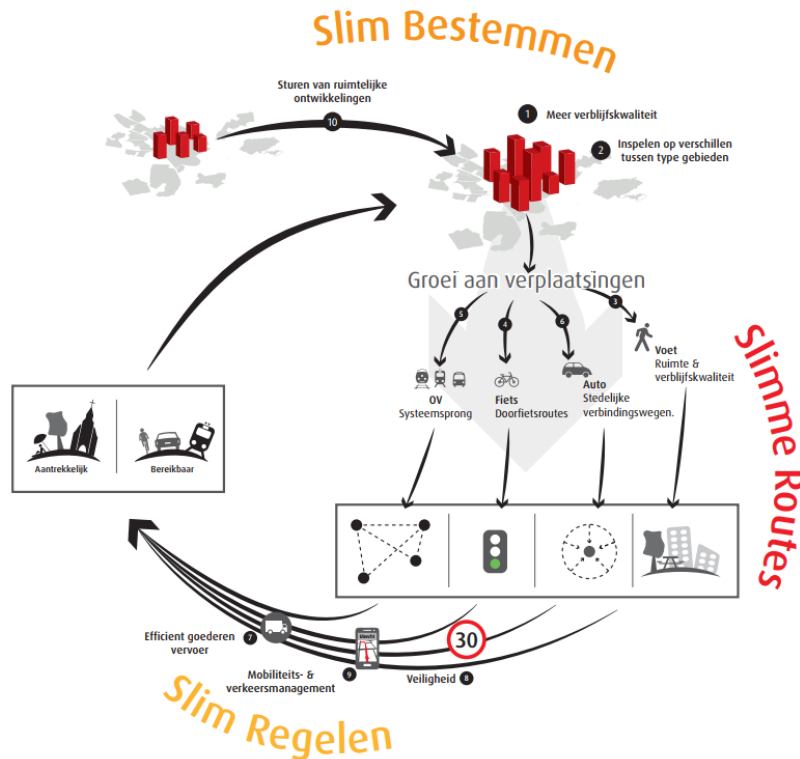


X 3

Fietsdrukke Vredenburg maal drie(!)



Verlenging mobiliteitsplan SRSRSB 2025 naar 2040

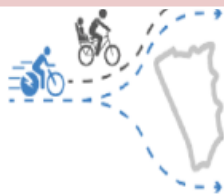


Het Mobiliteitsplan kiest voor:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak (zie het kader op de volgende bladzijde).
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime
9. Beter benutten van de beschikbare openbare ruimte door middel van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie.
10. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur

Hoofdkeuzes blijven ongewijzigd, maar aanscherping nodig

Draaiknop	Levert op	Kost
Meer en betere verblijfsruimte	Verblijfskwaliteit, meer lopen, verbeterde ketenreis	Beperkt effect op bereikbaarheid
Meer fiets en OV	Minder ruimtebeslag, gezondheid	Minder ruimte voor de auto
Meer deelmobiliteit	Meer reiskeuzes, minder parkeerplekken	Ruimte voor hubs en MaaS
Parkeren op afstand	Minder parkeerruimte en lagere auto-intensiteiten, beperken inkomende pendel	Investeringen in P-voorzieningen en fiets+OV-routes
Knippen in de verkeerscirculatie	Ruimte voor voetganger, fiets en OV, geen gebiedsvreemd verkeer, minder ruimtebeslag, gezondheid	Minder langsrijdende klanten voor ondernemers, gebiedsvreemd verkeer moet omrijden
Parkeerregulering	Meer ruimte voor bewoners, lagere autointensiteiten, beperken inkomende pendel	Uitbreiding vergunningengebied
Beprijzen	Minder parkeerruimte, lagere auto-intensiteiten	



Draaiknop	Lichter	Mate van draaien: Zwaarder
Meer en betere verblijfsruimte	Meenemen bij lopende projecten en RO	Centrum: minder ruimte voor fiets, OV en auto
Meer fiets en OV	Lopende projecten en uitnutten bestaande infrastructuur. Doorstromingsmaatregelen	Grote investeringen in fietstunnels en -bruggen en HOV.
Meer deelmobiliteit	Pilots zoals Leidsche Rijn, Nieuwe RO-locaties	Opschaling en uitrol
Parkeren op afstand	P+R's USP, LRC, Westraven en Driebergen, Woerden, Breukelen naar Utrecht centrum	Parkeren op afstand voor forensen (voor de Ring) en bewoners (aan de Ring)
Knippen in de verkeerscirculatie	Knijpen en knips rondom centrum	Knips van binnen naar buiten
Parkeerregulering	Huidige zones + nieuwe ontwikkelingen. Bezoekers	Stadsbreed. Meerdere doelgroepen
Beprijzen	Parkeerzones, experimenteren OV spits/dal. Landelijke pilot	Opschaling en uitrol

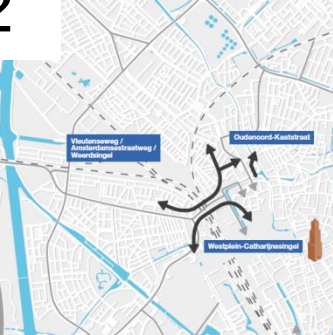


Wanneer en hoe zwaar draaien?

- Meeste draaiknoppen staan al aan.
- Mate van draaien per draaiknop hangt af van gebied en doelgroepen.
- Richting 2040 op steeds meer draaiknoppen, gebieden en doelgroepen harder draaien.



2



The map shows the proposed tram route in the Vianen area. The route is indicated by a thick black line with arrows. It starts at the intersection of Vianenweg / Amstelhamdreefweg / Weerdhangel, goes north to Oudeboord-Kaatsheuvel, and then south to Westplein-Citharpesteintal. A brown building icon is located near the Westplein-Citharpesteintal station. The map also shows existing roads, water bodies, and a railway line.

3

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Iets drukker	Rustiger	Iets rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-1.300 mvt/etm	Vooraf fiets	Alleen WSB iets drukker			

Intensiteit autoverkeer						Leefbaarheid				
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Drukker	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-2.300 mvt/etm	Vooral fiets	WSB stuk drukker		Ca 50 knoopunten minder	Toename Cartesiusweg

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSD	ASW	Waarplein	Waarplein/ Oudeoord	Volutest	Deuren gebiedsmid vervoer	Model shift	Flex	OV	Geluk	Lucht
Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Rustiger	-3.400 mv/tem	Reis en OV	Alle wegen groen		Bijna 500 knelpunten minder	

3: Grootste modal shift en bijdrage leefbaarheid, maar ook effecten op Ring Utrecht en omgeving Zuidpoort

Voor welke ingewikkelde keuzes staan we? (2 van 3)

Zuidwest

- Zuidpoort (omgeving station Vaartsche Rijn):
 - Ruimte voor voetganger OV en fiets rondom Ledig erf alleen mogelijk met knips autoverkeer Albatrosstraat en Ledig Erf
- Ontwikkelingen MWKZ, Beurskwartier, Papendorp noord
 - Kan alleen met totaalpakket van: nieuwe fietsverbindingen, OV: Wiel met spaken, Parkeren op afstand: Westraven en Hoogelegen, Mobiliteitshubs/ deelmobiliteit/ Mobility as a service en parkeerregulering in de wijken
- Europalaan-zuid
 - Lagere auto-intensiteiten alleen mogelijk met totaalpakket van fiets-, OV-, parkeer- en circulatiemaatregelen



Voor welke ingewikkelde keuzes staan we?

Korte termijn: Studie Zuidpoort

① DOELEN EN AMBITIES



Uitbreiding A-zone



Autoverkeer 'buitenom'



Versterken stedelijke knooppunten

② ANALYSE



Ander stedelijk leefmilieu



Gebiedsvreemd autoverkeer



Doorstroming OV

③ SCENARIO'S EN VARIANTEN



Segmenteren oost-west (A)



Segmenteren noord-zuid (B)



Segmenteren noord (Bn)



Segmenteren zuid (Bz)

④ EFFECTEN



Bij segmenteren oost-west (A)



Bij segmenteren noord-zuid (B)



Bij segmenteren noord (Bn)



Bij segmenteren zuid (Bz)



Voor welke ingewikkelde keuzes staan we?

Richting 2040

- Intensieve verbouwing van de ring Utrecht
- Realisatie grote OV-investeringen (MIRT)
- Tussen 2030 en 2040 Nog eens 37.000 woningen → RSU
- Smart mobility: wat kunnen we (gebruiken) in 2040?

Kernuitspraak regionale studies: (U Ned MIRT Onderzoek & REP):

Voor 2040 hebben we zowel de hardware als de software keihard nodig

- Hardware = grote investeringen in infrastructuur
- Software = parkeren, reguleren en gedrag



Voor welke ingewikkelde keuzes staan we?

Richting 2040

- Intensieve verbouwing van de ring Utrecht
- Realisatie grote OV-investeringen (MIRT)
- Tussen 2030 en 2040 Nog eens 37.000 woningen → RSU
- Smart mobility: wat kunnen we (gebruiken) in 2040?

Kernuitspraak regionale studies: (U Ned MIRT Onderzoek & REP):

Voor 2040 hebben we zowel de hardware als de software keihard nodig

- Hardware = grote investeringen in infrastructuur
- Software = parkeren, reguleren en gedrag

“Dank voor uw aandacht”



BIJLAGEN



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl](https://www.utrecht.nl)

1. Herinrichting: *ontwerpprincipes*

- Voorbeeld St.Josephlaan
- Meer ruimte voor groen, trottoir, fiets en verblijven, bomen in de middenberm
- Veiliger oversteken vanwege middenberm, toevoegen nieuwe oversteken
- Voor bestemmingsverkeer per auto: 2x1 rijstroken

Nu



Ontwerp



Voldoende autocapaciteit voor bestemmingsverkeer

- Verbeteren oversteekbaarheid
- Waar het kan 2x1 rijstroken
- Waar het nodig is voor bestemmingsverkeer: 2x2 rijstroken (zuidelijk deel Cartesiusweg)
- Ook hier: versterking oversteekbaarheid



MARNIXLAAN



CARTESIUSWEG NOORD



CARTESIUSWEG ZUID



OOG IN AL (KRUISING LEIDSEWEG)



Betaald parkeren op langere termijn

- Beleidsmatig meest effectieve scenario is op korte termijn in fases in hele stad betaald parkeren invoeren.
 - ‘Van aanpak parkeeroverlast op lokaal niveau naar mobiliteitstransitie voor de hele stad’.
- Dit heeft het grootste effect op gedragsverandering.
- Is wel moeilijk om uit te leggen aan de stad.
- Levert meeste inkomsten op.
 - Inzetten voor alternatieven, zoals parkeren op afstand, OV/fiets/deelmobiliteit en herinrichtingen t.b.v. leefbaarheid).

Beschikbare draaiknoppen:

- Fasering: wanneer en hoe snel?
- Gebiedsafbakening: hele stad, alleen binnen de ring of stapsgewijs?
- Alternatieven zijn op orde: parkeren op afstand, OV/fiets/deelmobiliteit.
- Tarieven en venstertijden.
- Vergunningenbeleid.



Aanscherpen mobiliteitsbeleid



Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

Probleemanalyse

Wat is het probleem op stedelijk niveau en wat als we niets doen?

Draaiknoppen/ oplossingsrichtingen op stedelijk niveau

Wat is onderzocht en aan welke draaiknoppen denken we?

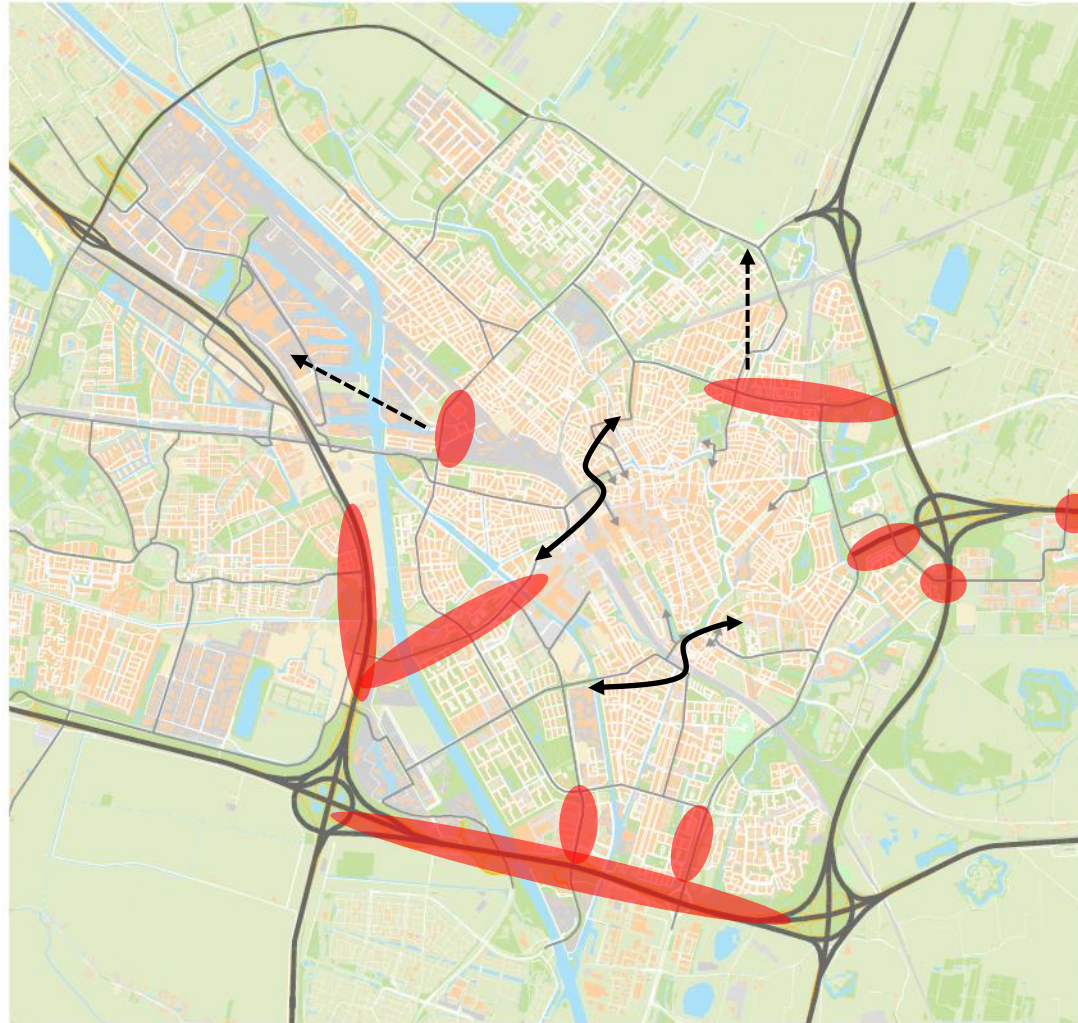


Analyses met Rijk en regio

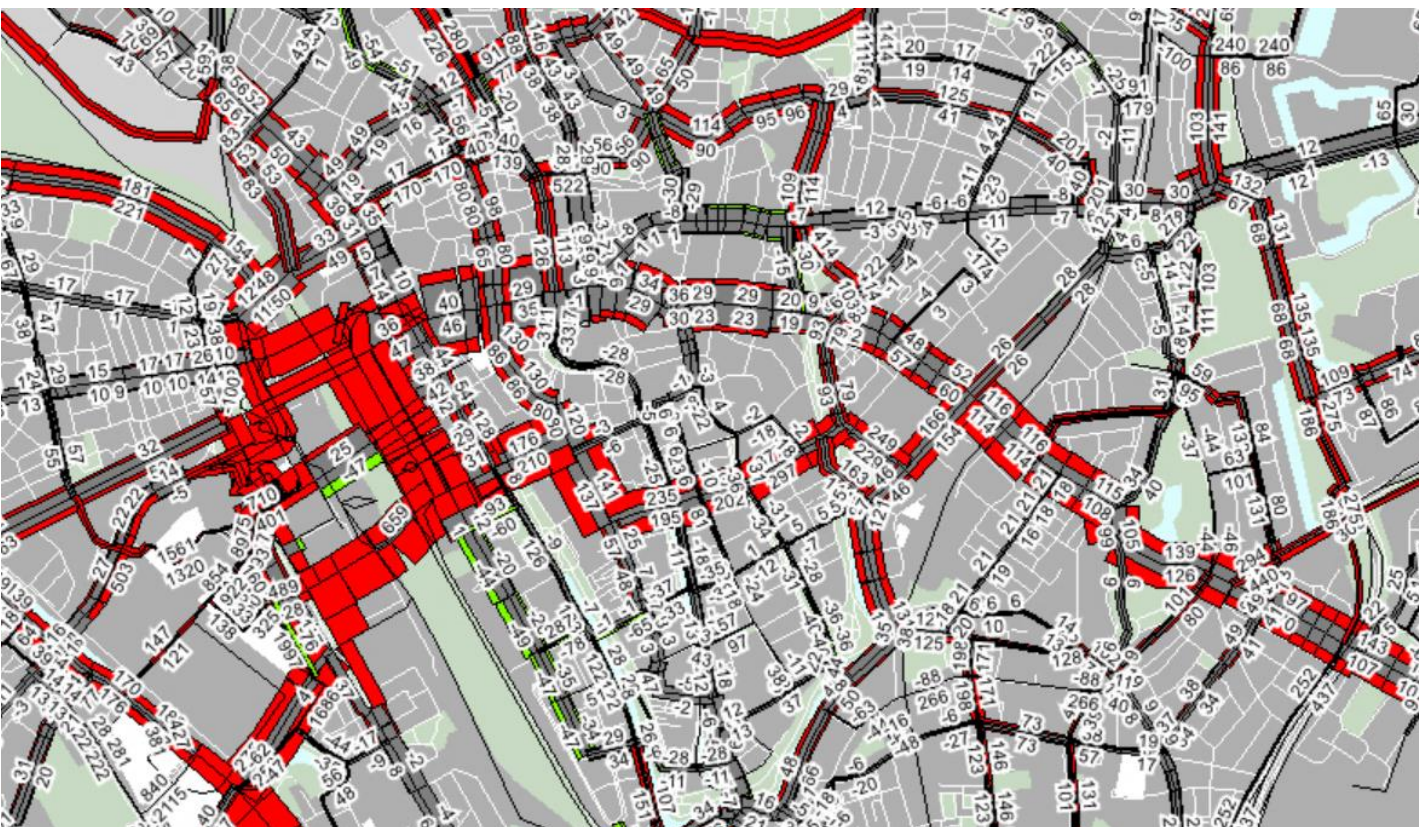
- Systeem op alle corridors vol, voor alle modaliteiten
- Vervoervraag in de spits veelal groter dan het aanbod
- Bereikbaarheid en leefbaarheid staat onder druk



Huidige knelpunten autobereikbaarheid op stedelijk niveau



Verwachte knelpunten fiets in 2040 zonder aanvullende maatregelen



- Van Zijstweg x3à4
- Binnenstadsas x1,5 (mits HHH-route werkt, anders x2)
- ASW x1,5
- Berenkuil x2à2,5

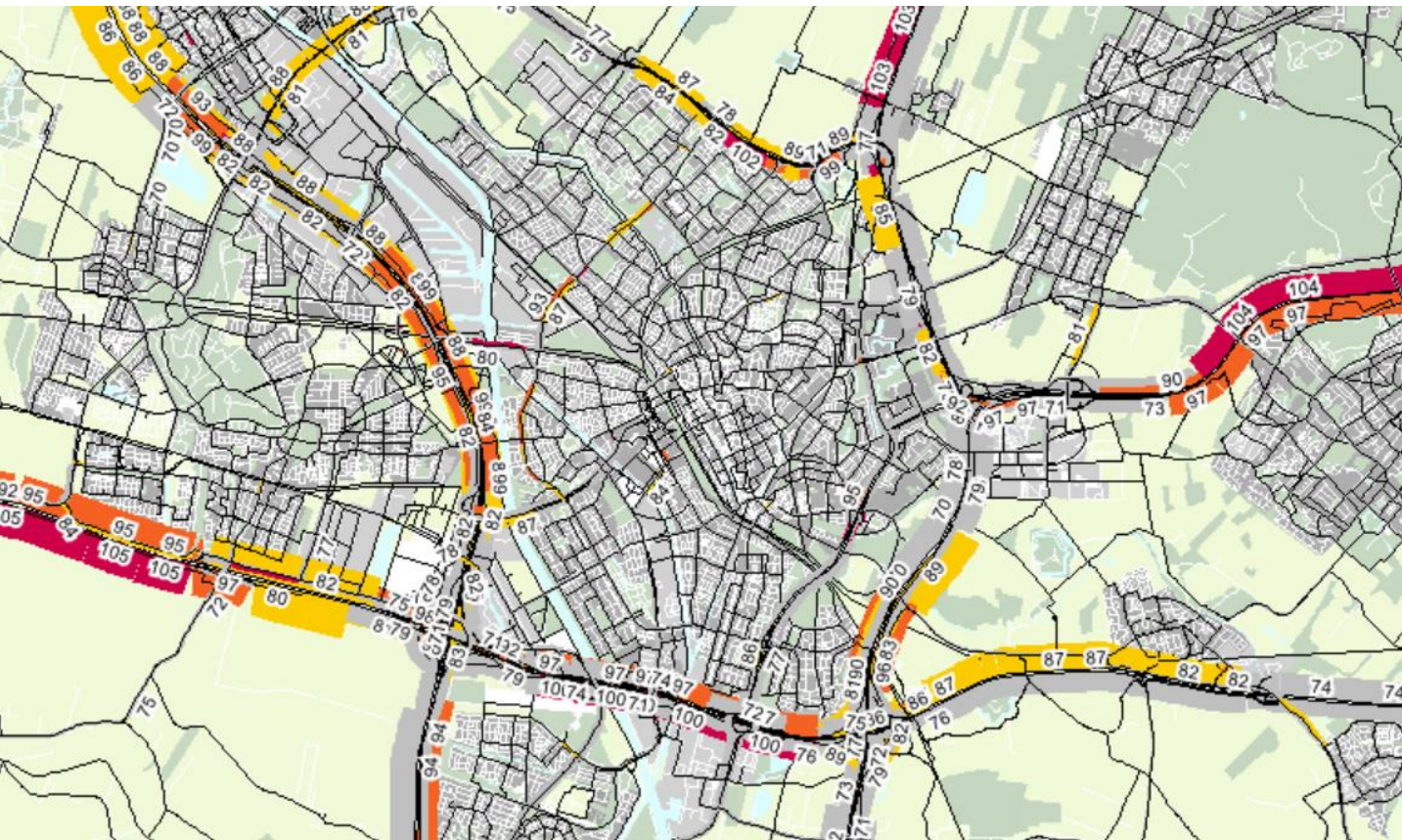
Terwijl huidige situatie al overbelast is!

Verwacht aantal OV-reizigers in 2040 zonder aanvullende maatregelen

	2015	2040
Utrecht Centraal	163.000	210.000
Lunetten	3.500	5.500
Overvecht	8.500	12.500
Leidsche Rijn Centrum	1.000	7.000
Vaartsche Rijn	0	9.000

Groei Utrecht Centraal is probleem, huidige situatie is al krap (met name fietsenstallingen, bij busstations en toeleidende routes)

Verwachte knelpunten auto in 2040 zonder aanvullende maatregelen



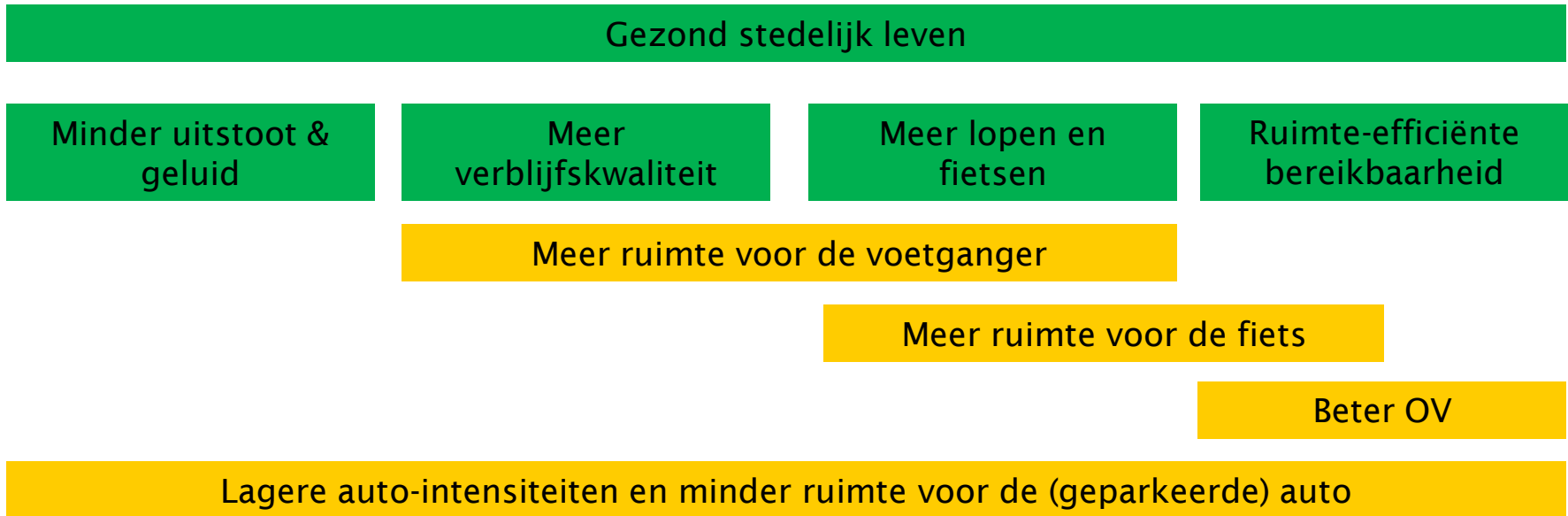
Alle toeleidende snelwegen én de Ring staan in 2040 in ochtendspits en avondspits vast (>80 = file, >100 is muurvast)

In de stad:

- Cartesiusweg (2x1)
- PHL
- 't Goylaan (oost)
- Waterlinieweg
- Gele brug

In de stad vooral overbelasting van kruispunten

Vervolg bij actualisering mobiliteitsplan



Draaiknoppen mobiliteit en fasering (beperken gebruik auto in stad)

Draaiknop	Korte termijn	Middellange termijn
Voetganger, fietser, OV en deelmobiliteit	Maximaal op inzetten	Maximaal op inzetten
Parkeren op afstand	Huidige P+R uitbreiden met P+R Hooggelegen	Sturen met parkeerbeleid in bestaande stad
Ingrepen in verkeerscirculatie	Knips rondom centrum, knijpen stadsboulevards	Knips verder naar buiten, doseren ring Utrecht
Parkeerrestricties	Niet alleen bij parkeeroverlast, maar ook voor modal shift bij huidige + nieuwe ontwikkelingen	Stadsbrede uitwerking
Beprijzen	Differentiatie parkeertarieven, experimenteren OV spits/dal, landelijke pilot BnG	BnG-pakket Minder Hinder



Wat nog onderzoeken op stedelijk niveau

Probleemanalyse:

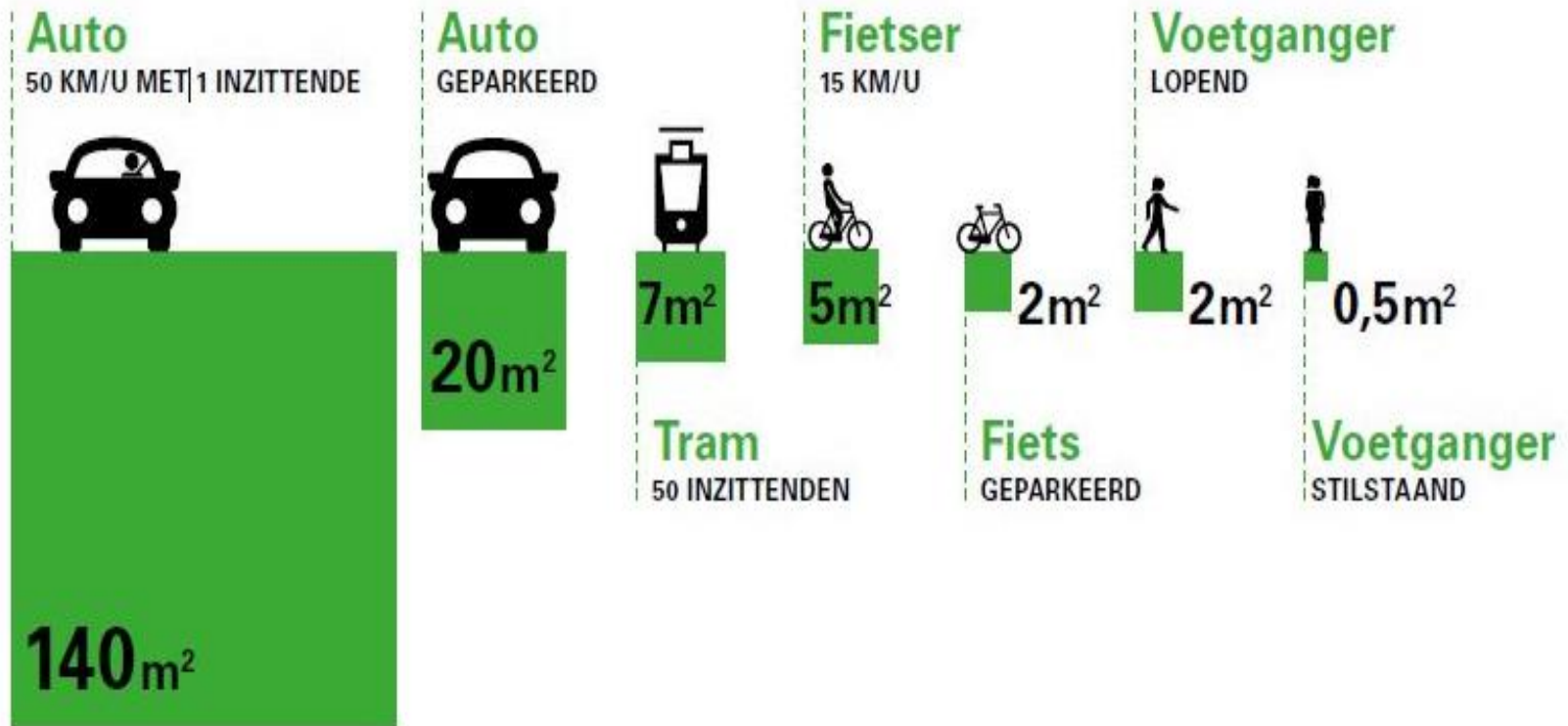
- Aandeel van forens, bezoeker en thuiswonende student bij knelpunten in spits
- Huidige en verwachte parkeerdruk in de wijken
- Knelpunten in leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid

Oplossingsrichtingen:

- Oplossend vermogen van afzonderlijke maatregelen stapsgewijs onderzoeken
- Effectiviteit van maatregelen voor doelgroepen



Ruimtegebruik per vervoerswijze



Addendum SRSRSB: Parkeren op afstand



Onderwerp parkeren op afstand

- Alternatief bieden voor parkeren op bestemming of bij huis
 - Focus op kantorenlocaties (forens)
 - Focus op nieuwe woongebieden (bewoner) en binnenstad (actieve uitplaatsing parkeren)
- Ontlasten spitsdrukke op snelwegring, om sluipverkeer door de stad te voorkomen
- Bereikbaarheid functies in de stad garanderen

Alternatief bieden voor eigen auto

1. Keuze voor andere modaliteiten, zoals fiets en OV
2. Verbeteren overstap van auto naar collectief vervoer en fiets
 - A. Voor bezoek en forens zo dicht mogelijk bij vertrekpunt in de regio
 - B. Voor bewoners Utrecht binnen de ring
3. Van bezit naar delen

Uitdaging is het bieden van (parkeer)**capaciteit** op de juiste plek en met de juiste **kwaliteit** (voorzieningen) en **betalbare** tarieven voor de betreffende **doelgroep(en)**.

Netwerk parkeren op afstand



Keuzes parkeren op afstand

- PoA-locaties voor inkomende pendel in de regio, vóór de file begint
- Meerdere locaties per windrichting, om grote, dure gebouwde voorzieningen te voorkomen en ook regionale stromen te faciliteren
- Uitbreiden/versterken OV- en fietsnetwerk naar deze locaties
- PoA-locaties bewoners aan de rand van de stad (Hooggelegen, Westraven, USP, LRC)
- PoA-service 24/7 met thuiskomgarantie, leen-/deelvoorzieningen

Actualisering mobiliteitsplan SRSRSB



Inhoudsopgave

- Opgaven
- 10 aangescherpte keuzes SRSRSB
- Stappenplan Utregse aanpak

Welke opgaven faciliteren we?

- ✓ Verstedelijking wonen en werken (groei)
- ✓ Grote groei fiets goed en 'leefbaar' faciliteren
- ✓ Binnenstad voor de voetganger
- ✓ Knelpunten overlast verkeer oplossen
- ✓ Verkeersveiligheid verbeteren
- ✓ Multimodale bereikbaarheid verbeteren
- ✓ Doorstroming OV beter (betrouwbaarheid)
- ✓ Utrecht Centraal en centrum ontlasten

Aandachtspunten

- Fasering: welke maatregelen zijn al op korte termijn nodig en haalbaar, welke over 10 jaar en welke pas op lange termijn
- Beleid 2040 hoeft niet morgen uitgevoerd te worden. Daar kunnen we 20 jaar over doen én tussentijds bijsturen.
- Onderscheid in keuzes/maatregelen die altijd nodig zijn en keuzes/maatregelen die afhankelijk zijn van verstedelijkingskeuzes
- Investeringskosten (ntb)
- Samenwerking met regionale partijen nodig voor realisatie (en dus draagvlak)

10 aangescherpte keuzes SRSRSB

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteeikbaarheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime
9. Sturen op reisgedrag: vaker buiten de spits en op duurzame wijze (lopend, met de fiets of met het OV)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid geregeld is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken

Samenhang der dingen

Gezond stedelijk
leven

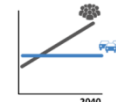
1



Veiligheid
Leefbaarheid
Oversteekbaarheid
Ruimte voor groen
Mobiliteit voor iedereen

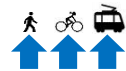


Groei wonen en werken



Duurzame groei mobiliteit
(geen groei autoverkeer)

Groei opvangen met lopen,
fietsen en OV



Mobiliteit meer buiten
de spits en meer
thuiswerken

2

3

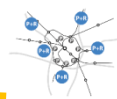
Alternatieven op orde:



Meer lopen < 1 km



Systeemsprong
Fiets



Parkeren
op afstand



Wiel met Spaken (OV)



Parkeerplafonds

4



Betaald parkeren

Verkeersmanagement:
sturen op reistijd,
doorstroming en
routekeuze

5



Stappenplan Utrekse aanpak

- 
- 1 Slim Bestemmen (waar en hoe verstedelijken)
 - 2 Slim regelen: mobiliteitsmanagement (spreiden in de tijd, thuiswerken)
 - 3 Slimme routes: alternatieven op orde (voetganger, fiets, OV en parkeren op afstand)
 - 4 Slim regelen: parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)
 - 5 Slim regelen: verkeersmanagement (sturen op reistijd, doorstroming en routes)

Noten bij stappenplan

- Meer inzet op de eerste stappen, betekent minder inzet op laatste stappen
- Trend vs prognose: onzeker in welke mate mensen zelf al gewenste mobiliteitskeuzes maken
- Alternatieven op orde brengt grote investeringen met zich mee
- Sommige keuzes hebben effect op hele stad, andere meer lokaal
- Naast versterken van bereikbaarheid, zijn er ook andere doelen die keuzes noodzakelijk kunnen maken (versterken leefbaarheid met meer groen en minder auto's op straat, verhogen verkeersveiligheid, etc.)

1. Keuzes Slim Bestemmen (waar en hoe verstedelijken)

- a) Vasthouden aan binnenstedelijk verdichten, want uitleggebeden zijn moeilijker om bereikbaar te maken en hebben van nature (veel) hoger autogebruik
- b) Kiezen voor mobiliteitsprofiel bij nieuwe woningbouw-ontwikkelingen, nieuwe kantoren en alle functies bij OV-knooppunten
 - met strenge parkeernorm,
 - voetganger en fiets (stedenbouwkundig) op 1
 - met goede OV-bereikbaarheid
- c) Kiezen voor strenge parkeernormen vooral bij nieuwbouw (wonen en werken), want dat is meer kansrijk en beter haalbaar dan beperken parkeren in bestaand stedelijk gebied
- d) Kiezen voor verstedelijking bij OV-knooppunten (nieuw en bestaand) vergroot draagvlak voor investeringen in en goede exploitatie van OV
- e) Kiezen voor functiemenging t.b.v. leefbare gebieden, maar ook reduceren van mobiliteit (minder en/of kortere ritten)



2. Keuzes Slim regelen: mobiliteitsmanagement (spreiden in de tijd, thuiswerken)

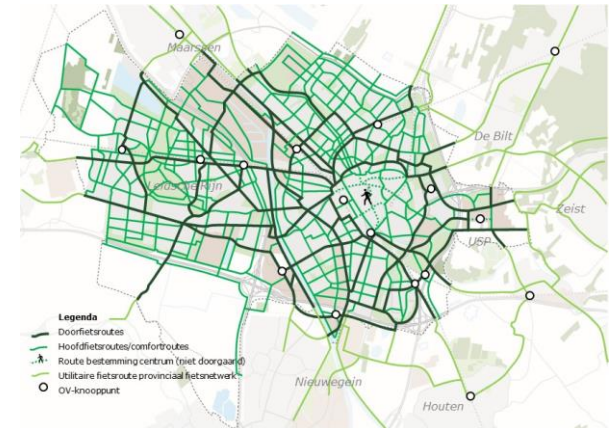
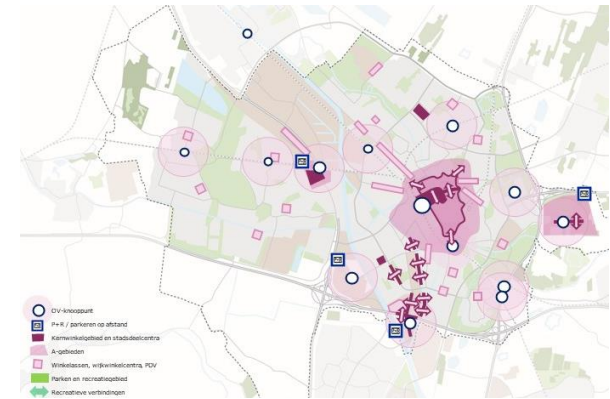
- a. Stimuleren van thuiswerken, want dit leidt tot afname mobiliteit in spits en het oplossen of voorkomen van verkeersknelpunten.
Hiervoor zijn dan wel bindende afspraken nodig. Corona-crisis laat zien dat het kan.
- b. Kiezen voor verschuiven aanvangs- én sluitingstijden scholen/universiteiten (deels digitaal onderwijs) en evenementen en winkels, want leidt tot afname van (hyper)spits



3: Keuzes Slimme routes: alternatieven op orde (voetganger, fiets)

- Kiezen voor prioriteren lopen op korte verplaatsingen tot 1 km, bijv naar school, winkel of station.
- Aantrekkelijke looproutes vergt handhaven op hinderlijk stallen van fietsen op stoep.
- Handhaven op hinderlijk stallen fietsen alleen mogelijk indien voldoende stallingscapaciteit.
- Meer ruimte voor voetganger in binnenstad door doorgaand fietsverkeer om centrum heen te leiden met aantrekkelijke routes
- Kiezen voor spreiden van fietsstromen:
 - Maakt verdubbeling fietsgebruik mogelijk (en dus verstedelijking),
 - Ontlast drukste punten in netwerk,
 - Maakt fiets aantrekkelijker alternatief.

Spreiden betekent echter ook nieuwe fietsroutes door en langs wijken met (bescheiden) impact op leefomgeving in de eigen straat. Hiervoor is soms ook keuze nodig om fiets meer ruimte te geven ten koste van de auto, bijv op Ledig Erf (autovrij/knip).



3: Keuzes Slimme routes: alternatieven op orde (OV)

a. Kiezen voor HOV-Wiel met Spaken:

- maakt verdubbeling OV-gebruik mogelijk
- ontlast Utrecht Centraal
- maakt OV aantrekkelijker
- maakt parkeren op afstand mogelijk

Door realisatie Wiel is groei OV mogelijk zonder dat Spaken in de stad zwaarder belast worden.

b. Kiezen om drukke buscorridors in de stad te ontlasten door gedeeltelijk aantakken van regionale buslijnen op HOV-wiel, op SUNIJ-lijn en Uithoflijn. Dit betekent wel een extra overstap.

c. Specifiek: kiezen om de binnenstadsas te ontlasten van doorgaande reizigers door

- regionale buslijnen grotendeels aan te takken op Uithoflijn
- een nieuwe HOV-route via Kardinaal de Jongweg en Oudenoord

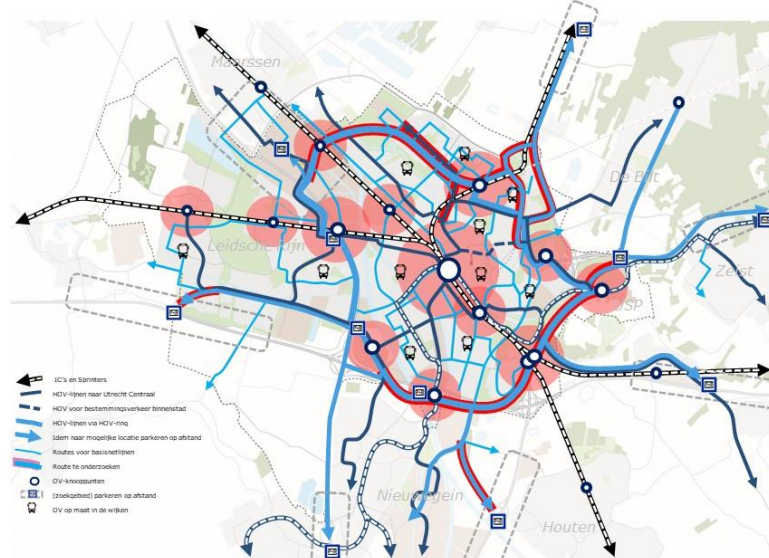
Om de binnenstad bereikbaar te houden blijft lijn 28 als speciale binnenstads-HOV-lijn rijden.

d. Kiezen voor differentiatie van het OV-netwerk in HOV, basisnet en maatwerk OV, zodat

- capaciteit wordt vergroot
- overlast van busverkeer wordt verminderd
- toegankelijkheid OV voor iedereen wordt gewaarborgd

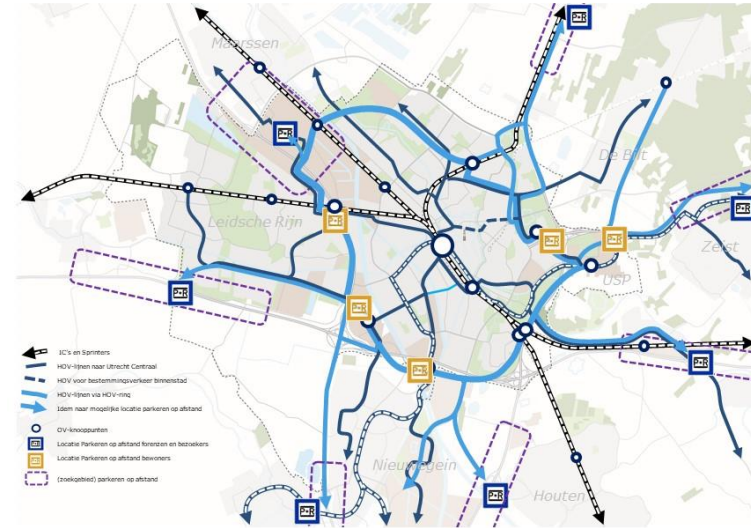
e. Verbeteren van doorstroming (betrouwbaarheid) van OV door

- Nieuwe HOV-banen
- Ontlasten busroutes van hinder autoverkeer



3: Keuzes Slimme routes: alternatieven op orde (parkeren op afstand)

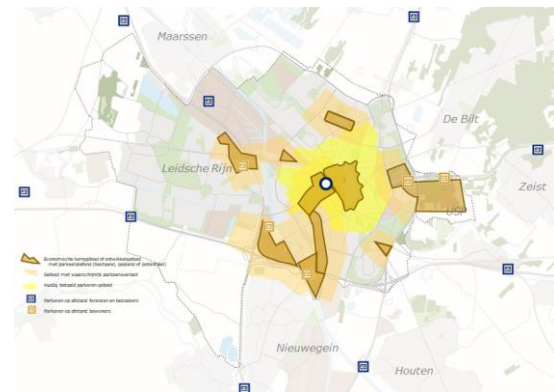
- a. Organiseren parkeren op afstand voor nieuwe bewoners:
- aan de Ring (bijv Westraven, Hooggelegen)
 - zorgt voor minder autoverkeer in de stad
 - vereist zeer goede OV- en fietsverbindingen en een 24/7 service om altijd thuis te kunnen komen
 - bestaande bewoners kunnen ook hiervan gebruik maken
- b. Organiseren parkeren op afstand voor forenzen en bezoekers (P+R 2.0):
- met goede, directe OV- en fiets-verbindingen van parkeerplaats naar eindbestemming
 - aansluitend op werktijden
 - locaties liggen vóór de Ring en liefst vóór de file, dus overwegend in de regio



Beperken van parkeren op de bestemming
nodig om parkeren op afstand te laten
functioneren ('push en pull')

4: Slim regelen: parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)

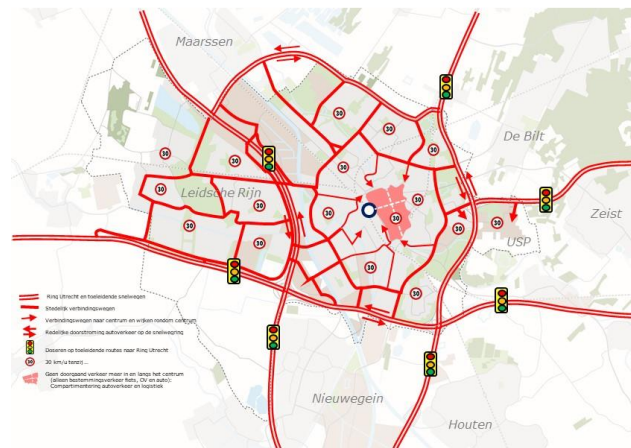
- a. Beperken van de mogelijkheid om op de bestemming te kunnen parkeren.
 - In eerste instantie is dit het meest logisch voor de 5 grote kantorenlocaties
 - In ieder geval nodig bij nieuwe kantoren, maar mogelijk ook voor een geheel werkgebied
 - Dit kan met sturen op tarieven en/of vergunningen
 - Stevig hiermee sturen lijkt alleen haalbaar als er voldoende alternatieven zijn (zie stap 3)
- b. Kiezen voor betaald parkeren in de gebieden waar een parkeerplafond wordt gehanteerd en afhankelijk van de mate van uitwijkgedrag van mensen (informele P+R) in omliggende wijken
- c. Kiezen voor betaald parkeren invoeren in de rest van de stad is een (laatste) stap om generiek het autogebruik te ontmoedigen, vooral voor forenzen en bezoekers
- d. Kiezen voor het beprijzen van (rijdend) autoverkeer, zodat verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de alternatieve vervoerwijzen en gewenste routes (minder door de stad)



5: Slim regelen: verkeersmanagement

(sturen op reistijd, doorstroming en routekeuze)

- Kiezen voor het doseren (of knippen) van autoverkeer nodig om de verkeersveiligheid, de doorstroming van fiets en OV en de leefbaarheid te verbeteren (bijvoorbeeld Westplein)
- Indien doseren onvoldoende werkt, kiezen voor het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer met knips (b.v. Catharijnesingel)
- Kiezen voor enige doorstroming op Ring Utrecht (beter alternatief voor automobilist dan route door de stad maar minder goed alternatief dan fietsen en OV), d.m.v. doseren op toeleidende routes



Actualisering mobiliteitsplan SRSRSB



Agenda

- Welkom
- Presentatie alternatieven op orde
- Inhoudelijke vragen
- Discussievragen
 - Over welke onderdelen van de netwerken is verduidelijking nodig?
 - Is duidelijk wat nieuw is en wat niet (de delta)?
 - Wat wordt er gemist aan thema's (in kader van alternatieven op orde)
- Afsluiting

Samenhang der dingen

Gezond stedelijk
leven

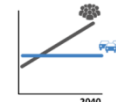
1



Veiligheid
Leefbaarheid
Oversteekbaarheid
Ruimte voor groen
Mobiliteit voor iedereen

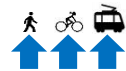


Groei wonen en werken



Duurzame groei mobiliteit
(geen groei autoverkeer)

Groei opvangen met lopen,
fietsen en OV



Mobiliteit meer buiten
de spits en meer
thuiswerken

2

3

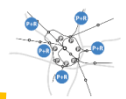
Alternatieven op orde:



Meer lopen < 1 km



Systeemsprong
Fiets



Parkeren
op afstand



Wiel met Spaken (OV)



Parkeerplafonds

4



Betaald parkeren

Verkeersmanagement:
sturen op reistijd,
doorstroming en
routekeuze

5



Stappenplan Utrekse aanpak

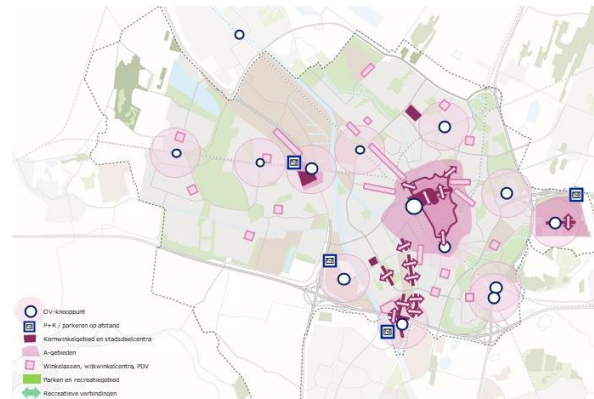
- 1 Slim Bestemmen (waar en hoe verstedelijken)
- 2 Slim regelen: mobiliteitsmanagement (spreiden in de tijd, thuiswerken)
- 3 Slimme routes: alternatieven op orde (voetganger, fiets, OV en parkeren op afstand)
- 4 Slim regelen: parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)
- 5 Slim regelen: verkeersmanagement (sturen op reistijd, doorstroming en routes)

Alternatief voetganger op orde

Kiezen voor prioriteren lopen op korte verplaatsingen tot 1 km

Ruimte voor voetgangers en aantrekkelijke looproutes rond attractiepunten, door

- Meer ruimte voor voetganger in binnenstad en deelcentra door doorgaand fietsverkeer en OV om centra heen te leiden met aantrekkelijke, alternatieve routes
- Betere routes en oversteekmogelijkheden voor voetgangers maakt het voor minder validen ook makkelijker (mobiliteit voor iedereen)



*Geen veranderingen
t.o.v. SRSRSB 2016*

Alternatief fiets op orde

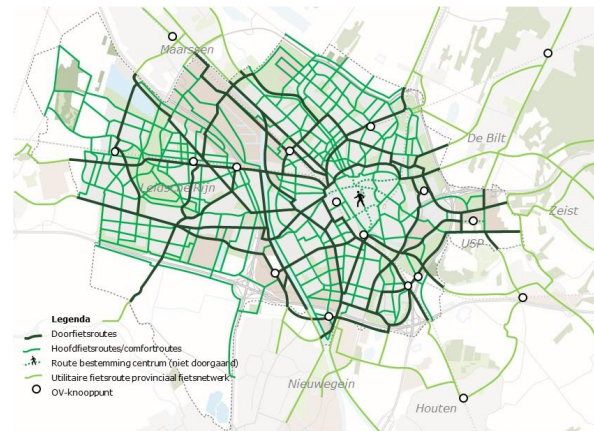
Het fietsnetwerk moet een groei van 50-100% faciliteren, waarbij vooral de drukste plekken nog drukker worden. Daarom:

- a. Doorgaand fietsverkeer om centrum en binnenstad heen: routes om de noord en om de zuid

Binnenstadsas en stationsgebied kunnen niet nog meer fietsverkeer verwerken. Verbreden fietspaden kan fysiek en verkeerskundig niet.

- b. Nieuwe routes van en naar voorstadstations vanuit stad en regio: meerdere fietstangenten
- c. Doorfietsroutes voor snelle fietsers, met relatief veel prioriteit. Hoofd-fietsnetwerk voor alle fietsers (8-80).

Door spreiding is er altijd een rustige alternatieve route beschikbaar.

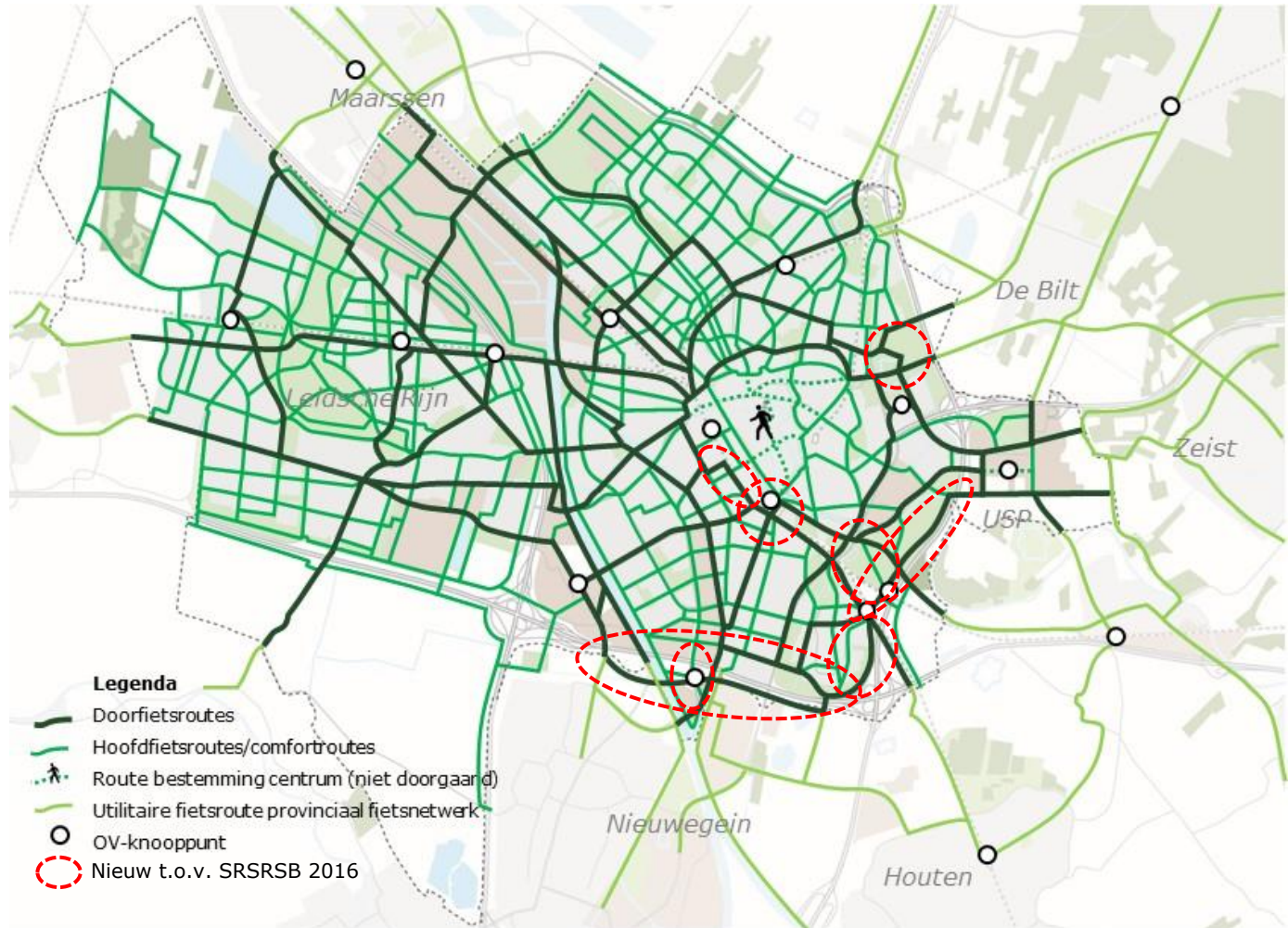


Groei is door spreiden goed te faciliteren:

- Geen groei op binnenstadsas
- Naast Weg tot wetenschap ook nieuwe route Mythylweg (achter Kampong langs)
- Fietsknooppunt Ledig Erf voldoende ruimte door autovrije inrichting (ook voor voetgangers)

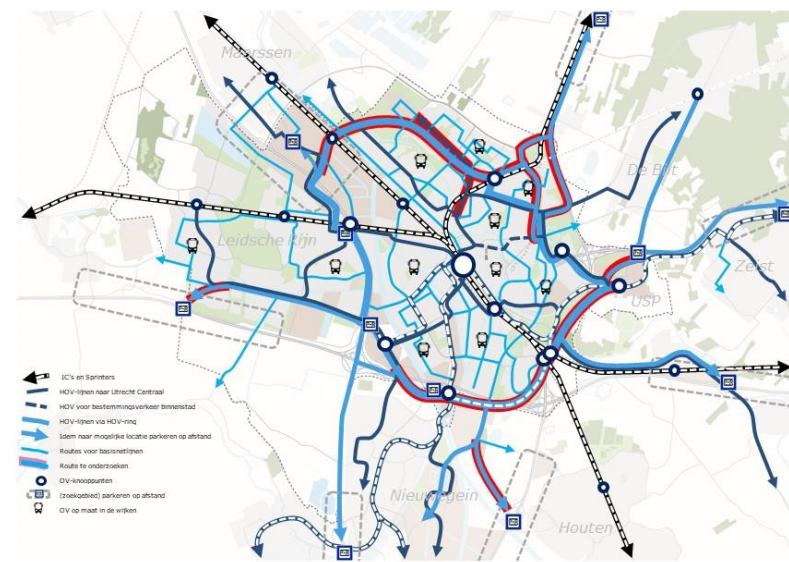
Belangrijke nieuwere, betere routes:

- Via Griftpark – Herenweg
- **Doorgetrokken via Voorveldse polder** (ook voor USP – Overvecht)
- Via Ledig Erf (**autovrij**) – Gansstraat – Galgenwaard
- **Achter Kampong langs (USP – Lunetten)**
- Bruggen over Merwedekanaal voor nieuwe oost-westroutes
- Jutpaseweg – ledig Erf – oostelijke singel - Maliebaan
- Fietsbruggen over Amsterdam-Rijnkanaal bij Lage Weide **en t.h.v. A12 voor route langs het OV-wiel**
- **Vanaf Europalaan-zuid onder A12 door**



Alternatief OV op orde

- Creëren knooppunten voor duurzame verstedelijking
- Verbeteren bereikbaarheid 'van buiten' van huidige economische kerngebieden en nieuwe ontwikkelingen
- Ontlasten Utrecht CS en toeleidende routes (fiets en OV)
- Capaciteitsuitbreiding t.b.v. groei 50-100%
- Faciliteren parkeren op afstand

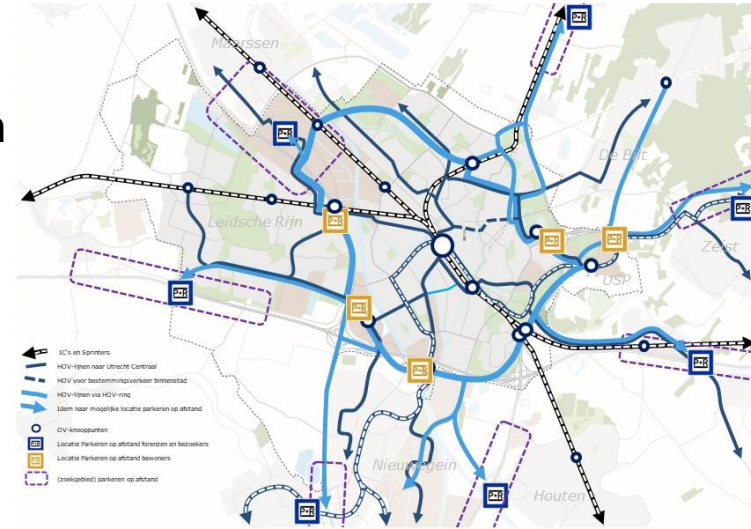


HOV-Wiel met Spaken basis voor verstedelijkingsopgave

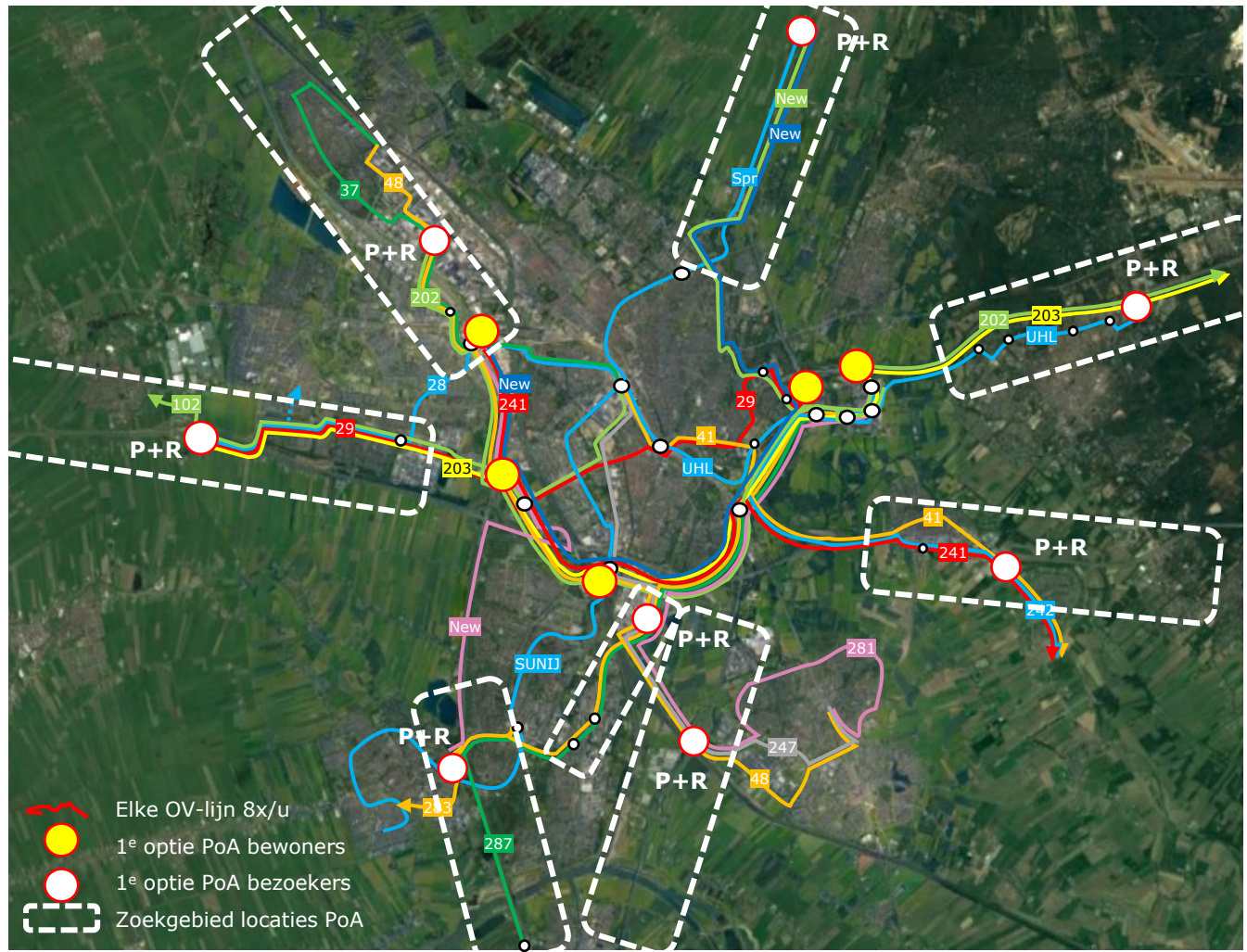
Alternatief parkeren op afstand op orde

- Organiseren parkeren op afstand voor forenzen en bezoekers (P+R 2.0):
- Uitplaatsen van (nieuw) parkeerareaal om (extra) autoverkeer in de stad te voorkomen
- Alternatief voor bewoners die wel een auto willen hebben, maar die niet bij de woning kunnen parkeren
- Garanderen bereikbaarheid en parkeren noodzakelijke* doelgroepen

Reizigers gaan parkeren op afstand vooral gebruiken indien er een reden is om niet bij de bestemming te parkeren (push: betaald parkeren, schaarste, beperkte toegang) en het alternatief goed gefaciliteerd wordt (pull).



OV- netwerk voor P+R



Gaan reizigers alternatieven gebruiken?

1. Fiets en OV laten groeicijfers zien - vooral kwestie van verder faciliteren. In Corona-tijd ontdekken veel reizigers de kwaliteit van de fiets.
2. Daar waar we het ook/meer willen: eerst moeten de alternatieven op orde zijn

Daarbij hoort ook:

- a. Mobility as a Service (MaaS)

Reizigers beschikken over informatie over beschikbaarheid, reistijd en prijs om een afgewogen keuze te maken voor ketenreis

- b. Deelmobiliteit

Van bezit naar gebruik

In samenhang met Keuzes Slim regelen: mobiliteitsmanagement (spreiden in de tijd, thuiswerken) en parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)

Uitrol in stappen

Mobiliteitstransitie in kleine (en soms grote) stappen:

- Beginnen/uitbouwen waar alternatieven al op orde zijn (b.v. USP, stationsgebied, binnenstad). Feitelijk is de situatie al zo, maar kan versterkt worden naar behoefte, b.v. bij verdichting.
- Stimuleren waar quick wins liggen (Rijnsweerd, LRC), logischerwijs zodra ruimtelijke ontwikkeling zich voordoet.
- Stapje voor stapje alternatieven uitbouwen.
- Zodra basisnetwerk (fiets, OV, parkeren op afstand) op orde is, dan mogelijk 'nieuwe' gebieden aanhaken (b.v. Papendorp)

NB. Verbetering alternatieven vergt wel grote investeringen (b.v. delen van Wiel)

Actualisering mobiliteitsplan



Welkom!



Programma

- Welkom
- Interview wethouder Van Hooijdonk
- Toelichting actualisering mobiliteitsplan
- (Deel) gesprekken

Vragen in deelgesprekken

Tip: 'Mute' uw microfoon, zet camera uit bij slecht bereik.

Mogen we foto's maken voor het verslag? Wilt u dit liever niet, geef dat aan in de chat, eventueel via een prive-bericht.

Wat doen we met input?

Input wordt waar mogelijk meegenomen in de actualisering van het mobiliteitsplan

Verslag komt op de website www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040 en sturen we toe

Interview wethouder Van Hooijdonk



Actualisatie mobiliteitsplan



<https://youtu.be/R3y9a8rvlr4>



Gemeente Utrecht

Slimmer en gezonder verplaatsen in Utrecht



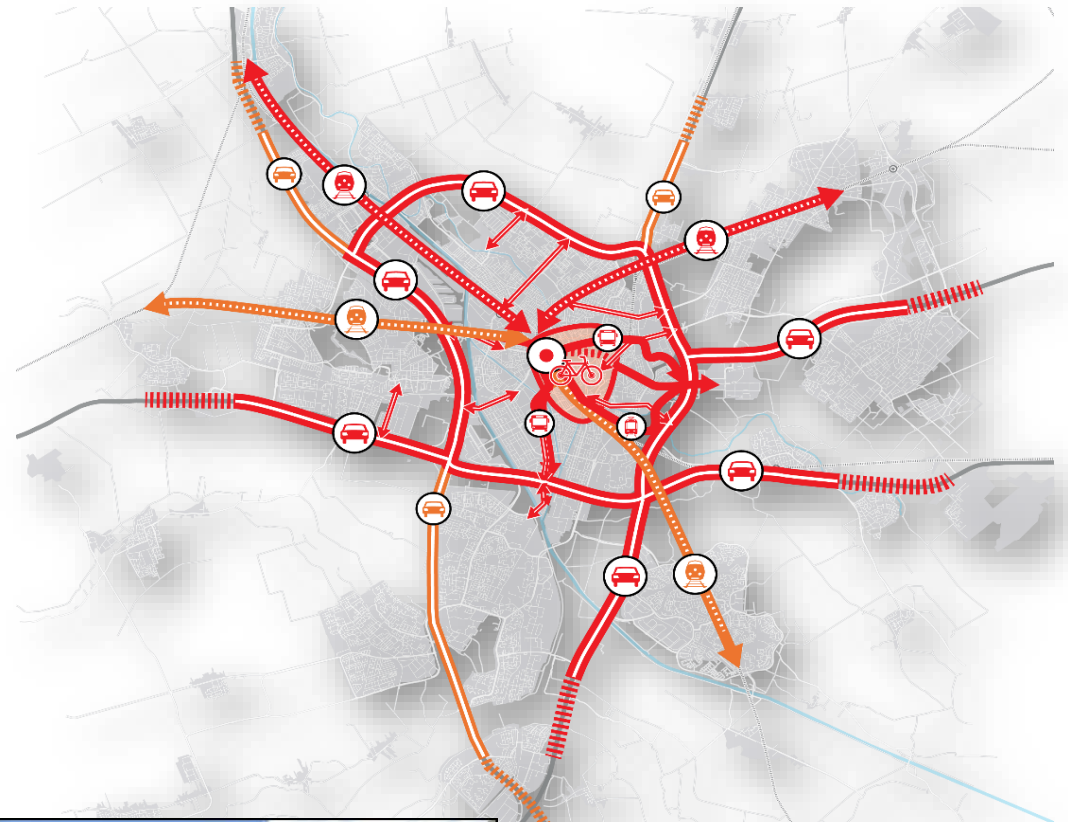
Groei tot 2040

- 86.000 extra arbeidsplaatsen in regio
- 104.000 extra woningen in regio



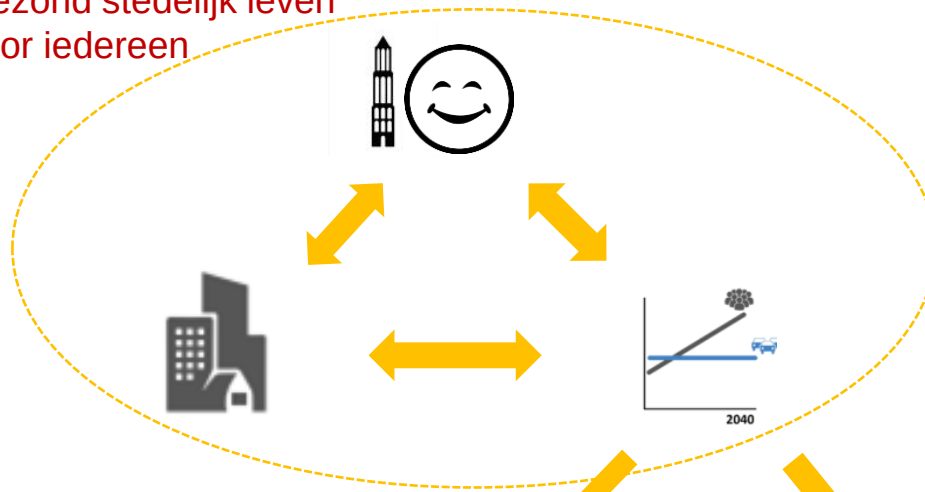
Als we niets doen

- Leefbaarheid in stad onder druk
- Alle vervoersnetwerken raken overbelast

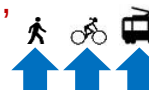


Stappenplan

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen



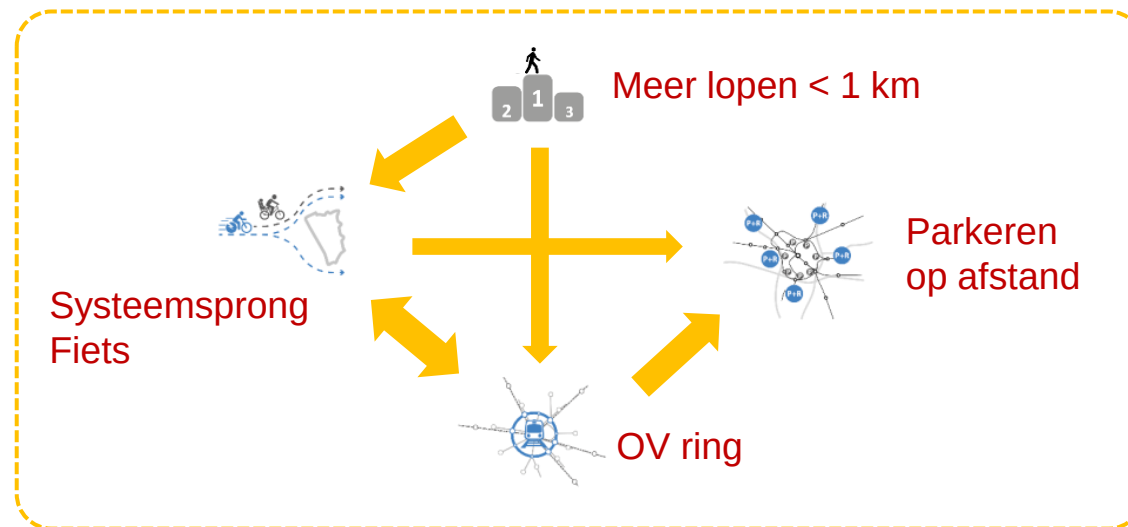
Groei opvangen met lopen, fietsen en OV



Mobiliteit meer buiten de spits en meer thuiswerken

2

3 Alternatieven op orde:



Ruimte voor parkeren

4



Betaald parkeren

5

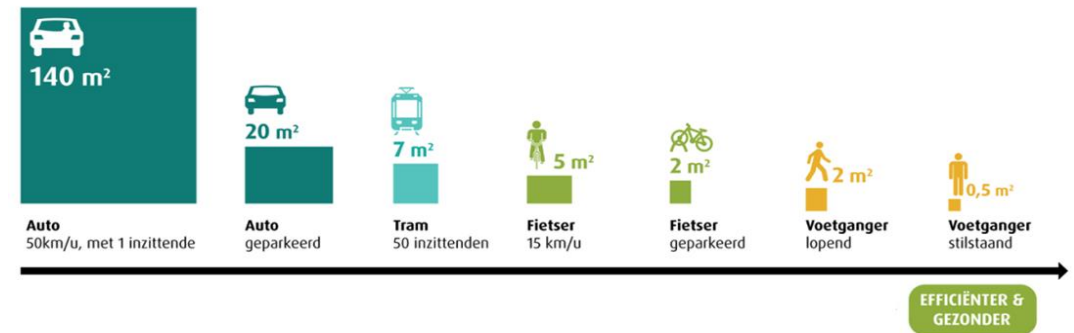
Verkeersmanagement:



Gemeente Utrecht

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

- Schaarse ruimte goed verdelen
- Verkleinen 'footprint' van mobiliteit (ruimtegebruik, geluid, uitstoot, drukte en onveiligheid)
- Inzet op gezonde manieren van vervoer die relatief weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit
- Groei binnen de stad en bij OV-knooppunten opvangen
- Geen groei autoverkeer (waar mogelijk zelfs afname)



2. 'Slim regelen': reisgedrag

- a. Stimuleren van thuiswerken
- b. Kiezen voor verschuiven aanvangs- én sluitingstijden scholen/universiteiten en evenementen en winkels

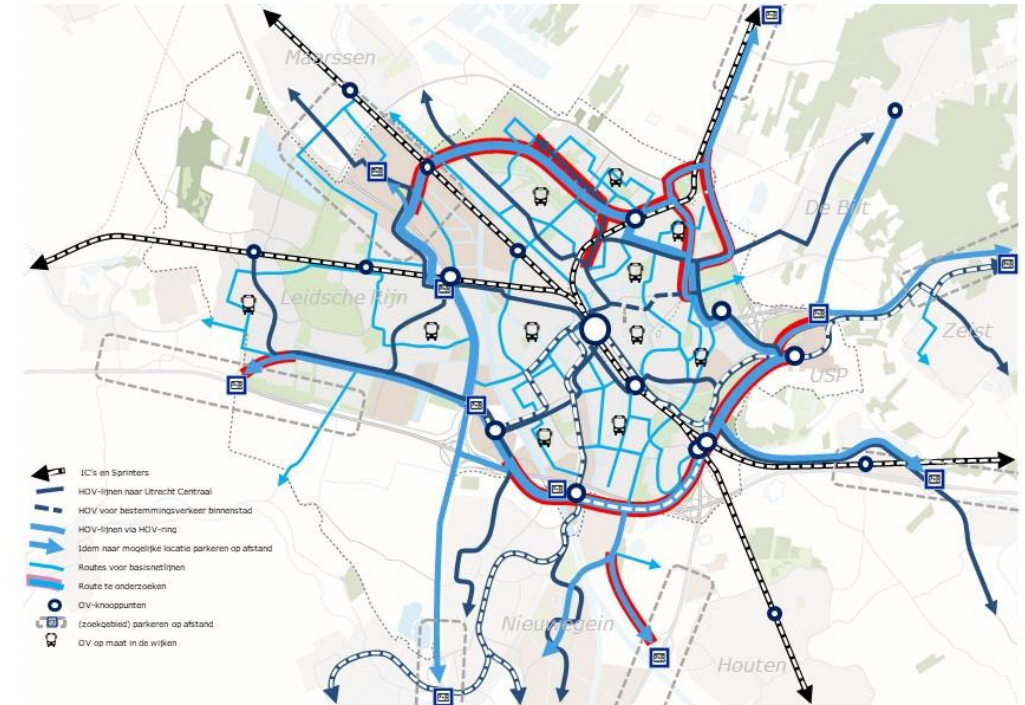


3: 'Slimme routes': alternatieven op orde *voetganger en fiets*

- a. Kiezen voor prioriteren lopen tot 1 km
- b. Aantrekkelijke looproutes o.a. handhaven stallen van fietsen op stoep
- c. Voldoende stallingscapaciteit fiets
- d. Meer ruimte voetganger in binnenstad door doorgaand fietsverkeer om centrum heen met aantrekkelijke routes
- e. Kiezen voor spreiden van fietsstromen:
 - Maakt verdubbeling fietsgebruik mogelijk
 - Ontlast drukste punten in netwerk
 - Maakt fiets aantrekkelijker alternatief

3: 'Slimme routes': alternatieven op orde openbaar vervoer

- a. Maken van knooppunten voor wonen, werken en OV
- b. Verbeteren bereikbaarheid vanuit de regio en van economische kerngebieden
- c. Ontlasten Utrecht Centraal en toeleidende routes (fiets en OV)
- d. Capaciteitsuitbreiding t.b.v. groei 50-100%
- e. Goed OV naar parkeerlocaties "op afstand"



Beter OV basis voor verstedelijkingsopgave

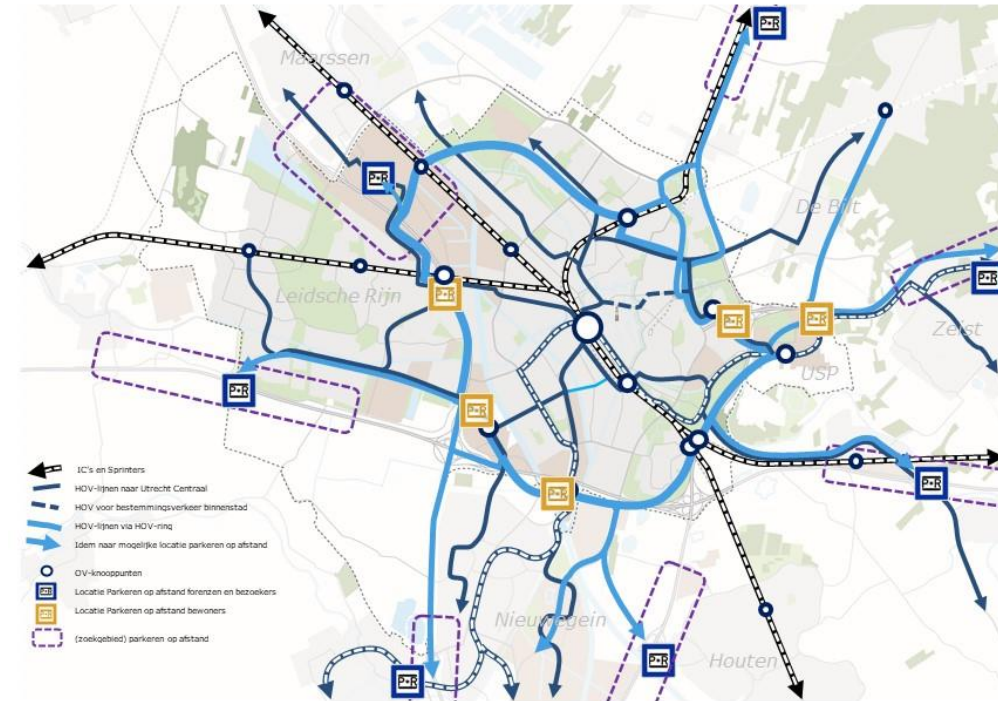


3: Keuzes 'Slimme routes': alternatieven op orde > parkeren op afstand

- a. Organiseren parkeren op afstand voor forenzen en bezoekers (P+R 2.0):
- b. Alternatief bieden voor bewoners met auto, maar die niet bij de woning kunnen parkeren
- c. Garanderen bereikbaarheid en parkeren noodzakelijke doelgroepen

Parkeren op afstand stimuleren door:

- ontmoedigen parkeren bij bestemming (betaald parkeren, schaarste, beperkte toegang)
- én alternatieven goed faciliteren

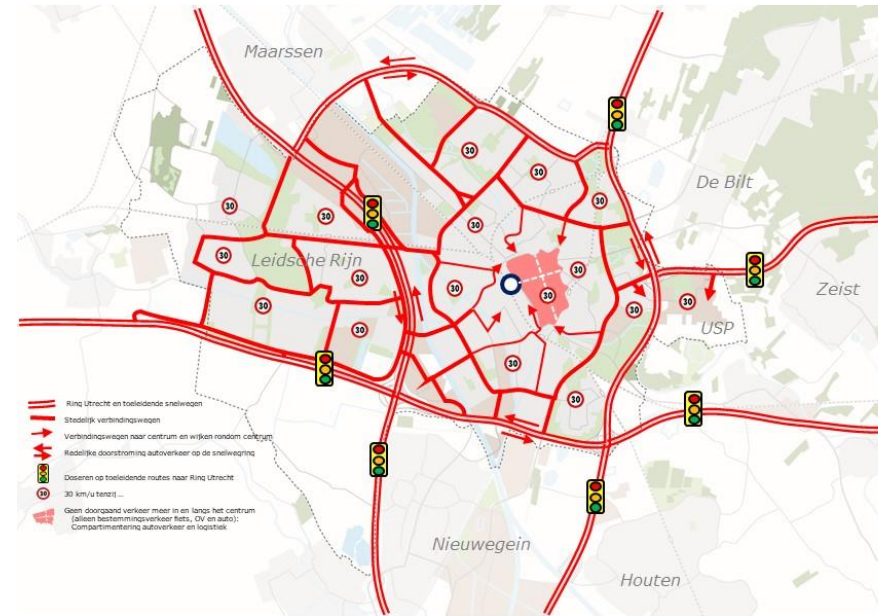


4: 'Slim regelen': parkeren (anders omgaan met ruimte voor parkeren, betaald parkeren)

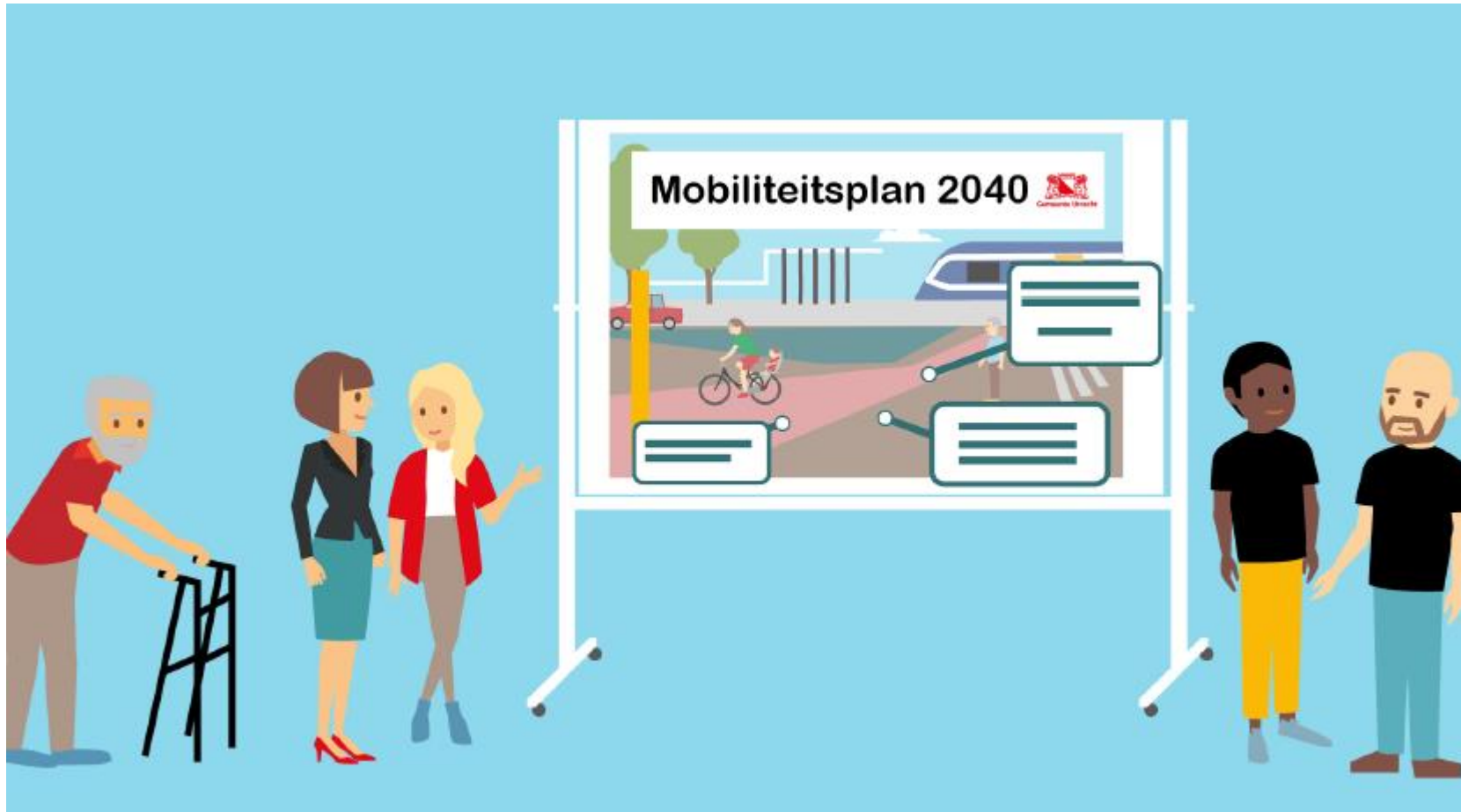
- a. Beperken parkeren op bestemming
- b. Kiezen voor betaald parkeren in de gebieden met schaarste

5: 'Slim regelen': verkeersmanagement

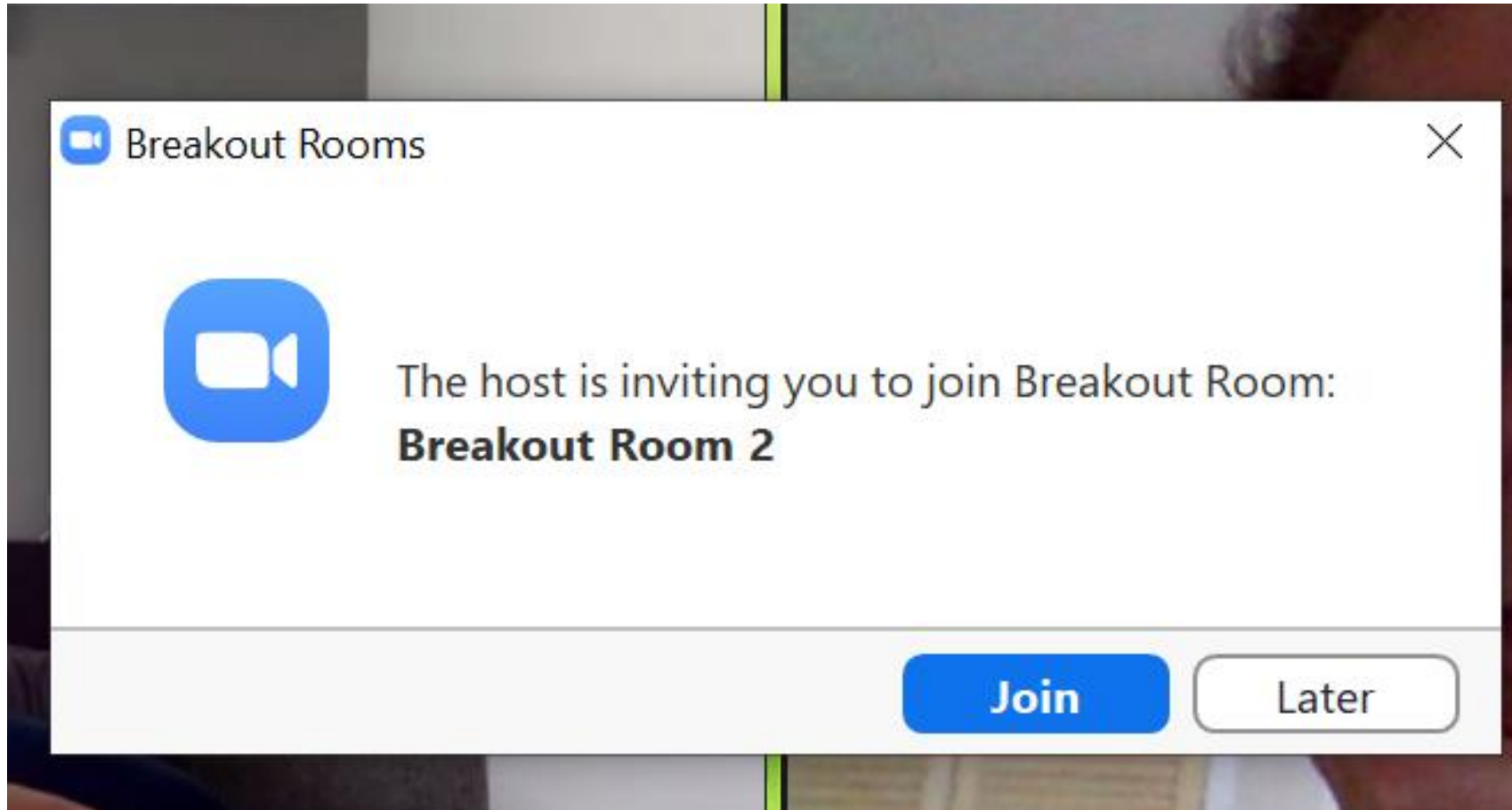
- a. Bereikbaarheid stad borgen en doorgaand verkeer ontmoedigen
- b. Verkeer doseren en geleiden over hoofdwegennet met dynamisch verkeersmanagement
- c. Kiezen voor enige doorstroming op Ring Utrecht
- d. Kiezen voor betalen naar gebruik van (rijdend) autoverkeer, om te sturen op gebruik andere vervoerwijzen en gewenste routes (minder door de stad)



Welke ideeën of aanvullingen heb jij om onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden met voldoende ruimte voor iedereen?



In groepjes uiteen



Actualisering mobiliteitsplan

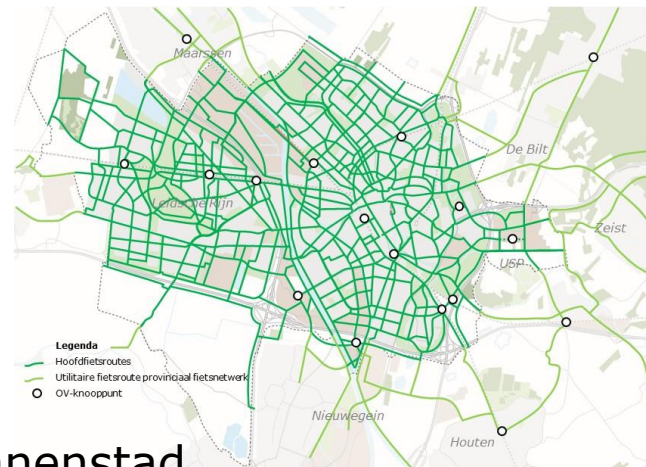


Gespreksonderwerpen

- Hiërarchie fietsnetwerk
- Parkeren
- Verkeerscirculatie en verkeersmanagement
- Inzoomen op binnenstad

Hiërarchie fietsnetwerk

- Hoofdfietsroutes
 - Belangrijke fietsroutes tussen wijken, naar centra en knooppunten, naar en in binnenstad
 - Standaard aantrekkelijk fietspad
 - Geleid/verleid dikke fietsstromen primair via logische hoofdfietsroutes
 - Naast hoofdfietsroutes voor dikke (snelle) stromen ook rustige hoofdfietsroutes voor categorie 8-80 jaar, deels door wijken
- Sluiten naadloos aan op regionaal/provinciaal fietsnetwerk
- Overig fijnmazig fietsen in en tussen wijken ('overal', niet op kaart)



Parkeren - doelen

- A. Bereikbaarheid van en binnen de stad
(door bijdrage aan geen groei autoverkeer)
- B. Kwaliteitsslag openbare ruimte
- C. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
- D. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte

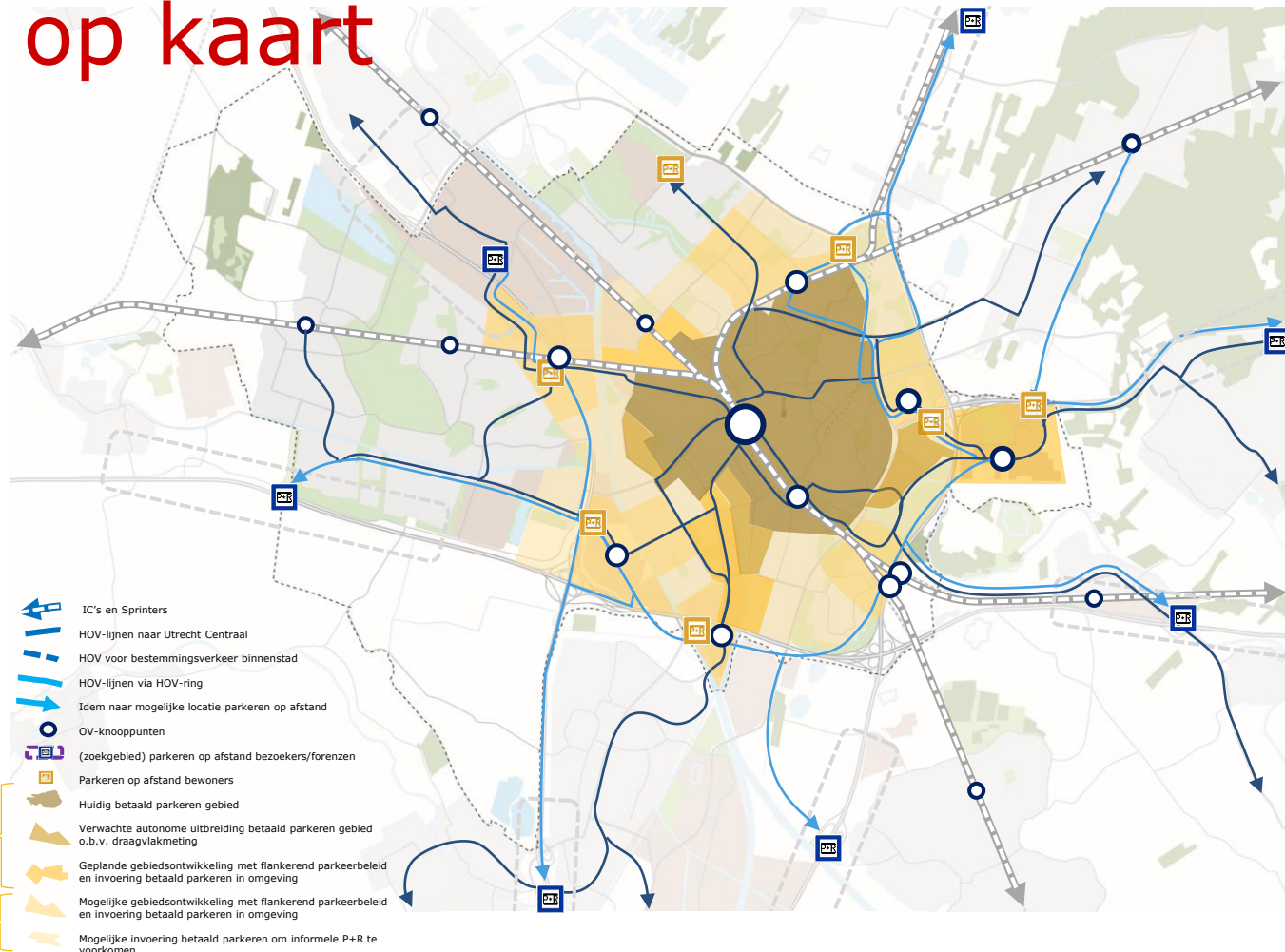
Parkeren – beleidsinzet

Openbare ruimte en parkeren in balans: Stad blijft bereikbaar met en meer kwaliteit en ruimte voor groen, verblijf en duurzame modaliteiten, door inzet op:

- Parkeren op afstand bewoners
 - vooral nieuwe gebiedsontwikkelingen (mobiliteit voor gebruikers gegarandeerd, weinig prive-parkeervoorzieningen, nieuwkomers krijgen uitgelegd waar ze aan beginnen)
 - Binnenstad (reduceren parkeerareaal op straat en later ook garages)
 - Vooroorlogse wijken
- Parkeren op afstand bezoekers/forenzen
 - Kantorenlocaties (geen groei parkeerplaatsen, afspraken met werkgevers)
 - Uitplaatsen parkeerareaal Jaarbeurs
 - Alternatief voor informele P+R
- Invoering betaald parkeren ondersteunend aan parkeren op afstand
 - Voorkomen overloop naar wijken / Verminderen informele P+R

A: Bereikbaarheid	B: Kwaliteitslag openbare ruimte	C: Stimuleren duurzame mobiliteit	D: Verdeling parkeerruimte
●	●		●
●	●		●
	●	●	●
●	●	●	●
●	●	●	●
●	●		●
	●		●

Parkeren op kaart



Verkeerscirculatie en verkeersmanagent (1/4)

Uitgangspunten:

- Binnen de Stadsboulevard-ring ruimte voor bestemmingsverkeer en minder voor gebiedsvreemd verkeer
- Geen sluiproutes door de stad bij congestie op snelweg
- Verkleinen impact verkeersdrukte t.b.v. leefbaarheid en woningbouwontwikkeling
- Prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV waar nodig
- Verbeteren bereikbaarheid van gebieden voor noodzakelijk bestemmingsverkeer: parkeergarages, bevoorrading, minder validen

Verkeerscirculatie en verkeersmanagent (2/4)

Catharijnesingel (studie Noordwest)

Beoogde resultaat: prioriteit voor voetganger, fiets en OV en verbetering bereikbaarheid parkeergarages en bevoorrading

- Ruimte op maaiveld nodig voor voetganger en fiets (m.n. oversteek Vredenburg)
- Reductie doorgaand verkeer Zuidpoort, ASW en Weerdsingel
- Voorkomen doorgaand verkeer op Catharijnesingel door knip onder Poortgebouw
- Parkeergarages en bevoorrading HC vanaf noord en zuid blijft mogelijk

Daalsetunnelroute (studie Noordwest)

Beoogde resultaat: ASW verkeersveiliger, betere bereikbaarheid bestemmingen centrum

- Reductie autoverkeer nodig (maximaal 15.000 motorvoertuigen op Westplein) door ontmoedigen gebiedsvreemd verkeer in de brede spitsen
- Maximaliseren/doseren autoverkeer op gehele route Talmalaan – Graadt van Roggenweg (i.p.v. alleen bij Monicabrug/Weerdsingel)
- Langere reistijd in de spits maakt route voor gebiedsvreemd verkeer onaantrekkelijker
- Geen knip, want verdere overbelasting WSB (geen Stadsboulevard mogelijk) en grotere druk Albatrosroute
- Bereikbaarheid Votulast, Ondiep en centrum wordt beter, ruimte voor ontwikkeling Lombokplein en Beurskwartier

Verkeerscirculatie en verkeersmanagent (3/4)

Ledig Erf (*Zuidpoort/ omgevingsvisie binnenstad*)

Beoogd resultaat: Nieuwe binnenstads-entree, verbinding binnenstad met station Vaartsche Rijn - rode Loper voor voetgangers en fietsers

- Ruimte op maaiveld voor voetganger (stadsentree) en fiets (knooppunt fietsroutes langs centrum)
- Geen ruimte meer voor auto/bus en vrachtwagen
- Ooster- en Westerkade blijven bereikbaar per auto, Tolsteegbrug bereikbaar vanaf Venuslaan
- Alternatieve route via Albatrosstraat en Bleekstraat

Albatrosstraatroute (*Zuidpoort*)

Beoogd resultaat: Zuidelijke binnenstad en omgeving Vaartsche Rijn beter bereikbaar

- Ontmoedigen gebiedsvreemd verkeer (en sluipverkeer) in de spitsen
- Verkeersoverlast op Albatrosstraat en Vondellaan reduceren
- Beter oversteekbaarheid i.v.m. bereikbaarheid station Vaartsche Rijn
- Doorstroming HOV Rubenslaan - dichtersbaan borgen
- Maximaliseren/doseren autoverkeer op gehele route Balijelaan – Rubenslaan
- Langere reistijd in de spits maakt route voor gebiedsvreemd verkeer onaantrekkelijker

Verkeerscirculatie en verkeersmanagent (4/4)

Autovrije campus USP *(Omgevingsvisie USP)*

Beoogd resultaat: Uitbreiden en verbeteren verblijfskwaliteit campus

- Weren sluipverkeer bij congestie op snelweg (via Weg tot Wetenschap)
- UU en UMC gaan parkeren uitplaatsen naar randen USP
- Geen autoverkeer meer mogelijk door USP heen
- USP beter bereikbaar, minder verkeersdruk in Rijsweerd
- Hierdoor ruimte voor autovrije campus

Europalaan-zuid

(studie Zuidwest/MWKZ)

Beoogd resultaat:
Gebiedsontwikkelingen in Zuidwest mogelijk maken

- Ontlasten Europalaan-zuid nodig voor ontwikkeling Merwedekanaalzone
- Versnellen route autoverkeer vanaf aansluiting Papendorp naar Kanaleneiland
- Uitplaatsen parkeerareaal Jaarbeurs naar P+R/transferta aan de rand van de stad (Westraven, Uithof, Hooggelegen)
- Meer prioriteit voor (nieuwe) kruisende hoofdfietsroutes
- Passend aanbod aan duurzame mobiliteitsalternatieven

Inzoomen op binnenstad

Wat willen we?

- Meer ruimte voor verblijven en voetganger (grotere rol binnenstad voor groeiende stad en regio)
- Opvangen grote groei fiets
- Ontlasten Utrecht CS/stationsgebied
- Binnenstad bereikbaar houden voor iedereen

Beleidsinzet

- Ontmoedigen doorgaand verkeer door binnenstad, inzet gericht op bestemmingsverkeer (alle modaliteiten)
- Verkeer zonder bestemming in binnenstad verleiden naar alternatieve (betere) routes (alle modaliteiten)
- Meer ruimte voor voetganger (bredere stoep) door mengen bus en fietser op dezelfde rijbaan; kan alleen bij minder bussen, geen groei fietsers en geen/nauwelijks autoverkeer
- Stadsdistributie past zich ook aan, maar zwaar vrachtverkeer (met bestemming) blijft op binnenstadsas
- Weren niet-noodzakelijk bestemmingsverkeer en venstertijden door intelligente toegang (camera's) bij poorten binnenstad

Binnenstad op kaart

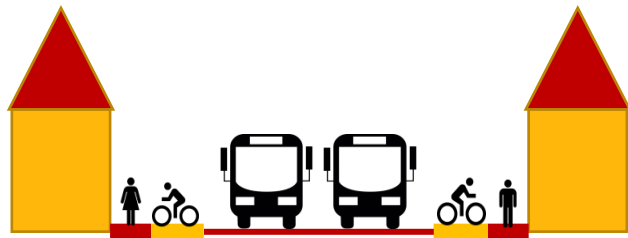
1. Fietsbrug
Weerdslois
2. Voetgangersbrug
Wolvenplein
3. Autovrij Ledig Erg
4. Knip
Catharijnesingel
5. Profiel Nobelstraat
6. Doserer
Albatrosroute
7. Profiel Kaatstraat
8. Doserer
Daalsetunnelroute
9. HOV Oudenoord
10. Nicolaas
Beetstunnel
11. Fietsroute
Dichtersbaan
12. Autocirculatie
binnenstad

Zwart = huidig beleid
 Rood = nieuw
 Blauw = was al beleid,
 maar andere invulling



Profiel Nobelstraat

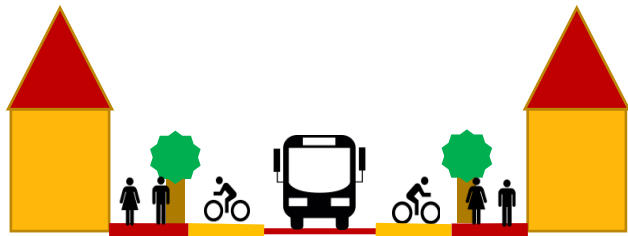
Uitwerking in omgevingsvisie binnenstad



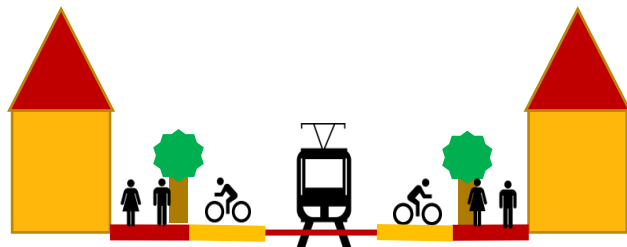
Huidige situatie



Fietsstraat à la Reigerstraat



Bus tidal flow



Tram strengelspoor

Actualisering mobiliteitsplan





Verstedelijking en Mobiliteit

Samenhang over waar, hoe en wanneer te verstedelijken
i.r.t. investeringen in mobiliteitsnetwerken

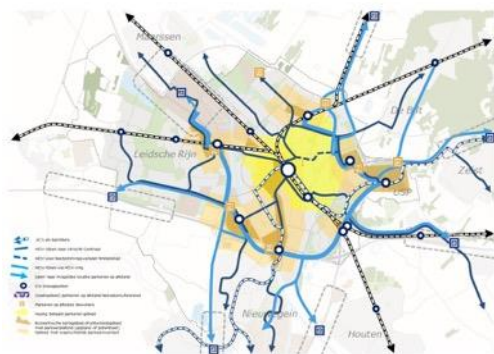
Gezond stedelijk leven voor iedereen

Altijd voor zowel bestaande stad als nieuwbouw de alternatieven op orde:

- inzet op ruimte voor voetganger,
- schaa sprong fiets: meer (capaciteit), directere, aantrekkelijke en veilige routes
- structurerend OV langs verstedelijking en naar belangrijke bestemmingen
- parkeren op afstand voor bewoners (wel auto, maar minder de stad in)
- parkeren op afstand voor bezoekers/forenzen: ontlasten piek op Ring Utrecht en afritten, uitplaatsen parkeergelegenheid, mits zeer goede OV-verbinding naar bestemming



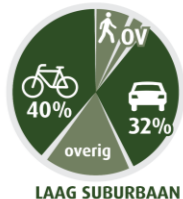
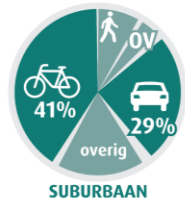
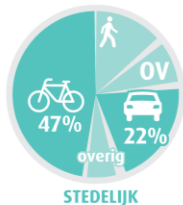
Fietsnetwerk 2040



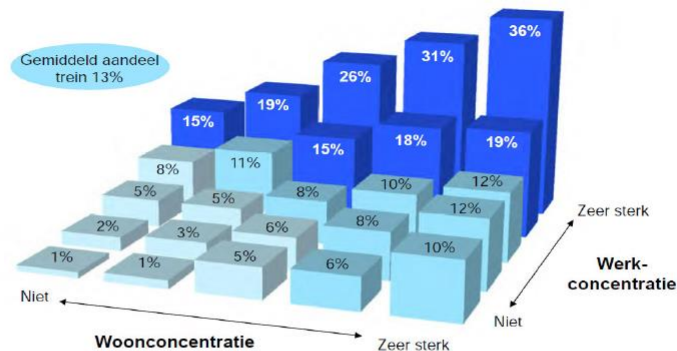
Netwerk parkeren op afstand 2040

Mobiliteitsprofiel per type verstedelijking

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r=2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km ²
Stedelijk	6.000-12.500 inwoners + banen per km ²
Suburbaan	4.000-6.000 inwoners + banen per km ²
Laag suburbaan	2.000-4.000 inwoners + banen per km ²



Bron: G4 Position Paper Mobiliteitstransitie



Aandeel treingebruik naar het werk in de spits (meer dan 10 km afstand) gerelateerd aan ruimtelijke dichtheden aan 'woon en werkszijde' van de verplaatsing. Vooral een hoge ruimtelijke dichtheid aan de 'werkszijde' van de reis stimuleert het treingebruik sterk. (bron: 'Kiezen voor kwaliteit', OV-bureau Randstad)

Alternatieven op orde: OV

a. Kiezen voor Wiel met Spaken:

- maakt verdubbeling OV-gebruik mogelijk
- ontlast Utrecht Centraal
- maakt OV aantrekkelijker
- maakt parkeren op afstand mogelijk

Door realisatie Wiel is groei OV mogelijk zonder dat Spaken in de stad zwaarder belast worden.

b. Kiezen om drukke buscorridors in de stad te ontlasten door gedeeltelijk aantakken van regionale buslijnen op Wiel en light rail-spaken. Dit betekent wel een extra overstap.

c. Specifiek: kiezen om de binnenstadsas te ontlasten van doorgaande reizigers door

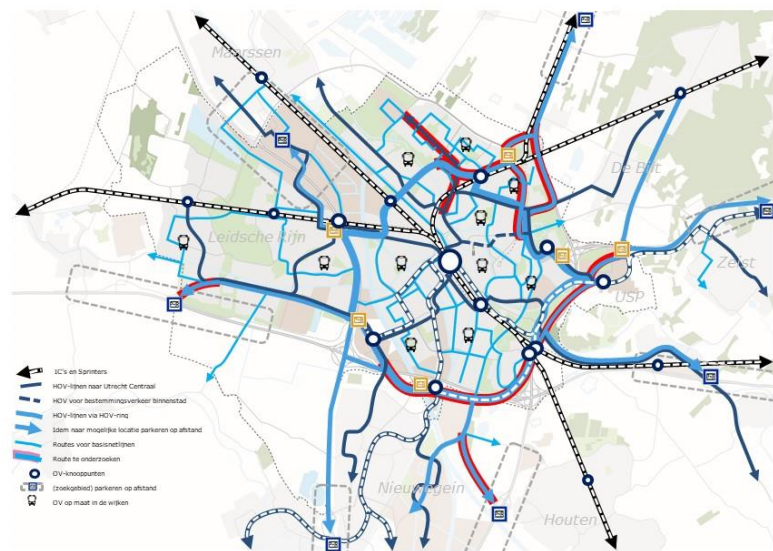
- regionale buslijnen grotendeels aan te takken op Uithoflijn
 - een nieuwe route voor dragende buslijnen via Kardinaal de Jongweg en Oudenoord
- Om de binnenstad bereikbaar te houden blijft één binnenstads-buslijn rijden.

d. Kiezen voor differentiatie van het OV-netwerk in dragende OV (Wiel met Spaken), basisnet en maatwerk OV, zodat

- capaciteit wordt vergroot
- overlast van busverkeer wordt verminderd
- toegankelijkheid OV voor iedereen wordt gewaarborgd

e. Verbeteren van doorstroming (betrouwbaarheid) van OV door

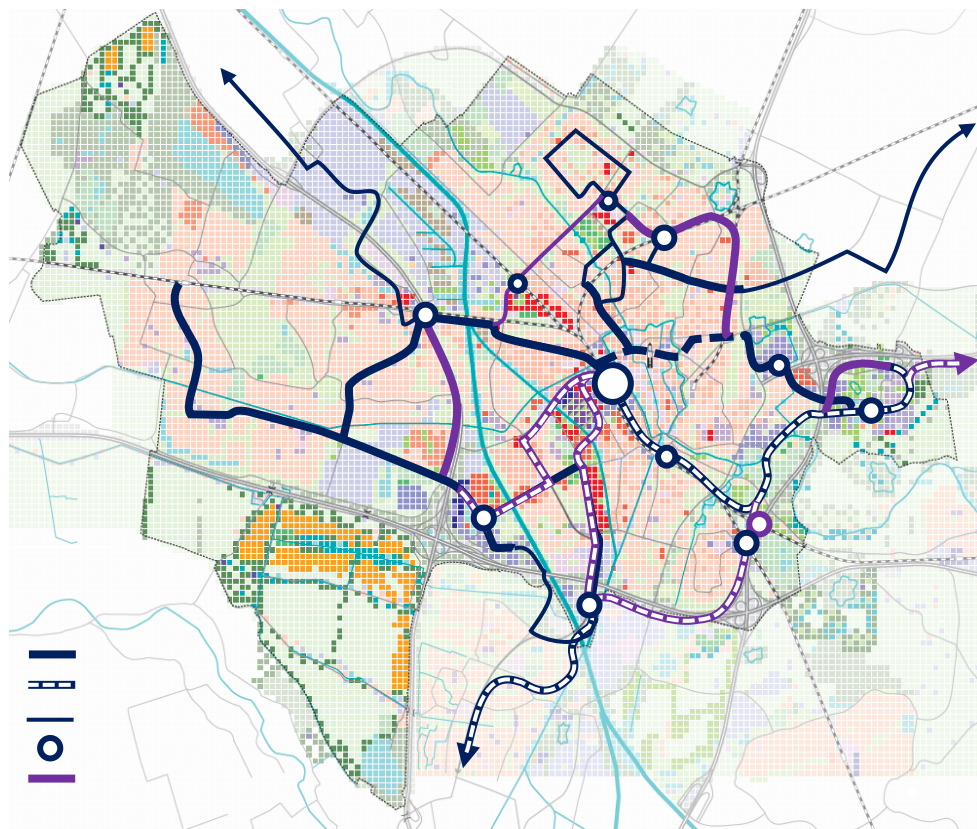
- Nieuwe busbanen en kleinschalige businfrastructuur
- Ontlasten busroutes van hinder autoverkeer



Netwerk en verstedelijking – 'altijd'

Naast lopen, fiets, parkeren op afstand zijn 'altijd' deze investeringen in OV nodig:

- Spaak (light rail) naar Westraven en Papendorp voor verstedelijking in Zuidwest (o.a. MWKZ), ook t.b.v. parkeren op afstand bewoners en tevens versnelling SUNIJ-lijn voor N'gein en randvoorwaarde aantakken buslijnen
- Zonder light rail geen verdere verstedelijking mogelijk na MWKZ en geen duurzame oplossing voor overbelasting bussysteem
- Ontlasten Utrecht CS, Stationsgebied en centrum door zuidoost-Wiel (light rail) en knoop Lunetten (IC-bediening)
- HOV-baan Oudenoord en noordoost-Wiel (bus). Light rail niet haalbaar zonder aanvullende verstedelijking
- Bij IC-bediening (bestaand) Koningsweg light rail nodig (bestaand)
- Zonder IC-bediening veel minder ontlasting Utrecht CS en geen basis voor light rail op Wiel-Zuidoost



Vervoerwaarde Wiel en Spaken 'altijd'

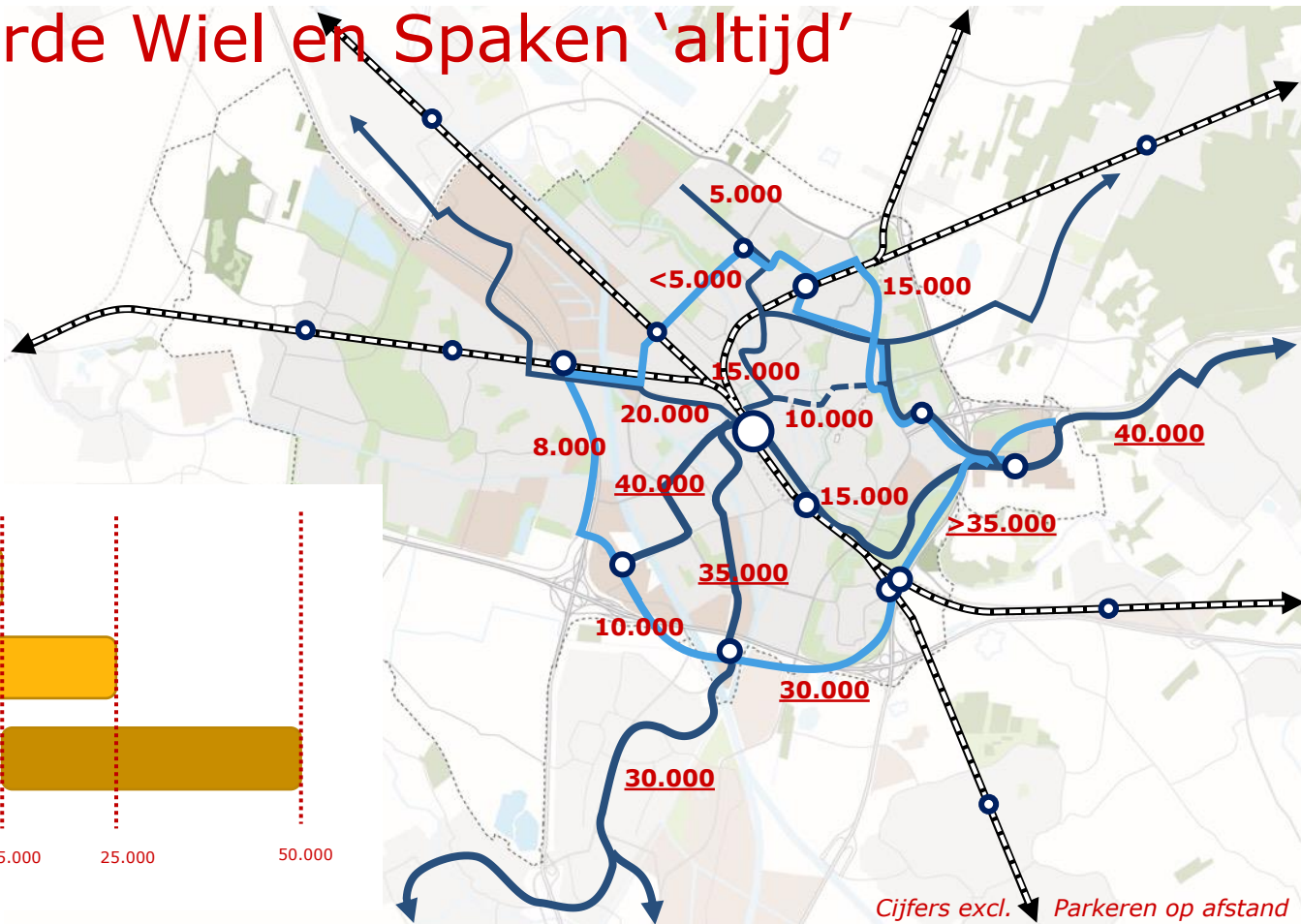
Onderstreepte waarden lijken in 'altijd' light rail-waardig

Bundel buslijnen
(40x/u in totaal)

Bus Rapid Transit
(HOV-buslijn, max 30x/u,
zie ex-lijn 12)

Light Rail
(6-20x/u)

10.000 15.000 25.000 50.000



Fasering ontwikkeling mobiliteitsnetwerken gebaseerd op ruimtelijke keuzes RSU



Korte termijn 2020-2024
Netwerkontwikkeling op basis van reeds ingezet beleid
en opgaven die nu al spelen



Middellange termijn 2024-203x
Basisnetwerk nodig voor opgaven o.b.v. vastgesteld
beleid ('hard' programma)

Lange termijn modellen 203x-2040
Integrale keuzes verstedelijkingslocaties en
ontwikkeling mobiliteitsnetwerk

Excentrische ontwikkeling



Monocentrische ontwikkeling



Polycentrische ontwikkeling



Actualisering mobiliteitsplan



Gespreksonderwerpen

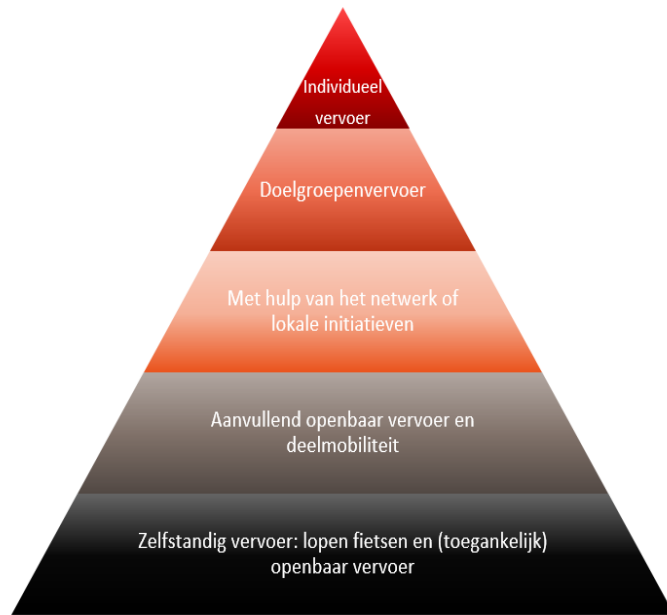
- Mobiliteit voor iedereen
- Resultaten modelberekeningen

Opgave Mobiliteit voor iedereen

In mobiliteitsplan

- Opgave mobiliteit voor iedereen: wie en waarom?
- Per vervoerwijze en/of per thema specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen: consequenties en beleidsinzet (lopen, fiets, OV, deelmobiliteit, auto/parkeren)
- Bij OV onderscheid in aanbod verschillende lagen OV voor verschillende doelgroepen (zie piramide)

Specifiek: visie vervoer voor iedereen



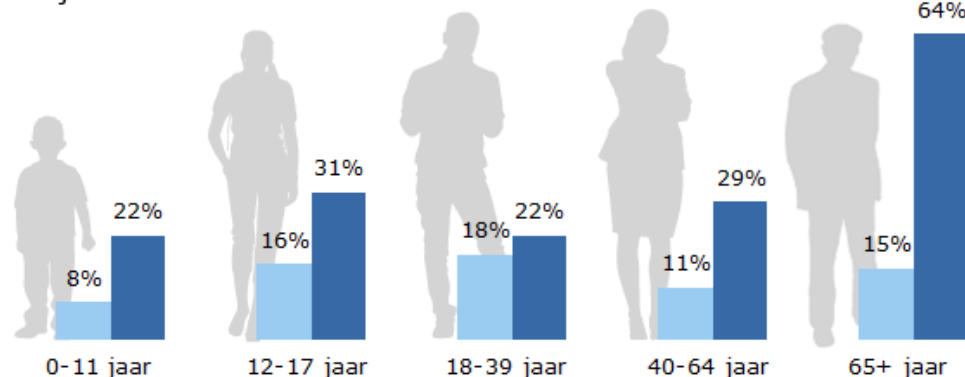
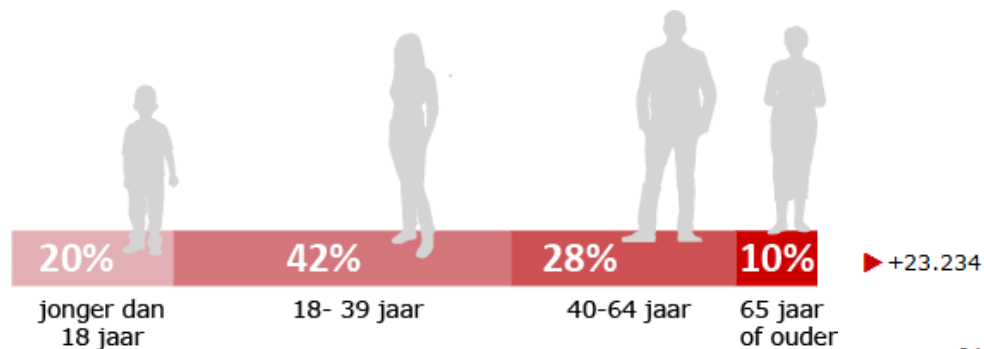
Opgave Mobiliteit voor iedereen

- 'Mobiliteit voor iedereen' betekent dat mobiliteit aansluit bij behoeften van alle Utrechters, rekening houdend met fysieke en cognitieve beperkingen, kosten, afstanden, (gevoel van) onveiligheid en digitale vaardigheid.
- Verplaatsen naar belangrijke bestemmingen zoals de dokter, familie, de school van de kinderen, etc. is gemakkelijk.
- Om dit te bereiken zetten we ons in om de belemmeringen die doelgroepen kunnen ervaren zo veel mogelijk te beperken.
- Onze ambitie hierbij luidt: *Iedereen kan actief meedoen in de samenleving, het Utrechts mobiliteitsaanbod helpt hierbij*

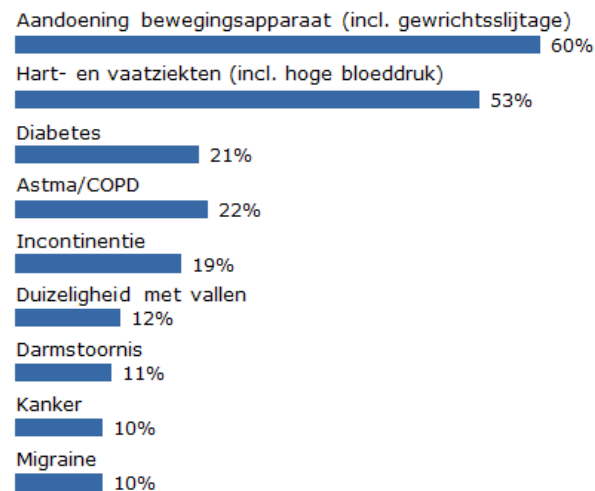
Doelgroepen met speciale behoeften

De meeste mensen ervaren geen (ernstige) problemen, maar er zijn doelgroepen waar het niet automatisch goed gaat. Denk aan mensen met:

- Beweegproblemen
- Moeite met taal
- Verslechterd zicht
- Minder digitale vaardigheid
- Weinig te besteden
- Psychische problemen (bijv autisme)
- Minder zelfstandigheid in het verkeer (bijv kinderen)



■ Procentuele groei tot 2025
 ■ Procentuele groei tot 2040
 ► Absolute groei tot 2040



10% van alle inwoners is 65+ (44.000). Daar komen er nog ruim 23.000 bij tot 2040 (67.000). Op dit moment heeft 60% van de ouderen een 'beweegaandoening' (26.000).

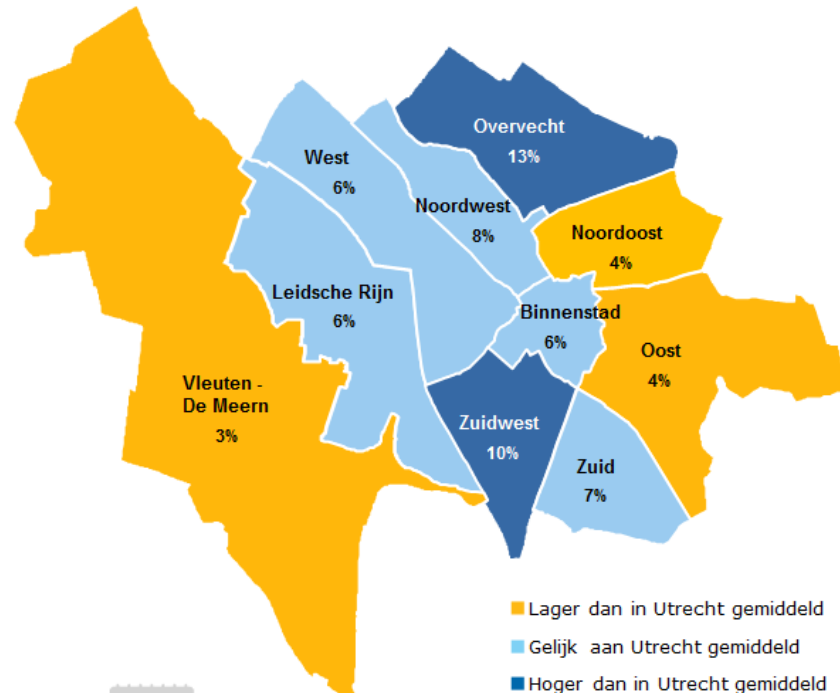
- In Utrecht leven ongeveer 25.000 huishoudens in armoede (= inkomen van 130% van het wettelijk sociaal minimum).
- 1 op de 10 Utrechtse huishoudens leeft vier jaar of langer van een laag inkomen.
- Mensen die moeite hebben met rondkomen, isoleren zich meer en doen minder mee in de samenleving.



5.500
meer dan 4 jaar
laag inkomen

1.600
meer dan 4 jaar
inkomen op
bijstandsniveau

Percentage Utrechters dat (zeer) slecht kan leven van hun inkomen



Beleidsinzet

- **Ruimtelijke inrichting: Nabijheid en kwaliteit en levendigheid**
- **Verrijking mobiliteitskeuzes: Iedereen doet mee**
- **menselijke maat – inzet gericht op:**
 - voetganger – en fietsvriendelijke wijken en goede verbindingen ertussen
 - Rekening houdend met speciale behoeften
- **Voetganger**
 - Lopen is gezond, zorgt voor sociale samenhang en is goedkoop. Iedereen kan het zonder speciale uitrusting, jong tot oud, in volle autonomie – als wij met hun behoeften rekening houden.
 - kwaliteit openbare ruimte nodigt uit tot verblijven en ontmoeten.
 - Aantrekkelijke, directe en veilige looproutes zonder gevaarlijke barrières, maar met aandacht voor een sociaal veilige inrichting (veilig spelen en zelfstandig lopen).
 - Het OV haalt je thuis op: toegankelijkheid OV begint bij de voordeur.
- **Fiets**
 - Fietsroutes zijn geschikt voor fietsers van 8-80. Naast drukke fietsroutes voor grote stromen zullen er ook voldoende rustige fietsroutes zijn om bij de bestemming te komen.
 - Iedereen kan fietsen: fietslessen, fietsen en fietsvoorzieningen voor iedereen toegankelijk.
 - Kinderen kunnen veilig op de fiets naar school of het kinderdagverblijf, ouderen naar buurtvoorzieningen.

Beleidsinzet

- **OV, maatwerk, deelmobiliteit**

- Aantrekkelijk OV
- Ontsluitend OV en/of maatwerk voor iedereen die niet van hoogwaardig OV gebruik kan maken
- Voetgangersvriendelijke ontsluiting OV haltes door aantrekkelijke looproutes
- Deelmobiliteit en MaaS binnen bereik van mensen met kleine beurs en mensen die digitaal minder vaardig zijn
- Reisinformatie voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, simpele apps)
- Ook mobiel met een kleine beurs

- **Autobereikbaarheid**

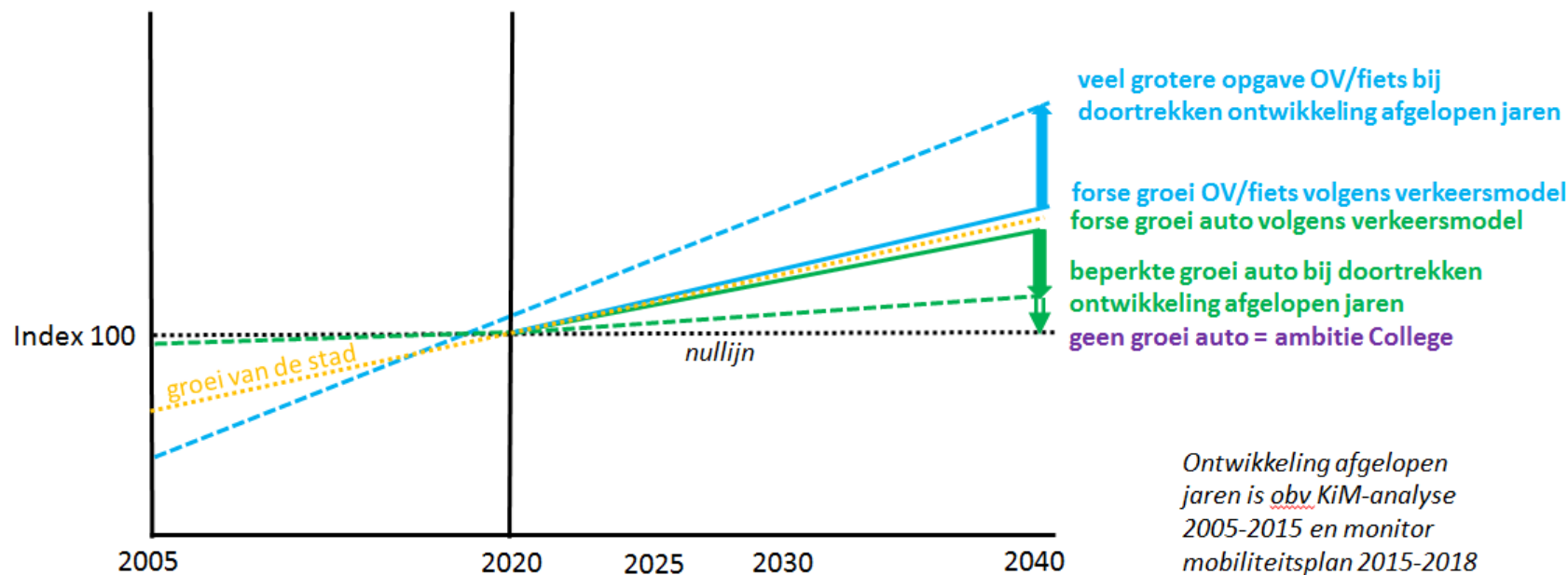
- Voor inwoners en ondernemers die dat nodig hebben, blijft autobereikbaarheid gegarandeerd ook al is dit niet altijd via de snelste/kortste route
- Parkeervoorzieningen voor mindervaliden dichtbij belangrijke bestemmingen



Resultaten modelberekeningen



Trends en ontwikkelingen



Mobiliteitsplan 2040: Utrekse aanpak

- 
- 1 Slim bestemmen (waar en hoe verstedelijken)
 - 2 Anders reizen (thuiswerken, spreiden in de tijd, anders reizen)
 - 3 Netwerken op orde (voetganger, fiets, OV en parkeren op afstand)
 - 4 Slim parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)
 - 5 Slim sturen (sturen op reistijd, doorstroming en routes, betalen naar gebruik)

Keuzes mobiliteitsplan

- De stappen 1 t/m 5 zijn de beleidskeuzes die voorliggen in de actualisering mobiliteitsplan 2040
- Stap 1 keuzes locaties wordt in RSU 2040 gemaakt
- We beschrijven de effecten en de bandbreedte per stap op de modaliteiten fiets, OV en auto

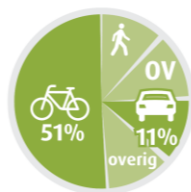
• Bv.



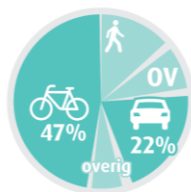
1. Slim Bestemmen

- Verdichting binnenstedelijk en rondom knopen gekoppeld aan functiemenging creëert nabijheid van wonen, werken en voorzieningen
- Nieuwe werkgelegenheid concentreren op stedelijke knooppunten en zoveel mogelijk mobiliteitsvraag beperken.
- Grote nieuwe ontwikkellocaties krijgen een mobiliteitsprofiel á la MWKZ

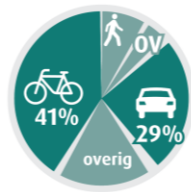
Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van $r=2,3$ km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km ²
Stedelijk	6.000-12.500 inwoners + banen per km ²
Suburbaan	4.000-6.000 inwoners + banen per km ²
Laag suburbaan	2.000-4.000 inwoners + banen per km ²



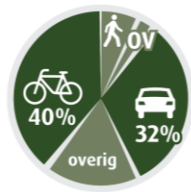
HOOGSTEDELIJK



STEDELIJK



SUBURBAAN



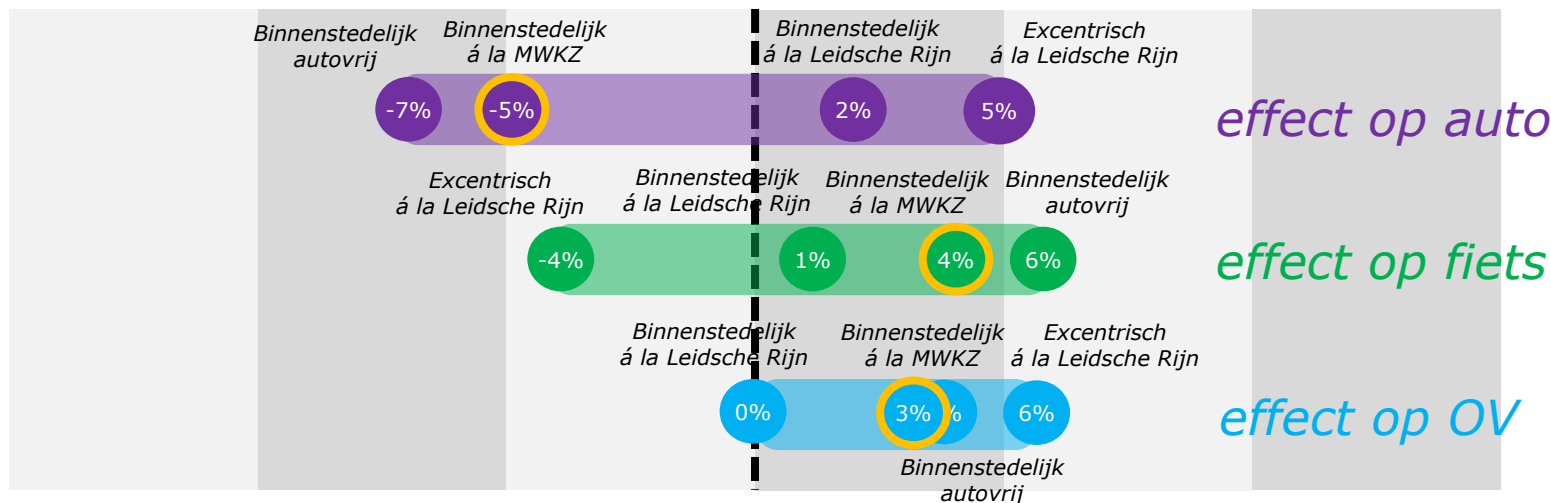
LAAG SUBURBAAN



Effecten slim bestemmen

Variabelen:

- **Waar bouwen?** wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten (uitgangspunt RSU, nabijheid, grotere rol fiets, dichtbij OV) OF excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg (meer en langere verplaatsingen, grotere rol auto en OV ten koste van fiets)
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens CROW-normen (á la Leidsche Rijn) OF ontwikkelingen autoluw à la MWKZ OF bouwen zonder auto (á la Het Platform)



NB: Dit zijn gemiddelde, stadsbrede effecten

2. Anders reizen: duurzaam (reis)gedrag faciliteren

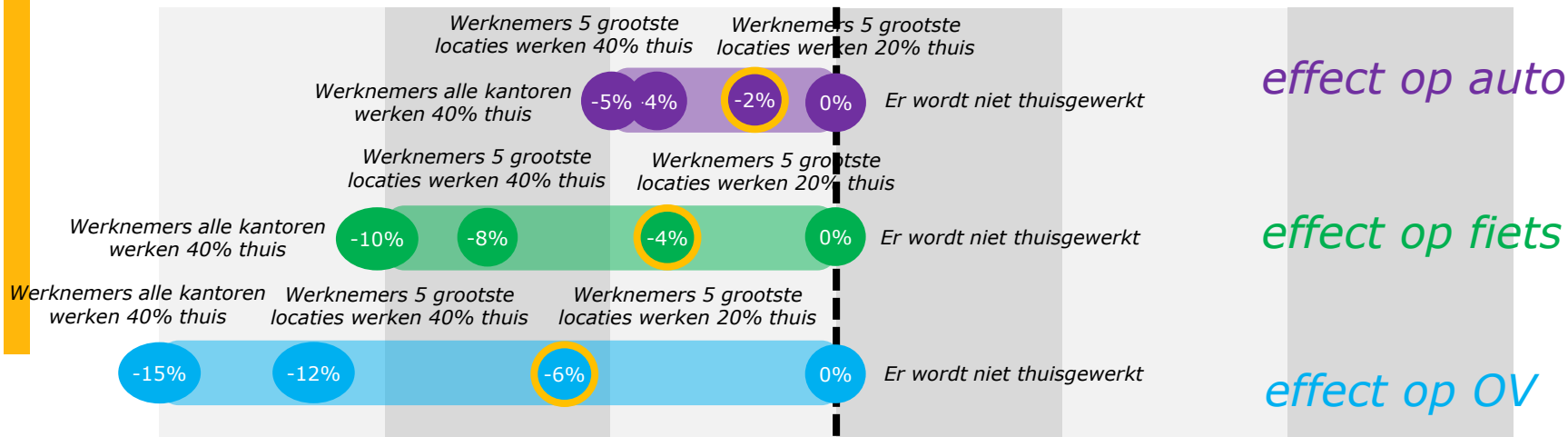
- a. Stimuleren van thuiswerken, want dit leidt tot afname mobiliteit en het oplossen of voorkomen van de spits en verkeersknelpunten. Corona-crisis laat zien dat het kan en er draagvlak voor is.
- b. Kiezen voor verschuiven aanvangs- én sluitingstijden scholen/universiteiten (deels digitaal onderwijs) en evenementen en winkels, want leidt tot afname van (hyper)spits
- c. Stimuleren voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit



Effecten anders reizen

Variabelen:

- **Wie thuiswerken?** Werknemers 5 grote kantorenlocaties OF alle werknemers met kantoorbaan
- **Hoeveel thuiswerken?** Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis OF idem 20% OF thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.

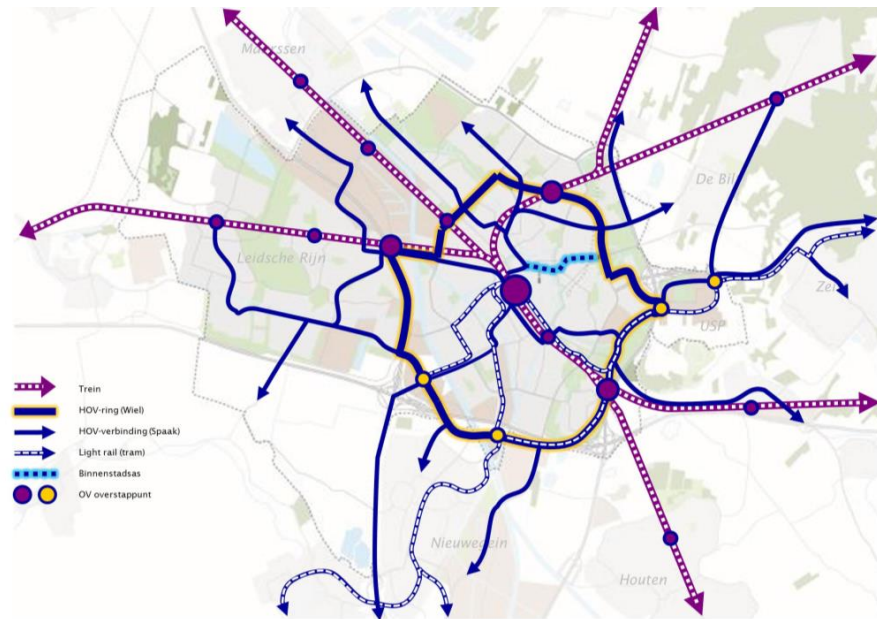


Andere maatregelen:

- 10% werknemers kantoren reist buiten de spits alleen spitseffect
- 70% studenten reist buiten de spits heeft vooral spitseffect (relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk)

Keuze voor OV Wiel met Spaken

- a. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid mogelijk
- b. Maakt capaciteitsuitbreiding t.b.v. groei 50-100% mogelijk
- c. Verbeteren bereikbaarheid vanuit de regio en van economische kerngebieden
- d. Ontlasten Utrecht Centraal en toeleidende routes (fiets en OV) - **huidig bussysteem kan de groei niet opvangen**
- e. Goed OV naar parkeerlocaties "op afstand"



Beter OV basis voor verstedelijkingsopgave

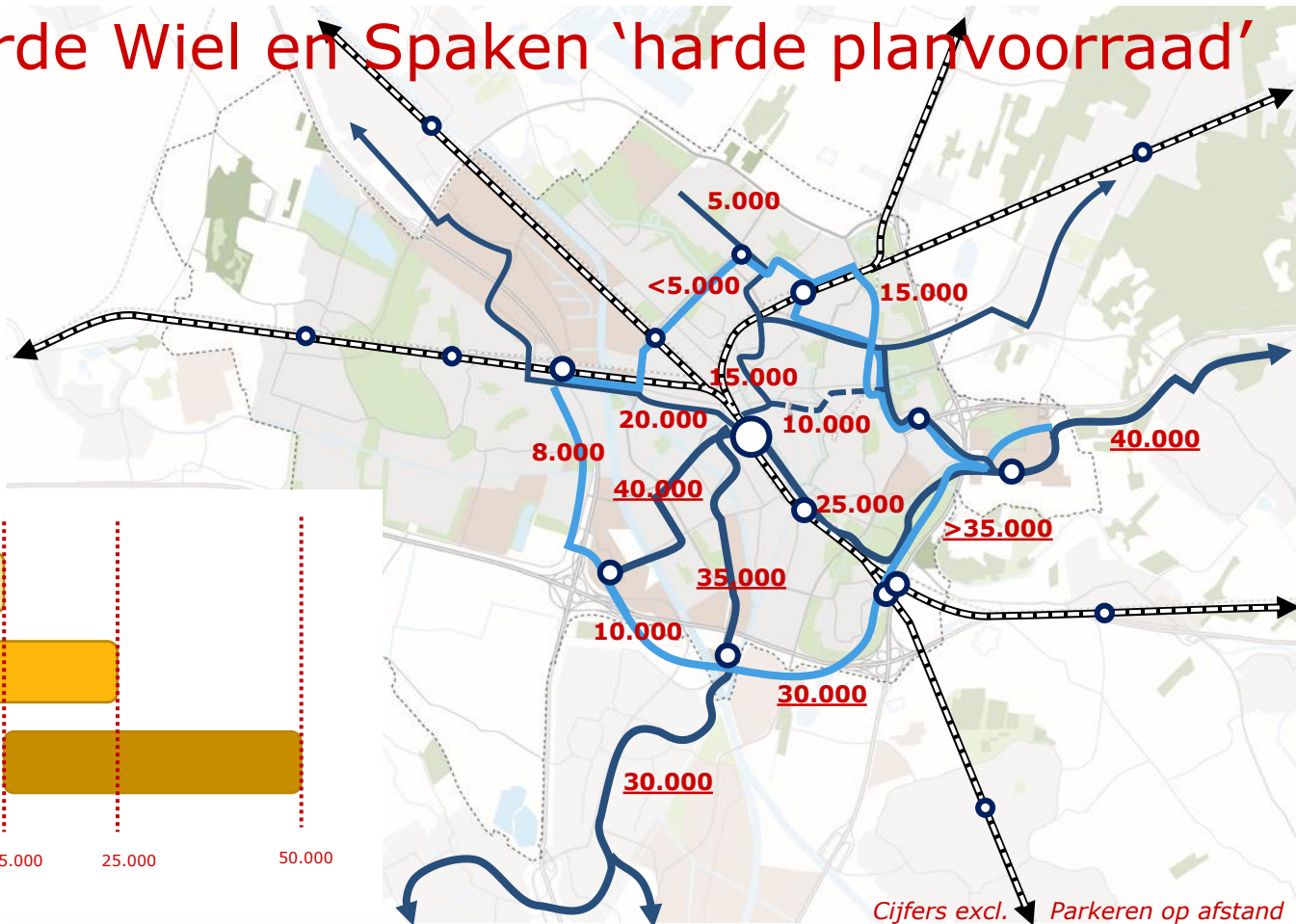
Vervoerwaarde Wiel en Spaken 'harde planvoorraad'

Bundel buslijnen
(40x/u in totaal)

Bus Rapid Transit
(HOV-buslijn, max 30x/u,
zie ex-lijn 12)

Light Rail
(6-20x/u)

10.000 15.000 25.000 50.000



Fasering ontwikkeling 'netwerk op orde' gebaseerd op ruimtelijke keuzes RSU

Korte termijn 2020-2024

Netwerkontwikkeling op basis van reeds ingezet
beleid en opgaven die nu al spelen

Middellange termijn 2024-203x

Basisnetwerk nodig voor opgaven o.b.v. vastgesteld beleid
(‘hard’ programma)

Lange termijn modellen 2020-2040

Integrale keuzes verstedelijkingslocaties en
ontwikkeling mobiliteitsnetwerk

Grootschalige
infrastructuurprojecten moeten
door lange aan- en doorlooptijd
snel in gang gezet worden.
Nu beginnen!

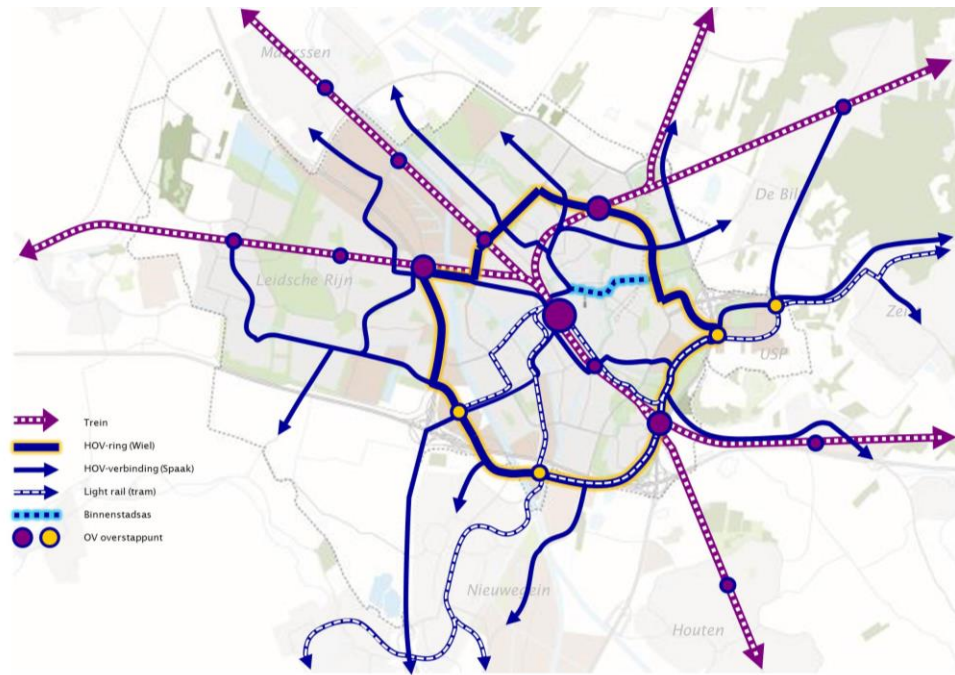
Richting 2040

Uitgaande van de uitgangspunten RSU, namelijk:

- verdichting binnenstedelijk en rond knopen
- Werkgelegenheid voornamelijk rond knopen
- Nabijheid en functiemenging

En principes efficiënt en effectief mobiliteitssysteem:

Gebundeld (OV) korte afstanden (lopen en fietsen)



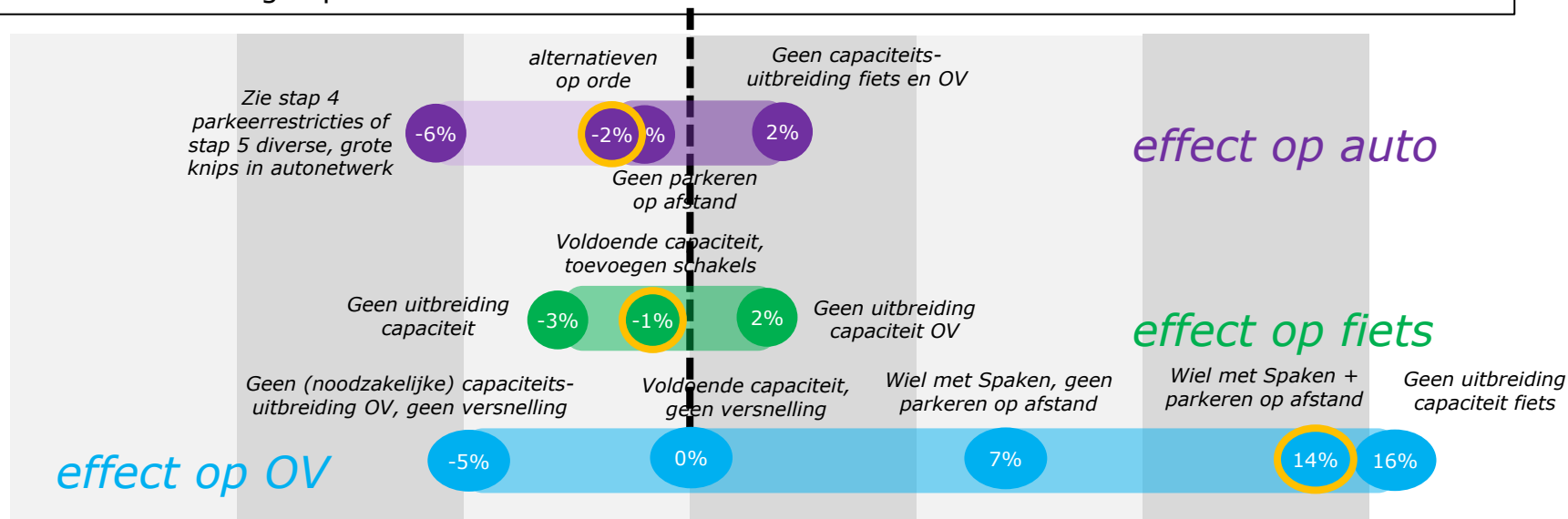
Advies: verstedelijking zachte planvoorraad koppelen aan OV-Wiel, want:

- Compact en op fietsafstand
- OV bereikbaarheid perfect
- Optimale benutting van OV uitbreiding, die nodig is om harde planvoorraad te realiseren (toekomst vaste investering)
- Draagvlak om te investeren in systemsprong OV neemt toe

Effecten netwerk op orde

Variabelen:

- Uitbreiden **fietsnetwerk**: vooral capaciteitsuitbreiding, beperkte reistijdwinst (zit al in referentie)
- Uitbreiden **OV-netwerk Wiel met Spaken**: zowel capaciteitsuitbreiding, als 5-10 min reistijdwinst, als voor/natransport naar locaties parkeren op afstand
- Netwerk van **parkeren op afstand**
- Geen uitbreiding capaciteit **autonetwerk**



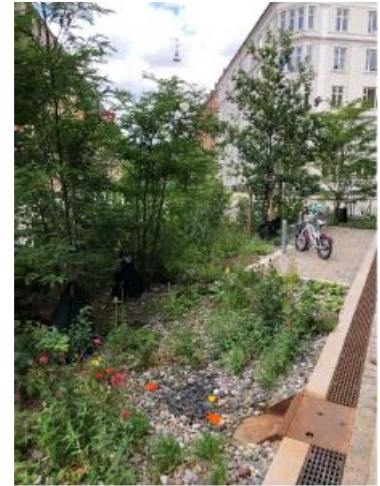
4: Slim parkeren

Anders omgaan met (parkeer)ruimte in de stad:

- (Auto)bereikbaarheid van en binnen de stad borgen, maar niet faciliteren (bijdrage aan geen groei autoverkeer)
- Rechtvaardige verdeling van schaarse (parkeer)ruimte
- Kwaliteitsslag openbare ruimte
- Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit

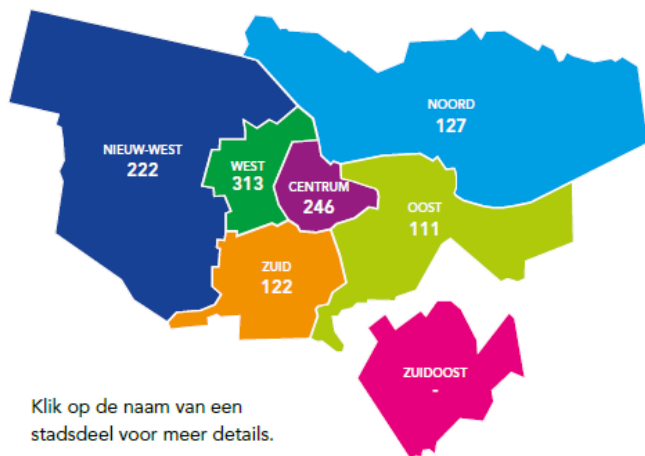
Door:

- Koppeling aan ontwikkeling mobiliteitshubs (stap 3)

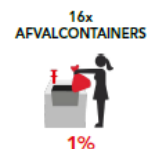
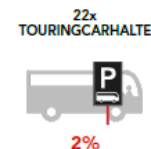
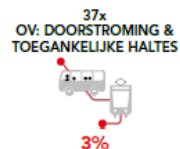
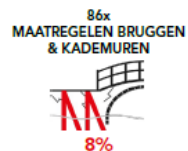
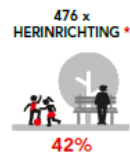


Gemeente Amsterdam

In het kader van de **Agenda Amsterdam Autoluw** hebben in 2019 in totaal **1.141** parkeerplekken een andere invulling gekregen en zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren. Hiernaast wordt weergegeven hoe de vrijgekomen ruimte nu benut wordt.



Agenda Amsterdam Autoluw: Meer ruimte, minder parkeervakken



ambition & policy



parking plan & cycling plan

experiment



bikeparklet

change



permanent bikepark



4: Slim parkeren

Beperken van de mogelijkheid om op de bestemming te kunnen parkeren:

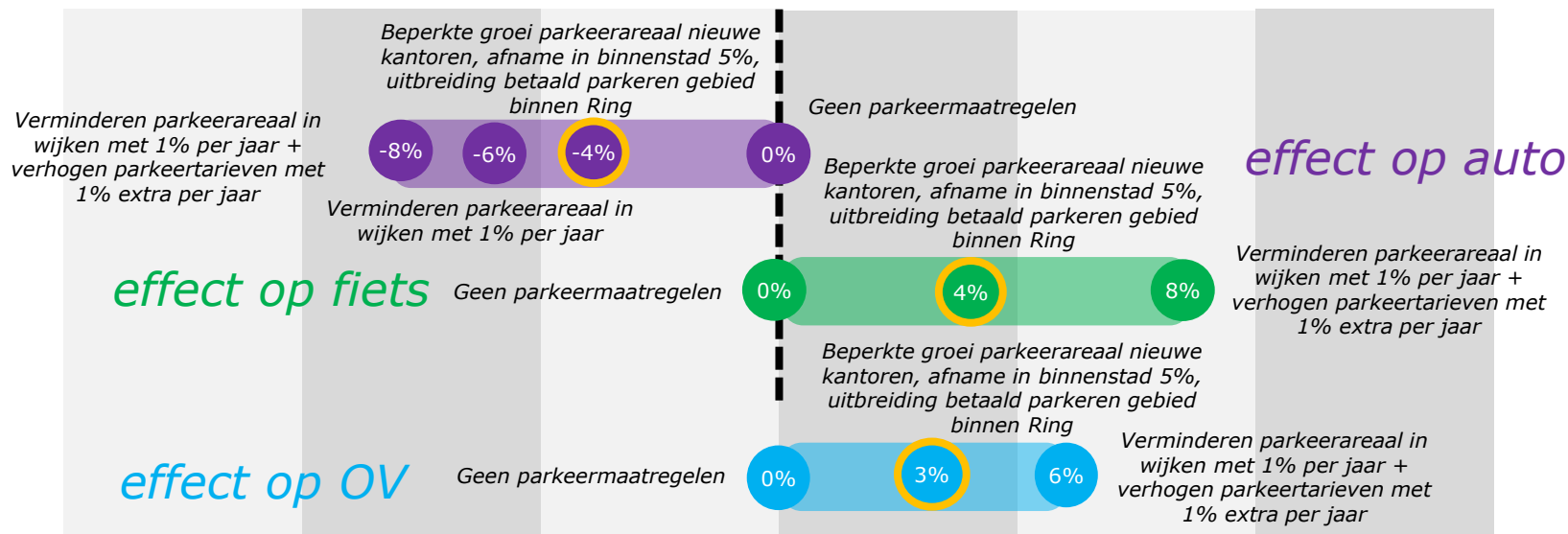
- Zeer effectief om te beginnen voor de 5 grote kantorenlocaties
- In ieder geval nodig bij nieuwe kantoren, maar mogelijk ook voor een geheel werkgebied
- Dit kan met sturen op tarieven en/of vergunningen

Kiezen voor betaald parkeren in de gebieden met schaarste

Effecten slim parkeren

Variabelen:

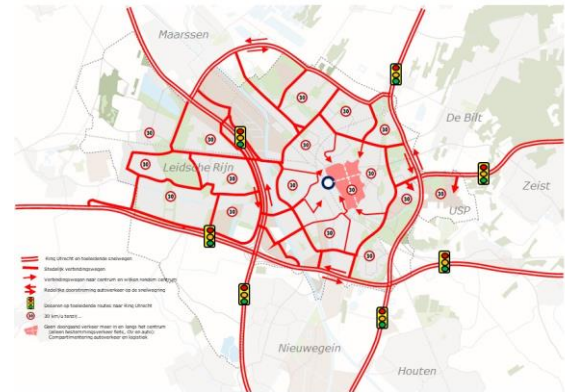
- **Beperken parkeerareaal** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** bovenop uitbreiding in stap 1 verdere uitbreiding naar alle wijken binnen de Ring
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, extrapolatie verhoging afgelopen jaren OF meer dan extrapolatie afgelopen jaren



5: Slim sturen (sturen op reistijd, doorstroming en routekeuze)

Om ruimte te maken voor kwaliteit openbare ruimte en voorrang voor lopen, fietsen en OV (Ledig Erf, Binnenstadas en op wijkniveau)

- Bereikbaarheid stad borgen en doorgaand verkeer ontmoedigen
- Verkeer doseren en geleiden over hoofdwegen met dynamisch verkeersmanagement
- Kiezen voor enige doorstroming op Ring Utrecht
- Kiezen voor betalen naar gebruik van (rijdend) autoverkeer, om te sturen op gebruik andere vervoerwijzen en gewenste routes (minder door de stad)

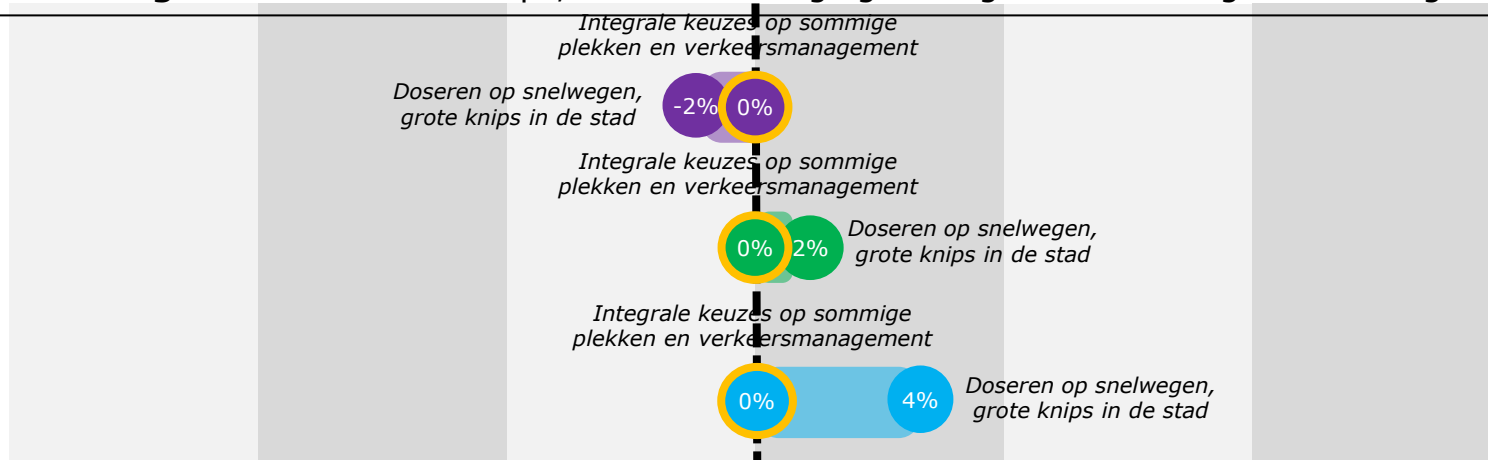


Effecten slim sturen

Instrument om te ruimte te maken voor kwaliteit openbare ruimte en voorrang voor lopen, fietsen en OV:

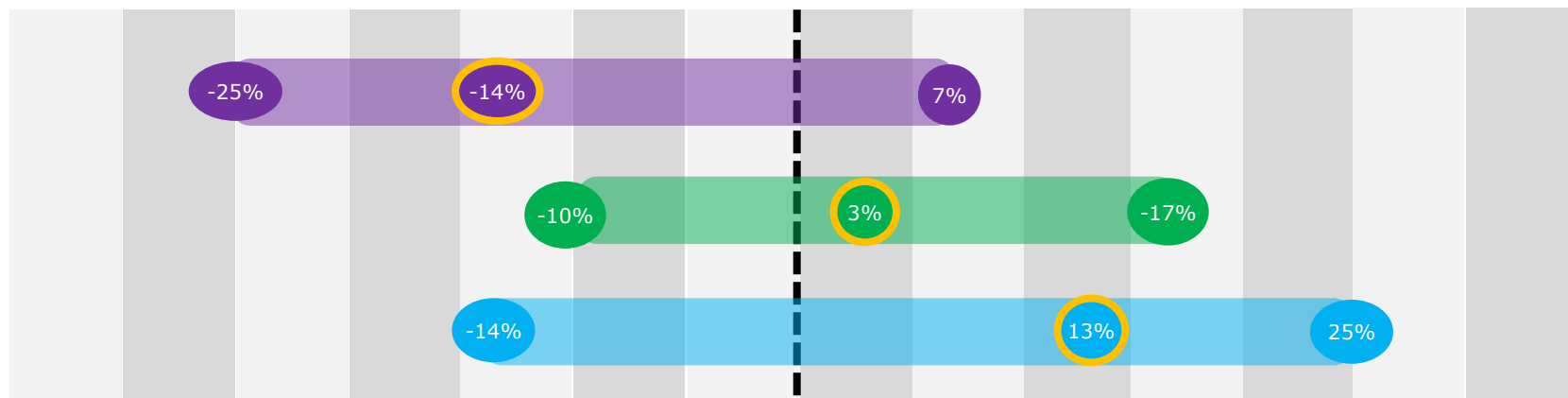
Variabelen:

- **Integrale keuzes tussen modaliteiten**
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring



Totaaleffecten t.o.v. de trend

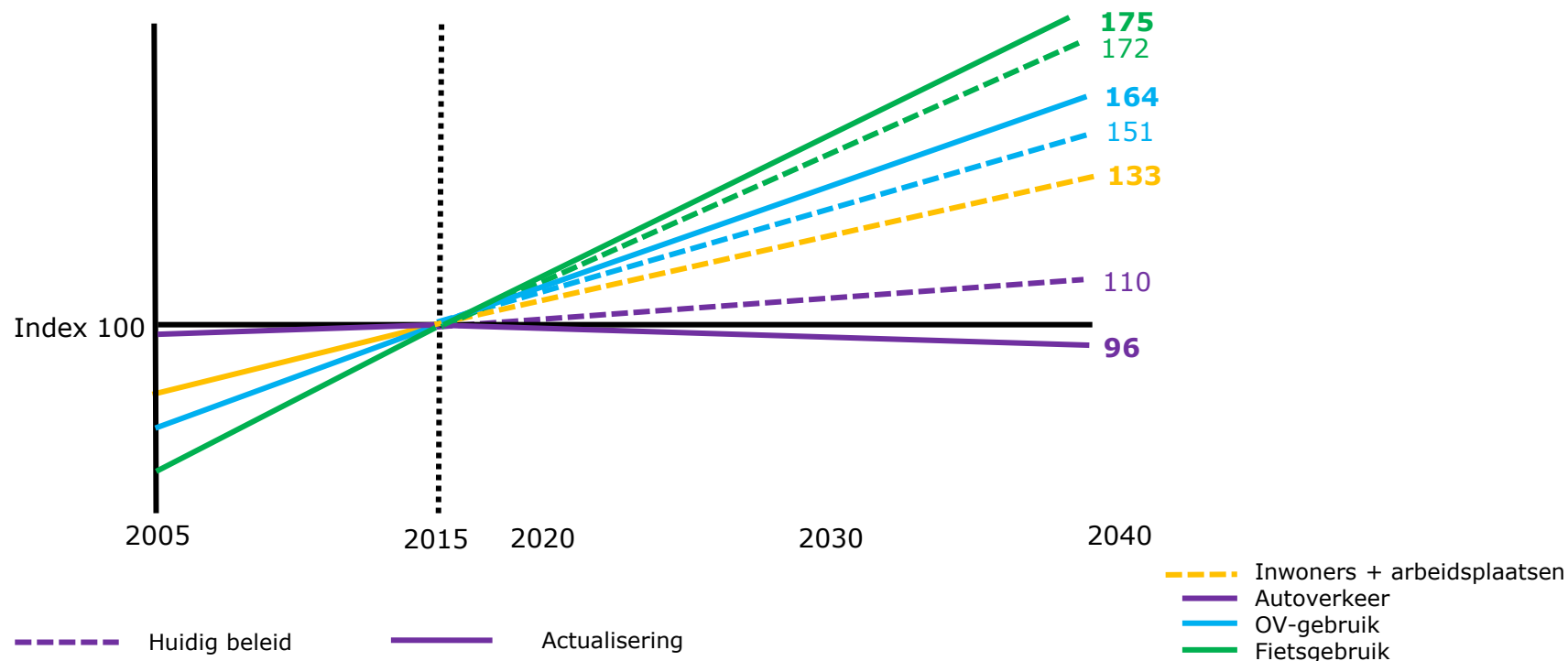
Gesommeerd effect van alle 5 stappen bij elkaar



de bandbreedte geeft de maximale effecten aan van combinaties van keuzes per stap

Effecten actualisering mobiliteitsplan

aankomsten en vertrekken Utrecht binnen de Ring (+ USP)



Actualisering mobiliteitsplan



Gespreksonderwerpen

- 
1. Focus gesprek op parkeren (parkeren op afstand en slim parkeren)
 2. Slim sturen
 3. Resultaten modelberekeningen

Parkeerbeleid als onderdeel Utrekse aanpak

- 
- 1 Slim bestemmen (waar en hoe verstedelijken)
 - 2 Anders reizen (thuiswerken, spreiden in de tijd, anders reizen)
 - 3 **Netwerken (mobiliteitsaanbod) op orde**
(voetganger, fiets, OV en **parkeren op afstand**)
 - 4 **Slim parkeren (parkeerplafonds, betaald parkeren)**
 - 5 Slim sturen (sturen op reistijd, doorstroming en routes, betalen naar gebruik)

Hoe helpt ons parkeerbeleid

- Kwaliteitsslag openbare ruimte
- Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit
- Bereikbaarheid functies in de stad borgen, maar niet faciliteren (bijdrage aan geen groei autoverkeer)
- Alternatief bieden voor parkeren op bestemming of bij huis
 - Focus op nieuwe gebiedsontwikkelingen (bewoner en forens)
 - Kantoorlocaties (forens)
 - Participatieve aanpak in bestaande wijken
- Ontlasten spitsdrukke op snelwegring, om sluipverkeer door de stad te voorkomen

Parkeerbeleid bij gebiedsontwikkelingen

- Regelen van mobiliteit bij nieuwbouwontwikkelingen
- Voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers
- Zodat de locatie voor alle doelgroepen toegankelijk is en bereikbaar blijft
- Zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving

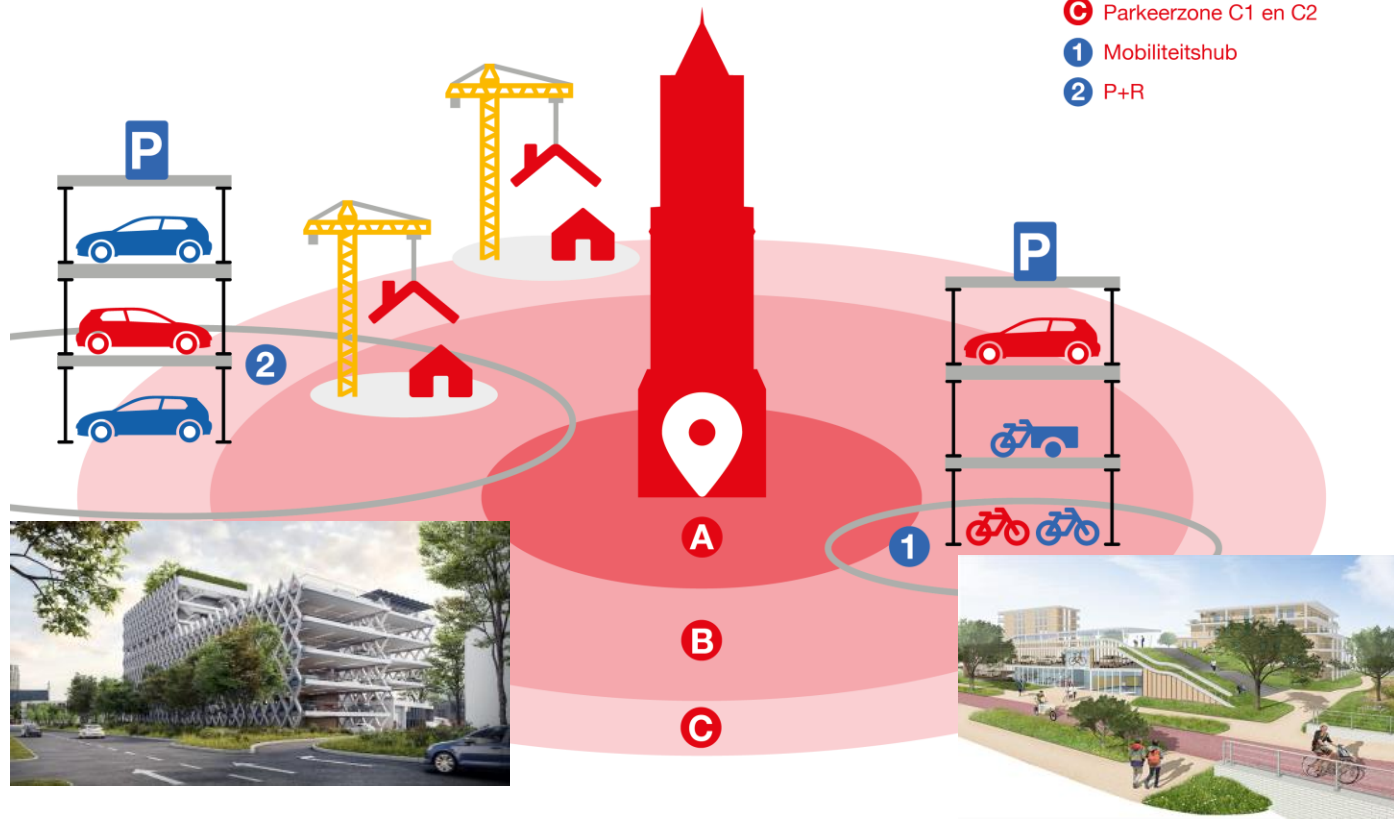
Uitgangspunten parkeernormen

- Beperkingen en/of alternatieven voor toevoegen van autoparkeerplaatsen zijn alleen mogelijk op locaties waar we kunnen sturen op autogebruik en/of –bezit
- Daar sturen we op het toevoegen van zo min mogelijk autoparkeerplaatsen (maar alleen als dit verantwoord is!)
- Waar mogelijk zetten we in op extra fietsparkeren, deelmobiliteit en/of autoparkeren op afstand (in plaats van parkeerplaatsen voor particuliere auto's)
- Ontwikkelaars leggen vooraf (bijvoorbeeld met een mobiliteitsplan) vast hoe en voor wie parkeerplaatsen en mobiliteitsalternatieven beschikbaar en toegankelijk zijn

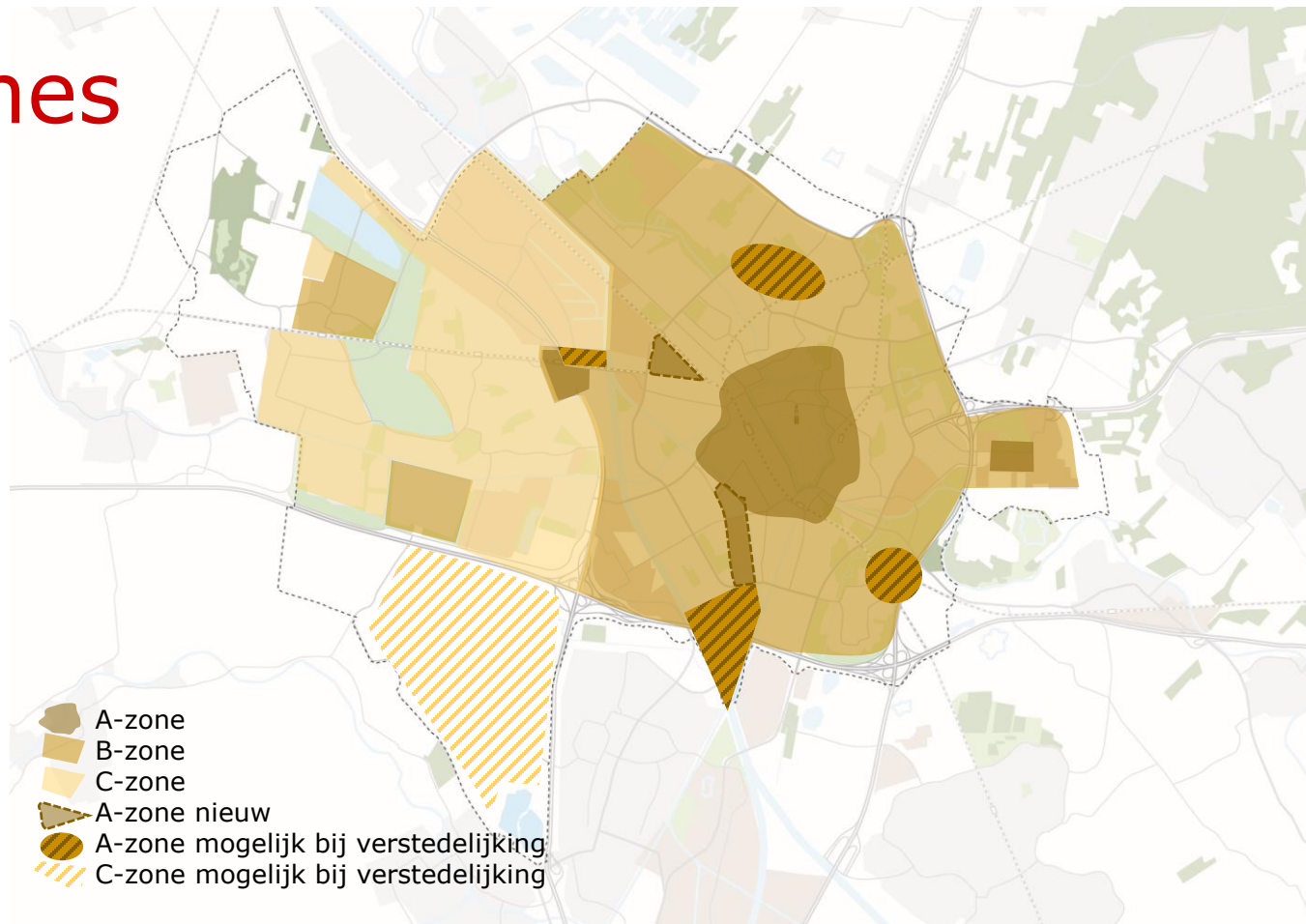
Parkeernormen en gebieden

De locatie van een ontwikkeling bepaalt wat de beperkingen zijn voor toevoegen van parkeerplaatsen, en welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve mobiliteit.

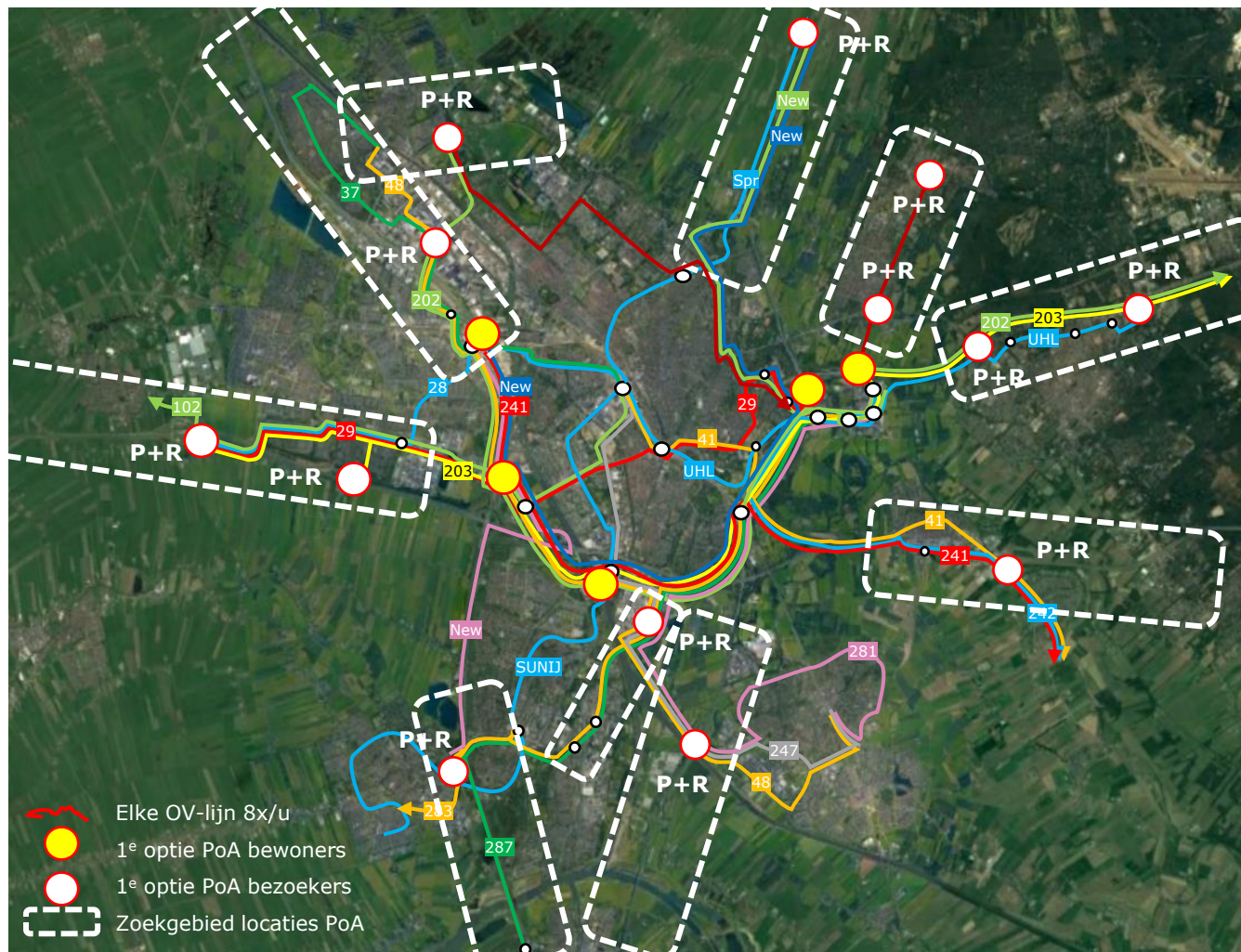
We kijken enerzijds naar het gebied (A, B, of C), en anderzijds naar de nabijheid van een P+R of HUB.



ABC zones



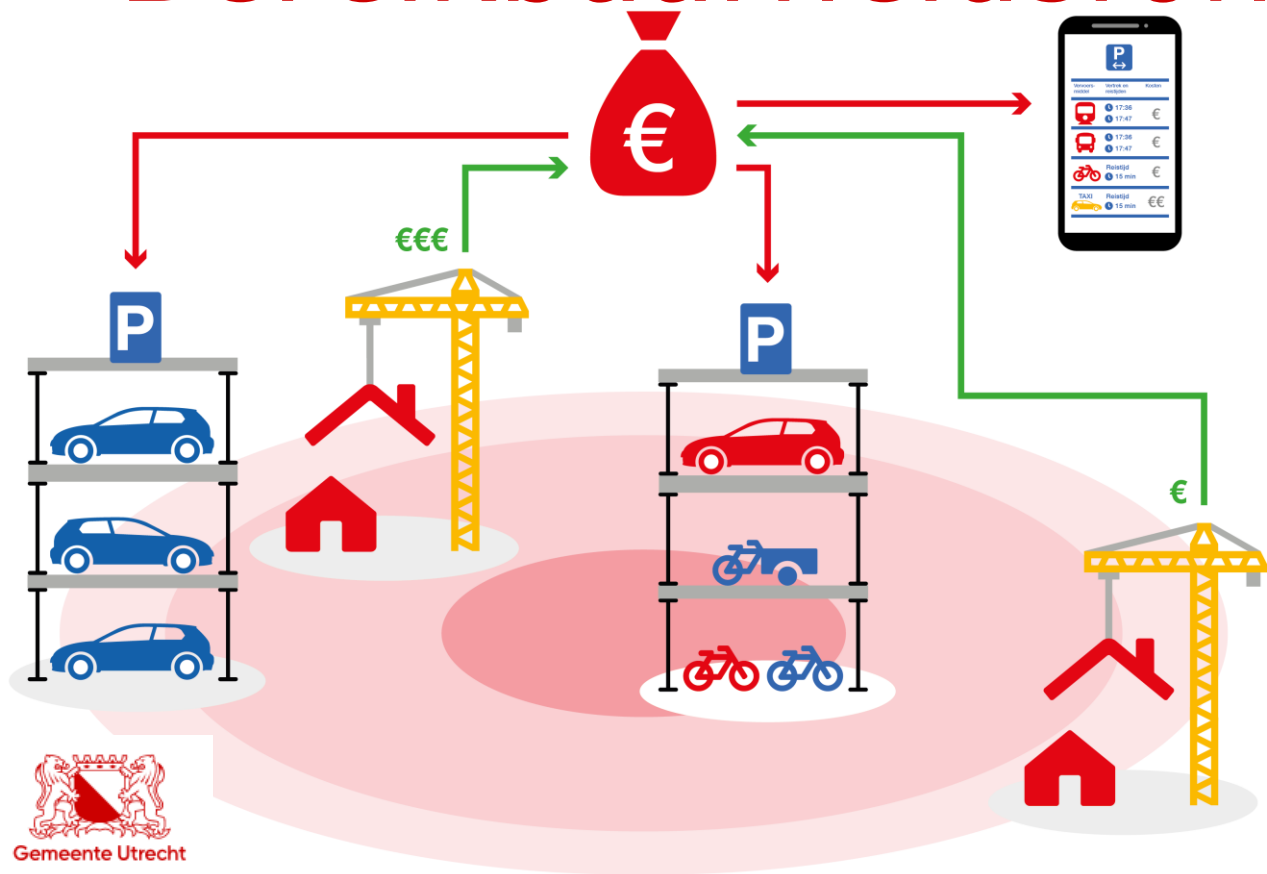
OV-netwerk bij parkeren op afstand



Gefaseerde uitrol

- Locaties voor inkomende pendel in de regio, vóór de file begint
- Locaties bewoners aan de rand van de stad
- Afhankelijk verbetering OV-netwerk en uitrol Wiel met Spaken
- Directe, snelle, frequente OV-verbinding vanaf elke locatie naar zoveel mogelijk bestemmingen (geen extra overstap)
- 24/7 service met thuiskomgarantie, deelvoorzieningen

Bereikbaarheidsfonds



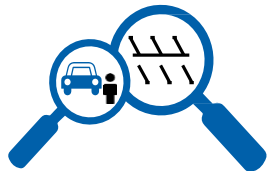
Ontwikkelingen die in het invloedsgebied van een P+R of HUB liggen, kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte met een volledige bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een P+R of HUB liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, en betalen voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

Aanpak betaald parkeren (regulier)



signalen uit de wijk



aanleiding

onderzoek

Participatie
(of en hoe)

peiling

uitvoering

raadsbesluit

- parkeerdruk
- parkeercapaciteit
- autobezit
- bijzondere functies

- parkeerautomaten
- uitgifte van parkeer vergunningen



Aanpak betaald parkeren maatwerkgebieden, zonder draagvlak



bepaalde
verkeersruimte



Noodzaak IBP
omgeving



Participatie (hoe
invoeren)



peiling



uitvoering

Addendum S&P, 2019



- Beperken verkeersgeneratie
- Slagen mobiliteitsconcept
- Voorkomen overloop parkeeroverlast



- parkeerautomaten
- uitgifte van parkeer vergunningen

Betaald parkeren gebieden rondom maatwerkgebieden (Addendum S&P 2019)

"Het college kan de gemeenteraad tevens een voorstel voorleggen waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt in gebieden omliggend rondom maatwerkgebieden wanneer dit gepaard gaat met:

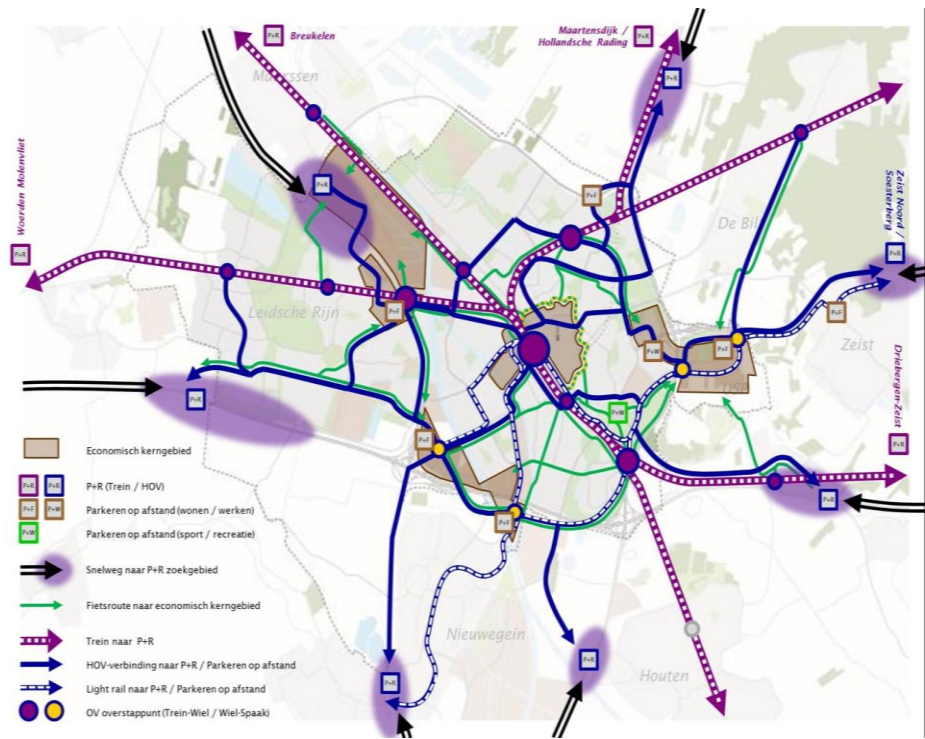
- a) een berekening van de uitwijkbewegingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het (woningbouw-)programma, en*
- b) een voorstel hoe inwoners van de betreffende gebieden voorstellen voorgelegd zullen krijgen en mee kunnen beslissen, over de geboden mobiliteitsoplossingen in hun gebied, waaronder (niet limitatief of uitsluitend) de tijden van betaald parkeren, aanvullende MAAS oplossingen in hun wijk, mogelijkheden voor parkeren op afstand voor bezoekers en de wijze waarop de maatregelen geëvalueerd worden"*

Kantoorlocaties

Focus op verbeteren bereikbaarheid kantoorlocaties en slim bouwen bij knooppunten (RSU).

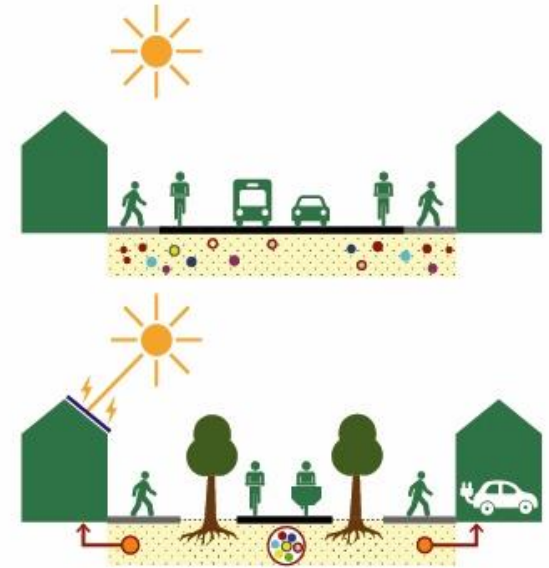
Geleidelijk beperken van de mogelijkheid om op de bestemming te kunnen parkeren:

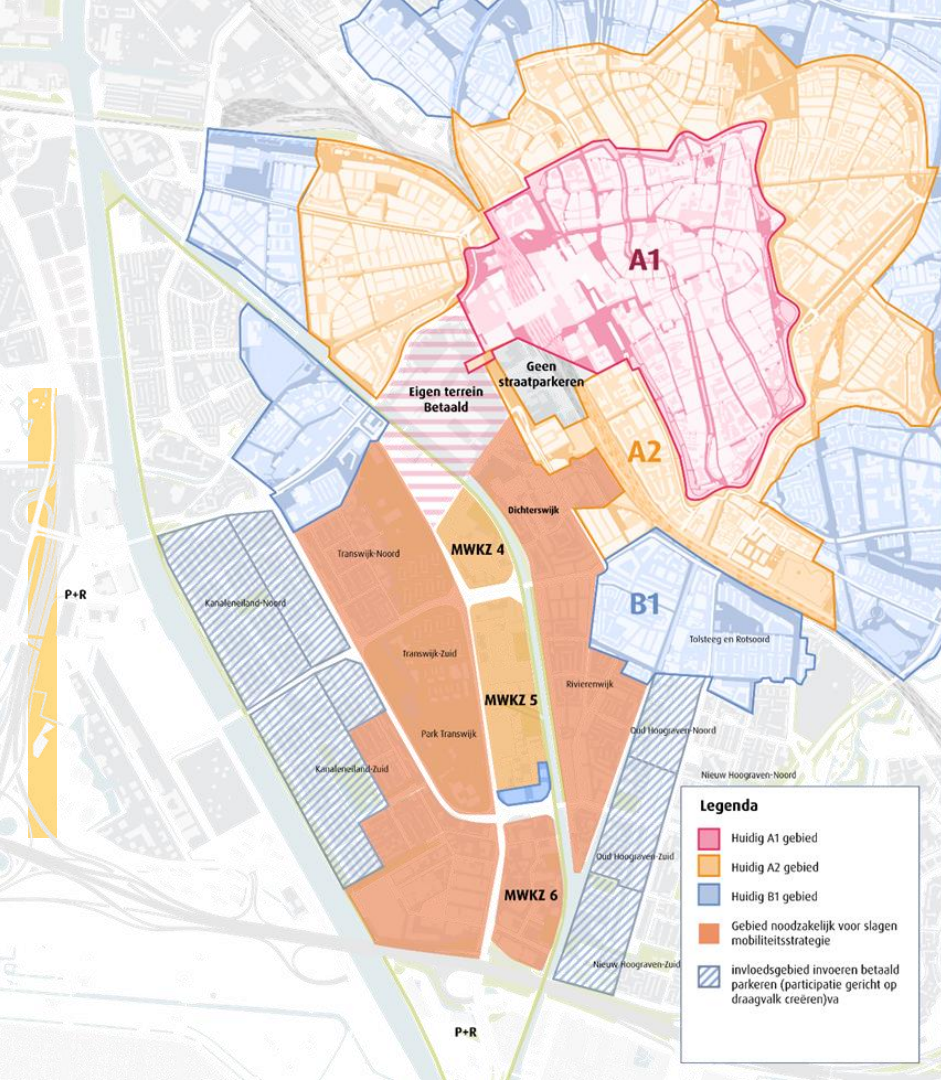
- Focus op vijf grote kantorenlocaties
- Toepassing bij nieuwe kantoren, waar mobiliteitsalternatieven op orde worden gebracht (onderdeel ontwikkeling slim bestemmen)
- Ondersteunen met mobiliteitsmanagement en tarieven en/of vergunningen



Bestaande wijken

- Participatieve aanpak voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijf
- Koppeling aan brede opgaven van de stad (barcode)
- Koppeling aan systeemsprong van het mobiliteitssysteem (alternatieven op orde brengen)
- Geleidelijk afbouw parkeerareaal en uitbreiding betaald parkeren



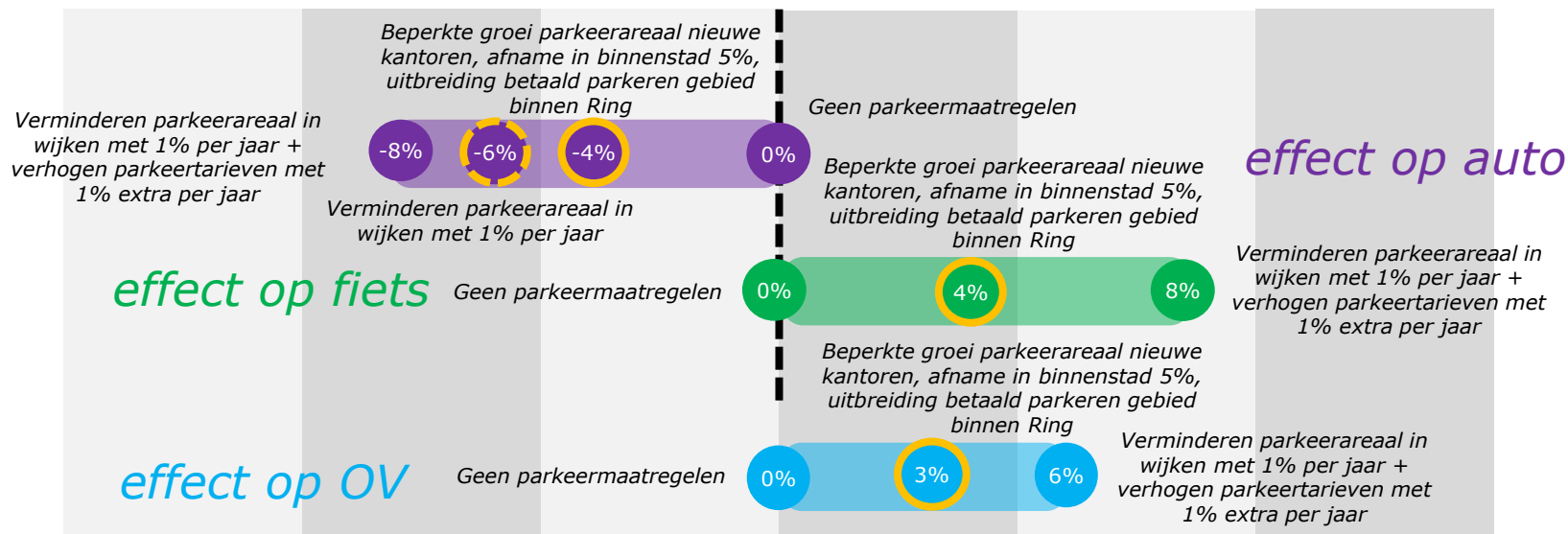


Doorkijk betaald parkeren rondom Merwede

Effecten slim parkeren

Variabelen:

- **Beperken parkeerareaal** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** bovenop uitbreiding in stap 1 verdere uitbreiding naar alle wijken binnen de Ring
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, extrapolatie verhoging afgelopen jaren OF meer dan extrapolatie afgelopen jaren



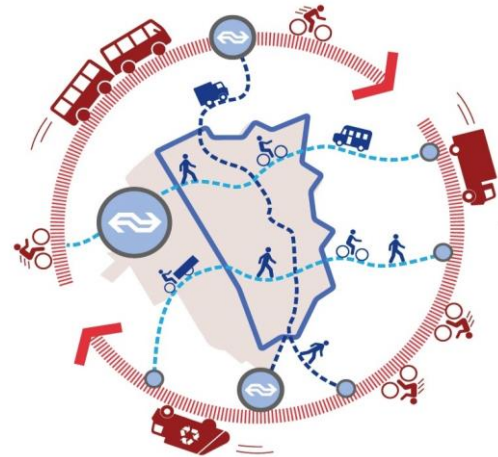
5: Slim sturen (sturen op reistijd, doorstroming en routekeuze)

Om ruimte te maken voor kwaliteit openbare ruimte en voorrang voor lopen, fietsen en OV (m.n. Ledig Erf, Binnenstadsas en op wijkniveau)

- Bereikbaarheid stad borgen en doorgaand autoverkeer ontmoedigen
- Autoverkeer doseren en geleiden over hoofdwegennet met dynamisch verkeersmanagement
- Kiezen voor voldoende doorstroming op Ring Utrecht zodat route via Ring aantrekkelijker is dan door stad
- Kiezen voor betalen naar gebruik van (rijdend) autoverkeer, om te sturen op gebruik andere vervoerwijzen en gewenste routes (minder door de stad)



Binnenstadsas



Ledig Erf en Catherijnesingel

Ledig Erf (*Zuidpoort binnenstad*)

Beoogd resultaat: Nieuwe binnenstads-entree, verbinding binnenstad met station Vaartsche Rijn - rode Loper voor voetgangers en fietsers

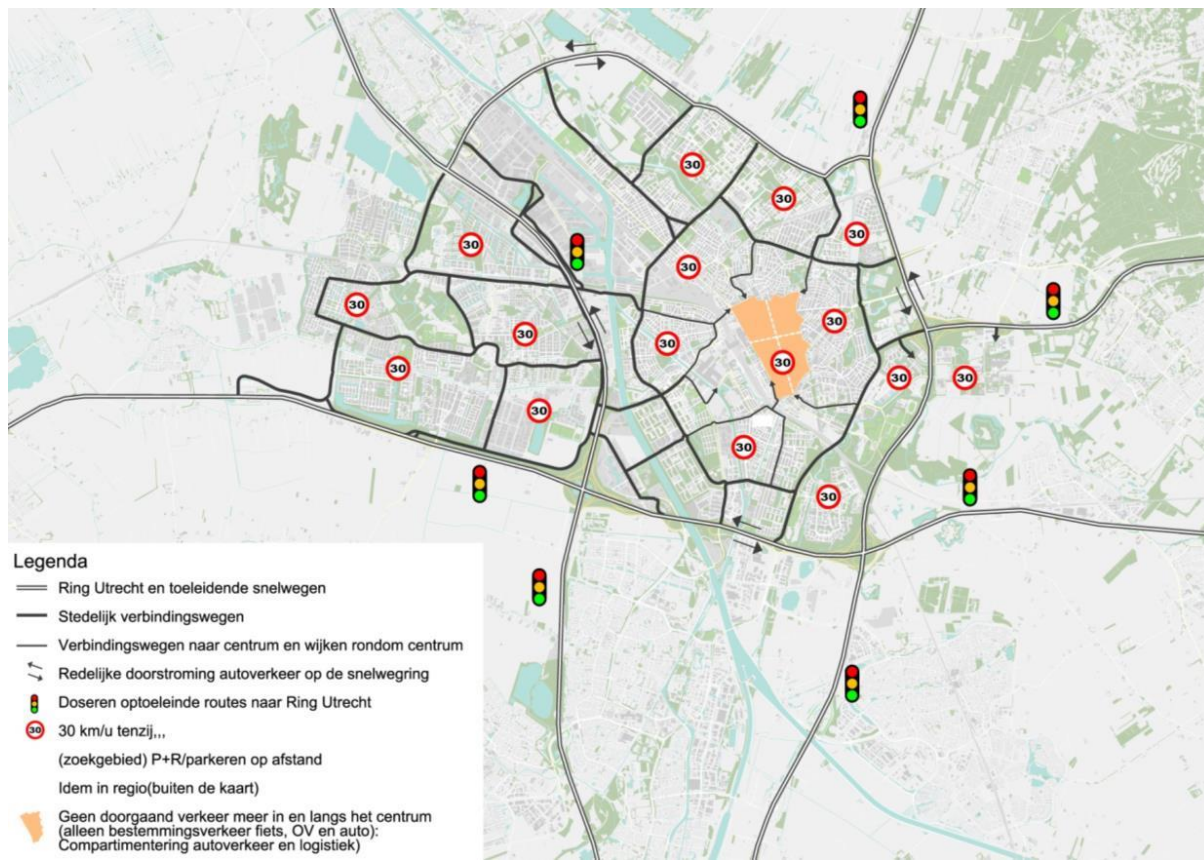
- Ruimte op maaiveld voor voetganger (stadsentree) en fiets (knooppunt fietsroutes langs centrum)
- Ontsluiting binnenstad gewaarborgd (distributie en bestemmingsverkeer)
- Ooster- en Westerkade blijven bereikbaar per auto, Tolsteegbrug bereikbaar vanaf Venuslaan
- Alternatieve route via Albatrosstraat en Bleekstraat

Catharijnesingel

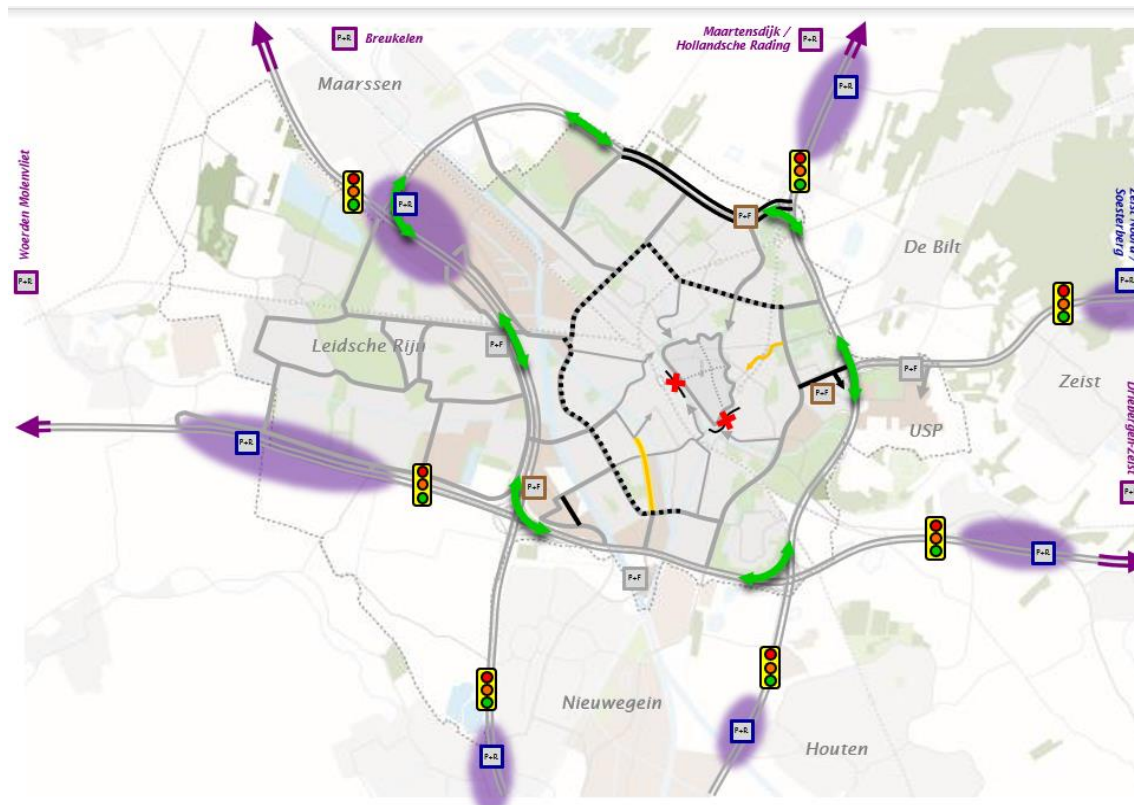
Beoogde resultaat: prioriteit voor voetganger, fiets en OV en verbetering bereikbaarheid parkeergarages en bevoorrading

- Ruimte op maaiveld voor voetganger en fiets
- OV hoofdas Oost-West
- Voorkomen doorgaand verkeer op Catharijnesingel
- Parkeergarages en bevoorrading HC en binnenstad (Mariaplaats) vanaf noord en zuid blijft mogelijk

Netwerk auto



Maatregelen



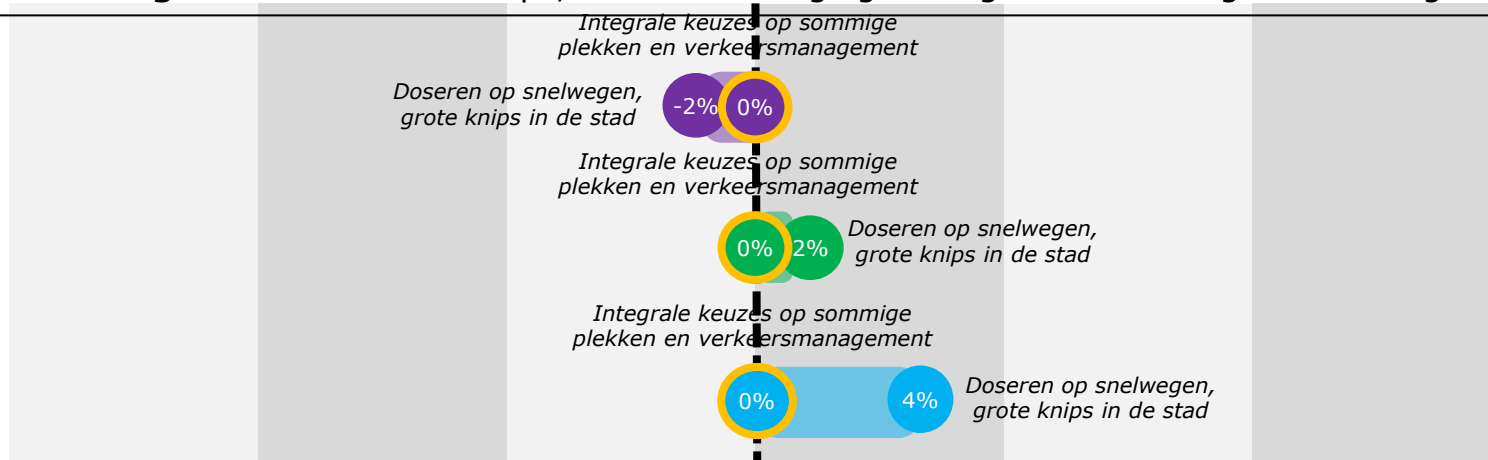
-  Ring Utrecht
-  Doorstroming autoverkeer
-  P+R zoekgebied
-  Doseren autoverkeer naar Ring Utrecht
-  Stedelijke verbindingsweg
-  Stadsboulevard
-  Toeleidende routes centrum / binnenstad
-  Geen doorgaand autoverkeer
-  Af te waarderen autoroute

Effecten slim sturen

Instrument om te ruimte te maken voor kwaliteit openbare ruimte en voorrang voor lopen, fietsen en OV:

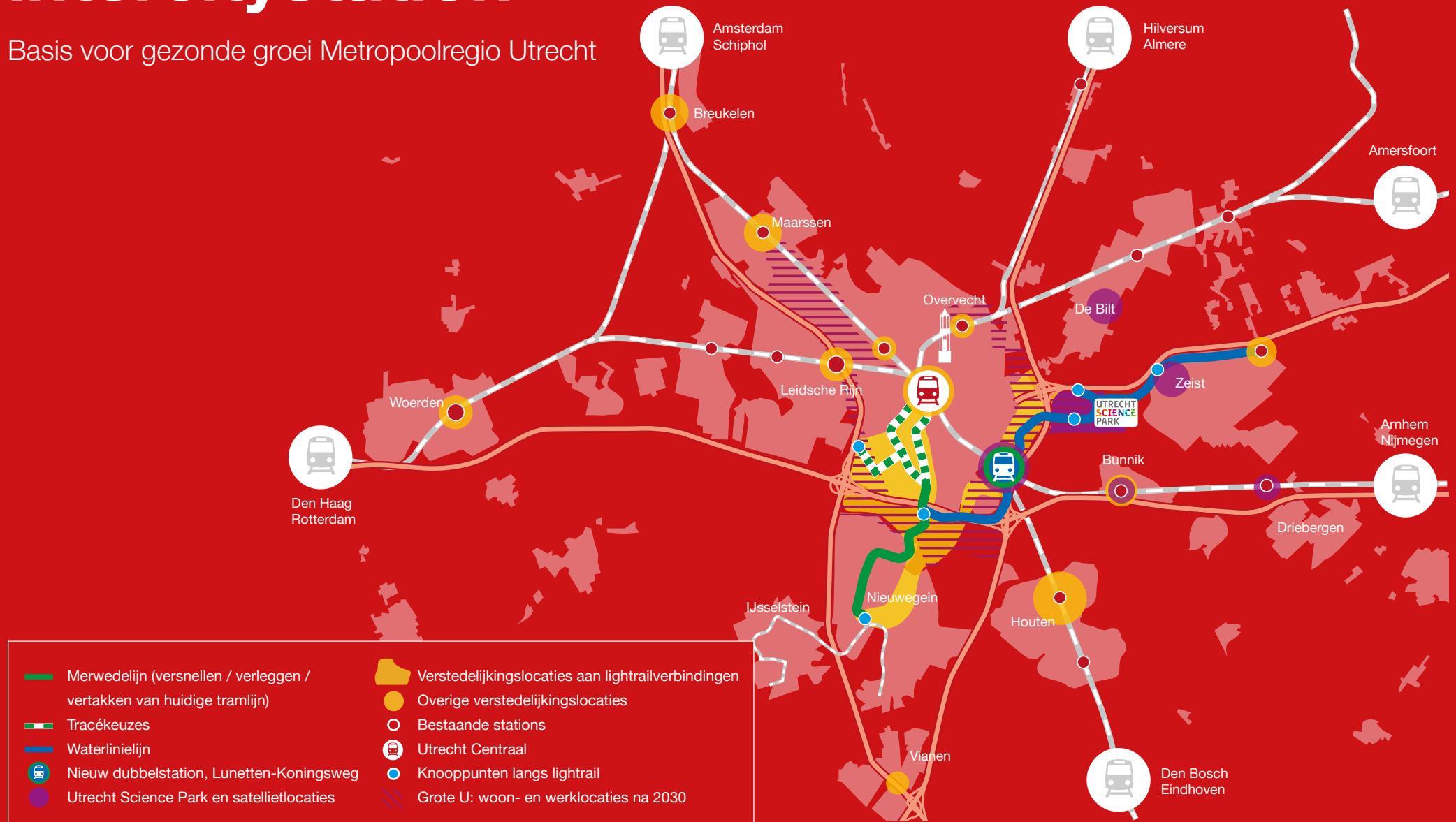
Variabelen:

- **Integrale keuzes tussen modaliteiten**
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring



Twée lightraillijnen en intercitystation

Basis voor gezonde groei Metropoolregio Utrecht



De Metropool Regio Utrecht (MRU) heeft in Nederland een bijzondere en krachtige positie. De regio wordt doorkruist door de belangrijkste noord-zuid- en oost-westverbindingen van Nederland (A2, A12, A27 en A28) en Utrecht Centraal is het grootste OV-overstappunt van Nederland. Goede doorstroming op deze wegen en op het spoor is van essentieel belang voor Nederland: het is de draaischijf van ons economisch verkeer. Om te zorgen dat de economische topregio Utrecht op een gezonde manier kan groeien en kan blijven bijdragen aan de welvaart van Nederland, is het cruciaal dat we de bereikbaarheid garanderen. Dat kan alleen met grote investeringen in het openbaar vervoer. Te beginnen met twee lightraillijnen en een intercitystation.

Wat is de uitdaging?

De MRU is een aantrekkelijke locatie voor wonen en werken: in een economisch hoogproductieve omgeving nabij groen en water met goede verbindingen naar nabijge economische regio's willen veel inwoners en ondernemers zich vestigen. De regio Utrecht behoort dan ook tot de economische topregio's van Europa met het Utrecht Science Park als het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland.

We bouwen in de gehele MRU de komende jaren tussen de 100.000 en 125.000 woningen, dat is een stad ter grootte van Eindhoven. Er komen 80.000 arbeidsplaatsen bij en we koersen op een BBP groei van 16,2 miljard euro per jaar door groei van publieke en private R&D rond het USP. Groei en verdichting van de MRU leidt bovendien tot een grotere agglomeratiekracht van Nederland. Dit alles op voorwaarde dat we de groei kunnen faciliteren. En dat is op dit moment niet het geval. We lopen tegen onze grenzen aan: de tram naar het Utrecht Science Park is de drukste tram van Nederland, Utrecht Centraal is het drukste station van Nederland en de ring Utrecht is de meest kwetsbare snelweg van Nederland. Als het hier vaststaat, staat heel

Nederland vast. Zonder maatregelen stagneert de groei van Utrecht Science Park en valt de woningbouw stil. Deze knelpunten vertalen zich in economisch verlies voor de regio en voor ondernemend Nederland.

Wat is de oplossing?

Een investering in **twee lightrailverbindingen en een intercity-station** creëert de ruimte die nodig is om de verbindingen op het zuidelijke en oostelijke deel van de Ring Utrecht te ontlasten, de druk op station Utrecht Centraal te verminderen en **daarmee de bereikbaarheid van Nederland en Utrecht te verbeteren**. Tegelijkertijd maken de lightrailverbindingen het mogelijk dat er 60.000 woningen gebouwd kunnen worden en de werkgelegenheid met 50.000 banen groeit. De investeringsopgave hiervoor is 2,5 miljard euro. Hiermee bouwen we aan een ring van stedelijke knooppunten en ontwikkellocaties rond de stad Utrecht, met elkaar verbonden door een OV-ring. Gekoppeld aan sterke (light)railverbindingen met de regio richting de rest van Nederland.



Effecten van investeringen lightrail en intercitystation



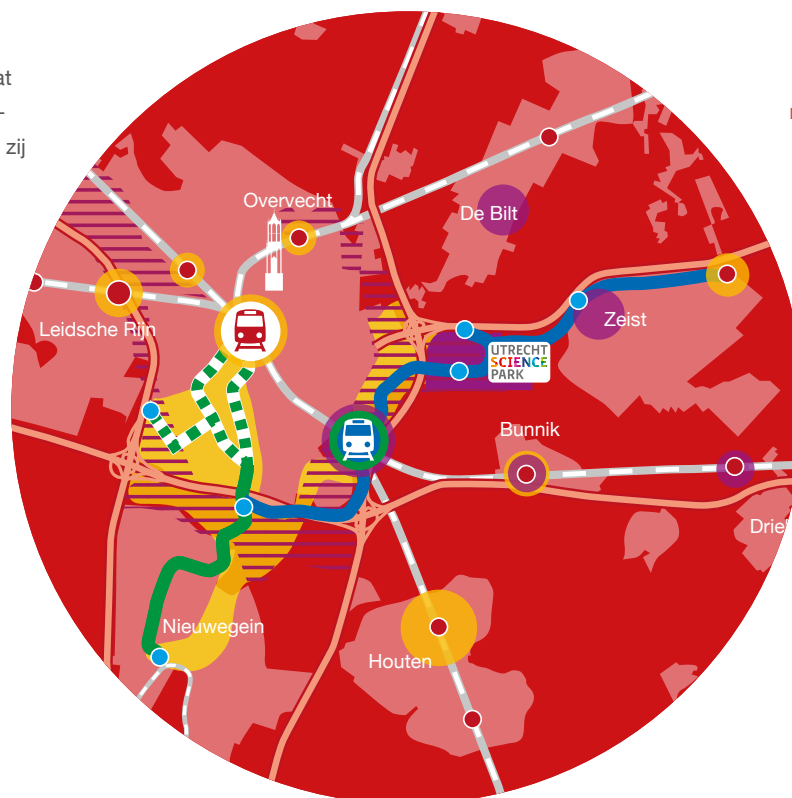
Utrecht Centraal als nationaal knooppunt kan met meer dan **50% groeien** doordat **20% minder bus- en tramreizigers** in- en uitstappen op Utrecht Centraal omdat zij andere opties hebben.



De lightraillijnen dragen bij aan nationale bouwopgave door middel van het mogelijk maken van de bouw van **60.000 woningen**.



De lightraillijnen geven flinke economische impuls: maken **50.000 nieuwe banen** mogelijk.



Ruimte voor doorstroming nationaal wegennet door **14% minder motorvoertuigen** in de ochtendspits op de Ring Utrecht.



Ruimte voor groei van het USP als nationale innovatie- en onderwijshub voor life science and health en met betere verbindingen met andere innovatieve ecosystemen in Nederland.



De lightraillijnen bedienen meer dan **100.000 OV reizigers** en zorgen voor **12% meer gebruik van OV** in de provincie Utrecht.



Verdere ontwikkeling van het Utrechtse kennis- en innovatienetwerk levert Nederland extra BBP-groei van **0,2% per jaar**, dat is **16,2 miljard** op jaarbasis.

Mobiliteitsplan 2040: uitbreiding tramnetwerk met Waterlinielijn- en Merwedelijn

Utrecht wil twee nieuwe tramlijnen aanleggen als onderdeel van een grootstedelijk OV-netwerk dat de stad prettig, gezond en leefbaar moet houden voor iedereen. De Waterlinielijn loopt van Westraven/A12 in het zuiden van de stad, via het nieuwe intercitystation Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park naar Zeist. De Merwedelijn loopt van Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein en IJsselstein, met halverwege een vertakking naar Papendorp. De aanleg van de tramlijnen en het IC-station zou zo'n 2,5 miljard moeten kosten, waarvan 380 miljoen euro reeds gereserveerd is. Om de rest te kunnen betalen, heeft Utrecht samen met de provincie en regiogemeenten een aanvraag van 2,1 miljard euro gedaan bij het Rijk in het kader van het groeifonds.

De aanleg van het OV-netwerk is onderdeel van het nieuwe mobiliteitsplan 2040, dat de gemeente per 8 december vrijgeeft voor inspraak en daarna voorlegt aan de gemeenteraad. Belangrijke verandering in het nieuwe mobiliteitsplan is de uitwerking van het concept 'wiel met spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk. De twee nieuwe tramlijnen maken hier onderdeel van uit. Nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen komen vooral langs bestaande en nog te bouwen knooppunten in het OV-netwerk, zodat er minder gereisd hoeft te worden. Een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio moet ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op openbaar vervoer, (deel)fiets of ander deelvervoer. Ook reizen buiten de spits wordt verder gestimuleerd, onder meer door spreiding van werk- en lestijden en thuiswerken.

Utrecht zet in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers. Daarnaast zorgt de stad voor rustige routes die geschikt zijn voor alle doelgroepen. Doorgaand autoverkeer wordt beperkt op plekken waar de ruimte beperkt is en nu te weinig plek is voor lopen, fietsen en verblijven. Denk aan locaties als de Catharijnesingel, het Ledig Erf en Utrecht Science Park.

In woonstraten ondersteunt de gemeente initiatieven van bewoners voor herinrichting. Hierbij maken parkeerplaatsen plaats voor meer ruimte voor groen, spelen of het stallen van fietsen. Parkeren op afstand wordt gestimuleerd. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.

Groeiende stad

Het mobiliteitsplan 2040 moet de groei van Utrecht de komende jaren in goede banen leiden. De stad krijgt steeds meer inwoners, bezoekers en werknemers. Dat betekent ook dat meer mensen zich door de stad gaan bewegen. Tot nu toe groeit vooral het aantal fietsers, terwijl het autoverkeer binnen de (snelweg)ring de afgelopen jaren nauwelijks is toegenomen. Het mobiliteitsplan is erop gericht deze trend door te zetten. De gemeente wil lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit nog veel meer faciliteren. Dit zijn de vervoermiddelen die schoon zijn en de minste ruimte innemen. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

Inspraak

Van 8 december t/m 1 februari kan iedereen reageren op het mobiliteitsplan via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040. Geïnteresseerden kunnen zich inschrijven voor één van de digitale bijeenkomsten op dinsdag 15 december en maandag 11 januari. Op basis van de reacties past de gemeente het mobiliteitsplan aan. Daarna legt het college de plannen voor aan de gemeenteraad, inclusief een reactienota waarin staat wat gedaan is met de binnengekomen reacties.

Kunstwerk Bibliotheek Neude

Basisinformatie

Datum	6 april 2021
Gespreksleider	Sjors Nagtegaal
Tijd	19.30-20.45 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, genodigden en bewoners
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Wilfred Matser, VTH, Henk Jansen, Erfgoed
Griffiemedewerker	Frank de Kok
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 15 april 2021
Links naar Deelnemers	Website gemeente en facebook deelnemer, Bibliotheek Utrecht 2 deelnemers, kunstcommissie Bibliotheek deelnemer, CCE Vereniging Oud Utrecht 2 deelnemers, Commissie Welstand en Monumenten Deelnemer, horeca ondernemer Deelnemer, Ondernemersvereniging Neude, horecazaken aan het plein 13 deelnemers

Programma

Introductie
Presentatie door gemeente Utrecht
Open dialoog tussen raadsleden en betrokkenen
Reflectieronde/afsluiting

Motivatie

Agendeerders:

David Bosch (PVV), Erik van der Marel (VVD), Pepijn Zwanenberg (GroenLinks), Jan Wijmenga (ChristenUnie)

PVV, VVD, GroenLinks en CU zouden van historici (bijvoorbeeld van Oud-Utrecht) vernemen hoe zij aankijken tegen het plaatsen van dergelijke kunst op monumentale gebouwen. Vanuit de afdeling Erfgoed krijgen de fracties graag een ambtelijke toelichting op hoe zij vanuit Erfgoed staan tegenover het aanpassen van Erfgoed voor andere doelen.

Fracties horen graag van inwoners en specifiek van omwonenden wat zij vinden van het voorgestelde kunstwerk op het historische gebouw van architect Joseph Crouwel te plaatsen.

Ook willen de fracties een korte toelichting krijgen wat de nu exact de juridische rol is van de gemeenteraad in dit proces en of en hoe tegen een besluit van de raad bezwaar en beroep open staat.

Er zijn al enkele technische vragen gesteld over de verlichting van het kunstwerk en de mogelijke hinder die dit kan veroorzaken van het kunstwerk. Uit de antwoorden bleek dat dit aspect nog niet meegenomen is bij de welstandsbeoordeling. Graag ontvangen de fracties een toelichting van de initiatiefnemer op dit punt, en van de ambtenaren hoe de gemeente dit onderdeel meeweegt in de vergunningprocedure.

De omgevingsvergunning voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude kan alleen worden verleend indien gebruik wordt gemaakt van de algemene verklaring van geen bedenkingen die de gemeenteraad in 2010 heeft afgegeven. Bij dit raadsbesluit is afgesproken de raad toch om een specifieke verklaring te vragen indien er sprake is van bestuurlijk gevoelige aanvragen.

Daarom vraagt het college in dit raadsvoorstel aan de raad een specifieke ontwerpverklaring af te geven. Het college stelt verder voor, indien dit ontwerp na terinzagelegging geen zienswijzen oplevert deze verklaring als definitief te bezien.

Bijdrage

Deelnemer

Wat kan nog meer gebeuren qua kunstzinnige aankleding van de Neude.

Deelnemer

Ik weet niet of het mij gaat lukken de digitale raadsvergadering van 6 april digitaal bij te wonen via zoom, daarom hierbij nogmaals mijn bijdrage.

Het voorgestelde kunstwerk past totaal niet bij het monumentale oude postkantoor. Het kunstwerk wordt zo tevens gedegradeerd tot een kermisachtig ding. Het kunstwerk zou beter passen bij het witte stadskantoor. Enige jaren geleden hebben Utrechters zich enorm ingespannen om het postkantoor gebouw te behouden voor het publiek. Daarom gaat het veel mensen aan het hart als er zo respectloos met dit monument. Beter passen zou het woord 'bibliotheek' in de fontletters Neude (zie bijgevoegde afbeelding). Utrechters zijn trots op dit gebouw. Dus laat dit gebouw in zijn waarde. Er zijn al zoveel mooie gebouwen gesloopt.

U zou dat kunstwerk toch ook niet op het oude stadhuis plaatsen?

Deelnemer

Geweldig kunstwerk, ik ben 1 van de vrijwillige rondleiders in de bibliotheek en wacht eigenlijk al een jaar op installatie hiervan. Wat ik niet begrijp is waarom hier nu over vergaderd wordt, de anti-lobby is blijkbaar machtig. En -ben ik bang- ook (neg)actiever op sociale media, maar gelukkig kreeg ik via-via een linkje naar deze pagina, dus ik hoop dat er met mij genoeg mensen zijn die laten weten dat het kunstwerk er gewoon moet komen! Ik vind het een ijzersterk werk met een hele duidelijke visie die de bieb bij de stad betreft en andersom.

Deelnemer

Het ontwerp dat ik gezien heb, past mijns inziens niet bij het Neude Postkantoorgebouw. Een 'Las Vegas' achtige afwijking in een historische omgeving.

Op zich heb ik niks tegen contemporaine kunst aan de voorgevel van dat gebouw. Maar dit ontwerp vind ik te fel, te schreeuwerig.

Deelnemer

Ik ben tegen deze ontsierende monstrositeit op zo'n prachtig opgeknapt pand.

Deelnemer, CCE vereniging Oud Utrecht

Bijdrage opgenomen in de stukken op [internet](#)

Deelnemer, kunsthistoricus

Ik ben voorstander van het op eerste gezicht Las Vegasachtige karakter, maar bij nader inzien subtiel inhoudsrijk kunstwerk. Dat maakt het zo spannend. Iedereen gaat er iets van vinden en dat willen we toch.

Deelnemer, horeca ondernemer

Wat betreft kunst is het niet mijn smaak echter maak ik mij vooral zorgen over de verlichting die overlast zal verzorgen (is nu al met de verlichting van de bibliotheek het geval)

Deelnemer, Ondernemersvereniging Neude, horecazaken aan het plein

Wij schrikken met name van het feit dat het om een groot volledig verlicht kunstwerk gaat. Wij zijn 'bang' dat onze gasten op de terrassen straks bij schemer en als het donker is in het volle (wellicht vreemde) licht van dit kunstwerk komen te zitten! Wordt daar rekening mee gehouden?

Bijdrage, Stadsgids030

Afgrijselijk 'kunstwerk'. Een gebouw met grote historische waarde verkrachten door er een of ander neonwerk tegenaan te zetten - ik heb er geen woorden voor. De binnenstad van Utrecht had allang beschermd stadsgezicht moeten zijn. Er zijn al zoveel fouten gemaakt in Utrecht - denk aan de bouw van Hoog-Catharijne, de sloop van De Utrecht, de bouw van de Neudeflat, het dempen van de singel, de sloop van de stadsmuur, het nieuwe TivoliVredenburg, noem maar op. Stuk voor stuk enorme blunders. Leert de gemeente hier niet van? Als ik met mensen door de stad loop (ik ben stadsgids), krijg ik vaak de vraag waarom Utrecht zo slordig omgaat met zijn historie. Ik heb er geen antwoord op. Nooit gebombardeerd waardoor de stad opnieuw moest worden opgebouwd, nooit een aardbeving gehad of wat voor ramp dan ook, maar Utrechters presteren het alsnog uit eigen beweging de boel te vernachelen. Gemeente, u begaat een grote fout als u dit door laat gaan!

Bijdrage na aanmelding ontvangen na bijeenkomst

Ik vind het echt een foeilelijk ontwerp wat helemaal niks toevoegt aan het gebouw. Misschien zal de uitwerking beter zijn dan de tekening, maar ik ben in Las Vegas geweest en ik haat die stad. Hoef niks daarvan in Utrecht, laat die wansmaak alsjeblieft in de wanstaltige VS. Het Neude is een prachtig plein, laat het zo. Kunstwerk hoeft niet zo te schreeuwen wat mij betreft. Bouw er wat statigers en daadwerkelijk intellectueel voor in de plaats. Onze stad is de plek van Dick Bruna en Rietveld, niet Donald Trump.

Spreektekst, Commissie Cultureel Erfgoed (CCE) Vereniging Oud Utrecht

Geachte voorzitter en leden van de raad dank u wel voor deze uitnodiging dat wij hier als vereniging oud Utrecht commissie cultureel erfgoed mogen inspreken betreffende het kunstwerk Op de Neude. Preciezer gezegd op de voorgevel van het eerste postkantoor door Crouwel junior in de stijl van de Amsterdamse school.

Daarnaast is het wellicht voor velen een eerste inkijk in de commissie cultureel erfgoed en hoe deze tot de mening komt om het erfgoed Van Utrecht te beschermen en of te bewaken.

Het kunstwerk op de Neude heeft al vele tongen losgemaakt. Als commissie cultureel erfgoed kijken wij altijd of het erfgoed in de juiste toon bewaard blijft inhoudelijk over kunst gaan we niet. Over kunst heeft altijd die ieder hun eigen mening en dat hoort. Ook in onze ~~ook in onze~~ vergadering waren we ongemerkt een tijd verder over de schoonheid, de lelijkheid dan wel of het passend is.

De commissie heeft besloten dat we het beoordelen op het proces alsmede een eventuele aantasting van het Rijksmonumentale voormalige postkantoor.

Voor zover wij kunnen beoordelen zijn de procedures hier juist gevolgd en is er rekening gehouden met hoe je kunst plaatst op een monumentaal gebouw. Dit komt tot uiting in het feit dat het kunstwerk weer weg te halen valt zonder het gebouw schade aan te doen. Het is in de terminologie van de rijksdienst reversibel.

Wat we hier juist zien is een monumentaal gebouw waarbij kunst de huidige tijdsgeest vertegenwoordigt. Kunst kan juist goed werken om een rijksmonument beter voor het voetlicht te brengen, ongeacht of je het geplaatste mooi of lelijk vindt. Een paradox zit wel in het feit dat als kunst of een werk een tijd in de openbare ruimte is, het wel cultureel erfgoed kan zijn. Denk aan de Haas bij de Neude of de recent geplaatste visdeurbel bij de historische Weerdsloot.

Wel is het goed om te bekijken hoe kunst geselecteerd wordt in de openbare ruimte. De commissie blijft vanzelfsprekend verdeeld. Van heel erg mooi tot een weinig inclusief kunstwerk doordat er slechts een paar talen worden gebruikt.

Voorzitter leden van de raad ik kom richting het slot van onze bijdrage: de inhoud van kunst is niet aan ons. Wij als Commissie Cultureel Erfgoed van de vereniging Oud Utrecht kijken naar de monumentale waarde en of de monumentale waarde beschermd wordt of gediend. Zoals wij dat bij elke herbestemming en of aanpassing doen. Voor de commissie cultureel erfgoed is het van groot belang dat wij liever benut en gebruik van cultureel erfgoed zien dan leegstand.

Afsluitend een kleine storende factor Op de Neude. Wij zien dat dat gebruikers van panden aan strenge voorwaarden moeten voldoen. Een kunstwerk waar de correcte registers worden opengetrokken om het gebouw in zijn kracht te zetten. Echter de gemeente Utrecht maakt zich er zelf bij de bebording van de fietsenstalling met een Jantje van Leiden vanaf.

Die uitstraling van de bebording bij de fietsenstalling is wellicht nog storender dan een discussie over kunst, kom op gemeente Utrecht maak daar ook iets van dat in lijn is met het rijksmonument. Dank u wel.

Tom de Zeeuw
voorzitter CCE Oud-Utrecht



DE NIEUWDE

HART VAN UTRECHT

W BOOKS



Geachte leden van de Utrechtse gemeenteraad,

Het is alweer enige tijd geleden dat het voornemen om een kunstwerk boven de ingang van de nieuwe bibliotheek te plaatsen voor het eerst werd gepresenteerd. Dit riep zeer gemengde reacties op, maar door alle beperkingen vanwege de pandemie heeft een echte discussie nog niet kunnen plaatsvinden. Nu zal het plan eindelijk voor het eerst publiekelijk worden besproken, met als mooi podium een raadinformatieavond, maar dit dreigt helaas ook meteen de laatste keer te zijn. Als bewoner van de binnenstad, trouw lid van onze openbare bibliotheek en architectuurhistoricus wil ik daarom graag enkele argumenten met u delen die tot op heden helaas weinig aandacht hebben gekregen, waarmee ik u hopelijk kan overhalen om de ‘verklaring van geen bedenkingen’ niet af te geven.

Sinds het plan voor een kunstwerk boven de ingang van de bibliotheek in de openbaarheid werd gebracht is de teneur die steeds weer naar voren komt voornamelijk ‘ach, waarom niet’. Zowel de RCE als de Commissie Welstand & Monumenten hebben inmiddels ook officieel de schouders opgehaald en dit ‘waarom niet’ uitgesproken. Het is een lekker kleurrijk en vrolijk ding, het is reversibel en als de bibliotheek dat nou zelf graag wil, tja, ‘waarom niet’...

Nu zal ik u de complexe geschiedenis van 150 jaar monumentenzorg in Nederland besparen, maar na eindeloze discussies en ruzies (die nooit helemaal op zullen houden) hebben we de precaire compromis weten te bereiken dat, los van alle verdere interpretatie en uitwerking, het uitgangspunt toch altijd ‘waarom wel’ dient te zijn. Als een object door de Nederlanders – via de door hun volksvertegenwoordigers aangestelde minister – als ‘nationaal cultureel erfgoed’ is aangewezen, dan dient dit voortaan als zodanig behouden te blijven. Voor dat behoud kan het natuurlijk noodzakelijk zijn om wijzigingen aan het object aan te brengen. Iedere ingreep die niet noodzakelijk is voor de instandhouding van het monument dient echter zoveel mogelijk vermeden te worden.

Dit is altijd heel vervelend voor mensen met hartstikke leuke, lekker kleurrijke en vrolijke plannen, maar uitermate prettig voor saaie, flauwe mensen zoals ik, die het verantwoord behouden van cultureel erfgoed van primair belang vinden. Die eis bij voorgestelde ingrepen van noodzakelijkheid voor de instandhouding van een monument kan trouwens vrij ruim geïnterpreteerd worden; als een (kunstzinnig) uithangbord zorgt voor een betere zichtbaarheid, en daarmee meer aanloop, en daarmee meer inkomsten die ten goede kunnen komen aan de instandhouding, dan kan dat een reden zijn om een dergelijke toevoeging toch toe te staan.

Dat is in dit geval echter volstrekt niet aan de orde; de bibliotheek is gevestigd in één van de meest zichtbare, herkenbare panden, volledig vrijstaand aan een grote open ruimte, op één van de meest prominente plekken in de stad. Over de huidige (hoofd)functie van het gebouw kan toch ook geen onduidelijkheid bestaan, aangezien die al met grote letters op de gevel is ‘gemarkeerd’ als ‘BIBLIOTHEEK’.

Voor meer overtuigende argumenten voor de overbodigheid van een enorm blikvangend kunstwerk aan de gevel kan ik verder gerust verwijzen naar de actieve lobby die de bibliotheek zelf jarenlang voerde toen men graag naar de Neude wilde verhuizen. Toen droeg de bibliotheek immers in woord en geschrift gepassioneerd uit dat dit monumentale gebouw met een dergelijke uitstraling de bibliotheek krachtiger zou positioneren in het culturele leven van onze stad en nog meer Utrechters uit zou nodigen om over de drempel te stappen en deel te nemen aan alle culturele activiteiten. Hoe het kan dat hetzelfde gebouw nu ineens niet meer over voldoende uitstraling zou beschikken, of waarom een dergelijk kunstwerk geen prestigeobject is waarmee de directie een eigen stempel op ons collectieve erfgoed wil drukken, maar een voor de bedrijfsvoering absoluut noodzakelijke ingreep, dat wordt gek genoeg nergens duidelijk.

Er zijn in alle aanbevelende stukken over het kunstwerk wel mooie fantasieën te lezen over het verbinden van het bruisende plein met de rustige bibliotheek – waarom dat goed zou zijn lees je dan weer niet – en over de artistieke waarde van een kunstwerk van zo’n fantastische kunstenaar, maar zowel de bibliotheek, als de RCE, als de Commissie Welstand & Monumenten hebben zich niet uitgesproken over de noodzakelijkheid van de toevoeging van een nieuw element aan dit rijksmonument voor de instandhouding daarvan. De gemeenteraad heeft dus tot op heden geen volledige en adequate advisering ontvangen over dit onderwerp, aangezien juist de meest fundamentele vraag – ‘waarom wel’ – hierin niet wordt beantwoord.

Omdat echter in de voorliggende adviezen, waarin weliswaar geen (doorslaggevende) bezwaren worden aangedragen, ook op geen enkele wijze wordt aangetoond dat er sprake is van enige noodzakelijkheid voor de toevoeging van een kunstwerk voor de instandhouding van het rijksmonument, kan de gemeenteraad nu toch al tot een beslissing komen. Zoals in alle adviezen wel degelijk wordt aangestipt, is het wijzigen van het gevelbeeld in strijd met de rijksmonumentale bescherming die het gebouw geniet, in strijd met de bescherming die het rijksmonumentale

stadsgezicht geniet, en in strijd met het gemeentelijke bestemmingsplan, en er zijn in deze casus geen overtuigende argumenten om een uitzondering te maken op deze hoge wettelijke bescherming.

Om die reden is het dan ook procedureel niet juist om nu te doen alsof de toevoeging van dit kunstwerk de afsluiting is van de herbestemming van het voormalige postkantoor, en zodoende nog kan worden doorgedrukt onder eenzelfde 'verklaring van geen bedenkingen', die de mogelijkheden van inspraak vanuit de Utrechtse bevolking drastisch zal inperken. Het kunstwerk, of wat voor een extra 'markerende' toevoeging in wat voor vorm dan ook, is niet noodzakelijk voor de herbestemming en exploitatie van het rijksmonument, en dient dus via een aparte eigen procedure getoetst en eventueel ter inspraak gepresenteerd te worden. De gevolgen van de precedentvorming van de nu voorgestelde procedure zijn voor de verzwakking van de positie van de gemeente als beschermer van rijksmonumenten niet te overzien – nog los van het onvermijdelijke effect dat slimme eigenaren van commercieel geëxploiteerde rijksmonumenten vanaf nu allemaal hun lichtgevende reclame-uitingen zullen presenteren als 'kunstwerken'.

Het is dan ook mijn oprechte hoop dat mijn gemeenteraad zal besluiten om de plaatsing van dit ongetwijfeld ontzettend vrolijke kunstwerk uiteindelijk toch niet toe te staan, zodat we van dit prachtige en zeer gaaf bewaarde rijksmonument kunnen blijven genieten zoals we het van de generaties voor ons hebben gekregen met de plicht om het goed te bewaren en door te geven aan de generaties na ons. Een dergelijke drastische ingreep aan ons collectieve erfgoed verdient een zeer nauwkeurige procedure en alle ruimte voor inspraak, en het afgeven van een 'verklaring van geen bezwaren' zou in dit geval dan ook niet gepast zijn.

Hoogachtend,

Mark van Gend

Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude



6 april 2021

Deirdre Carasso (Bibliotheek Utrecht) en Wilfred Matser (VTH)



Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Wanneer is welk besluit genomen om over te gaan tot het realiseren van een kunstwerk? En door wie?

- Na bekendmaking dat postkantoor de functie van bibliotheek kreeg;
- Op initiatief van leden Utrecht Development Board is bibliotheek gevraagd na te denken over kunstwerken;
- Bibliotheek Utrecht heeft een projectplan gemaakt en is vervolgens op zoek gegaan naar financiering.

context: Kennismaken met kunst en cultuur is een van de wettelijke taken van de bibliotheek. Het werk van Maarten Baas is een van de 5 kunstwerken die de bibliotheek Utrecht toevoegt aan de nieuwe centrale bibliotheek. Vier zijn er inmiddels gerealiseerd.



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Hoe is het proces tot het verkiezen van een dergelijk kunstwerk verlopen?

- Bibliotheek heeft een externe kunstcommissie in het leven geroepen;
- Programma van Eisen is geschreven en vastgesteld door de Bibliotheek en de externe kunstcommissie.
- De kunstcommissie heeft uit een longlist 3 kunstenaars voor de entree gekozen;
- Kunstenaars zijn verzocht een schets te maken;
- In december 2018 werden die schetsen aan de kunstcommissie en de toenmalige directeur van de bibliotheek gepresenteerd;
- Na de keuze voor het ontwerp van Maarten Baas is de schets verder uitgewerkt;
- In september 2019 en april 2020 is het schetsontwerp besproken in de Commissie voor Welstand en Monumenten. In december 2019 is de vergunningsaanvraag ingediend.



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Welke criteria zijn bij de keuze voor het kunstwerk gebruikt? (waren bijvoorbeeld de beperkingen die in het bestemmingsplan omschreven zijn o.a. qua hoogte en breedte een criterium?)

- Belangrijke criteria voor de kunstcommissie, om een keuze te maken binnen de verschillende kunstopdrachten en schetsontwerpen, zijn:
 - Het toont de diversiteit van het Utrechtse veld zonder voor 'veilig' te kiezen;
 - De werken zullen extra lagen in de beleving van het gebouw toevoegen;
 - Ze worden specifiek gemaakt voor een bepaalde plek met inachtneming van de artistieke vrijheid en interpretatie van de kunstenaar;
 - Het kunstwerk zal bezoekers verrassen en anders laten kijken;
 - De werken vertegenwoordigen verschillende generaties en posities binnen de beeldende kunst;
 - De kunstwerken zijn bewust zeer verschillend en onderscheidend van aard;
 - Ze spiegelen de bibliotheek op het gebied van avontuurlijkheid en het tonen en laten ervaren van een veel geschakeerd perspectief.



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

- Het schetsontwerp voor de entree moest aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - Hufterproof;
 - Een aantrekkelijk effect hebben om het gebouw te willen betreden;
 - Een bepalend beeld op deze locatie;
 - Voor zowel de gebruikers van de bibliotheek, voor inwoners en de internationale toerist aantrekkelijk;
 - Voldoen aan de eisen van de welstands- en monumentencommissie Utrecht en van de Rijkdienst voor het Cultureel Erfgoed.



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Wat is op dit moment de juridische positie van de kunstenaar? (Bijvoorbeeld wanneer de raad het toch niet wil of als er na een bezwaar- en beroepsprocedure (als dat kan) het toch niet doorgaat)

- (nog) geen uitvoeringscontract en geen bindende afspraken;
- De kunstenaar heeft een vergoeding voor het schetsontwerp ontvangen (volgens de richtlijn kunstenaarshonoraria);
- Hij heeft het auteursrecht op het ontwerp;
- Mocht het werk niet doorgaan dan wil de Bibliotheek Utrecht bekijken of een aanvullende vergoeding op zijn plaats is (vanwege extra werkzaamheden);
- De fondsen hebben een financiële toekenning gedaan onder voorwaarde van realisatie.
- Vraag is of de fondsen willen bijdragen aan de kosten voor de voorbereiding, indien het werk niet gerealiseerd zal worden.

Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Graag een toelichting of dit raadsbesluit nu een harde must is of dat deze bijvoorbeeld gebaseerd is op een toezegging van een college aan de raad in het verleden?

- Raadsbesluit AVVGB 2010: gemaakte afspraken tussen raad en college;
- Verbouwing postkantoor 2015: via route specifieke VVGB;
- In antwoord op vraag 1 van SV 2020, nummer 96 “neonkermis op monumentale bibliotheek”, is (huidige) proces rondom bestuurlijke besluitvorming rondom deze aanvraag vermeld.



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Hoe kan er uiteindelijk afgeweken worden van het bestemmingsplan?

- Projectbesluit/afwijkingsbesluit (reden: “planologisch kruimelgeval” mag tot 10 meter hoogte);
- aanvraag is aan adviseurs voorgelegd, ambtelijke adviezen vormen basis voor schrijven van “goede ruimtelijke onderbouwing”;
- Als raad instemt met specifieke VVGB, dan wordt ontwerpbesluit (met alle relevante stukken) 6 weken ter inzage gelegd;
- Bij inhoudelijke zienswijzen=college, bij procedurele zienswijzen=raad;
- Daarna beslissing op aanvraag door college (bevoegd gezag Wabo).



Raadsinformatiebijeenkomst specifieke VVGB kunstwerk op postkantoor Neude

Bestaat er tegen dit raadsbesluit om af te wijken van het bestemmingsplan nog een bezwaar- en beroepsprocedure?

- Tegen raadsbesluit zelf staat geen rechtsmiddel open;
- Omgevingsvergunning voorbereid met uitgebreide Wabo-procedure;
- Beslissing op aanvraag om omgevingsvergunning is direct voor beroep vatbaar;
- Heeft uitgestelde inwerkingtreding (6 weken na bekendmaking).
- Openstaande rechtsmiddelen: rechtstreeks beroep bij Rb en daarna hoger beroep bij RvS.



Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1620
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 april 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen kunstwerk bibliotheek Neude 11
ID	1671
Behandelend ambtenaar	Jacobine Beekhuis
Telefoon	030-286 4114
E-mail	j.beekhuis@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	6 april 2021
Commissie Stad en Ruimte	15 april 2021

Voorgesteld besluit

Voorstel aan de gemeenteraad

Specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen kunstwerk bibliotheek Neude 11

Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	Jacobine Beekhuis
Kenmerk	8535173
Vergaderdatum Raad	Volgt.
Geheim	Nee

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

1. Een specifieke ontwerpverklaring van geen bedenkingen af te geven voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11, waardoor het mogelijk wordt de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage te leggen en de mogelijkheid wordt geboden zienswijzen kenbaar te maken.
2. Indien geen procedurele zienswijzen over de ontwerpverklaring worden ingediend, deze als definitieve verklaring van geen bedenkingen voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11 te bezien.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

De omgevingsvergunning voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11 (voormalig postkantoor) kan alleen verleend worden indien gebruik gemaakt kan worden van de algemene verklaring van geen bedenkingen die de gemeenteraad in 2010 heeft afgegeven. In 2010 sprak het college met de raad af dat het college in het geval van bestuurlijk gevoelige aanvragen niet zonder er bij de raad op terug te komen, gebruik maakt van deze algemene verklaring. Dit betekent dat het college, net zoals eerder bij de aanvraag voor het verbouwen van het postkantoor zelf, de raad nu een raadsvoorstel voorlegt voor een ontwerpbesluit (een zogenaamde specifieke verklaring van geen bedenkingen).

Context

Aanleiding

Eén van de vijf wettelijke functies van de bibliotheek is om mensen kennis te laten maken met kunst en cultuur. Stichting de Bibliotheek Utrecht (hierna: de bibliotheek) doet dat op verschillende manieren, bijvoorbeeld door het programmeren van film, theater, dans en muziek en door ruimte te bieden aan beeldende kunst, zowel met tijdelijke exposities als met permanente kunstwerken. De bibliotheek wil de nieuwe functie van bibliotheek in het voormalige postkantoor markeren met een kunstwerk. Er zijn in dat kader vijf Utrechtse kunstenaars geselecteerd door een onafhankelijke commissie met specialisten op het gebied van kunst. Deze vijf kunstenaars maakten ieder een nieuw kunstwerk geïnspireerd op de architectuur van het gebouw én de nieuwe functie als bibliotheek. De Utrechtse kunstenaar Maarten Baas heeft het vijfde kunstwerk, de lichtkunstinstallatie 'Intellectual Heritage', ontworpen.

Met de lichtkunstinstallatie beoogt de bibliotheek op een bijzondere manier de drukte van het plein, met horeca en festivals, te verbinden met de relatieve rust en het meer ingetogen karakter van de bibliotheek. Het kunstwerk markeert ook de entree van de bibliotheek om zo aandacht te trekken en nieuwsgierig te maken. Het kunstwerk vormt een staalkaart van de veelheid aan activiteiten die in een moderne bibliotheek plaatsvinden. De bibliotheek vindt dat zij daardoor niet langer aan te merken is als louter een huis van boeken, maar dat het een intrigerende, spannende plek in de stad voor ontmoeting en ontwikkeling van mensen is geworden.

Aanvraag omgevingsvergunning

Op 19 december 2019 is de benodigde aanvraag om omgevingsvergunning ingediend. Deze omgevingsvergunning (kenmerk HZ_WABO-19-41704) voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de entree van de bibliotheek, heeft betrekking op de volgende activiteiten:

- bouw;
- afwijken bestemmingsplan;
- wijzigen (rijks)monument.

Bestemmingsplan

Bestemmingsplan 'Binnenstad' laat binnen de bestemming 'Verkeer- en Verblijfsgebied' kunstwerken toe tot een hoogte van maximaal drie meter. Het geplande kunstwerk heeft een hoogte van circa 12,3 meter. De aanvraag om omgevingsvergunning is dus qua hoogte in strijd met het bestemmingsplan. Gezien de zeer grote afmetingen van het pand is een groot kunstwerk ter plaatse van de entree in stedenbouwkundig opzicht als ruimtelijk inpasbaar beoordeeld. De gebruiksmogelijkheden van het plein blijven gelijk. Het kunstwerk zal invloed hebben op de beleving van het plein en de gevel. De beoordeling van de welstandsaspecten en monumentaspecten zijn op dit punt van doorslaggevend belang.

Het kunstwerk is voor advies voorgelegd aan de Commissie Welstand en Monumenten en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, vanwege de vraag om een bouwwerk toe te voegen aan een rijksmonument.

Advies Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)

De RCE heeft positief geadviseerd over de aanvraag. In haar advies van 24 januari 2020 staat dat door de plaatsing van het kunstwerk visueel gezien het een en ander verandert aan het monument. Overwogen wordt dat het statige en robuuste monument een nieuw kleurrijk accent krijgt boven de entree, maar het kunstwerk het forse gebouw niet zal domineren. Het specifieke ontwerp van het kunstwerk wordt door de RCE niet beoordeeld. De RCE adviseert in dit geval over de impact die het

kunstwerk fysiek en visueel op het monument heeft. De fysieke en materiële aantasting van het monument is als minimaal beoordeeld.

Advies Commissie Welstand en Monumenten

De commissie heeft op voorhand aangegeven geen uitspraak te doen over het kunstwerk zelf, maar alleen over de gevolgen voor de monumentwaarden van het gebouw en de relatie tot de omgeving. Zij is van mening dat de schaal van het monument en de beperkte fysieke ingrepen voor de bevestiging, de monumentwaarde niet onevenredig zullen schaden. Bij het oorspronkelijke gebouw waren de kunsttoepassingen meer geïntegreerd in de architectuur; een eigentijds kunstobject kan er aan toegevoegd worden. Door de boogvorm wordt het glas-in-lood gerespecteerd. Daarnaast is het kunstwerk reversibel. De commissie heeft in meerderheid positief geadviseerd onder voorbehoud van de technische uitwerking van de constructie en van de diverse onderdelen, en van de lichttoepassing.

Conclusie advisering Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Commissie Welstand en Monumenten

Beiden zijn van mening dat zowel het rijksmonument als de omgeving het kunstwerk verdragen, waarbij van belang is te vermelden dat beiden niet adviseren over het kunstwerk zelf. Daarnaast is het kunstwerk te verwijderen zonder noemenswaardige schade aan het monument (de toevoeging is reversibel). De technische uitwerking van de constructie en de onderdelen, alsook de lichtintensiteit- en frequentie worden nader bekeken. Wij hebben de adviezen beoordeeld en ons is niet gebleken dat er omstandigheden zijn op grond waarvan wij de adviezen van de deskundigen niet over zouden kunnen nemen. Op grond van de ingewonnen ambtelijke adviezen zou het in de lijn der verwachting liggen om hier positief op te beslissen. Gelet op de bestuurlijke context en de aandacht in de media is het aan de raad om voor deze aanvraag een specifieke verklaring af te geven.

Procedure/Specifieke verklaring van geen bedenkingen

De omgevingsvergunning kan worden verleend op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3 van de Wabo. Dit betreft het zogenaamde “projectbesluit/afwijkingsbesluit”. Om deze omgevingsvergunning te kunnen verlenen, moet er sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. De benodigde ruimtelijke onderbouwing is opgesteld. Verlening van deze omgevingsvergunning is bovendien alleen mogelijk indien gebruik gemaakt kan worden van de algemene verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto artikel 6.5 Besluit omgevingsrecht. De gemeenteraad heeft deze verklaring in 2010 afgegeven. In het geval van bestuurlijk gevoelige aanvragen hebben wij echter met u afgesproken er bij u op terug te komen.

Voor de herontwikkeling van het voormalig postkantoor heeft uw raad in 2017 ook een specifieke verklaring van geen bedenkingen afgegeven. Met deze herontwikkeling is onder andere de vestiging van de bibliotheek in het pand mogelijk gemaakt. Met de nu voorliggende aanvraag wordt een kunstwerk toegevoegd aan de luifel van de entree van de bibliotheek. Het pand aan de Neude 11 is een belangrijk gebouw voor Utrecht en voor haar inwoners. Bij de presentatie van het kunstwerk in de media, heeft de lichtkunstinstallatie veel reacties opgeroepen. De meningen over het kunstwerk lopen op zijn zachtst gezegd uiteen. De gemeenteraad wordt daarom gevraagd om, net zoals eerder bij de aanvraag voor het verbouwen van het postkantoor, een zogenaamde specifieke verklaring van geen bedenkingen af te geven.

De specifieke verklaring van geen bedenkingen kan alleen worden geweigerd in het belang van een goede ruimtelijke ordening (artikel 6.5 lid 2 Besluit omgevingsrecht).

Nadat u een ontwerpverklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven wordt deze samen met het ontwerp van de omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van de terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze te geven over de ontwerpbesluiten. Indien er een zienswijze wordt ingediend over de ontwerpverklaring van geen bedenkingen zelf, dan wordt deze zienswijze samen met de ontwerpreactie van deze zienswijze nogmaals aan uw raad voorgelegd.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt

1	Een specifieke ontwerpverklaring van geen bedenkingen af te geven voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11, waardoor het mogelijk wordt de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage te leggen en de mogelijkheid wordt geboden zienswijzen kenbaar te maken.
Argumenten	
1.1	<u>Het kunstwerk is ruimtelijk inpasbaar</u> Het geplande kunstwerk markeert de publieke functie van de bibliotheek. Ambtelijk is positief geadviseerd; volgens de deskundigen is het kunstwerk ruimtelijk inpasbaar bij dit grote monumentale gebouw.
1.2	<u>Het kunstwerk schaadt de monumentwaarde van het gebouw niet</u> De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Commissie Welstand en Monumenten hebben positief geadviseerd. De schaal van het kunstwerk en de beperkte fysieke ingrepen voor de bevestiging, schaden volgens de deskundigen de monumentwaarde niet. Het kunstwerk zelf is overigens niet beoordeeld.
1.3	<u>Bij controversiële projectbesluiten/afwijkingsbesluiten beslist de raad zelf</u> De algemene verklaring uit 2010 geeft het college de mogelijkheid om projectbesluiten/afwijkingsbesluiten te verlenen. In 2010 is met de raad afgesproken dat de raad in positie wordt gebracht als het om controversiële aanvragen gaat. In dit geval zou het grond van de ingewonnen ambtelijke adviezen in de lijn der verwachting liggen om positief op de aanvraag te beslissen. Gelet op de bestuurlijke context en de aandacht in de media is het aan de raad om in dit geval een specifieke verklaring af te geven.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>In de positieve adviezen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Commissie voor Welstand en Monumenten is geen oordeel gegeven over het kunstwerk zelf</u> De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Commissie voor Welstand en Monumenten hebben niet het kunstwerk zelf beoordeeld, maar alleen de fysieke en materiële impact op het monument. Na de presentatie in de media zijn er veel gemengde reacties op het kunstwerk gekomen.
Beslispunt	
2.	Indien geen procedurele zienswijzen over de ontwerpverklaring worden ingediend, deze als definitieve verklaring van geen bedenkingen voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11 te bezien.
Argumenten	
	<u>Hiermee wordt voorkomen dat een nieuw raadsbesluit nodig is indien er géén procedurele zienswijzen over de ontwerpverklaring worden ingediend.</u> Zienswijzen over de procedure (de ontwerpverklaring zelf) worden ter beoordeling aan de gemeenteraad voorgelegd. In die situatie volgt er dus een hernieuwde beoordeling door de gemeenteraad. Doordat de raad nu reeds besluit een definitieve verklaring van geen bedenkingen af te geven kan een nieuw raadsvoorstel en raadsbesluit achterwege blijven indien geen procedurele zienswijzen worden ingediend.

Financiën

In de financiering wordt voorzien door een consortium van kunstenfondsen dat de middelen grotendeels bijeen heeft gebracht en waarbij er tevens een sluitende dekking is voor de geraamde kosten. De aanvrager en de gemeente hebben een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten waarbij de gemeente is gevrijwaard van eventuele planschade.

Vervolg

Nadat u een ontwerpverklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven wordt deze samen met het ontwerp van de omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van de terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze te geven over de ontwerpbesluiten. Indien er een zienswijze wordt ingediend over de ontwerpverklaring van geen bedenkingen, dan wordt deze zienswijze samen met de ontwerpreactie van deze zienswijze nogmaals aan de gemeenteraad voorgelegd. Indien wordt besloten om de omgevingsvergunning te verlenen, dan ontvangen reclamanten een afschrift van de vergunning (inclusief een reactie op de ingediende zienswijzen). Daarna staat het belanghebbenden vrij om beroep aan te tekenen bij de rechtbank tegen de omgevingsvergunning.

Participatie/Communicatie

De Bibliotheek Utrecht heeft een speciale presentatie aan de pers gegeven wat heeft geleid tot publicatie in diverse Utrechtse media. Ook is de informatie op de website van de Bibliotheek gepubliceerd. De bibliotheek zou ook een debat over kunst in de openbare ruimte, vooral rond dit kunstwerk, organiseren. Vanwege de coronacrisis is deze aanpak gedeeltelijk aangepast. De perspresentatie en publicatie hebben op de website plaatsgevonden. Het publieke debat moest vanwege beperkingen in de coronacrisis komen te vervallen.

Niet-Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing op een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht). Uit de toelichting op de verordening blijkt dat een verklaring van geen bedenkingen, benodigd voor (wabo-)projectbesluiten, ook onder de werking van artikel 3 lid 2 onder f valt. Dit raadsbesluit is daarmee niet-referendabel.

Bijlagen

Bijlagen ter besluitvorming

- Ruimtelijke onderbouwing
- Aanvraag omgevingsvergunning
- Specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen

Bijlagen informatief

- geen

Ruimtelijke onderbouwing

Neude 11

Het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek

Kenmerk: HZ_WABO-19-41704

januari 2021

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Doelstelling	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerende planologisch-juridische regelingen	3
1.4	Vigerend beleid	3
Hoofdstuk 2	Huidige situatie, planbeschrijving, uitvoeringsaspecten en gezondheid	3
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Planbeschrijving	4
2.3	Uitvoeringsaspecten en gezondheid	4
Hoofdstuk 3	Uitvoerbaarheid	5
3.1	Economische uitvoerbaarheid	5
3.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	5
Hoofdstuk 4	Conclusie	6
 Bijlagen		
Bijlage	Aanvraag omgevingsvergunning inclusief tekeningen en overige bijbehorende stukken	

1 Inleiding

Eén van de vijf wettelijke functies van de bibliotheek is om mensen kennis te laten maken met kunst en cultuur. De Bibliotheek Utrecht doet dat op verschillende manieren, bijvoorbeeld door het programmeren van film, theater, dans en muziek. En door ruimte te bieden aan beeldende kunst, zowel met tijdelijke exposities als met permanente kunstwerken. De Bibliotheek Utrecht wil de nieuwe functie van bibliotheek in het voormalige postkantoor markeren. Er werden vijf Utrechtse kunstenaars geselecteerd door een onafhankelijke commissie met specialisten op het gebied van kunst, die ieder een nieuw kunstwerk maakten geïnspireerd op de architectuur van het gebouw én de nieuwe functie als bibliotheek. De Utrechtse kunstenaar Maarten Baas bedacht en ontwierp voor de bibliotheek de lichtkunstinstallatie 'Intellectual Heritage'. Hiermee wordt beoogd op een bijzondere manier de drukte van het plein, met horeca en festivals, met de relatieve rust en het meer ingetogen karakter van de bibliotheek te verbinden. Het kunstwerk markeert ook de entree van de bibliotheek om aandacht te trekken en nieuwsgierig te maken. Het kunstwerk vormt een staalkaart van de veelheid aan activiteiten die in een moderne bibliotheek plaatsvinden. Dit laat zien dat de bibliotheek niet langer is aan te merken als louter een huis van boeken maar dat het een intrigerende, spannende plek in de stad voor ontmoeting en ontwikkeling van mensen is geworden. Dit kunstwerk draagt bij in het vervullen van de wettelijke opdracht van de bibliotheek.

Om het kunstwerk op de luifel van de bibliotheek te realiseren is een omgevingsvergunning aangevraagd. De eigenaar van het gebouw heeft ingestemd met het aanvragen van de omgevingsvergunning voor het plaatsen van het kunstwerk. De aanvraag betreft de activiteiten bouwen, handelen met gevolgen voor beschermde monument en handelen in strijd met de ruimtelijke ordeningsregels (kenmerk HZ_WABO-19-41704).

1.1 Doelstelling

De gevraagde omgevingsvergunning heeft als doel om het kunstwerk op de luifel planologisch-juridisch mogelijk te maken. Een omgevingsvergunning kan voor dit plan worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Aangezien het kunstwerk hoger is dan 10 meter is er sprake van een projectbesluit/ afwijkingsbesluit. Dit betekent dat een omgevingsvergunning alleen verleend kan worden indien gebruik gemaakt kan worden van de algemene verklaring van geen bedenkingen die de gemeenteraad in 2010 heeft afgegeven. In het geval van bestuurlijk gevoelige aanvragen wordt geen gebruik wordt gemaakt van deze algemene verklaring. Dit betekent dat in dit geval, net zoals eerder bij de aanvraag voor het verbouwen van het postkantoor, een zogenaamde specifieke verklaring van geen bedenkingen aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het kunstwerk wordt aan de voorzijde van de bibliotheek geplaatst aan het plein. Het projectgebied omvat een zone van drie meter diep en twaalf meter breed aan de voorzijde van het gebouw ter plaatse van de entree. Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Utrecht sectie A, nummer 4493 (gedeeltelijk).

1.3 Vigerende planologisch-juridische regelingen

Voor de locatie geldt het bestemmingsplan 'Binnenstad'. Het bestemmingsplan was vanaf 25 januari 2012 onherroepelijk. Het kunstwerk ligt precies binnen de inham bij de entree die de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' heeft. Kunstwerken passen in de verkeersbestemming. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan drie meter. Het geplande kunstwerk heeft een hoogte van circa 12,3 meter ten opzichte van het maaiveld.

Tevens gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' en 'Waarde - Beschermd stadsgezicht'. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. Er zullen geen werkzaamheden in de grond plaatsvinden bij de plaatsing van het kunstwerk. De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde. In verband hiermee kunnen burgemeester en wethouders nadere eisen stellen. In deze dubbelbestemming zijn geen bouwregels opgenomen die een beperking vormen voor het plaatsen

van het kunstwerk.

Het bouwplan is in strijd met het geldende bestemmingsplan wat betreft de hoogte.

1.4 Vigerend Beleid

Voor het plaatsen van het kunstwerk is met name het gemeentelijk beleid van belang.

Het plaatsen van het kunstobject is mogelijk binnen de geldende verkeersbestemming, alleen zijn de afmetingen groter. Op deze locatie aan het plein kan het kunstwerk op de luifel van het grote monumentale gebouw worden ingepast.

2. Huidige situatie, plan, uitvoeringsaspecten en gezondheid

2.1 Huidige situatie

Het voormalige postkantoor, waarin de bibliotheek is gevestigd, heeft een grote betekenis voor de stad. Het Rijksmonument is door zijn ligging midden in de stad, aan een plein, een belangrijk herkenningspunt. Het voormalig postkantoor staat met de voorgevel aan de Neude. De bouw van het postkantoor betekende destijds een enorme schaalvergroting. Het postkantoor heeft daarbij grote invloed op het plein omdat de voorgevel bijna de gehele westelijke pleinwand omvat. De gevel van het gebouw heeft een breedte van circa 60 meter. De gevel heeft een hoogte van circa 17 meter. Daarboven is er een dak met een nokhoogte van circa 31 meter.

2.2 Planbeschrijving

Het kunstwerk is gekoppeld aan de entree van de bibliotheek. Het kunstwerk heeft een hoogte van circa 12,3 meter ten opzichte van het maaiveld. Het kunstwerk zelf heeft een hoogte van circa 8,3 meter. De breedte is circa 12 meter. Met de aanvraag voor het kunstwerk wordt beoogd op een bijzondere manier de drukte van het plein, met horeca en festivals, met de relatieve rust en het meer ingetogen karakter van de bibliotheek te verbinden.

De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) heeft op 24 januari 2020 positief geadviseerd over de aanvraag. In het advies staat dat door de plaatsing van het kunstwerk visueel gezien het een en ander verandert aan het monument. Overwogen wordt dat het statige en robuuste monument een nieuw kleurrijk accent krijgt boven de entree, maar dat het kunstwerk het forse gebouw niet zal domineren. Het specifieke ontwerp van het kunstwerk wordt door de RCE niet beoordeeld.

De RCE adviseert in dit geval over de impact die het kunstwerk fysiek en visueel op het monument heeft. De fysieke en materiële aantasting van het monument is als minimaal beoordeeld.

Op 28 april 2020 heeft de Commissie Welstand en Monumenten in meerderheid positief geadviseerd onder voorbehoud van de technische uitwerking van de constructie en van de diverse onderdelen, en van de lichttoepassing. Er is geen uitspraak gedaan over het kunstwerk zelf. De commissie is van mening dat de schaal van het monument en de beperkte fysieke ingrepen voor de bevestiging de monumentwaarde niet onevenredig zullen schaden. Bij het oorspronkelijke gebouw waren de kunsttoepassingen meer geïntegreerd in de architectuur; een eigentijds kunstobject kan er aan toegevoegd worden. Door de boogvorm wordt het glas-in-lood gerespecteerd. Daarnaast is het kunstwerk reversibel.

Gezien de grote schaal van het pand is een groot kunstwerk ter plaatse van de entree in stedenbouwkundig opzicht mogelijk. Het betreft een uniek bouwwerk dat de publieke functie van de bibliotheek in het gebouw benadrukt. De gebruiksmogelijkheden van het plein blijven gelijk. Het kunstwerk zal invloed hebben op de beleving van het plein en de gevel van het voormalige postkantoor zowel voor voetgangers, fietsers en als mensen die op het plein verblijven.

Het kunstwerk wordt zo uitgevoerd dat de lichtsterkte te regelen is. Zo kan de sterkte bijvoorbeeld gedempt worden als de schemering invalt omdat er dan minder licht nodig is voor hetzelfde effect en zal als de Bibliotheek 's avonds dicht is er ook minder kunnen branden. De precieze instelling van de verlichting gebeurt bij de nadere uitwerking en als het kunstwerk eenmaal staat. Naar verwachting staat de verlichting in de nachtsituatie voor 90% uit.

2.3 Uitvoeringsaspecten en gezondheid

Bomen

Er zijn geen gevolgen voor bomen in de omgeving.

Duurzaamheid

Het kunstwerk wordt voorzien van energiezuinige LED verlichting. Het dempen van de verlichting als de schemering invalt en het uitzetten van de verlichting in de nachtperiode beperkt het energieverbruik.

Gezondheid

Het gebouw is goed te voet en per fiets bereikbaar, wat uitnodigt tot bewegen. Bovendien vervult de bibliotheek een ontmoetingsfunctie centraal in de stad. Het kunstwerk markeert hierbij de entree van de bibliotheek.

3. Uitvoerbaarheid

3.1 Economische uitvoerbaarheid

In de financiering wordt voorzien door een consortium van kunstenfondsen dat de middelen grotendeels bijeen heeft gebracht en waarbij er tevens een sluitende dekking is voor de geraamde kosten. De aanvrager en de gemeente hebben een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten waarbij de gemeente is gevrijwaard van eventuele planschade.

3.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De Bibliotheek Utrecht heeft een speciale presentatie aan de pers gegeven wat heeft geleid tot publicatie in diverse Utrechtse media. Ook is er een publicatie van de informatie op de website van de Bibliotheek. Bovendien zou een debat over kunst in de openbare ruimte rond dit kunstwerk georganiseerd worden door de bibliotheek. Vanwege de coronacrisis is deze aanpak gedeeltelijk aangepast. De perspresentatie en publicatie op de website hebben plaatsgevonden. Het publieke debat moest vanwege beperkingen in de coronacrisis komen te vervallen.

4. Conclusie

Het geplande kunstwerk markeert de publieke functie van de bibliotheek en is ruimtelijk inpasbaar bij dit grote monumentale gebouw. De aanvraag is in overeenstemming met de geldende wettelijke kaders en het daarmee samenhangende beleid. De omgevingsvergunning voor de afwijking van het bestemmingsplan kan voor dit initiatief worden verleend nadat de gemeenteraad heeft ingestemd met een zogenaamde specifieke verklaring van geen bedenkingen.

Specifieke verklaring van geen bedenkingen (ontwerp)

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders voor een specifieke verklaring van geen bedenkingen voor het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11 waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten;

Gelet op de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht,

Hierbij overwegende dat:

- één van de vijf wettelijke functies van de bibliotheek is om mensen kennis te laten maken met kunst en cultuur;
- er in dat kader vijf Utrechtse kunstenaars zijn geselecteerd door een onafhankelijke commissie met specialisten op het gebied van kunst. Deze vijf kunstenaars maakten ieder een nieuw kunstwerk geïnspireerd op de architectuur van het gebouw én de nieuwe functie als bibliotheek. De Utrechtse kunstenaar Maarten Baas heeft het vijfde kunstwerk, de lichtkunstinstallatie 'Intellectual Heritage', ontworpen;
- met de lichtkunstinstallatie wordt beoogd op een bijzondere manier de drukte van het plein, met horeca en festivals, te verbinden met de relatieve rust en het meer ingetogen karakter van de bibliotheek;
- het kunstwerk de entree van de bibliotheek markeert om zo aandacht te trekken en nieuwsgierig te maken. Het kunstwerk vormt een staalkaart van de veelheid aan activiteiten die in een moderne bibliotheek plaatsvinden. Dit laat zien dat de bibliotheek niet langer is aan te merken als louter een huis van boeken, maar dat het een intrigerende, spannende plek in de stad voor ontmoeting en ontwikkeling van mensen is geworden;
- in het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad', welke wij op 18 februari 2010 hebben vastgesteld, aan het gebouw ter hoogte van de luifel van de bibliotheek de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is toegekend;
- het op basis van het bestemmingsplan niet mogelijk is om binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' kunstwerken hoger dan drie meter te realiseren;
- het kunstwerk op de luifel 12,3 meter hoog is en dus in strijd is met de regels van het bestemmingsplan.

Inhoudelijk

- het kunstwerk de publieke functie van de bibliotheek markeert en ruimtelijk inpasbaar is bij dit grote monumentale gebouw. De aanvraag is in overeenstemming met de geldende wettelijke kaders en het daarmee samenhangende beleid;
- de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voor het plaatsen van het kunstwerk reeds een positief advies heeft afgegeven;
- de commissie voor Welstand en Monumenten reeds een positief advies heeft afgegeven;

Besluit

Een specifieke verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht jo 6.5 Besluit omgevingsrecht, af te geven voor:

–het plaatsen van een kunstwerk op de luifel van de bibliotheek aan de Neude 11, waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten.

Deze specifieke verklaring van geen bedenkingen treedt in werking op de dag na publicatie en maakt bij gebruik ervan integraal onderdeel uit van de afdekkende omgevingsvergunning.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op,

De griffier,
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad,
S.A.M. Dijkma

INGREEP GEVEL NEUDE

1. Maken van nieuwe entrees.

2. Toevoegen van buitenzonwering op de houten bestaande raamkozijnen (gehele groep) van de bibliotheek op de Neude, Oude Gracht en Drakenburgstraat, met uitzondering van de kozijnen in de dakkapellen.

3A. Aan de Neude voorzien van buitenzonwering (loosch gevel). Stalen kozijnen voorzien van lipjes tbv montage zonwering, thermisch verbeteren, en schilderen, voorzien van isolerende beglazing (gehele groep). Horizontale roeden verwijderen. Aan binnenzijde stalen achterzetraam plaatsen.

6. Toevoegen dakvensters in de mansardekap, voorzien van buitenzonwering, met uitzondering van de noordzijde.

9. Accentueren hoofdentree bibliotheek met lichtvalank onder luifel, boxletters op de luifel en toevoegen inlevingleuf in de natuurstenen plint naast de entreeduren.

14. Aanpassen en/of vernieuwen hekwerken op de uiterinden van de verdiepte zone, tussen gebouw en plintmuur, geïnspireerd op oorspronkelijk ontwerp Crowel. Alle toevoegen hekwerken rondom het gebouw vormen samen één familie.

15. Dichte panelen in de kozijnen van het souterrain ter plaatse van de koekoeken vervangen voor beglazing. Stalen rekwerk terugplaatsen en waar nodig aanpassen.

04_PV_dak
verdieping_bestaand
22530+P

03A_PV_4e_dak_auditorium_nieuw
22300+P

02A_PV_3e
verdieping_auditorium_nieuw
18490+P

02A_PV_2e
verdieping_auditorium_nieuw
15390+P

02_PV_2e
verdieping_bestaand
12370+P

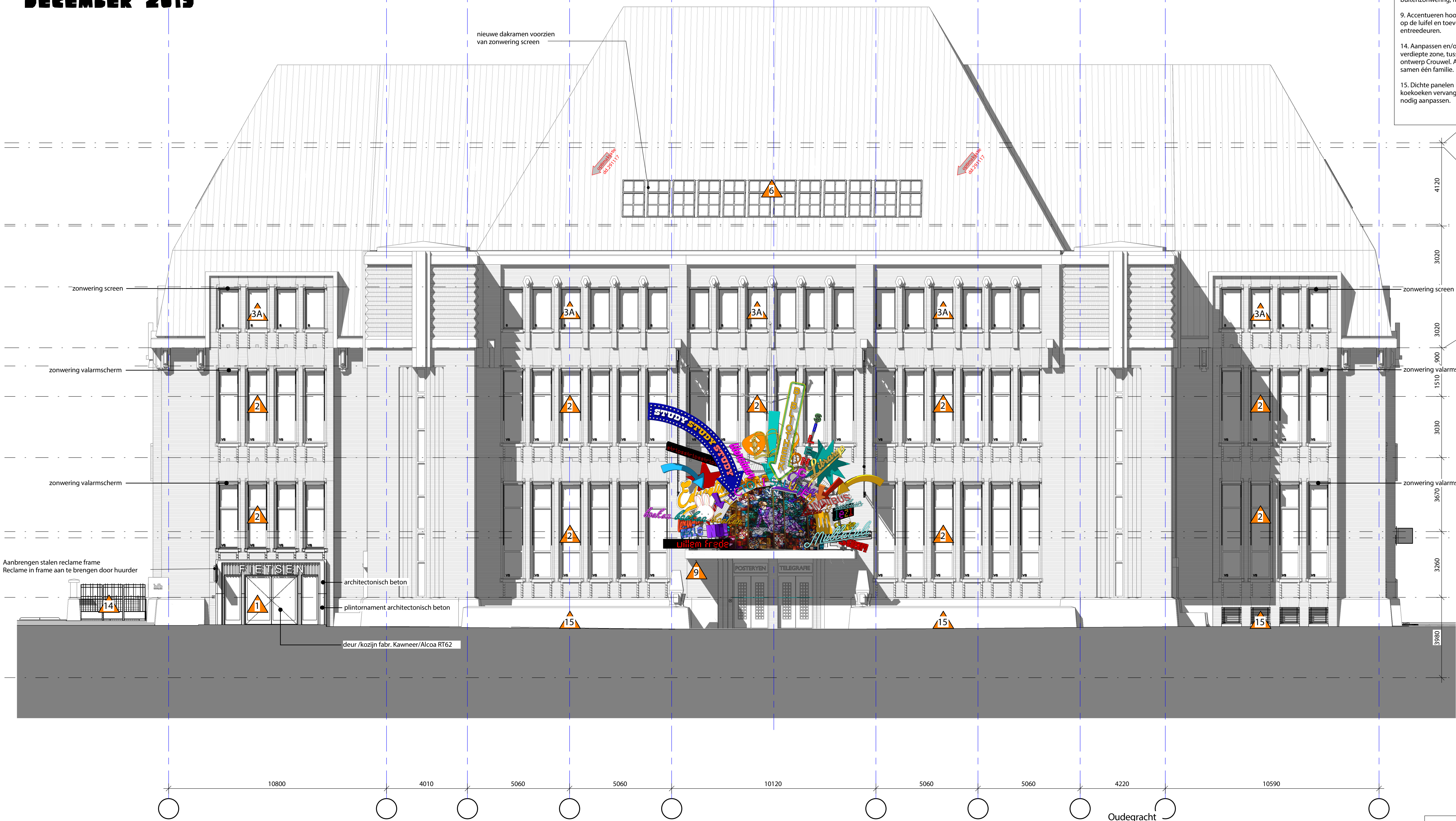
02_PV_2e verdieping_nieuw
11470+P

01_eerste verdieping
6930+P

00A_WV_tussenverdieping_bestaand
entresol winkel 5
2950+P

00_begane grond
0+P

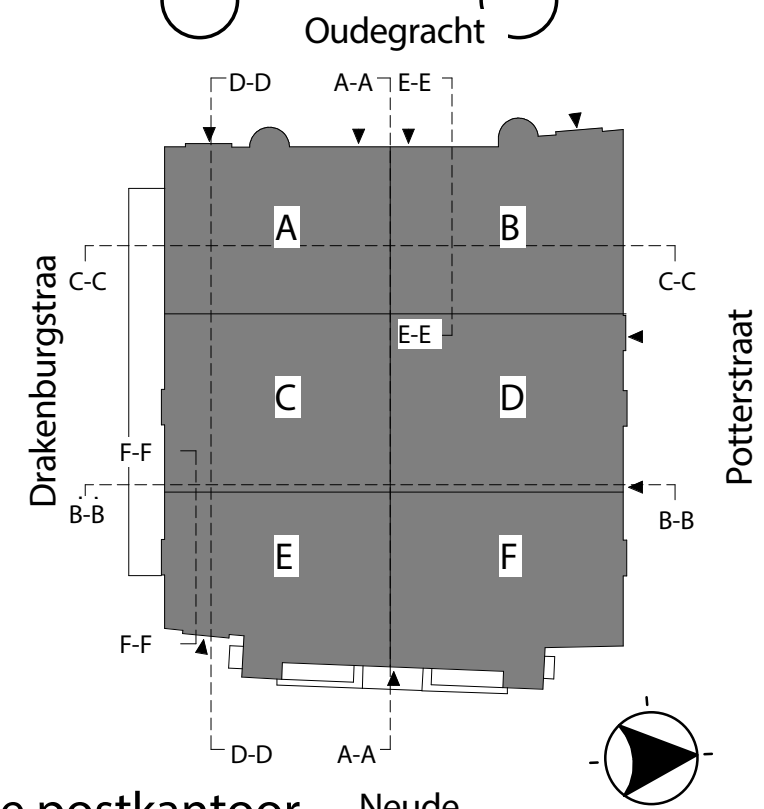
-01_PV_souterrain_bestaand
-3980+P



Gevelaanzicht Neude

zonweringen	
s	: screen, buitenzonwering
bs	: verduistering, binnenzonwering
vs	: valarmscherm

VOOR RENVOOI ZIE RENVOOIBOEK N-360



overzicht Neude postkantoor

De Trip

Basisinformatie

Datum	6 april 2021
Gespreksleider	Hind Dekker-Abdulaziz
Tijd	21.15-22.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, genodigden en bewoners
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Wifred Matser
Griffiemedewerker	Frank de Kok
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 15 april 2021
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	2 deelnemers, Milieugroep Zuilen deelnemer, eigenaar De Trip deelnemer, directeur Parkmanagement Lage Weide 2 deelnemers

Programma

Introductie en start bijeenkomst
Toelichting gemeente Utrecht
Toelichting De Trip
Vragen van raadsleden
Toelichting betrokkenen: omwonenden
Toelichting Industrievereniging Lage Weide
Vragen van raadsleden
Einde bijeenkomst

Motivatie

Agendeerders:

Martijn van Dalen (VVD), Henk van Deún (PVV), Cees Bos (SBU), Jantine Zwinkels (CDA)

De Trip B.V. is een bedrijf dat ligt op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bedrijf richt zich onder meer op de overslag, het opbulken en bewerken van grond en hulpstoffen. Het bedrijf wil uitbreiden waarvoor een milieuvergunning nodig is. Voor die vergunning is het college van Gedeputeerde Staten het bevoegde gezag.

Omdat er ook sprake is van planologische strijdigheid van de voorgenomen activiteiten is instemming van de gemeenteraad nodig in de vorm van een specifieke verklaring van geen bedenkingen.

Het bedrijf gaf in januari 2020 aan haar plannen te willen wijzigen. Daarom is destijds de behandeling van een raadsvoorstel van het college hierover opgeschort. Nu legt het college opnieuw een voorstel voor aan de raad.

Alles afwegende stelt het college de raad voor geen medewerking te verlenen en dus een specifieke verklaring van geen bedenkingen te weigeren. Het college brengt daarvoor een viertal motieven naar voren. Onder meer noemt het college dat de bestaande activiteiten al ruimschoots de drempelwaarde van milieunormen overschrijdt en het bedrijf relatief dichtbij woongebied Zuilen is gesitueerd.

Verzoek RIB

Tijdens een eerdere commissiebehandeling over het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen heeft de raad aan de wethouder gevraagd om in gesprek te gaan met De Trip over de uitbreiding van het bedrijf en de milieucategorie waarbinnen dit zou moeten passen. Hoe is dit gesprek verlopen? Input hiervoor was ook een rapport van de Rijnmondse milieudienst welke onvoldoende aansloot bij het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen door de gemeente die de provincie nodig acht voor het verstrekken van een vergunning.

Ook hebben de omwonenden in m.n. Zuilen van zich laten horen. Zij zijn tegenstander van de uitbreiding.

De agenderende partijen willen graag weten

1. van de Rijnmondse milieudienst wat hun eindconclusie is;
2. van de omwonenden in m.n. Zuilen hoe zij tegen de uitbreiding van De Trip aankijken
3. van de Industrievereniging Lage Weide wat de gevolgen zijn voor de economie op het moment dat de gemeente een uitbreiding tegenhoudt
4. van De Trip over wat de mogelijkheden zijn om niet of anders uit te breiden en hoe zij het gesprek met de wethouder/gemeente hebben ervaren
5. van de gemeente (ambtenaren) hoe het proces is gelopen en wat er uit de aanvullende gesprekken met De Trip is gekomen

Het is doel is om een besluit te kunnen nemen over het wel of niet instemmen van het niet afgeven van een verklaring van geen bedenkingen voor de uitbreiding van De Trip door het college en hierbij ook te luisteren naar de mening van De Trip en de omwonenden in m.n. Zuilen.

Bijdragen

Deelnemer, Milieugroep Zuilen

Ik reageer alleen op eventuele vragen n.a.v. de aanvulling die ik 31-maart heb verstuurd op de lijst met 'aangevraagde vergunningen, lopende bezwaar-en beroepsprocedures' [uit brief 8589478 n.a.v. SV 2020 nr. 294]

Deze bijdrage is opgenomen in stukken van deze bijeenkomst op [internet](#)

Deelnemer

Als buur van de firma Trip ervaar ik bijna dagelijks vormen van overlast door de bedrijfsactiviteiten zoals:

Geluidsoverlast bij het lossen van de schepen .

Veel stof en fijn zand door verwaaien bij voor mij ongunstige wind.

Het constant verplaatsten en verslepen van zware bakken en objecten over de grond.

Het constant heen en weer rijden van machines met achteruit rijsignalering die doordringt tot in de woningen.

Dit soort klachten wordt bij regelmaat door diverse bewoners neergelegd bij het RUD maar geeft geen merkbare verandering in de werkwijze van Trip. Verdere uitbreidingen van activiteiten van Trip is voor

mij en mijn mede buurt bewoners niet acceptabel. Als directe overburen, met de gedachte dat er nog eens ca 250 nieuwe woningen op het dan voormalige Elinkwijk terrein bij komen, vinden dat we al veel hinder ondervinden van het bedrijventerrein lage weide algemeen en dat dat naar de toekomst toe eerder minder dan meer overlast moet zijn geheel in lijn met de politieke wens van een leefbare stad.

Mail ontvangen 1 april 2021

Bijlage genoemd in de mail is i.v.m. privacyregels niet openbaar.

Onderwerp: Aanvullende informatie ten behoeve van RIB 6 april over uitbreiding De Trip op Lage Weide [Nationale ombudsman Dossiernummer 202102775]

Geachte Raad,

Tot ons genoegen, maar alweer met ruim een jaar vertraging sinds 20-jan-2020, stelt het College van B&W van Utrecht Uw Raad opnieuw voor om geen 'verklaring van geen bezwaar i.v.m. uitbreidingsplannen van De Trip op Lage Weide' af te geven.

Wij steunen dit voorstel natuurlijk van harte want reeds met 'de voorlopige vergunning' (waarover bij gerechtelijke uitspraak sinds voorjaar 2017 opnieuw besloten had moeten worden, al was het maar om de rechtsgang niet verder te frustreren) overschrijdt het bedrijf met haar activiteiten de "in het nog steeds niet definitieve bestemmingsplan"

vastgestelde milieucategorie en ondervinden bewoners overlast. Sinds 2015.

- Bij wie komt het op om daar bovenop nog uitbreiding te overwegen, hoe klein ook? Was overlast niet bekend?

In de bijlage vind u in een aanvulling op de lijst (uit brief 8589478 n.a.v. SV 2020 nr. 294) met 'aangevraagde vergunningen, lopende bezwaar- en beroepsprocedures'. Voor uw gemak zijn die zaken in de rechter kolom als leidraad gebruikt. Dit moet het doornemen van het wat taaie dossier tijdens de paasdagen veraangename.

Wij wensen u veel leesplezier en vrolijke paasdagen. Tot dinsdag.

Met vriendelijke groet,

Namens Milieugroep Zuilen,

Lokke Rang
UTRECHT

=====

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.milieugroepzuilen.nl%2F&data=04%7C01%7Craadsleden%40utrecht.nl%7C88f631098d542604c7c08d8f496743b%7C9ea87f7a2634e6898e15fad3547a805%7C0%7C0%7C637528274492755762%7CUnknown%7CTWFPbGZsb3d8eyJWljojMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6IjEhaWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C1000&sdata=taBPuENbKxibygemQf%2F9y0OamybiN5FuJ9%2FmAtwU%2Bu4%3D&reserved=0>

Bij overlast van stank, stof of geluid,
bel de provinciale klachtentelefoon
0800 0225510 (gratis)

Inleiding

We zijn het niet eens met het raadsvoorstel om de verklaring van geen bedenkingen (hierna: vvgb) te weigeren voor de door ons ingediende omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016, zoals wij die uiteindelijk op 30 oktober 2020 drastisch hebben aangepast na ons positieve gesprek hierover met de heren Bel Hadj van de gemeente Utrecht en Dool van de RUD Utrecht op 6 februari 2020.

Dit licht ik hierna toe, maar eerst iets over de voorgeschiedenis en onze doelstellingen.

Voorgeschiedenis en doelstellingen

Sinds 2015 zijn wij namelijk gevestigd op de locatie aan de Sophialaan 7 te Utrecht, met als doelstelling om daar een circulaire bouw- en groenhub op te zetten aan een groot vaarwater, het Amsterdam-Rijnkanaal.

Reden voor onze vestiging op die locatie is dat er namelijk elders in de provincie Utrecht géén dergelijke locaties beschikbaar waren en zijn aan een groot vaarwater.

Met het oog op de doelstellingen voor een emissievrije bouw- en groenhub in het jaar 2030 voor het groen en de bouw- en infrawerken in en rondom de gemeente Utrecht is het noodzakelijk om een dergelijke circulaire hub te hebben aan een groot vaarwater om namelijk ook hierdoor de noodzakelijke energietransitie mogelijk te maken.

Om u een indruk te geven wat onze huidige strategische bedrijfsactiviteiten op de locatie Sophialaan 7 zijn, som ik die hierna op, te weten:

- strategische opslag biomassa t.b.v. biomassacentrale van Eneco op industrieterrein Lage Weide. Dit betreft een strategische noodvoorraadopslag;
- strategische zoutvoorraad (inclusief zoutloket gemeenten), waarvan 80.000 ton wordt aangevoerd over het water;
- circulaire grondbank, waarvan deels ook aanvoer via het water plaats vindt;
- opslag boom- en daksubstraten (bomen en plantengrond), zijnde een verwerkingslocatie van de gemeenten in de provincie Utrecht, waarbij ook aanvoer over het water plaats vindt;
- doorvoerlocatie oud papier afkomstig van gemeenten uit de provincie Utrecht;
- standplaats gladheidsmaterieel gemeente Utrecht (20 strooi-eenheden); en tenslotte
- een werkplaats waar machines (New Holland-trekkers en Holder werktuigdragers) voor de Europese markt omgebouwd worden tot emissievrije voertuigen.

Bij brief van 3 mei 2015, verzonden op 3 mei 2016, met briefnummer 564691-Z/16/103473, opgenomen in de agendastukken voor deze raadsbijeenkomst, heeft de RUD Utrecht namens het college van b&w van Utrecht onze melding voor onze huidige bedrijfsactiviteiten, op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Abm), geaccepteerd. Daarnaast heeft het college van b&w op 20 november 2015 aan ons een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van keerwanden op ons perceel aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

Daarna hebben wij op 30 mei 2016 de desbetreffende omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteiten strijdig planologisch gebruik en milieu ingediend bij het college van GS van de provincie Utrecht.

Wij gingen ervan uit dat verlening daarvan géén probleem zou opleveren.

Ten eerste niet, omdat namelijk het bestemmingsplan “Lage Weide” van 29 november 2018 (hierna: het bestemmingsplan) op ons perceel aan de Sophialaan 7 niet alleen bedrijvigheid t/m milieucategorie 4.1, maar daarnaast ook een bedrijf voor de vervaardiging van gipsproducten tot maximaal milieucategorie 4.2 rechtstreeks toelaat. Met rechtstreeks bedoel ik hierna: zonder dat hiervoor een afwijking van het bestemmingsplan is vereist.

Ter zijde merk ik overigens op dat de gemeenteraad de functieaanduiding voor dit bedrijf voor de vervaardiging van gipsproducten tot maximaal milieucategorie 4.2 in het bestemmingsplan per vergissing niet op ons perceel Sophialaan 7, maar op het naastgelegen perceel aan de Sophialaan 7a heeft gelegd, maar onder meer hierover loopt ook nog ons beroep tegen het bestemmingsplan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna AbRvS).

Ten tweede niet, omdat in het bestemmingsplan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is opgenomen, op grond waarvan bedrijvigheid t/m twee categorieën hoger kan worden toegestaan, dus zelfs t/m milieucategorie 5.1, mits die qua aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met bedrijvigheid t/m milieucategorie 4.1. (zie daartoe namelijk artikel 3.6.2 van het bestemmingsplan).

Dan kom ik thans aan de toelichting van ons standpunt.

Toelichting standpunt De Trip B.V.

Aangevraagde activiteiten vallen onder milieucategorie 4.1

In het advies van de Ontwikkelorganisatie Ruimte van 20 september 2019, opgenomen bij de agendastukken voor deze raadsbijeenkomst, staat namelijk expliciet vermeld én wordt daarmee dus erkend dat de huidige situatie op ons perceel valt onder milieucategorie 4.1.

Met de huidige situatie wordt dus gedoeld op hiervoor genoemde geaccepteerde melding Abm van 3 mei 2016 én de hiervoor genoemde omgevingsvergunning van 20 november 2015.

Als **bijlage 1** bij mijn toelichting heb ik voor u opgenomen tabel 1c bij de ruimtelijke onderbouwing van 24 januari 2018 en deze geaccepteerde melding Abm van 3 mei 2016 van onze huidige bedrijfsactiviteiten, die overigens ook zijn opgenomen in de agendastukken voor deze raadsbijeenkomst. Daaruit blijkt namelijk welke activiteiten precies bij deze melding Abm zijn geaccepteerd en waarop de desbetreffende omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016 toen betrekking had.

Van belang is dan vervolgens dat we na ons positieve gesprek hierover op 6 februari 2020 met de heren Bel Hadj van de gemeente én Dool van de RUD Utrecht in onze laatste ruimtelijke onderbouwing van 30 oktober 2020 de navolgende activiteiten hebben geschrapt, namelijk:

- puin breken tot 100.000 ton/jaar (zijnde milieucategorie 4.2);
- vuiloverslagstation (zijnde ook milieucategorie 4.2);
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib; en tenslotte
- geen incidentele aanvoer van schepen in avond- en nachtperiode.

Vervolgens blijkt dan uit tabel 1c in bijlage 1 dat onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016, na schrapping van de hiervoor genoemde activiteiten, vanaf 30 oktober 2020 dus uitsluitend nog maar betrekking heeft op een uitbreiding van die activiteiten, waarvan het college van b&w al eerder de hiervoor genoemde melding Abm op 3 mei 2016 heeft geaccepteerd.

Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het college van b&w hierdoor ten onrechte stelt dat na onze drastisch aangepaste omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016 nog steeds sprake zou zijn van een vuiloverslagstation en daarmee een milieucategorie 4.2-activiteit.

Het college van b&w heeft namelijk met zijn advies van de Ontwikkelorganisatie Ruimte van 20 september 2019 toch al erkend dat het bij onze activiteiten, waarvan het de melding Abm op 3 mei 2016 heeft geaccepteerd, gaat om milieucategorie 4.1-activiteiten, terwijl het bij onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016, zoals drastisch aangepast op 30 oktober 2020, gaat om precies dezelfde activiteiten, maar dan alleen in een iets grotere hoeveelheid.

Bovendien blijkt uit het advies van de DCMR van 19 april 2020 ook al expliciet dat ons bedrijf gelijk kan worden gesteld met categorie 4.1. Daarnaast blijkt daaruit dat ook wordt voldaan aan het gemeentelijk geurbeleid. Tenslotte blijkt daaruit echter ten onrechte dat de kans groot zou zijn dat niet wordt voldaan aan een geluidsbelasting als categorie 4.1.

Als **bijlage 2** bij mijn schriftelijke toelichting heb ik namelijk voor u opgenomen het besluit van de RUD Utrecht namens het college van b&w van Utrecht tot wijziging van de geluidsvoorschriften in de omgevingsvergunning van 11 juli 2019, met kenmerk HZ_WABO-19-05299, die destijds is verleend aan onze rechtsvoorganger Gipsbouw B.V. (hierna: Gibo) op ons perceel aan de Sophialaan 7.

Dit besluit van 11 juli 2019 is gebaseerd op het geluidsrapport van M-Tech van 22 mei 2018, welk geluidsrapport ook zit bij de agendastukken voor deze raadsbijeenkomst.

Weliswaar is voor onze drastisch aangepaste omgevingsvergunningaanvraag nog steeds een wettelijke afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk en daarmee ook een vvgb, gelet op de overschrijding van de drempelwaarde in bijlage D18.1 van het Besluit milieueffectrapportage (zie artikel 3, lid 3.5, onder e van het bestemmingsplan).

Mede gelet op het voorgaande zien wij echter niet in, waarom die vvgb niet zou kunnen worden afgegeven, daar namelijk onze huidige - én thans aangevraagde activiteiten bedrijvigheid t/m milieucategorie 4.1 betreffen en op het perceel Sophialaan 7 sowieso al bedrijvigheid t/m milieucategorie 4.1 rechtstreeks wordt toegestaan in het bestemmingsplan.

Mede gelet hierop zijn wij van mening dat in de nadere adviezen van de DCMR van 19 juni 2020 en van 13 november 2020 ook ten onrechte is gesteld dat onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016 nog steeds op een vuiloverslagstation en daarmee op een milieucategorie 4.2-bedrijf zou zien, ook na de drastische aanpassing daarvan op 30 mei 2020.

Milieubeoordeling en natuurtoestemming

Dan kom ik op het punt van de milieubeoordeling en de natuurtoestemming.

Zoals het college van b&w zelf ook al heeft gesteld, is het college van GS van de provincie Utrecht het bevoegde gezag voor de verlening van de door ons aangevraagde omgevingsvergunning van 30 mei 2016, ook na aanpassing daarvan op 30 mei 2020, voor de activiteit milieu.

Met betrekking tot de daarin eveneens aangevraagde activiteit strijd met het bestemmingsplan is ook het college van GS van de provincie Utrecht het bevoegde gezag, maar is dus hiervoor de afgifte van een vvgb van de gemeenteraad een wettelijk vereiste.

In zijn brief van 4 mei 2016, met nummer 8184703C, eveneens opgenomen in de agendastukken voor deze raadsbijeenkomst, heeft het college van GS van de provincie Utrecht al besloten dat er van de door ons aangevraagde omgevingsvergunning van 30 mei 2016, dus toen deze aanvraag nog niet was aangepast op 30 oktober 2020, géén belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te duchten zijn, met betrekking tot de activiteit milieu.

Hierdoor is het voor ons ook onduidelijk, op basis waarvan de DCMR én het college van b&w ook op dit punt dan nog steeds een andersluidende mening zijn toegedaan.

Bovendien zijn wij van mening dat het college van b&w daarmee ook ten onrechte “op de stoel van het college van GS van Utrecht is gaan zitten”, terwijl het college van GS van de provincie Utrecht toch het bevoegde gezag is.

In deze brief van 4 mei 2016 heeft het college van GS van Utrecht ook gesteld dat er een significante verbetering optreedt naar 0,11 mol stikstofdepositie per hectare per jaar op het dichtst bijgelegen Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen” door onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016. Uit onze laatste aangepaste ruimtelijke onderbouwing van 30 oktober 2020 blijkt namelijk dat de stikstofdepositie per hectare per jaar 2,09 mol bedroeg in de situatie vóór 2015.

De PAS-melding, die we hiervoor toen hebben gedaan, heeft het college van GS van de provincie Utrecht hierdoor destijds ook geaccepteerd. Die PAS-melding is echter vervallen sinds de bij iedereen inmiddels bekend zijnde PAS-uitspraak van de AbRvS van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

Uit de Aeriusberekeningen van 1 april jl., gevoegd als **bijlage 3** bij deze schriftelijke toelichting, blijkt echter dat, na de drastische aanpassing van onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016 op 30 oktober 2020, hierdoor de stikstofdepositie per hectare per jaar op het dichtst bijgelegen Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen afgerond 0,00 mol bedraagt, waardoor er dus géén vergunning nodig is, op grond van de Wnb.

Conclusie

Mede gelet op het voorgaande zijn we dus tenslotte van mening dat wij met onze omgevingsvergunningaanvraag van 30 mei 2016, na de drastische aanpassing daarvan op 30 oktober 2020, achtereenvolgens wél voldoen aan het gemeentelijk planologisch beleid met betrekking tot de inwaartse zonering, er géén onaanvaardbare nadelige milieugevolgen zijn voor het nabijgelegen woongebied Zuilen én tenslotte significante effecten voor het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen” ook zijn uitgesloten.

Verzoek

Wij verzoeken de gemeenteraad van Utrecht dan ook met klem de vvgb toch te verlenen.

Namens De Trip B.V.

Robert Scholman

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1666
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 april 2021
Agendapunt	4.1
Omschrijving	Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip B.V.
ID	1717
Behandelend ambtenaar	Bert Wijburg
Telefoon	030-286 4732
E-mail	b.wijburg@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	6 april 2021
Commissie Stad en Ruimte	15 april 2021

Voorgesteld besluit

Voorstel aan de gemeenteraad

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

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling, milieu en emissieloos vervoer
Organisatieonderdeel	Vergunningen Toezicht en Handhaving
Opsteller	Bert Wijburg/Wilfred Matser
Kenmerk	8598981
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

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

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Het college stelt de raad voor om de door de provincie Utrecht gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. te weigeren. De uitbreiding voorziet in de vestiging van een vuiloverslagstation.

Context

Aanleiding

De Trip B.V. is gevestigd aan de Sophialaan 7 in Utrecht. Het bedrijf ligt op het bedrijventerrein Lage Weide en richt zich onder meer op de overslag, het opbulken en het bewerken van grond en hulpstoffen. De ingenomen grond en groenproducten worden omgezet/bewerkt voor nieuwe producten (recycling).

Aanvraag omgevingsvergunning

Op 30 mei 2016 heeft De Trip B.V. bij Gedeputeerde Staten van Utrecht een aanvraag ingediend voor uitbreiding van de huidige bedrijfsactiviteiten op het adres Sophialaan 7. De aanvraag is op 25 mei 2018 gewijzigd. De uitbreiding ziet op de vestiging van een vuiloverslagstation en (aanvankelijk) ook puinbreekactiviteiten. Hierdoor komt het bedrijf in een zwaardere milieucategorie. Op dit moment is categorie 4.1 toegestaan. Door de uitbreiding wordt dat zwaarder, zoals ook uit de aanvraag blijkt, t.w. categorie 4.2

Juridisch kader

Rol van Gedeputeerde Staten

Door de voorgenomen uitbreiding wordt het bedrijf milieuvergunningsplichtig. Het bevoegde gezag voor de vergunningverlening is het college van Gedeputeerde Staten. Om die reden is de vergunning ook bij het college van Gedeputeerde Staten ingediend.

Planologisch afwijkingsbesluit

Het plan van De Trip BV is in strijd met het bestemmingsplan, omdat:

- de bedrijfsactiviteiten: deze vallen in een hogere milieucategorie dan ter plaatse is toegestaan (maximaal categorie 4.1);
- de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage overschrijden;
- nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande) niet zijn toegestaan.

Voor het verlenen van medewerking is een planologisch afwijkingsbesluit (een procedure ex artikel 2.12 eerste lid aanhef en onder a onder 3 van de Wabo) vereist. Hierbij speelt uw raad een belangrijke rol.

Rol gemeenteraad

Voor het opheffen van de planologische strijdigheid is instemming van de gemeenteraad vereist in de vorm van een specifieke verklaring van geen bedenkingen. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht schrijft dit dwingend voor. Bij een weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen door uw raad moeten Gedeputeerde Staten de aanvraag voor een omgevingsvergunning afwijzen. In de bijlage Toelichting procedure wordt hierop nader ingegaan.

Nadere toelichting op uitbreiding

De voorgenomen uitbreiding ziet op de vestiging van een vuiloverslagstation en (aanvankelijk ook) puinbreekactiviteiten. Het bedrijf wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden. De uitbreiding voorziet in een opslagcapaciteit voor dakafval, metalen, geïmpregneerd en/of zwaar vervuild hout (C-hout) en asbesthoudende en daarmee gevaarlijke stoffen (nieuw). Ten opzichte van de huidige situatie komt DCMR Milieudienst Rijnmond op een extra jaarcapaciteit van 145.550 ton (399 ton per dag). Hierdoor komt het bedrijf, zoals gesteld, in een zwaardere milieucategorie.

Eerder voorstel tot weigering van de verklaring van geen bedenkingen

In verband met de complexe milieutechnische beoordeling van dit dossier is er herhaaldelijk advies ingewonnen bij de DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR). Deze advisering is door ons betrokken bij ons eerdere voorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen aan uw gemeenteraad zoals dat besproken in de commissie Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020.

Daags voor deze commissiebehandeling verzocht De Trip BV om uitstel van behandeling van het raadsvoorstel. De Trip BV gaf aan haar plannen te willen aanpassen teneinde een weigeringsbesluit te voorkomen. Op voorstel van de portefeuillehouder RO heeft de raadscommissie ingestemd met uitstel van behandeling van het raadsvoorstel. Dit voor een nadere beoordeling van de aangekondigde aanpassing door De Trip B.V.

Aanpassingen door de Trip B.V.

In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing geeft De Trip B.V. de volgende reducering aan van hun bedrijfsactiviteiten -t.o.v. hun eerdere aanvraag- aan:

- intrekken activiteit puinbreken;
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval en
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Hernieuwde beoordeling

De hernieuwde beoordeling van de gewijzigde plannen heeft langere tijd gevergd dan destijds voorzien. Dit is deels te wijten aan de Trip BV zelf (onduidelijke omschrijving van aanpassing in de ruimtelijke onderbouwing) en deels doordat de DCMR als externe deskundige instantie vanwege coronamaatregelen prioriteit gaf aan de advisering van bestaande klanten. De DCMR heeft 2x geadviseerd: 30 oktober 2020 en 13 november 2020. Beide adviezen zijn bij dit voorstel gevoegd. Ondanks aanpassingen van de zijde van De Trip B.V. blijft er volgens de DCMR sprake van een 4.2. milieubedrijfs categorie.

Alles afwegende stellen wij uw raad voor om geen medewerking te verlenen.

Hieraan liggen -kort samengevat- onderstaande motieven ten grondslag:

1. De bestaande bedrijfsactiviteiten van De Trip zijn al ruimschoots boven de drempelwaarde en hiervoor is nog geen vergunning verleend; de aangevraagde bedrijfsactiviteiten overschrijden deze drempelwaarde nog meer;
2. De relatief dichte ligging dichtbij woongebied Zuilen in relatie met de milieueffecten;
3. Het gemeentelijk planologisch beleid t.a.v. inwaartse zonering; de uitbreiding staat hiermee op gespannen voet.
4. Er is geen zekerheid dat de aangevraagde uitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten (stikstof).

Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen op voorhand niet worden uitgesloten. De bedrijfseconomische belangen van de Trip B.V. wegen naar onze mening ook niet op tegen de hierboven aangegeven belangen die gediend zijn met het voorkomen van een zwaardere bedrijfscategorie dan planologisch is toegestaan, t.w. milieucategorie 4.1.

Om bovengenoemde redenen stellen wij u voor om ondanks de voorgestelde aanpassingen door de Trip BV de gevraagde verklaring van geen bedenkingen te weigeren.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- [1 november 2019](#) aanbieding raadsvoorstel en concept besluit tot weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen;
- [22 januari 2020](#) raadsbrief beantwoording nadere technische vragen met 6 bijlagen
- Op 30 januari 2020 is het raadsvoorstel in de commissie Stad en Ruimte besproken. Uiteindelijk is besloten dat de aanvrager de gelegenheid krijgt zijn aanvraag aan te passen (waardoor overwogen kan worden om de gevraagde bedrijfsuitbreiding wel toe te staan).
- [3 maart 2020](#) Raadsbrief Verzoek om uitstel behandeling raadsvoorstel uitbreiding bedrijfsactiviteiten De Trip B.V.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Besispunt	
1	De ontwerp weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. op het adres Sophialaan 7 te Utrecht vast te stellen waarmee de bedrijfsuitbreiding van De Trip B.V. wordt geweigerd, én deze verklaring definitief vast te stellen indien geen zienswijzen tegen de ontwerp-verklaring bij de Provincie worden ingediend.
Argumenten	
1.1	<u>De uitbreiding is in strijd met het vastgestelde bestemmingsplan en het daarin opgenomen inwaartse zoneringsbeleid.</u>
	Een groot deel van de aangevraagde bedrijfsactiviteiten is zwaarder dan categorie 4.1. In het bestemmingsplan is voor het bedrijventerrein een inwaartse zonering toegepast. Dit houdt in dat de meest hindergevendende bedrijven op de grootst mogelijke afstand van gevoelige objecten worden toegestaan. De Trip B.V. ligt aan de rand van het bedrijventerrein langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Net als omliggende bedrijven langs het Amsterdam-Rijnkanaal is daar maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan. DCMR Milieudienst Rijnmond heeft voor het bedrijf de jaarcapaciteit bepaald en komt tot een toename van 145.550 ton (399 ton per dag). In totaal komt de capaciteit dan op 1.113 ton per dag. Voor wat betreft de geluidsbelasting heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond niet kunnen beoordelen of de bedrijfsactiviteiten passen binnen milieucategorie 4.1. Volgens de DCMR Milieudienst Rijnmond is de kans groot dat deze milieucategorie wordt overschreden. Dit betekent dat de bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving ook niet zijn gelijk te stellen zijn met milieucategorie 4.1. Afwijken van het recent vastgestelde bestemmingsplan is niet wenselijk. Het geldende bestemmingsplan Lage Weide staat geen milieubedrijf in categorie 4.2 toe. Het uitgangspunt is om het juridisch-planologische kader van het vastgestelde bestemmingsplan 'Lage Weide' (vastgesteld 29 november 2018) voor de komende periode te waarborgen.
1.2	<u>De bedrijfseconomische belangen wegen niet op tegen de inwaartse zonering en risico op overlast in de nabijgelegen woningen</u>
	Door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten zal de hinder op de omgeving toenemen. De gronden van De Trip B.V. liggen op korte afstand van de woonwijk Zuilen. Als er woningbouwplannen in de Zuilense Vecht worden gerealiseerd, zullen ook de bewoners hiervan hinder ervaren. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening achten wij de aangevraagde uitbreiding niet passend binnen de omgeving. Wij kennen een hogere waarde toe aan het woon- en leefklimaat van de nabije omgeving dan aan de bedrijfseconomische belangen van De Trip B.V. Bovendien zijn er in de nabije omgeving locaties die wel geschikt zijn voor milieucategorie 4.2. De Trip B.V. kan ervoor kiezen zich te verplaatsen naar een dergelijke locatie.
1.4	<u>De uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten leidt mogelijk tot extra stikstofdepositie</u>
	Wij hebben geen zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten. Volgens de ruimtelijke onderbouwing zal de totale bijdrage van de inrichting 0,11 mol N/ha/jaar bedragen in het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen". Dit betekent dat de aanvraag in strijd is met artikel 2.7, eerste lid, en 2.8, derde lid, van de Wet natuurbescherming.
1.5	<u>Ondanks aanpassingen door De Trip B.V. blijft er sprake van een milieucategorie 4.2.</u>
	Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die als milieubedrijfs categorie 4.2 (vuiloverslagstation)

gekwalificeerd moeten worden. Ook de DCMR heeft hierover een heldere conclusie getrokken: ondanks aanpassingen blijft er sprake van een bedrijfscategorie 4.2. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten.

Financiën

Niet van toepassing.

Vervolg

Uw besluit zal aan het college van Gedeputeerde Staten worden medegedeeld.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie

Het ontwerp raadsvoorstel en de ontwerp weigering verklaring van geen bedenkingen wordt (door het college van Gedeputeerde Staten) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Het staat een ieder vrij om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken. Indien er zienswijzen worden ingediend is een tweede raadsconsultatie vereist. Na beoordeling van de eventuele ingekomen zienswijzen ontvangt de raad een voorstel voor een reactie op de ingekomen zienswijzen. Na de beslissing van de raad neemt het college van Gedeputeerde Staten een beslissing op de aanvraag.

Niet-Referendabel

Het betreft een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht). Uit de toelichting op de verordening blijkt dat een verklaring van geen bedenkingen, benodigd voor (wabo-)projectbesluiten, ook onder de werking van artikel 3 lid 2 onder f valt. Dit raadsbesluit is daarmee niet-referendabel.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Ontwerp raadsbesluit weigering verklaring van geen bedenkingen (maart 2021)

Bijlagen informatief

- Raadsbrief Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.

- Toelichting procedure uitbreiding De Trip B.V.

- Bijlagen inhoudelijk:

1. 4 mei 2016 Mer beoordelingsbesluit Provincie De Trip BV;
2. 30 mei 2016 Bij aanvraag omgevingsvergunning overzicht tabellen opslagcapaciteit;
3. 30 mei 2016 Aanvraag omgevingsvergunning;
 - a. Bijlagen bij aanvraag omgevingsvergunning De Trip (deel 1 van 2);
 - b. Bijlagen bij aanvraag omgevingsvergunning De Trip (deel 2 van 2);
4. 7 juni 2016 Bevestiging aanvraag omgevingsvergunning Gedeputeerde Staten;
5. 27 maart 2018 Verzoek aanvulling akoestisch rapport;
6. 22 mei 2018 Akoestisch Rapport De Trip BV;
7. 22 mei 2018 Beschrijving aard en omvang wijzigingen;
8. 22 mei 2018 Overzicht tabellen opslagcapaciteit uit ruimtelijke onderbouwing aanmeldingsnotitie m.e.r. ;
9. 22 mei 2018 Wijziging Indeling Inrichting De Trip BV;
10. 25 mei 2018 Melding activiteitenbesluit De Trip BV;
11. 19 april 2019 Second opinion Milieudienst DCMR;
12. 3 maart 2020 Raadsbrief verzoek om uitstel behandeling raadsvoorstel uitbreiding;
13. 13 februari 2020 Ingekomen brief De Trip B.V.;
14. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR Milieudienst Rijnmond;
15. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO;
16. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen, M-Tech;
17. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing DCMR;
18. 27 november 2020 Aanvullend advies gemeente aangepaste ruimtelijke onderbouwing De Trip.

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

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelet op:

de bij Gedeputeerde Staten van Utrecht ingediende aanvraag om omgevingsvergunning van De Trip BV, gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht, om uitbreiding van het gebruik van de huidige bedrijfsactiviteiten;

de aanvraag om omgevingsvergunning is gedateerd 30 mei 2016 (kenmerk gemeente HZ_Advies-16-17957) met wijziging op 25 mei 2018 en alle daarbij behorende stukken;

het gegeven dat Gedeputeerde Staten van Utrecht bevoegd gezag is voor de beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning;

in het kader daarvan Gedeputeerde Staten heeft verzocht om een planologische beoordeling van de aanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan in de vorm van een (specifieke) verklaring van geen bedenkingen (vvgb);

de beslissing tot het al dan niet verlenen van deze verklaring expliciet is voorbehouden aan de gemeenteraad;

de beslissing over de verklaring van geen bedenking naar aanleiding van de behandeling in de commissie Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020 is opgeschort in verband met aanpassingen van het plan door De Trip B.V.;

het raadsbesluit voor Gedeputeerde Staten juridisch bindend is voor wat betreft het nemen van een beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning voor wat betreft het opheffen van de planologische strijdigheid, t.w. het afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

Overwegende dat:

- het bouwplan betrekking heeft op forse uitbreiding van een bestaand bedrijf in grond en groenrecycling producten (verzamel en opslaglocatie en bewerking van grondstoffen t.b.v. recycling) op het bedrijfsterrein Lage Weide;
- er een algemeen gemeentelijk en bedrijfsbelang is gediend met bedrijfseconomische ontwikkeling op het bedrijfsterrein Lage Weide;
- een dergelijke ontwikkeling echter wel dient plaats te vinden binnen toelaatbare ruimtelijke afwegingskaders;
- voor het gebied het bestemmingsplan "Lage Weide" op 29 november 2018 is vastgesteld waarin de het beleid met betrekking tot inwaarse zonering is opgenomen;

- de voorgestelde uitbreiding met dit bestemmingsplan in strijd is nu dit bestemmingsplan (1) geen bedrijfscategorie 4.2 toestaat, (2) geen nieuwe geurrelevante inrichting toestaat en (3) geen vestiging/uitbreiding van m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteiten toestaat;
- de omgevingsvergunning enkel verleend kan worden indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke ordening bevat;
- het geldende bestemmingsplan Lage Weide maximaal bedrijfs/milieucategorie 4.1 toestaat en dit ook uitgangspunt moet blijven;
- na uitbreiding sprake is van een milieucategorie 4.2 inrichting;
- zowel het voorheen geldende als het huidige (nog niet onherroepelijke) bestemmingsplan een dergelijke categorie op deze locatie niet toestaat;
- de voorgestelde uitbreiding in volle omvang buiten iedere twijfel valt buiten een 4.1. milieucategorie danwel daarmee gelijk te stellen valt;

Ten aanzien van de milieu effecten (algemeen)

- het geldende bestemmingsplan geen uitbreiding van inrichtingen als bedoeld in bijlage C of D van het besluit milieueffectrapportage waarbij de desbetreffende drempelwaarde wordt overschreden, toestaat;
- de drempelwaarde van 50 ton per dag of meer (categorie D.18.1) in de huidige situatie al beduidend overschreden wordt;
- in verband daarmee een beoordeling heeft plaatsgevonden naar de milieu- aspecten (o.a. luchtkwaliteit, stikstof, geluid, volksgezondheid) die in het belang van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is;
- gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten;
- ondanks de aanpassingen door de Trip B.V. er sprake blijft van een milieubedrijfscategorie

4.2; Ten aanzien van de milieueffecten in het in het bijzonder:

- er sprake is van voorzienbare –al dan niet incidentele– overschrijding van de geluidsnormen;
- op voorhand geen negatieve gevolgen in het kader van stikstof uitstoot voor het natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen kan worden uitgesloten en de hierop betrekking hebbende berekening nog gebaseerd is op niet meer bruikbare versie van de Aeris Calculator;
- het gemeentelijk beleid gericht is op inwaartse zonering van milieubedrijven teneinde een potentiële overlastgevende milieugevolgen en daarmee aantasting van het woon en leefklimaat te voorkomen;
- de aanvraag voor uitbreiding van De Trip hiermee strijdig is met dit beleid nu deze is gelegen aan de rand van de het bedrijventerrein met bestaande en geplande nieuwe woningbouw aan de overzijde van het Amsterdamrijnkanaal;
- het bedrijfseconomisch belang van de aanvrager dat is gediend met de voorgestelde uitbreiding niet opweegt tegen het algemene gemeentelijk belang die van een goede ruimtelijke ordening welke ziet op op voorkoming van aantasting van het woon en leefklimaat in zijn algemeenheid en die van het woongebied Zuilen in het bijzonder;

- in de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager aandacht geen enkele aandacht is besteed aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan, noch met eventuele reacties vanuit omwonenden en andere belanghebbenden;
- in tegenstelling tot het gestelde in de ruimtelijke onderbouwing is er naar ons oordeel geen sprake van een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf, maar een aanzienlijke uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten;
- de door De Trip BV voorgestelde aanpassingen zijn (deels) niet in overeenstemming met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing;
- negatieve ruimtelijke en milieugevolgen als gevolg van de voorgestelde uitbreiding op voorhand niet kunnen worden uitgesloten;
- tot dusverre nog geen planschade verhaalsovereenkomst is afgesloten en daarmee de economische uitvoerbaarheid nog niet is aangetoond;

Ten aanzien van de eindbeoordeling:

- er gelet op het vorenstaande uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening overwegende bezwaren bestaan tegen het verlenen van een specifieke verklaring van geen bedenking ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning voor De Trip BV;

Gelet op het voorstel van het college dd. 9 maart 2021 en de daaraan ten grondliggende ambtelijke en externe adviezen van de DCMR;

Besluit:

1. De gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen voor het mogelijk maken van de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van de Trip B.V. aan de Sophialaan 7 te weigeren. Deze concept weigering wordt definitief indien daartegen gedurende de ter inzage legging geen zienswijzen worden ingediend.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijkma

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L.J. Wijburg	Datum	2 maart 2021
Doorkiesnummer	(030) 286 4732	Kenmerk	8333992
E-mail	b.wijburg@utrecht.nl	Onderwerp	Vervolg besluitvorming uitbreiding De Trip B.V.
Bijlage(n)	geen	Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling, milieu en emissieloos vervoer

Geachte leden van de raad,

Op 30 januari 2020 heeft de raadscommissie Stad en Ruimte gesproken over het raadsvoorstel om de door de Trip B.V. gewenste bedrijfsuitbreiding te weigeren. Uw raad heeft ons verzocht om in overleg te treden met de aanvrager om te bezien of het mogelijk is de aanvraag aan te passen (waardoor er mogelijk wel medewerking zou kunnen worden verleend). Hieronder informeren wij u over dit proces en gaan wij in op het door ons voorgestelde vervolg op deze aanvraag. Separaat ontvangt u een aangepast raadsvoorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenkingen bedrijfsuitbreiding De Trip BV.

Algemeen

De Trip B.V. heeft op 30 mei 2016 een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend bij Gedeputeerde Staten van Utrecht. Die aanvraag voorziet in een uitbreiding van de bedrijfsmatige activiteiten, t.w. een vuiloverslagstation en puinbreken tot 100.000 ton per jaar. Het college van Gedeputeerde Staten is het bevoegd gezag om op de aanvraag te beslissen. Gedeputeerde Staten hebben hun bevoegdheid om op de aanvraag te beslissen gemandateerd aan de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

Verklaring van geen bedenkingen

De aanvraag is in strijd met het geldende bestemmingsplan Lage Weide. De voornaamste reden: het bestemmingsplan staat geen milieucategorie 4.2 toe. De RUD heeft namens de Provincie een planologisch oordeel van de gemeenteraad gevraagd: de afgifte van een specifieke verklaring van geen bedenkingen. De gemeenteraad is het bevoegde bestuursorgaan om over een dergelijke verklaring van geen bedenkingen te besluiten. Dat vergt een ruimtelijke beoordeling en afweging. De ruimtelijke gevolgen met inbegrip van milieu, de economische en ruimtelijke belangen moeten tegen elkaar worden afgewogen. Het juridisch kader waarbinnen deze planologische afweging moet plaatsvinden staat in artikel 6.5 lid 2 van het Besluit omgevingsrecht: een goede ruimtelijke ordening. Uw raad beslist hierover.

Strijdigheden met het bestemmingsplan

Ter plaatse geldt bestemmingsplan "Lage Weide". Het plan is in strijd met het bestemmingsplan omdat:

- de gevraagde activiteiten vallen in milieucategorie 4.2, terwijl op grond van het bestemmingsplan maximaal milieucategorie 4.1 is toegestaan (bestemming "Bedrijventerrein", artikel 3.1 bestemmingsplan Lage Weide);
- omdat de uitbreiding van de activiteiten valt onder uitbreiding van een inrichting als bedoeld in categorie C of D van het Besluit milieueffectrapportage en de betreffende drempelwaarde wordt overschreden (artikel 3.6.2 bestemmingsplan Lage Weide);
- de aangevraagde bedrijfsactiviteit vuiloverslagstation binnen een categorie valt, waarop de geuregeling Lage Weide (januari 2018) van toepassing is (artikel 3.6.1 bestemmingsplan Lage Weide).

Commissiebehandeling Stad en Ruimte dd. 30 januari 2020

Ons raadsvoorstel tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenking met bijlagen is besproken in uw commissie Stad en Ruimte dd. [30 januari 2020](#).

Voorafgaand aan die vergadering hebben enkele fracties nog aanvullende technische vragen gesteld. Die vragen zijn in een aanvullende raadsbrief dd. [22 januari 2020](#) beantwoord. De belangen die gediend zijn met inwilliging van het plan (economisch, bedrijfsmatig, circulaire economie) wegen naar onze mening niet op tegen de nadelige gevolgen.

Deze zijn kort samengevat:

- de bestaande bedrijfsactiviteiten De Trip zijn al ruimschoots boven de drempelwaarde (en hiervoor is nog geen vergunning verleend); de aangevraagde bedrijfsactiviteiten overschrijden deze drempelwaarde nog meer;
- de relatief dichte ligging dichtbij woongebied Zuilen in relatie met de milieueffecten en gemeentelijk beleid t.a.v. inwaartse zonering waarmee de uitbreiding op gespannen voet staat.
- nadelige gevolgen voor het milieu kunnen niet worden uitgesloten;
- er is geen zekerheid dat de aangevraagde uitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten (stikstof).

Uitstel behandeling

Tijdens de commissiebehandeling op 30 januari 2020 heeft u ingestemd met het opschorten van de besluitvorming door de gemeenteraad. Dit om de aanvrager in de gelegenheid te stellen om tot aanpassing van diens plannen over te gaan. Helaas heeft de afhandeling daarvan langere tijd gevergd dan destijds voorzien. De reden daarvan is deels gelegen in de onduidelijke omschrijving van de voorgestelde aanpassingen in relatie tot de vereiste ruimtelijke onderbouwing door De Trip BV. Daarnaast heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond als (externe) deskundige instantie vanwege de coronamaatregelen in maart 2020 aangegeven dat zij keuzes moesten maken waardoor zij zich moesten focussen op de bestaande klanten. De adviesvraag van de gemeente Utrecht kreeg niet de hoogte prioriteit. Uiteindelijk heeft de DCMR in juni geadviseerd. Vervolgens heeft de aanvrager nogmaals een poging ondernomen om de aanvraag aan te passen. Zo is de ruimtelijke onderbouwing op 30 oktober 2020 na inschakeling van een ander advies bureau (BRO) door de Trip BV aangeleverd. De tweede en laatste advisering van DCMR dateert van 13 november 2020. De eindconclusie van de DCMR Milieudienst Rijnmond blijft ongewijzigd: ondanks aanpassingen van de zijde van De Trip (zie hieronder) blijft er sprake van een 4.2. milieubedrijfs categorie.

Aanpassingen t.o.v. eerder plan

Aanpassing van De Trip B.V. van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van eerdere omschrijving:

- intrekken activiteit puinbreken;
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval;
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Beoordeling

Wij stellen vast dat ondanks de aanpassingen er sprake blijft van een bedrijfscategorie 4.2. De eindconclusie van de DCMR is hier helder over. In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing wordt weliswaar gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dit blijkt geenszins uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten.

Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten dient op grond van het ingewonnen worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort. Evenmin is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1.

Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen naar onze mening belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Dit is tevens ook een van de afwegingen die aan ons eerder afwijzend standpunt voor het verlenen van medewerking aan dit bouwplan ten grondslag hebben gelegen. Wij blijven van mening dat het belang van de aanvrager bij inwilliging van diens aanvraag niet opweegt tegen de negatieve ruimtelijke effecten en ons ruimtelijk beleid dat ten grondslag ligt aan beperking van zwaardere milieucategorie bedrijven dan 4.1. Om die reden stellen wij u opnieuw voor de gevraagde specifieke verklaring van geen bedenkingen niet af te geven. Bijgaand treft u het (aangepaste) concept weigeringsbesluit aan.

Vervolg

Indien uw raad instemt met dit voorstel zal het besluit tot weigering van de specifieke verklaring van geen bedenking aan het college van Gedeputeerde Staten worden medegedeeld. Uw besluit is bindend voor het college van Gedeputeerde Staten. Dit is bepaald in artikel 2.20a van de Wabo. Wij zullen het concept weigeringsbesluit gedurende 6 weken ter inzage leggen. Gedurende die periode kunnen er zienswijzen worden ingediend. Wij sluiten op voorhand niet uit dat De Trip zich tegen dit weigeringsbesluit zal verzetten.

Overige dossiers

Volledigheidshalve maken wij nog melding van een tweetal andere dossiers inzake de Trip B.V. waarover wij een beslissing moeten nemen.

Handhavingsverzoek

De Stichting Milieugroep Zuilen heeft ons college verzocht om handhavend op te treden tegen de Trip B.V. ten aanzien van het gebruik van de keerwanden. De Stichting is van oordeel dat de exploitatie strijdig is met het bestemmingsplan. Wij hebben het verzoek om handhaving afgewezen. Hiertegen heeft de Stichting een bezwaarschrift ingediend. In verband met het uitblijven van een beslissing op dit bezwaarschrift is de gemeente in gebreke gesteld. Zij zijn daarin in het gelijk gesteld door de bestuursrechter. Wij hebben op 18 januari 2021 een beslissing genomen op het bezwaarschrift. Ook na heroverweging zien wij geen aanleiding om handhavend op te treden wegens overtreding van de door de Stichting aangevoerde bestemmingsplanvoorschriften.

Datum 9 maart 2021
Ons kenmerk 8333992

Naast de planologische regelgeving gelden ook de milieuvorschriften. Bij handelen door de Trip BV buiten de vergunde en toegestane milieumeldingen zal (alsnog) handhavend worden opgetreden. Elke melding van omwonenden die hierop is gericht wordt serieus onderzocht.

Beslissing op bezwaar tegen omgevingsvergunning voor keerwanden De Trip B.V.

In onze raadsbrief dd. 22 januari 2020 hebben wij u geïnformeerd over een ander bouwdoossier van de Trip B.V. Het betreft een vergunning voor de keerwanden dd. 20 november 2015.

Deze vergunning was aanvankelijk verleend, maar naar aanleiding van ingediende bezwaren door de Stichting Milieugroep Zuilen door ons ingetrokken. In de daarop volgende juridische procedure door De Trip B.V. heeft de Rechtbank Midden Nederland de gemeente gecorrigeerd: het besluit van de gemeente tot intrekking van de vergunning is vernietigd en herroepen (uitspraak: de gemeente heeft onvoldoende gemotiveerd waarom de gemelde bedrijfsactiviteiten voor de keerwanden niet blijven binnen milieucategorie 4.1).

De reden om de beslissing op het bezwaarschrift aan te houden is gelegen in het feit dat in 2016 een aanvraag ingediend is gericht op de uitbreiding van bedrijfsactiviteiten. De beslissing (van het college van Gedeputeerde Staten) kleurt de beslissing op de aanvraag voor de keerwanden in. Zodra uw raad een beslissing heeft genomen kan de beslissing op bezwaar tegen de keerwanden inhoudelijk verder gebracht worden. Dit zal opnieuw een besluit van uw raad vragen (een specifieke verklaring van geen bedenkingen).

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Toelichting procedure

De Trip B.V., gevestigd aan de Sophialaan 7 (bedrijventerrein Lage Weide) heeft een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten. De Trip B.V. is een bedrijf in overslag en bewerking van afval/grond/hulpstoffen en wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden.

Toelichting proces en positie gemeenteraad

Hieronder willen wij de rol van het College van Gedeputeerde Staten en die van uw raad bij de besluitvorming op de aanvraag om omgevingsvergunning kort toelichten.

Gewenste uitbreiding bedrijfsactiviteiten

De uitbreiding voorziet onder andere in een verhoging en uitbreiding van de opslagcapaciteit, inname van stoffen (ook gevaarlijke stoffen), de vestiging van een overslagvuilstation en puin breken tot een maximum van 100.000 ton per jaar. Voor een volledig overzicht van de gevraagde uitbreiding verwijzen wij naar de bijlagen behorende bij de aanvraag.

Wijziging bevoegd gezag

Als gevolg van de voorgenomen uitbreiding valt het bedrijf in een hogere milieucategorie en is een milieuvergunning vereist. Het college van Gedeputeerde Staten is bevoegd om op de aanvraag voor de gewenste uitbreiding te beslissen.

Planologisch kader

De door aanvrager gewenste uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is op drie onderdelen in strijd met het bestemmingsplan "Lage Weide", omdat de bedrijfsactiviteiten:

- vallen in een hogere milieucategorie dan ter plaatse is toegestaan (maximaal categorie 4.1);
- de drempelwaarde van het Besluit milieueffectrapportage overschrijden;
- nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande) niet zijn toegestaan.

Om mee te kunnen werken aan de gevraagde omgevingsvergunning heeft Gedeputeerde Staten de instemming van uw raad nodig in de vorm van een zogenaamde "specifieke verklaring van geen bedenkingen".

Bevoegdheid gemeenteraad

Het oordeel van uw raad is doorslaggevend. Enkel in het geval uw raad instemt met het afwijken van de regels van het bestemmingsplan kan Gedeputeerde Staten positief beslissen op de aanvraag.

Nader toegelicht: de rol van Gedeputeerde Staten en gemeenteraad

Het betreft hier een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c (planologisch strijdig gebruik) en artikel 2.1 lid 1 onder e (milieu inrichting) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het college van Gedeputeerde Staten is het bevoegd gezag om op de aanvraag te beslissen. Dit op grond van de bepalingen in hoofdstuk 3 (bevoegd gezag) van het Besluit omgevingsrecht.

De strijdigheid met het bestemmingsplan Lage Weide kan worden opgeheven met een planologisch afwijkingsbesluit ex artikel 2.1. lid 1 onder c van de Wabo. Bij besluitvorming daarover heeft uw gemeenteraad een beslissende en doorslaggevende rol.

De wetgever heeft er bewust voor gekozen om een ander bestuursorgaan (in dit geval uw gemeenteraad in plaats van Gedeputeerde Staten) te laten beslissen over een onderdeel van de vergunning (planologisch afwijkingsbesluit).

Hoe ziet het proces er stapsgewijs uit?

A. Weigering specifieke verklaring van geen bedenkingen

Indien uw raad besluit tot weigering van de verklaring van geen bedenkingen (= zoals wij nu aan u voorstellen) heeft dit tot gevolg dat de omgevingsvergunning niet kan worden verleend. De omgevingsvergunning zal door het college van Gedeputeerde Staten dan moeten worden geweigerd. Uw besluit is namelijk juridisch bindend voor het college van Gedeputeerde Staten. Dat is bepaald in artikel 2.20a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Het concept besluit weigering omgevingsvergunning met uw ontwerp weigering verklaring van geen bedenkingen zullen dan door Gedeputeerde Staten gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. In die periode kan een ieder zienswijzen indienen. Onze verwachting is dat er in ieder geval een zienswijze door De Trip B.V. zal worden ingediend.

De eventuele zienswijzen– voor zover gericht zijn tegen de ontwerp weigering van de verklaring van geen bedenkingen– zullen door Gedeputeerde Staten aan uw raad ter beoordeling worden voorgelegd. Dat betekent dat het bouwplan op dat moment voor een 2^e keer aan uw raad wordt voorgelegd voor de definitieve besluitvorming over het –al dan niet– afgeven van een verklaring van geen bedenkingen.

B. Afgeven specifieke verklaring van geen bedenkingen

Indien uw raad positief besluit tot afgifte van de verklaring van geen bedenkingen, dan zal het college van Gedeputeerde Staten de procedure tot vergunningverlening in gang zetten. Ook in dat geval volgt tervisielegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Wij verwachten in dat geval zienswijzen van omwonenden en mogelijk de Stichting Milieugroep Zuilen. Deze Stichting heeft in het verleden vaker tot aan de Raad van State geprocedeerd tegen uitbreidingsplannen van de Trip B.V. De zienswijzen zullen ook dan ter beoordeling aan uw raad worden voorgelegd.

Samengevat

De wettelijke procedure voor uw raad valt procedureel uiteen in **twee** fasen (besluitvorming over **fase 1** ligt nu voor):

1. Besluit over het afgeven van een **ontwerp** weigering verklaring van geen bedenkingen;
2. Besluit over het afgeven van een **definitieve** weigering verklaring van geen bedenkingen indien zienswijzen zijn ingediend.



De Trip BV,
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

DATUM	4 mei 2016	TEAM	BMI
NUMMER	8184703C	REFERENTIE	Buurman
UW BRIEF VAN	22 december 2015	DOORKIESNUMMER	0302583168
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	Trix.buurman@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1	ONDERWERP	Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV.

Geachte mevrouw van Schaik,

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding

De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.

De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.

De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure

De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffect-rapportage moet worden gemaakt.

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer in samenhang gezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.- beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.

De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.

Die criteria hebben betrekking op:

1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.

Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.

Op grond van de meldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

De effecten voor wat betreft water

De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid

De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur

De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.

De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit

Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang gezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving

In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in www.officiëlebe bekendmakingen.nl (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).

Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.

In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stadskantoor, Stadsplateau 1, 5^e etage, balie 28.

Bezwaar

Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r.-beoordelingsprocedure kun u terecht bij de provincie Utrecht, mevr T. Buurman (030 2583168). Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, dhr. S. Dool (030 7023131 / 0655498099,email: www.rudutrecht.nl)

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



Mevrouw drs. H.E.C Koninkx-Schipper,
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

Formulierversie
2016.01

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	1689957
Aanvraagnaam	De Trip BV
Uw referentiecode	15.13078.005

Ingediend op	30-05-2016
Soort procedure	Uitgebreide procedure

Projectomschrijving	Betreft een revisievergunningaanvraag.
Opmerking	aanvraag bevat geen bouwonderdeel
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Ja
Persoonsgegevens openbaar maken	Ja
Kosten openbaar maken	Ja
Bijlagen die later komen	-
Bijlagen n.v.t. of al bekend	-

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Utrecht
Bezoekadres:	Meer informatie over bouwen, wonen en ondernemen vindt u op onderstaand genoemde website.
Postadres:	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Afdeling Vergunningen Postbus 8406 3503 RK Utrecht
Telefoonnummer:	030-286 0000
E-mailadres algemeen:	MidOfficeMailimporterPRD@utrecht.nl
Website:	www.utrecht.nl/baliebwo
Contactpersoon:	R. ter Avest

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

- Revisie

Bijlagen

Kosten

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	62950266
Vestigingsnummer	000031912923
Statutaire naam	De Trip BV
Handelsnaam	De Trip BV

2 Contactpersoon

Geslacht	☐ Man ☒ Vrouw
Voorletters	L.
Voorvoegsels	van
Achternaam	Schaik
Functie	Office manager

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	3542 AR
Huisnummer	7
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Sophialaan
Woonplaats	Utrecht

4 Correspondentieadres

Postbus	1458
Postcode	3439 NA
Plaats	Nieuwegein

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	030 6044282
Faxnummer	030 6039263
E-mailadres	I.v.schaik@josscholman.nl

Gemachtigde bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	13036743
Vestigingsnummer	000014070790
Statutaire naam	M-tech Nederland B.V.
Handelsnaam	M-tech Nederland B.V.

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	H.H.C.
Voorvoegsels	-
Achternaam	Neelen
Functie	projectleider

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	6045JC
Huisnummer	1
Huisletter	G
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Produktieweg
Woonplaats	Roermond

4 Correspondentieadres

Adres	Produktieweg 1G 6045JC Roermond
-------	------------------------------------

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0475 420191
Faxnummer	0475 568855
E-mailadres	hubert.neelen@m-tech-nederland.nl

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Utrecht
Kadastrale gemeente	☒ Utrecht
Kadastrale sectie	E
Kadastraal perceelnummer	520
Bouwplannaam	-
Bouwnummer	-
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☒ Ja ☐ Nee
Specificatie locatie	Gemeente: Utrecht Sectie: E Nummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk) 579, 695 (gedeeltelijk)

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☒ U bent huurder van het perceel ☐ Anders
-----------------------------------	---

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?

- ☒ Bestemmingsplan
- ☐ Beheersverordening
- ☐ Exploitatieplan
- ☐ Regels op grond van de provinciale verordening
- ☐ Regels op grond van een AMvB
- ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit

Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.

Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".

Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".

Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".

Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.

Zie de bijlage 1 behorende bij de aanvraag onder "planologische situatie".

Is het beoogde gebruik tijdelijk van aard?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

1 Gegevens inrichting

Wat is de naam van de inrichting?

De Trip BV

Wat is de aard van de inrichting?

De inrichting is met name bedoeld voor de opslag en het opbulken en deels be-/werken van goederen - waaronder afvalstoffen van derden - die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Doel van de inrichting is het na het eventueel opbulken en be-/verwerken opnieuw inzetten c.q. nuttig toepassen van de diverse inkomende stoffen en materialen buiten de inrichting.

Vraagt u de vergunning aan voor onbepaalde of bepaalde tijd?

☒ Onbepaalde tijd
☐ Bepaalde tijd

Welke voornaamste grond- en hulpstoffen gebruikt u?

Zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag.

Welke voornaamste tussen-, neven- en eindproducten produceert u?

Zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag.

Geef de totale maximale capaciteit van de inrichting en het maximale motorische of thermische ingangsvermogen van de bij de inrichting behorende installaties.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Maken proefnemingen deel uit van de aanvraag?

☒ Ja
☐ Nee

Geef een korte beschrijving van de aard en het doel van de proefneming.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Wat is de duur van de proefneming?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Wat is de voorgenomen aanvangsdatum van de proefneming?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Wat zijn de verwachte milieugevolgen en milieurisico's van de proefneming?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Is voor de inrichting eerder een vergunning verleend?

☒ Ja
☐ Nee

Worden extra maatregelen getroffen om de belasting van het milieu te voorkomen of te beperken tijdens proefdraaien, schoonmaak-, onderhouds- en herstelwerkzaamheden?

☒ Ja
☐ Nee

Beschrijf welke extra maatregelen worden genomen om de milieubelasting te voorkomen of te beperken.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

2 Gegevens verandering

Een verandering kan zijn een uitbreiding of wijziging van de inrichting of wijziging van de werking van de inrichting.

Wat is de aard van de verandering?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Is de verandering van invloed op gegevens en documenten van eerder verleende vergunningen?

☒ Ja
☐ Nee

Op welke gegevens en documenten is de verandering van invloed?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

3 Bedrijfstijden

Wat zijn de tijden en dagen, danwel perioden waarop de inrichting of onderdelen daarvan, in bedrijf zijn?

Zie het akoestisch onderzoeksrapport behorende bij deze aanvraag.

4 Bestemming

Zijn de (wijzigingen van de) activiteiten in overeenstemming met het bestemmingsplan?

☐ Ja
☒ Nee

Is er al een vrijstelling of wijziging van het bestemmingsplan aangevraagd of in procedure?

☐ Ja
☒ Nee

5 Omgeving van de inrichting

Waar ligt de inrichting?

☐ Centrum
☐ Rustige woonwijk
☐ Gemengd gebied
☒ Industrierrein
☐ Buitengebied
☐ Anders

Wat is het dichtstbijzijnde gevoelige object?

woning

Wat is de afstand in meters van de grens van de inrichting tot het dichtstbijzijnde gevoelige object?

130

6 Wijze vaststellen milieubelasting

Beschrijf de aard en omvang van de belasting van het milieu die de inrichting tijdens normaal bedrijf kan veroorzaken, daaronder begrepen een overzicht van de belangrijkste nadelige gevolgen voor het milieu die daardoor kunnen worden veroorzaakt.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Beschrijf de wijze waarop gedurende het in werking zijn van de inrichting de belasting van het milieu, die de inrichting veroorzaakt, wordt vastgesteld en geregistreerd.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

7 Ongewone voorvallen

Kunnen binnen uw inrichting ongewone voorvallen ontstaan die nadelige gevolgen kunnen hebben op het milieu?

- ☒ Ja
☐ Nee

Beschrijf de ongewone voorvallen die binnen de inrichting kunnen optreden en de belasting die daarbij kan ontstaan voor het milieu.

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

Welke maatregelen worden getroffen om de belasting van het milieu door ongewone voorvallen te voorkomen of te beperken?

Zie bijlage 1 behorende bij de aanvraag.

8 MER-(beoordelings)plicht

Voor sommige projecten is het vanwege de mogelijke impact op het milieu verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Denk hierbij aan de aanleg of aanpassing van (water)wegen, de winning van delfstoffen, afvalverwerkings- en energiebedrijven en de chemische-, papier- en levensmiddelenindustrie. Ook activiteiten waarbij de bestemming van een terrein wordt gewijzigd (zoals de aanleg van een jachthaven) vallen onder de werkingssfeer van het Besluit milieueffectrapportage.

Geldt voor uw activiteit de plicht om een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht)?

- ☐ Ja
☒ Nee

Staat de activiteit vermeld in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage?

- ☒ Ja
☐ Nee

Worden de drempelwaarden in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage overschreden?

- ☐ Ja
☒ Nee

Onder welke categorie van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage valt de aangevraagde activiteit?

D18.1

Geef de omvang van de door u aangevraagde activiteit in dezelfde eenheid als de waarde/capaciteit zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

<50 en <10000

9 Milieuzorg

Beschikt u over een milieumanagementsysteem?

- ☒ Ja
☐ Nee
☐ Deels

Is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?

- ☒ Ja
☐ Nee

Volgens welke norm is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?

- ☒ NEN-EN-ISO 14001
☐ EMAS

Wanneer is uw milieumanagementsysteem gecertificeerd?

01-01-2015

10 Toekomstige Ontwikkelingen

Verwacht u ontwikkelingen binnen uw inrichting die voor de beslissing op de aanvraag van belang kunnen zijn?

- ☐ Ja
☒ Nee

Verwacht u ontwikkelingen in de omgeving van uw inrichting die van belang kunnen zijn voor de bescherming van het milieu?

- ☐ Ja
☒ Nee

11 Bodem

Verricht u bodembedreigende activiteiten of slaat u bodembedreigende stoffen op?

- ☒ Ja
☐ Nee

Hebt u een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd?

- ☒ Ja
☐ Nee

Hebt u een bodemrisicorapport opgesteld?

- ☒ Ja
☐ Nee

12 Brandveiligheid

Welke maatregelen hebt u getroffen om brand te voorkomen?

Zie bijlage 1 en 11 behorende bij de aanvraag.

Welke brandblusmiddelen gebruikt u?

- ☐ Branddekens
☒ Draagbare blusmiddelen
☒ Brandslanghaspels
☐ Stationaire blusinstallaties
☐ Mobiele blusmiddelen
☐ Anders

Beschikt u over een bedrijfsbrandweer?

- ☐ Ja
☒ Nee

Verricht u op het buitenterrein brandgevaarlijke activiteiten?

- ☒ Ja
☐ Nee

Beschrijf de aard, locatie en frequentie van de brandgevaarlijke activiteiten.

Zie bijlage 1 en 11 behorende bij de aanvraag.

13 Afvalwater

Loost u afvalwater uit uw inrichting?

- ☒ Ja
☐ Nee

Waarop loost u afvalwater?

- ☐ Lozing op of in de bodem (infiltratie)
☐ Lozing via een openbaar riool op oppervlaktewater
☐ Lozing via een niet-openbaar (eigen) vuilwaterriool op een werk waterschap (riolering of RWZI)
☒ Lozing via een openbaar vuilwaterriool op een rioolwaterzuiveringsinstallatie
☐ Lozing via hemelwaterriool
☒ Anders

Op welke andere wijze loost u afvalwater?

Zie bijlage 1 van de aanvraag.

Welk afvalwater loost u?	☒ Procesafvalwater ☐ Koelwater ☐ Ketelspuiwater ☐ Regeneratiewater van ionenwisselaar ☐ Laboratoriumafvalwater ☐ Spoelwater ontijzing ☒ Niet-verontreinigd hemelwater ☐ Verontreinigd hemelwater ☒ Huishoudelijk afvalwater ☐ Overig afvalwater
Vindt de lozing van procesafvalwater continu of discontinu plaats?	☒ Continu ☐ Discontinuu
Hoeveel m3 afvalwater wordt gemiddeld per etmaal geloosd?	219
Hoeveel m3 afvalwater wordt maximaal per uur geloosd?	85
Van welk type oppervlak is het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig?	☒ Dakoppervlak ☒ Verhard terrein ☐ Onverhard terrein
Wat is de grootte van het dakoppervlak in m2, waarvan het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig is?	12510
Wat is de grootte van het oppervlak van het verhard terrein in m2, waarvan het niet-verontreinigd hemelwater afkomstig is?	28277
Hoeveel personen werken voor het bedrijf?	4
Is in het bedrijf een kantine of bedrijfsrestaurant aanwezig?	☐ Ja ☒ Nee
Zijn er andere bedrijven op de bedrijfsriolering aangesloten?	☐ Ja ☒ Nee
Zijn er andere woningen op de bedrijfsriolering aangesloten?	☐ Ja ☒ Nee
Worden preventieve maatregelen getroffen en/of onderzoeken verricht om de lozing van afvalwater te voorkomen?	☐ Ja ☒ Nee
Worden afvalwaterstromen en/of stoffen hergebruikt?	☒ Ja ☐ Nee
Beschrijf de afvalwaterstromen en/of stoffen die worden hergebruikt.	eventueel voor stuifbestrijding
Is de afkoppeling van het niet-verontreinigd hemelwater van het vuilwaterriool al gerealiseerd?	☒ Ja ☐ Nee
Beschrijf hoe het afgekoppelde niet-verontreinigd hemelwater binnen uw inrichting nu wordt verwijderd.	via hemelwaterriool op oppervlaktewater
Is/zijn er zuiveringstechnische voorzieningen aanwezig binnen uw inrichting?	☐ Ja ☒ Nee

Zijn er voorschriften en/of procedures aanwezig die aangeven welke maatregelen genomen moeten worden bij ongewone voorvallen en/of onvoorziene lozingen?

☒ Ja
☐ Nee

Is van lozingen direct in oppervlaktewater een immissietoets uitgevoerd?

☐ Ja
☒ Nee

Zijn er toekomstige ontwikkelingen die redelijkerwijs van belang kunnen zijn voor de aanvraag?

☐ Ja
☒ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

14 Afvalstoffen die in de inrichting ontstaan

Welke afvalstoffen voert u gescheiden af?

Zie bijlage 1 en 3 behorende bij de aanvraag.

Hergebruikt u afvalstoffen die vrijkomen binnen uw inrichting?

☒ Ja
☐ Nee

Waar en met welk resultaat worden de afvalstoffen toegepast?

Zie bijlage 1 en 3 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

15 Lucht

Worden er stoffen naar de lucht uitgestoten?

☒ Ja
☐ Nee

Wordt er stikstofoxiden, koolmonoxide, fijn stof, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen, benzeen, zwaveldioxide en/of lood naar de lucht uitgestoten?

☒ Ja
☐ Nee

Is er een rapport met betrekking tot de luchtkwaliteit opgesteld?

☒ Ja
☐ Nee

Worden er nog andere stoffen uitgestoten?

☐ Ja
☒ Nee

Zijn er binnen het bedrijf installaties aanwezig die warme lucht uitstoten?

☐ Ja
☒ Nee

Hebt u een meet- en registratiesysteem?

☐ Ja
☒ Nee

Is afdeling 2.11 van het Activiteitenbesluit over oplosmiddeleninstallaties van toepassing?

☐ Ja
☒ Nee

Is er sprake van diffuse emissies van Vluchtige Organische Stoffen (VOS)?

☐ Ja
☒ Nee

Zijn er andere diffuse emissies?

☐ Ja
☒ Nee

- Is een van de volgende paragrafen uit hoofdstuk 5 van het Activiteitenbesluit van toepassing?
- Installatie, als onderdeel van olieraffinaderijen, voor de productie van zwavel
 - Stookinstallatie voor de regeneratie van glycol
 - Installatie voor de productie van asfalt
 - Installatie voor de op- en overslag van vloeistoffen
 - Op- en overslag van benzine
- Is op één of meerdere installaties afdeling 5.1 Grote stookinstallaties van het Activiteitenbesluit van toepassing?
- Is op één of meerdere installaties paragraaf 3.2.1 van het Activiteitenbesluit over Middelgrote stookinstallaties van toepassing?
- Is op één of meerdere installaties afdeling 5.2 Afvalverbrandings- of afvalmeeverbrandingsinstallaties van het Activiteitenbesluit van toepassing?

☐ Ja
☒ Nee

☐ Ja
☒ Nee

☐ Ja
☒ Nee

☐ Ja
☒ Nee

16 Geluid en trillingen

- Ligt de inrichting op een gezonde industrieterrein?
- Hebt u een akoestisch onderzoek uitgevoerd?
- Veroorzaken de activiteiten trillingen?
- Hebt u een trillingsonderzoek uitgevoerd?

☒ Ja
☐ Nee

☒ Ja
☐ Nee

☒ Ja
☐ Nee

☒ Ja
☐ Nee

17 Energie

- Verbruikt u in uw inrichting meer dan 50.000 kWh elektriciteit of meer dan 25.000 m3 aardgas(equivalenten) per jaar?
- Hoeveel elektriciteit verbruikt u in uw inrichting in kWh per jaar?
- Hoeveel aardgas(equivalenten) verbruikt u in uw inrichting in m3 per jaar?

☐ Ja
☒ Nee

49999

24999

18 Externe veiligheid

- Wordt uw inrichting genoemd in artikel 2 (en niet in artikel 3) van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)?
- Wordt uw inrichting genoemd in artikel 4, onderdeel b, e of f van het Registratiebesluit externe veiligheid?
- Is er een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd?

☐ Ja
☒ Nee

☐ Ja
☒ Nee

☐ Ja
☒ Nee

Zijn er binnen uw inrichting specifieke technische maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?

☒ Ja
☐ Nee

Zijn er binnen uw inrichting specifieke procedurele maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?

☒ Ja
☐ Nee

19 Verkeer, vervoer en mobiliteit

Hebt u een preventieplan voor beperking van verkeer- en vervoerbewegingen opgesteld?

☐ Ja
☒ Nee

Hoeveel werknemers hebt u in dienst?

4

Hoeveel bezoekers komen per dag naar uw inrichting?

0

Welke vormen van verkeer en vervoer zijn voor uw bedrijfsactiviteiten relevant?

☒ Verkeer en vervoer over de weg
☐ Verkeer en vervoer over spoor
☒ Verkeer en vervoer over water
☐ Verkeer en vervoer in de lucht

Hoeveel kilometers worden per jaar door de verladers en uitbesteed vervoer gemaakt?

0

Hoeveel kilometers worden per jaar door eigen vervoerders gemaakt?

0

Hoeveel kilometers worden per jaar over binnenwateren gemaakt?

0

Hebt u maatregelen getroffen om het aantal vervoersbewegingen te beperken?

☐ Ja
☒ Nee

Heeft u parkeerplaatsen in de open lucht binnen uw inrichting?

☒ Ja
☐ Nee

Hoeveel parkeerplaatsen hebt u in de open lucht binnen uw inrichting?

4

Hebt u maatregelen getroffen om visuele hinder als gevolg van de parkeerplaatsen te voorkomen?

☐ Ja
☒ Nee

Maakt een parkeergarage deel uit van uw inrichting?

☐ Ja
☒ Nee

20 Geur

Is er sprake van geuremissie?

☒ Ja
☐ Nee

Kan de geuremissie leiden tot geurhinder?

☒ Ja
☐ Nee

Hebt u een geuronderzoek uitgevoerd volgens de NTA 9065?

☒ Ja
☐ Nee

21 Beste Beschikbare Technieken

Zijn er binnen uw inrichting één of meerdere IPPC-installaties, zoals bedoeld in bijlage 1 van de Richtlijn Industriële Emissies?

☒ Ja
☐ Nee

Als de IPPC-richtlijn op u van toepassing is, worden de omgevingsvergunning en de watervergunning gecoördineerd. De aanvraag van de omgevingsvergunning moet daarom tegelijk met of uiterlijk binnen 6 weken na de aanvraag van de watervergunning worden ingediend.

Welke BBT-conclusies zijn op uw installaties van toepassing? Zie bijlage 12 behorende bij de aanvraag.

Zijn er binnen uw inrichting installaties of opslagen aanwezig waarop één of meerdere Nederlandse informatie documenten over BBT van toepassing zijn (aangewezen BBT documenten)?

☒ Ja
☐ Nee

Geef de titels van de betreffende informatie documenten.

PGS 15, 28 en 30;
NRB;
BREF Afvalbehandeling;
BREF op- en overslag bulkgoederen;
Oplegnotitie Op- en overslag;
BREF energie-efficiëntie.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

22 Gevaarlijke stoffen in verpakking

Gevaarlijke stoffen zijn onder andere ontplofbare stoffen, samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen, brandbare stoffen, giftige stoffen, bijtende stoffen of andere stoffen die voor de mens of het milieu gevaarlijk kunnen zijn. Bestrijdingsmiddelen en/of biociden zijn ook gevaarlijke stoffen als het bestrijdingsmiddel onder de ADR valt of een CMR-stof (carcinogeen, mutageen of reprotoxisch) is. Volgens het ADR moeten stoffen en producten worden ingedeeld op basis van hun gevaarseigenschappen.

Zijn alle opslagplaatsen gerealiseerd volgens de PGS15-richtlijn?

☒ Ja
☐ Nee

Welke soorten opslagplaatsen zijn er binnen de inrichting aanwezig?

☒ Opslagkast
☐ Inpandige opslag minder dan 10 ton
☐ Uitpandige opslag minder dan 10 ton
☐ Opslagplaats meer dan 10 ton
☐ Tijdelijke opslag
☐ Opslag lege, gereinigde verpakkingen
☐ Opslag stoffen ADR-klasse 4.1, 4.2 en 4.3
☐ Opslag organische peroxiden

Zijn er op een verdieping meer dan twee opslagkasten per brandcompartiment?

☐ Ja
☒ Nee

Is een vatenvulinrichting aanwezig?

☐ Ja
☒ Nee

Is een aparte tapruimte aanwezig?

☐ Ja
☒ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

23 Stuifgevoelige stoffen

Hoe vinden overslag en transport van de stuifgevoelige stoffen plaats?

Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.

Welke onvoorziene bedrijfsstoringen kunnen optreden binnen de inrichting waarbij stofemissies kunnen plaatsvinden?

Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.

Zijn extra voorzieningen getroffen om stofoverlast te voorkomen?

☒ Ja
☐ Nee

Welke voorzieningen zijn getroffen?

Zie bijlage 1 en 7 behorende bij de aanvraag.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

24 Vloeistoffen in tanks

Is brandbeschermende bekleding aanwezig? ☒ Ja ☐ Nee

Wordt er verwarmde vloeistof opgeslagen? ☐ Ja ☒ Nee

Is er een installatiecertificaat aanwezig? ☒ Ja ☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

25 Afvalstoffen van derden (algemeen)

Welke activiteiten voert u uit met de afvalstoffen van buiten de inrichting? ☒ Opslag ☒ Overslag ☒ Sorteren ☒ Shredderen ☒ Zeven ☒ Breken ☒ Mengen ☐ Composteren ☐ Verbranden ☐ Bij- of meestoken in een energiecentrale ☐ Storten ☐ Op of in de bodem brengen ☐ Anders

Worden er van buiten de inrichting afkomstige genetisch gemodificeerde organismen als afvalstoffen of voorkomend in afvalstoffen geheel of gedeeltelijk vernietigd? ☐ Ja ☒ Nee

Beschrijft u in het systeem voor de AO/IC de beschikbaarheid en vakbekwaamheid van de medewerkers van de inrichting? ☒ Ja ☐ Nee

Blijven er tijdens de be- of verwerking afvalstoffen over die vervolgens worden afgevoerd? ☒ Ja ☐ Nee

Voldoet u aan de minimumstandaard van het LAP? ☒ Ja ☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

26 Opslag van baggerspecie

Wat is de jaarlijkse hoeveelheid perswater in m3? 0

Wat is de jaarlijkse hoeveelheid consolidatiewater in m3. 0

Wat is de jaarlijkse hoeveelheid drainagewater in m3? 0

Beschrijf hoe de baggerspecie wordt aangevoerd. Zie bijlage 1, 3 en 5.

Beschrijf hoe baggerspecie wordt bewerkt. Zie bijlage 1, 3 en 5.

Beschrijf de kwaliteit van de bodem waarop het baggerspeciedepot (in de toekomst) staat. Zie bijlage 1, 3 en 5.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

27 Groen- en/of GFT-afval

Welke afvalstoffen verwerkt u? ☒ Groenafval
☐ GFT-afval
☐ Groen- en GFT-afval in één proces

Waaruit bestaat het afval dat u verwerkt? Zie bijlage 1, 3 en 5.

Verwerkt u naast het groen- en/of GFT-afval nog andere (afval)stoffen samen met het groen- en/of GFT-afval? ☐ Ja
☒ Nee

Wat is de verwerkingscapaciteit van het afval in ton per jaar? 0

Hoe slaat u het aangevoerde afval op? Zie bijlage 1, 3, 5 en de plattegrondtekening

Waar vindt het verwerkingsproces plaats? Zie bijlage 1, 3, 5 en de plattegrondtekening

Welke verwerkingsmethode(n) past u toe? ☐ Compostering groenafval (aëroob)
☐ Compostering GFT-afval (aëroob)
☐ Compostering GFT-afval en groenafval in één proces (aëroob)
☐ Vergisting (anaëroob)
☒ Anders

Welke andere verwerkingsmethode past u toe? Zie bijlage 1, 3 en 5 van de aanvraag

28 Opslag van grond- en/of zand in een depot

Grond kan worden opgeslagen bij een grondbank of in een gronddepot wanneer (nog) geen geschikte toepassingslocatie beschikbaar is. Een gronddepot kan gezien worden als een tijdelijke opslagplaats van grond. Grondbanken slaan grond niet alleen op, maar zetten ook grond af. Voor de opslag van schone grond gelden geen beperkingen. Verontreinigde grond kan worden opgeslagen in tijdelijke of definitieve gronddepots. Het Besluit Bodemkwaliteit is van toepassing op de opslag van grond of baggerspecie, bestemd voor de toepassingen, bedoeld in artikel 35 onderdeel a tot en met e van het Besluit, gedurende maximaal drie jaar op of in de bodem, met uitzondering van de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam, of gedurende maximaal tien jaar in een oppervlaktewaterlichaam. Het Besluit bodemkwaliteit staat op de [website van Rijkswaterstaat Leefomgeving \(http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/\)](http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/).

Wat wordt binnen uw inrichting opgeslagen? ☒ Grond
☒ Zand

Vindt er aanvoer van grond naar uw inrichting plaats? ☒ Ja
☐ Nee

Hoe wordt de grond naar uw inrichting aangevoerd? Zie bijlage 1, 3 en 5.

Is de afkomst van de grond bekend? ☒ Ja
☐ Nee

Waar komt de grond vandaan? Zie bijlage 1, 3 en 5 (verwijzingen, zie ook de uitzonderingsaspecten). Onderstaande hoeveelheden zijn in de betreffende bijlagen geconcretiseerd.

Is de kwaliteit van de aangevoerde grond bepaald door middel van het afleveren van een milieuhygiënische verklaring?	☒ Ja ☐ Nee
Welke categorieën grond worden binnen uw inrichting opgeslagen?	☒ Schone grond ☒ Grond van de klasse wonen ☒ Grond van de klasse industrie
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van schone grond in ton?	0
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van grond van de klasse wonen in ton?	0
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van grond van de klasse industrie in ton?	0
Welke milieubescherpende maatregelen hebt u getroffen om bij de over- en opslag van de grond de verspreiding naar de omgeving te voorkomen?	Zie bijlage 1, 3 en 5 en verwijzingen.
Is de kwaliteit van de bodem waarop of waarin de grond wordt toegepast bepaald door middel van het afleveren van een milieuhygiënische verklaring?	☒ Ja ☐ Nee
Wat is binnen uw inrichting de maximale opslaghoeveelheid van zand in ton?	0
Welke milieubescherpende maatregelen neemt u om bij over- en opslag van het zand verspreiding naar de omgeving te voorkomen?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen). Bovenstaande hoeveelheden zijn in de betreffende bijlagen geconcretiseerd.

29 Het breken van puin

Hoe wordt ongebroken puin naar uw inrichting aangevoerd?	Zie bijlage 1 (en verwijzingen).
Wat is de maximale opslaghoeveelheid in ton van ongebroken puin binnen uw inrichting?	0
Hoe vindt het breken van puin binnen uw inrichting plaats?	☐ Met een stationaire puinbreekinstallatie ☒ Met een mobiele puinbreekinstallatie
Wat is de verwerkingscapaciteit in ton per uur van de puinbreekinstallatie?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen).
Wat is de maximale opslaghoeveelheid in ton van gebroken puin binnen uw inrichting?	0
Wordt gebroken puin uit uw inrichting afgevoerd?	☒ Ja ☐ Nee
Hoe wordt gebroken puin uit uw inrichting afgevoerd?	Zie bijlage 1, 3 en 5 (en verwijzingen).
Verwerkt u gebroken puin binnen uw inrichting?	☐ Ja ☒ Nee

Tabellen

Revisie					
Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)					
1 Overzicht vergunningen en meldingen					
Wettelijke basis	Soort	Datum	Kenmerk	Bevoegd gezag	
Wet milieubeheer	Revisievergunning	24-04-2007	DSO 07047303 / Wm 4324.4	n.b.	

Tabellen

Revisie

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)
13 Overzicht afvalwaterstromen

Soort afvalwaterstroom	Overige soort afvalwaterstroom	Lozing op	Afstand tot vuilwaterriool (m)	Afstand tot vuilwaterriool (m)	Lozingspunt
Niet-verontreinigd hemelwater	-	Oppervlaktewater	5	-	zie de plattegrondtekening
Niet-verontreinigd hemelwater	-	Oppervlaktewater	5	-	zie de plattegrondtekening
Huishoudelijk afvalwater	-	Gemeentelijk vuilwaterriool	-	-	zie de plattegrondtekening
Overig afvalwater	ontwateringswater	Gemeentelijk vuilwaterriool	-	-	zie de plattegrondtekening

Hoeveelheid (m3/jaar)	Bepaling volumestroom	Andere bepaling volumestroom	Registratie en Rapporteringwijze	Samenstelling afvalwaterstroom	Gemiddelde vervuilingswaarde (v.e.)
25000	Schatting	-	N.v.t.	Ja	0
10650	Schatting	-	N.v.t.	Ja	0
75	Schatting	-	N.v.t.	Ja	2
500	Schatting	-	N.v.t.	Ja	12

Maximale vervuilingswaarde (v.e.)
0
0
2
12

Tabellen

Revisie				
Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)				
21 Overzicht installaties en bijbehorende categorie				
Naam installatie	Indeling categorie IPPC-richtlijn	Nieuwe of wijziging in installatie?	Studie alternatieven	
Afvalbehandeling	5.1, 5.3b en 5.5	Ja	Ja	

Tabellen

Revisie					
Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)					
23 Stuifgevoelige stoffen					

Naam	Stofklasse	Opslagwijze	Doorzet (kg/jaar)	Hoeveelheid (kg)	Opslaghoogte (m)
Zie bijlage 1 en 3 v.d. aanvr. (ook hoeveelheden)	S1 sterk stuifgevoelig niet bevochtigbaar, S2 sterk stuifgevoelig wel bevochtigbaar, S3 licht stuifgevoeling niet bevochtigbaar, S4 licht stuifgevoeling wel bevochtigbaar, S5 niet of nauwelijks stuifgevoelig	zie bijlage 3 behorende bij de aanvraag	0	0	0

Grondoppervlakte (m2)
0

Tabellen

Revisie
Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)
26 Overzicht opslag van baggerspecie per klasse

Klasse baggerspecie	Jaarlijkse hoeveelheid (m3)	Opslagwijze	Drogestofgehalte (%)	Dichtheid (%)	Gemiddelde hoeveelheid (m3)
AW Klasse	9000	zie bijlage 1 en 3 (onderstaande is in ton)	75	75	5

Maximale hoeveelheid (m3)	Capaciteit ontwateren en rijpen (m3/jaar)
200	9000

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
Bijlagen-totaal_pdf	Bijlagen-totaal.pdf	Gegevens afvalwater Situatietekening milieu Gegevens gevaarlijke stoffen in verpakking Gegevens niet-technische samenvatting Gegevens geluid en trillingen Gegevens opslag van grond en/of zand in een depot Gegevens lucht Gegevens opslag van baggerspecie Gegevens afvalstoffen van derden Gegevens externe veiligheid Gegevens vloeistoffen in tanks Plattegrond Milieu Gegevens groen- en/of gft-afval Gegevens stufgevoelige stoffen Gegevens bodem Procesbeschrijving Milieu Gegevens BBT Gegevens afvalstoffen die in de inrichting ontstaan Gegevens geur Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening Anders	2016-05-30	In behandeling



Formulierversie
2016.01

Kosten

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)?

0

Inhoudsopgave bijlagen De Trip

- 1 Beschrijving activiteiten en milieuaspecten**
- 2 Machtiging & KVK-uittreksel**
- 3 Overzicht (afval)stoffen, hulp- en toeslagstoffen en producten**
- 4 Minimumstandaard afvalstoffen conform LAP2**
- 5 A&V-beleid**
- 6 Rapportages bodemonderzoek**
- 7 Rapportage luchtkwaliteitsonderzoek**
- 8 Rapportage geuronderzoek d.d. 14 maart 2016**
- 9 Rapportage akoestisch onderzoek d.d. 1 april 2016**
- 10 NRB-analyse**
- 11 Warmestralingsberekening**
- 12 RIE-/BBT-toets**
- 13 Tekening Milieu**
- 14 Ruimtelijke onderbouwing**
- 15 Melding Activiteitenbesluit(compleet)**
- 16 Melding PAS (stikstofdepositieberekeningen)**
- 17 M.e.r.-beoordeling**

Bijlage 1



**BESCHRIJVING VAN DE ACTIVITEITEN EN MILIEUGEVOLGEN IN
HET KADER VAN OMGEVINGSVERGUNNINGAANVRAAG
INGEVOLGE DE WABO**

ten behoeve van De Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

Beschrijving van de activiteiten en milieugevolgen in het kader van omgevingsvergunningaanvraag ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [REDACTED]
telefoon : [REDACTED]
telefax : [REDACTED]
mobiel : [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.Mil-02	datum 30 mei 2016	
projectleider [REDACTED]	auteurs [REDACTED]	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
Telefoon: 0475-420191
Telefax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding en niet technische samenvatting	3
1.1	niet technische samenvatting	3
1.2	leeswijzer	8
2	Algemene gegevens	9
2.1	gegevens vergunninghouder	9
2.2	gegevens inrichting	9
2.3	vigerende situatie	9
2.4	Aan te vragen situatie	10
2.5	lozings(vergunning)technische situatie	12
2.6	planologische situatie	13
2.7	vergunning bouwactiviteit en overige vergunningen/ontheffingen	14
2.8	indeling in Bor-categorieën	15
2.9	MER-(beoordelings)plicht	15
2.10	RIE / BBT / PRTR	16
2.11	energie en duurzaamheid	16
2.12	toekomstige ontwikkelingen	17
2.13	financieel / vakbekwaamheid / organisatiestructuur	17
2.14	acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V)	18
3	Activiteiten aangevraagde situatie	19
3.1	inname, opslaan en overslaan	19
3.2	bewerken van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen	21
3.3	overige activiteiten	26
4	Bestaande toestand en gevolgen voor het milieu	28
4.1	Inleiding	28
4.2	lucht	28
4.3	geluid en trillingen	30
4.4	lichthinder	31
4.5	bodem en grondwater	32
4.6	afvalwater	32
4.7	afvalstoffen	33
4.8	ongedierte	33
4.9	externe veiligheid	34
4.10	milieubeschermd gebieden en stikstofdepositie	34
4.11	bijzondere en ongewone voorvallen	35
4.12	ruimtelijke onderbouwing	35

1 Inleiding en niet technische samenvatting

1.1 niet technische samenvatting

De Trip BV is een dochterbedrijf van (Aannemingsbedrijf) Jos Scholman. Laatstgenoemd moederbedrijf is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. De Trip BV verzoekt het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht om een revisievergunning (onderdeel milieu) voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De RUD Utrecht is belast met de uitvoeringstaken op het gebied van omgevingsrecht in relatie tot milieuaspecten. Aangezien er wat betreft de toegestane milieucategorie beperkingen in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen, is deze aanvraag tevens een aanvraag voor een omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

De Trip BV wil met deze vestiging een bijdrage leveren aan de circulaire economie door zo veel mogelijk afvalstoffen te hergebruiken en geschikt te maken voor hergebruik. De inrichting is met name bedoeld voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen - waaronder afvalstoffen van derden - die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Doel van de inrichting is het na het eventueel opbulken en be-/verwerken opnieuw inzetten c.q. nuttig toepassen van de diverse inkomende stoffen en materialen elders buiten de inrichting. De werkzaamheden van De Trip BV worden uitgevoerd voor (semi-)overheden, nutsbedrijven, wegenbouwers, aannemerscombinaties, bouwcombinaties, woningbouw verenigingen, natuurontwikkelaars, landbouwers en particulieren.

De Trip BV heeft plannen om de thans volledig onder het Activiteitenbesluit (melding d.d. 11 maart 2015) vallende activiteiten uit te breiden c.q. te veranderen. Op dit moment is nog sprake van een type B inrichting, doch dat zal naar aanleiding van deze aanvraag veranderen in een Type C inrichting. Tevens rust er op de locatie een omgevingsvergunning milieu, namelijk de revisievergunning van 24 april 2007, kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4. Ook is sprake van een reeds gemelde inrichting Eurosalt, die volledig onder het Activiteitenbesluit valt (melding 2010).

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen, waaronder gevaarlijke afvalstoffen, de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloopafval.

De voorliggende omgevingsvergunningaanvraag is tevens een melding op grond van art. 1.10 van het Activiteitenbesluit voor de daaronder vallen activiteiten als het opslaan van bulkgoederen en de eventuele wijzigingen daarin ten opzichte van de eerdere melding.

In figuur 1-a is de locatie aangegeven van de inrichting van De Trip BV. Opgemerkt wordt dat betreffende luchtfoto een verouderde weergave is, namelijk van voor de vestiging van De Trip.



figuur 1-a: luchtfoto locatie: De Trip BV

Binnen de inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7 te Utrecht worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd, te weten:

1. op- en overslag van diverse grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, hout, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen en afvalstoffen van eigen werken;
2. inname, op- en overslag van afvalstoffen conform tabel 1-a, waaronder afvalmateriaal van derden;
3. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

Bij de melding ingevolge het Activiteitenbesluit (d.d. 11 maart 2015) zijn de in tabel 1-a onder code A t/m K aangegeven afvalstoffen (grotendeels van eigen werken) gemeld met een de in kolom 3 en 4 aangegeven maximale opslag- en jaarcapaciteiten.

Voor op- en overslagactiviteiten heeft een doorzet of jaarcapaciteit geen meerwaarde. De milieueffecten van inrichting worden grotendeels bepaald door wat er maximaal op een dag aanwezig is en plaatsvindt. Alleen voor bepaalde bewerkingen is de doorzet van belang, bijvoorbeeld voor het verkleinen van houtachtig groenafval (in dit geval op grond van geurnormen). Verzocht wordt om alleen in die gevallen waar dat strikt noodzakelijk is een jaarcapaciteit op te nemen.

De activiteiten met en capaciteiten van afvalstoffen bepalen grotendeels de aard van de inrichting. In onderstaande tabel 1-a is in kolom 1, 2, 5, 6 en 7 een totaal overzicht weergegeven van de gewenste activiteiten met afvalstoffen weergegeven voor de nu aangevraagde situatie.

Tabel 1-a: totaal overzicht aangevraagde (afval-) stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton) ^[1] ^[2]	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals o.a. geotextiel, oever- bescherming, dijkbekleding en damwanden)	maximaal 2.000 m ³	2.000	3.200 m ³	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloopafvalstoffen	maximaal 10.000 ton	50.000	10.000 m ³	60.000	Opslag, overslag, opbulken/ mengen, scheiden en verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB- slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	16.000 m ³	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken /mengen scheiden
D	Glas (vlakglas/ consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloopafval (gemengd)	maximaal 45 m ³	10.000	200 m ³	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	maximaal 45 m ³	2.000	200 m ³	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ont- wateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	maximaal 200 m ³	20.000	60 ton (200 m ³)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	maximaal 600 m ³	16.640	4.200 m ³ (waarvan max- imaal 2.560 m ³)	16.640	Opslag, overslag, opbulken,

^[1] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden boven de drempelwaarde (installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer, zie ook onder MER-(beoordelings)plicht

^[2] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden met een capaciteit die maakt dat de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) van toepassing is. Zie onderdeel RIE / BBT / PRTR

Tabel 1-a: totaal overzicht aangevraagde (afval-) stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton) ^{[1] [2]}	Activiteit
				verkleind)		scheiden, verkleinen
K	Dakafval	maximaal 50 ton	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Asfalt (waaronder teerhoudend)	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt ook de opslag en gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, bouwmaterialen, dieselolie in mobiele tanks, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Deze bulkstoffen zijn opgenomen in tabel 1-b, de overige hulpstoffen worden in emballage opgeslagen in zijn terug te vinden in bijlage 3 bij de aanvraag.

Tabel 1-b: overzicht opslag overige bulkstoffen huidige situatie

soort	Maximale capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	15.000 liter	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000 ton/jaar	opslag
Bouwproducten (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	Opslag, deels in silo's

De groundbankactiviteiten omvatten de inname, het opslag, overslag, opbulken en scheiden (ontdoen van bodemvreemde stoffen) binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). In beperkte mate wordt grond, zijnde gevaarlijke afval c.q. niet-toepasbare grond en calamiteitenpartijen, ingenomen. Laatstgenoemde partijen worden alleen tijdelijk opgeslagen

[illegible]

KOPIE



De Trip BV
Sophaalabri 7
3542 AR UTRECHT

VERZONDEN 03 MEI 2016

Datum	3 mei 2015
Zaaknummer	
Besluitnummer	561691-Z/16/103473
Nummer	
Onderwerp	Meldingen Activiteitsresultaat persoos Sophiabian 2 re. Utrecht

Contactpersoon: [REDACTED]
Telefoonnummer: 030-202.3731
E-mailadres: [REDACTED]@indirect.nl
Bijlage: 1
Pagina: 1 van 3

Gender

U heeft diverse meldingen voor het Activiteitenbesluit milieubeheer ingediend voor het bedrijf De Tilp gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Deze meldingen hebben wij ontvangen op 11 maart 2015, 22 september 2015, 23 oktober 2015 en 13 november 2015. De meldingen zijn respectievelijk geregistreerd onder kenmerk HZ-MM-15-07225, HZ-MM-15-27327, HZ-MM-15-30708 en HZ-MM-15-40215.

Lux meldingen betroffen het oprichten van een bedrijf dat in hoofdzaak de volgende bedrijfsactiviteiten uitvoert: het knippen en opbreken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen welke genoemd worden, bij onderdeel 2B.10 van de bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht), waaronder ook het opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval afkomstig van werkzaamheden die van buiten de inrichting afkomstig zijn. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals (wieg)zout en asfaltverniegingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk)goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals het gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en het voeren van administratie.

Beoordeling

Wij hebben de meldingen met bijlagen inhoudelijk beoordeeld. De meldingen zijn volledig en bevatten voldoende informatie. Zodoende hebben wij de meldingen in orde bevonden. Hiermee voldoet u aan de meldingsplicht, in het kader van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Op de door u gevulde activiteiten zijn de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling van toepassing. Via de site www.almonline.nl heeft u de door u na te leven regels kunnen downloaden en nalezen. Wij adviseren u de voor uw inrichting geldende voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer in uw administratie te bewaren.

Adidas brandwear

Gezien de verschillende soorten en hoeveelheden brandbare stoffen die binnen de inrichting bewaard en opgeslagen worden hebben wij de brandweer Utrecht gevraagd om advies. Dit advies wordt als bijlage bij deze brief gevoegd. Wij adviseren u hiervan goede notie te nemen en waar nodig maatregelen te nemen.

Maatwerkvoorschriften

De meldingen voor het Activiteitenbesluit geven ons aanleiding om maatwerkvoorschriften voor geluid op te stellen. Hierover ontvangt u z.s.m. bericht.

[illegible]

De bouwstoffen worden ingenomen met het oog op het opslag, overslag, opbulken (waaronder mengen conform Bbk) en het ontdoen van bodemvreemde stoffen ten behoeve van nuttige toepassing. Bouw- en sloopafval en A- en B-hout worden binnen de inrichting

opgeslagen, opgeboukt en gescheiden. Steenachtig puin wordt ook binnen de inrichting gebroken, het A- en B-hout kan ook worden verkleind (geshredderd).

Het groenafval dat door De Trip BV ingenomen wordt, bestaat hoofdzakelijk uit niet-houtachtig (blad, gras en plantsoenafval) en houtachtig groenafval. Het groenafval wordt na aanvoer, tijdelijk op- en overgeslagen ten behoeve van nuttige toepassing buiten de inrichting. Aanwezige fysische verontreinigingen worden verwijderd. Gedurende de maanden mei t/m november wordt grasachtig materiaal aangevoerd. Het aangevoerde grasachtig materiaal wordt door een kraan in containers geladen. Volle containers worden afgedekt. De houtachtige fractie, bestaande uit stammen, takken en grof snoeihout kan ook worden verkleind (geshredderd).

De overige afvalstoffen, waaronder de gevaarlijke afvalstoffen worden slechts op- en overgeslagen en opgeboukt voor vervolgverwerking door vergunninghouders buiten de inrichting.

De bestaande toestand van het milieu, alsmede de gevolgen voor het milieu, die het gevolg zijn van het uitvoeren van de bedrijfsmatige activiteiten binnen de inrichting, zijn geïnterviewd voor onder meer de milieuaspecten lucht, bodem, geluid, afvalstoffen en residuen, water en de bedrijfs- en externe veiligheid. De resultaten van de inventarisatie van de milieugevolgen zijn beschreven in hoofdstuk 4 van de voorliggende toelichting op de vergunningaanvraag. Waar nodig zijn adequate voorzieningen en/of maatregelen gerealiseerd c.q. opgenomen om de nadelige gevolgen voor het milieu te reduceren tot de hiervoor geldende normen. De milieugevolgen, die in dit kader het meest beïnvloed worden door de activiteiten van De Trip BV, zijn geluid en emissies naar het milieucompartiment lucht.

In de bijlage Tekening Milieu is een plattegrondtekening opgenomen waaruit de locatie van de bedrijfsonderdelen, processen en lozingsaspecten zijn te herleiden. Processen en geluidsbronnen zijn voorts te herleiden uit de bijgevoegde omgevingsonderzoeken (geluid-, luchtkwaliteit- en geurrapportage).

1.2 leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de algemene gegevens en actuele situatie met betrekking tot de inrichting van De Trip BV. De beoogde situatie met een beschrijving van de aangevraagde activiteiten van De Trip BV wordt nader toegelicht in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 tenslotte behandelt de consequenties voor de omgeving van de beoogde veranderingen ten aanzien van de diverse milieuaspecten.

2 Algemene gegevens

2.1 gegevens vergunninghouder

naam vergunninghouder : De Trip BV
 bezoekadres/ : Morsebaan 1
 correspondentieadres : Postbus 1458
 postcode/plaats : 3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
 telefoon :

030

2.2 gegevens inrichting

naam inrichting : De Trip BV
 adres : Sophialaan 7
 postcode/plaats : 3542 AR Utrecht
 kadastrale gegevens : Gemeente : Utrecht
 Sectie : E
 Nummers : 520, 535, 536 (gedeeltelijk)
 579, 695 (gedeeltelijk)

2.3 vigerende situatie

Voor de inrichting van De Trip BV is een melding verricht in het kader van het Activiteitenbesluit, zie bijlage 15 bij de aanvraag. Een bijbehorende Wabo-vergunning bouw en een watervergunning (zie paragraaf 2.5) voor het realiseren van keerwanden, zijn in procedure (ingediend op 17 augustus 2015).

Op basis van de thans vigerende melding Activiteitenbesluit zijn globaal de hoofdactiviteiten met afvalstoffen en bijbehorende inname- en opslagcapaciteiten toegestaan zoals vermeld in onderstaande tabel 2-a.

Tabel 2-a: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten o.b.v. melding Activiteitenbesluit				
code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment (ton)	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m ³	2.000	scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	ontwateren (slib), scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	maximaal 2.000 ton	20.000	opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen <u>van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	10.000	scheiden, opbulken
H	RKG (slib), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	2.000	ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 200 m ³	20.000	scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 600 m ³	16.640	verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 50 ton	-	

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt thans de opslag c.q. het gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in IBC-tanks plaats.

2.4 Aan te vragen situatie

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen (waaronder gevaarlijke afvalstoffen), de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloopafval.

De eerder middels de melding gelegaliseerde activiteiten met afvalstoffen en capaciteiten alsmede de nieuw aangevraagde activiteiten met afvalstoffen en capaciteiten zijn weergegeven in tabel 2-b.

Tabel 2-b: totaal overzicht aangevraagde afval stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton) ^[1] ^[2]	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oever- bescherming, dijkbekleding en damwanden)	<i>maximaal</i> 2.000 m ³	2.000	3.200 m ³	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloopafvalstoffen	<i>maximaal</i> 10.000 ton	50.000	10.000 m ³	50.000	Opslag, overslag, opbulken/ mengen, schei- den verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB- slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	<i>maximaal</i> 10.000 m ³	100.000	16.000 m ³	224.000	Opslag, overslag, opbulken /mengen scheiden
D	Glas (vlakglas/ consumentenglas)	<i>maximaal</i> 10.000 ton	20.000	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	<i>maximaal</i> 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	<i>maximaal</i> 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloopafval (gemengd en steenachtig)	<i>maximaal</i> 45 m ³	10.000	200 m ³	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	<i>maximaal</i> 45 m ³	2.000	200 m ³	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ont- wateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	<i>maximaal</i> 200 m ³	20.000	60 ton (200 m ³)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	<i>maximaal</i> 600 m ³	16.640	4.200 m ³ (waarvan max- imaal 2.560 m ³ verkleind)	16.640	Opslag, overslag, opbulken, scheiden,

^[1] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden boven de drempelwaarde (installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer, zie ook onder MER-(beoordelings)plicht

^[2] Werkzaamheden met afvalstoffen kunnen plaatsvinden met een capaciteit die maakt dat de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) van toepassing is. Zie onderdeel RIE / BBT / PRTR

Tabel 2-b: totaal overzicht aangevraagde afval stoffen en capaciteiten

code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden)	Aan te vragen jaarcapaciteit (ton) ^{[1] [2]}	Activiteit
						verkleinen
K	Dakafval	<i>maximaal 50 ton</i>	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Asfalt (waaronder teerhoudend)	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt de opslag c.q. het gebruik van divers bulkmateriaal (zand, grond, bouwstoffen en vergelijkbare producten, allen niet zijnde afval) en enige hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in IBC-tanks plaats. Deze nevenactiviteiten zijn reeds allen gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit, zie tabel 1-b. Het totaal overzicht van de aangevraagde stoffen is opgenomen in bijlage 3 bij de aanvraag.

2.5 lozings(vergunning)technische situatie

Schoon hemelwater/besproeiingswater van schone terreindelen (opslaglocaties inerte stoffen, wegen) en daken wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Afvalwater van bodembeschermende voorzieningen wordt via het bedrijfsriool opgevangen en door een zuiveringstechnische voorziening (NEN 858) geleid voordat dit wordt getransporteerd naar het gemeenteriool. Het overige bedrijfsafvalwater is vergelijkbaar met huishoudelijk afvalwater en wordt zonder aanvullende voorzieningen op het gemeentelijke riool geloosd.

De te lozen waterstromen kunnen allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit geloosd worden en een Watervergunning voor het aspect lozen is derhalve niet aan de orde. Nadere details, zoals hoeveelheid te lozen afvalwater en aanwezige voorzieningen, zijn opgenomen in paragraaf 4.6.

2.6 planologische situatie

De inrichting van De Trip BV is gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 17 juli 2014 (kenmerk NL.IMRO.0344.BPLAGEWEIDE-VA01).

De functieaanduiding voor deze locatie is 'bedrijf tot en met categorie 4.1'. Ingevolge artikel 3.6.2 lid a, kan 1 à 2 categorieën hoger worden toegestaan als wordt aangetoond dat "...het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (.....alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in lid b opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

De voorgenomen activiteiten vallen grotendeels onder milieucategorie 3.1 tot 4.1 (aannemerij, groothandel in hout en bouwmaterialen, loon-, hovenier- en bosbouwbedrijf, waarvan de laatste 3 niet in de lijst van bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen maar maximaal categorie 3.1 zijn). Bij de melding is reeds uitgebreid beargumenteerd waarom de gemelde activiteiten passen binnen de omschrijving "maximaal milieucategorie 4.1".

Bij deze aanvraag worden extra activiteiten aangevraagd, waarbij een puinbreker (capaciteit minder dan 100.000 ton/jaar) wordt toegevoegd en waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) wordt aangevraagd. Door deze beide aspecten kan in de aangevraagde situatie sprake van zijn van milieucategorie 4.2. In de uitspraak van de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016 is bepaald bij wijze van voorlopige voorziening dat voor het plandeel met de bestemming:

"Bedrijventerrein" en de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.1" betreffende Sophialaan 7, in afwijking van artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder a, en artikel 3, lid 3.6, onder 3.6.2, van de planregels geldt dat ter plaatse bedrijven uit de in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten genoemde milieucategorieën 1 tot en met 3.2 zijn toegestaan

Dit betekent dat een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd, waarbij moet worden aangetoond dat de invloed op de omgeving gelijk is aan een categorie 3.2 bedrijf. Deze onderbouwing is opgenomen in paragraaf "Ruimtelijke onderbouwing" in hoofdstuk 4. In de Lijst met bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestane SBI-code's met omschrijving opgenomen en de bijbehorende milieucategorie. Voor De Trip zijn in de nu aangevraagde situatie de volgende code en omschrijvingen van toepassing:

- SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m²: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op puin uit code B en G.

Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op

het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan. De zonetoets en het bijbehorende akoestisch onderzoek worden behandeld in paragraaf 4.3.

Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
 - o SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
 - o SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation geurafstand is 200 meter;
 - o SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar : geurafstand 30 meter.
- Aangezien de geurafstand voor de activiteit vuiloverslagstation groter is dan 100 meter, is dit lid niet van toepassing.
- Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. In de plantoelichting (bijlage 14) en paragraaf 4.12 is dit nader uitgewerkt.

In paragraaf 4.2 is de geurbelasting bepaald en getoetst. Hieruit blijkt dat aan voorwaarde van artikel 3.6.1. wordt voldaan.

Tevens is sprake van een Waterstaat - Waterkering op grond van artikel 18.1, waardoor de voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning moet worden aangevraagd. Deze is aangevraagd op 17 augustus 2015.

Samenvattend kan worden gesteld dat het vigerende bestemmingplan onder voorwaarden ruimte biedt voor het toestaan van hogere milieucategorieën en bedrijfsactiviteiten die niet direct zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten en (potentieel) geurgevoelige activiteiten.

Om de aangevraagde activiteiten te toetsen aan de ruimtelijke en milieukaders zijn enige omgevingsonderzoeken uitgevoerd. In paragraaf 4.11 (Ruimtelijke aspecten) en in de separaat toegevoegde Ruimtelijke onderbouwing zijn de ruimtelijke aspecten en de uitkomsten van deze onderzoeken nader beschreven en getoetst. Uitgaande van de bijgevoegde geluid-, lucht en geurrapportage geldt dat de ingebruikname van de inrichting passend is binnen het planologische kader. Dientengevolge wordt verzocht om op deze locatie ook de puinbreekactiviteiten en activiteiten met potentieel geurgevoelige afvalstoffen toe te staan.

Deze aanvraag is daarom tevens te beschouwen als een aanvraag voor omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

2.7 vergunning bouwactiviteit en overige vergunningen/ontheffingen

Met de revisievergunning zijn geen nieuwe bouwactiviteiten voorzien. De omgevingsvergunning bouw voor de keerwaden is op 17 augustus 2015 reeds ingediend, de

ontwerpbeschikking is op 23 november 2015 gepubliceerd. Deze bouwvergunning heeft betrekking op de werkzaamheden die zijn gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit.

Op 23 december is een melding in het kader van de PAS (natuurbeschermingswet) gedaan voor de stikstofdepositie, zie bijlage 16 bij deze aanvraag. Ook is, gelijktijdig met de aanvraag vergunning bouw een aanvraag voor een waterwetvergunning ingediend voor het bouwen van keerwanden binnen de bestemming 'waterkering'.

2.8 indeling in Bor-categorieën

Voor de milieuaspecten c.q. activiteiten van De Trip BV, die in hoofdstuk 4 nader worden omschreven, wordt een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo aangevraagd. De door De Trip BV aangevraagde activiteiten vallen in diverse categorieën als genoemd in bijlage I onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (verder: 'Bor').

Meer specifiek zijn de in tabel 2-c weergegeven Bor-categorieën van toepassing op de activiteiten van De Trip BV.

Tabel 2-c: Relevante Bor-categorieën			
categorie	lid	onderwerp	concrete toepassing
1.1	a, b	opgesteld vermogen	elektrische en verbrandingsvermogen
5.1		opslag brandbare vloeistoffen	opslag brandstof
11.1	a, b, e, g, h, i	opslag, bewerken van keramische producten, betonwaren, menggranulaat, zand/grind en grond	opslag, overslag en scheiden van bestratingsmaterialen, betonproducten, zand, grind, grond (niet zijnde afval)
28.1	a2	opslag van bedrijfsafval	Opslag en overslag van bedrijfsafvalstoffen ontstaan binnen de inrichting alsmede diverse afvalstoffen uit eigen werken
28.4	a1, a2, a3, a5, a6, b1, b2, c1	opslaan en be-/bewerken van buiten de inrichting afkomstig afvalstoffen	opslag, overslag en bewerken van diverse afvalstoffen van buiten de inrichting zoals grond, bouw- en sloopafval groenafval, bouwstoffen, hout, metalen (schroot).

2.9 MER-(beoordelings)plicht

In de vigerende en thans aangevraagde situatie is sprake van de verwijdering van afvalstoffen die worden genoemd onder categorie D18.1 van het bijlage 1 van het Besluit m.e.r. Opgemerkt wordt dat deze categorie geldt als een vangnetbepaling inzake activiteiten met afvalstoffen. Op grond van jurisprudentie moet de term 'verwijdering' breed worden opgevat, en valt ook nuttige toepassing onder dit begrip. De maximale aangevraagde verwerkingscapaciteit van afvalstoffen is groter dan 50 ton per dag en daarmee wordt de drempelwaarde met betrekking tot categorie D18.1 uit de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage overschreden. Dit betekent dat er in onderhavig geval een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De initiatiefnemer van een activiteit die m.e.r.-beoordelingsplichtig is, moet dat voornemen schriftelijk mededelen aan het bevoegd gezag. Dit komt voort uit art. 7.16 van de Wet milieubeheer (Wm). In een dergelijke aanmeldingsnotitie wordt de informatie opgenomen op basis waarvan het bevoegd gezag kan bepalen of al dan niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Voorafgaand aan de aanvraag is een aanmeldingsnotitie opgesteld waarin de milieugevolgen van de gehele inrichting zijn beschreven. Deze aanmeldingsnotitie is op 23 december 2015 ter beoordeling voorgelegd

aan het bevoegd gezag. Bij brief¹ van 4 mei 2016 met nummer 8184703C beoordeeld het bevoegd gezag dat voor de betreffende activiteiten geen m.e.r. opgesteld dient te worden.

2.10 RIE / BBT / PRTR

Per 1 januari 2013 is de Richtlijn Industriële emissies (2010/75/EU) geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Deze richtlijn integreert de IPPC-richtlijn (96/61/EG), de Richtlijn Grote Stookinstallaties en een aantal andere richtlijnen. Betreffende bepalingen zijn verplicht voor installaties die daaronder vallen en waarborgen het gebruik van Best Beschikbare Techniek (BBT).

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten vallen onder twee categorieën hiervan:

- Categorie 5.3, lid b onder ii : nuttige toepassing van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 75 ton per dag door middel van voorbehandeling van afval (houtachtig groenafval) voor verbranding of meeverbranding (ingeval dit wordt ingezet als biomassa en een verbrandingsoven).
- Categorie 5.5, tijdelijke opslag van gevaarlijke afvalstoffen, in afwachting van vervolgvverwerking, met een totale capaciteit van meer dan 50 ton (zoals asbest, calamiteitenpartijen c.q. grond zijnde gevaarlijk afval)

Als bijlage bij deze aanvraag is een RIE/BBT-toets opgenomen, waarin de relevantie en toepassing van de BREF's opgenomen is alsmede een toetsing van de BBT-maatregelen en –technieken die hieruit voortvloeien. Op de inrichting zijn de BREF Afvalbehandeling, BREF Op- en overslag en de BREF Energie-efficiëntie van toepassing.

Inrichtingen waartoe een IPPC-installatie behoort, zijn vergunningplichtig. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor zo'n inrichting.

Het Integraal PRTR²-verslag is aan de orde voor de inrichting van De Trip BV, omdat er activiteiten worden verricht met afvalstoffen, die worden genoemd in Bijlage I bij de EG-verordening PRTR en waarvan de capaciteitsdrempel wordt overschreden. Een inrichting die onder de reikwijdte valt, moet jaarlijks zijn emissies en afval registreren indien de hiervoor geldende drempelwaarde wordt overschreden en deze gegevens vóór 1 april in het jaar volgend op het verslagjaar via het elektronische milieujaarverslag (e-MJV) verzenden.

2.11 energie en duurzaamheid

In het kader van het te verwachte energieverbruik geldt dat hiervan, op basis van het feit dat sprake is van een geheel nieuwe situatie, geen betrouwbare inschatting kan worden gemaakt. Het is echter – naast het algemene milieubelang en de verplichtingen hiertoe op basis van de RIE – ook in het financiële belang van De Trip BV om uit te gaan van de meest efficiënte technieken voor zover dit past binnen de reguliere afschrijvingstermijnen.

Analoog aan de bepalingen die in het Activiteitenbesluit zijn opgenomen voor type A en B inrichtingen, wordt niet verwacht dat de inrichting voor wat betreft het energieverbruik de volgende drempelwaarden overschrijdt:

- een jaarlijks verbruik groter dan 75.000 m³ aardgasequivalenten aan brandstoffen;
- een jaarlijks elektriciteitsverbruik groter dan 200.000 kWh.

¹ zie bijlage 17 behorende bij deze aanvraag

² PRTR staat voor Pollutant Release and Transfer Register

In de “Landelijke redactie standaardteksten omgevingsvergunning” wordt op bovenstaande aangesloten. Verzocht wordt de vergunningvoorschriften ook op voornoemde bepalingen te laten aansluiten.

2.12 toekomstige ontwikkelingen

Vooralsnog zijn er geen ontwikkelingen voorzien die bij de behandeling van de aanvraag een rol kunnen (gaan) spelen.

2.13 financieel / vakbekwaamheid / organisatiestructuur

Het voortzetten van de vergunde activiteiten alsmede het doorvoeren van de thans aangevraagde veranderingen hebben naar verwachting geen nadere investeringen tot gevolg. Eventuele investeringen zullen, afhankelijk van hoogte hiervan, uit eigen middelen en/of vreemd vermogen worden gerealiseerd.

Het opleidingsniveau, alsook de vakbekwaamheid van de medewerkers binnen de inrichting van De Trip BV zijn in onderstaande tabel 2-d weergegeven:

Tabel 2-d: opleidingsniveau en vakbekwaamheid functionarissen		
Functie	benodigde opleiding	Vakbekwaamheid
Directie/bedrijfsleider	Academisch / HBO niveau	Leidinggevende ervaring kennis van de relevante BRL's, (milieu/kwaliteits)zorgsysteem etc.
administratief medewerker	MBO	Relevante opleiding en cursus(sen) inzake afvaladministratie
Acceptant(en) / terreinmedewerker(s), Weegbrugmedewerker	LBO / MBO	Specifieke opleiding en cursus(sen) acceptatie van afval / vakbekwaamheid m.b.t. bedienen materieel

De ondernemings- en organisatiestructuur, alsook de regeling van de feitelijke leiding van de activiteiten binnen de inrichting, is opgenomen in het kwaliteit- en milieuzorgsysteem.

De onderneming (Moedermaatschappij Aannemingsbedrijf Jos Scholman) beschikt in ieder geval over de volgende certificaten:

- VCA** 2008/5.1
- NEN-EN-ISO 14001:2004
- NEN-EN-ISO 9001:2008
- SIKB BRL 7000, protocol 7001 en 7003
- BRL 9335 protocol 1
- Groenkeur BRL groenvoorzieningen 2012
- CO₂ prestatieladder niveau 3

Binnen De Trip wordt conform betreffende zorgsystemen gewerkt. De feitelijke leiding van de activiteiten binnen de inrichting is in handen van de in de als bijlage 2 toegevoegde machtiging / Uittreksel van de Kamer van Koophandel genoemde eindverantwoordelijke.

Het puinbreken wordt uitgevoerd door een extern bedrijf dat beschikt over BRL 2506 erkenning.

2.14 acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V)

De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen, die opgenomen zijn in dit document en de bijlagen bij dit document, zijn dynamisch van aard. Dit omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in wet- en regelgeving en/of marktwensen. Voor het hier bedoelde A&V beleid wordt verwezen naar bijlage 5 "A&V-beleid". Het bij deze aanvraag gevoegde A&V-beleid is ontleend aan het Landelijk afvalbeheersplan 2 (LAP2). Onder hoofdstuk 16 'Aspecten voor vergunningverlening' is opgenomen dat bij vergunningverlening aandacht moet zijn voor acceptatie- en verwerkingsbeleid (A&V-beleid) en het beleid voor administratieve organisatie en interne controle (AO/IC-beleid).

In de bijlage A&V-beleid is een tabel opgenomen waaruit blijkt welke verwerkingen binnen de inrichting plaatsvinden.

3 Activiteiten aangevraagde situatie

3.1 inname, opslaan en overslaan

Alle uit eigen werken ontstane of van derden ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden binnen de inrichting van De Trip BV op- en overgeslagen. Het aan- en afvoeren van de materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.

Bij de aan- en afvoer van afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van een geijekte elektronische weegbrug zodat een beeld ontstaat van de hoeveelheden inkomende en uitgaande partijen. Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen op grond van de artikel 5.8, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht en artikel 10.40, eerste lid van de Wet milieubeheer alsmede artikel 2, derde lid van de Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Voor de inname van afvalstoffen gelden voorts interne regels die zijn gebaseerd op het eerder beschreven A&V-beleid (zie bijlage).

Voor een overzicht van de afvalstoffen en grond- en hulpstoffen wordt in dit kader verwezen naar bijlage 3 "Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen" die bijgevoegd is bij de omgevingsvergunningaanvraag. Hieronder volgt een beschrijving van de relevante activiteiten.

3.1.1 gescheiden opslag

Opslag van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats met als doel ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. Gescheiden opslag wordt gerealiseerd een van de volgende manieren:

- tussen afzonderlijke opslagen, die visueel van elkaar te onderscheiden zijn, wordt een vrije ruimte van tenminste 0,5 meter opengelaten;
- tussen opslagen zijn (verplaatsbare) keerwanden, scheidingswanden of soortgelijke voorzieningen aanwezig;
- opslag vindt afzonderlijk plaats in containers, intermediate bulk containers (IBC's) of vergelijkbare opslagvoorzieningen.

3.1.2 opslagduur

Aan de opslagduur voor grond- en hulpstoffen is geen wettelijke opslagtermijn gekoppeld, waardoor deze voor onbepaalde tijd binnen de inrichting opgeslagen mogen worden.

Met betrekking tot de opslagduur van afvalstoffen binnen de inrichting zijn wel wettelijke opslagtermijnen van toepassing. Deze wettelijke termijnen worden onder meer genoemd in hoofdstuk 17 (opslaan en overslaan) van het vigerende LAP2. De opslagtermijnen zijn als zodanig verankerd in het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa), waarin delen van de EG-richtlijn betreffende het storten van afvalstoffen zijn geïmplementeerd. De volgende opslagtermijnen worden hierin genoemd:

- voor opslag van afvalstoffen voorafgaand aan verwijdering, geldt een maximale termijn 1 jaar;
- voor opslag van afvalstoffen voorafgaand aan nuttige toepassing, geldt een maximale termijn van 3 jaar.

De opslagduur van de afvalstoffen voldoet aan bovenstaande eisen.

3.1.3 wijze van opslag

Afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden in het algemeen binnen de inrichting los gestort en/of in containers of silos opgeslagen. De wijze van opslag hangt samen met bijvoorbeeld de fysische eigenschappen (stofvorming e.d.), bodembedreigendheid, vluchtigheid (geur) en schadelijkheid.

Voor de hoogte van de opslag is aangesloten bij de maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals in het vigerende bestemmingplan is verwoord. Voor een aantal opslagen gelden lagere opslaghoogten, omdat de opslag hiervan kleinschaliger is. Een aantal stoffen kan zonder specifieke voorzieningen niet uitpanding, zonder overkapping of zonder een deugdelijke bodembeschermende voorziening worden opgeslagen vanwege bijvoorbeeld geurverspreiding, brandgevaar of het bodembedreigende karakter. In de bijlage 3: Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen, de bijlage 10: NRB-analyse en de plattegrondtekening in bijlage 13 is per opslagtype de wijze van opslag weergegeven.

3.1.4 bodembeschermende voorzieningen

In de NRB-analyse (bijlage 10 bij deze aanvraag) is aangegeven welke opslagen of activiteiten mogelijk bodembedreigend zijn. De hierbij benodigde en aanwezige voorzieningen zijn hierin beschreven en getoetst. De handelingen met bodembedreigende (afval)stoffen en niet-inerte stoffen vinden binnen de inrichting plaats op de vereiste bodembeschermende voorzieningen (inclusief incidentenmanagement / algemene zorg), waardoor een verwaarloosbaar bodemrisico (categorie A) conform de NRB 2012 gewaarborgd is.

3.1.5 brandveiligheidsaspecten

Binnen de beoogde inrichting van De Trip BV vindt uitpandige opslag plaats van papier, houtachtig groenafval, biomassa en houtachtig materiaal (snoeihout, A-hout en ongeschredderd B-hout). De opslag van de houtachtige stoffen vindt plaats op het buitenterrein aan de (spoor)wegzijde van de zoutloods. De opslag vindt los gestort plaats in de hiervoor ingerichte opslagvakken tot een hoogte van maximaal 8 meter, zie hiervoor ook de plattegrondtekening die als bijlage bij de aanvraag is bijgevoegd. De papier- en kartonopslag vindt plaats onder de overkapping aan de noordoostzijde van het terrein tot een maximale hoogte van 4 meter.

De opslag van deze brandbare materialen (zowel afvalstoffen als grond- en hulpstoffen) vindt op een zodanige wijze binnen de inrichting plaats, dat voldaan wordt aan de eisen voor de uitpandige opslag van brandbare materialen zoals opgenomen in hoofdstuk 7 van het Bouwbesluit 2012. In dat hoofdstuk wordt onder meer onderscheid gemaakt wordt tussen milieugevaarlijke stoffen en niet-milieugevaarlijke stoffen. Het Bouwbesluit verwijst naar het Activiteitenbesluit voor de definitie van milieugevaarlijke stoffen. Uit de definitie kan worden opgemaakt dat de brandbare stoffen die binnen de inrichting van De Trip BV opgeslagen en be-/verwerkt worden, uitsluitend niet-milieugevaarlijk zijn. Voorts draagt groenafval c.q. biomassa niet in relevante mate bij aan brandverspreiding/-overdracht en kan deze in de buitenlucht opgeslagen worden.

Bouwbesluit - Artikel 7.7

1. *Bedrijfsmatige opslag van brandbare niet-milieugevaarlijke stoffen is zodanig dat bij brand geen onveilige situatie kan ontstaan voor een op een aangrenzend perceel gelegen of op dat perceel volgens het bestemmingsplan nog te realiseren gebouw dat op grond van hoofdstuk 2 een brandcompartiment of een gedeelte van een brandcompartiment is, of voor een speeltuin, kampeerterrein of opslag van brandgevaarlijke stoffen.*

2. *Aan het in het eerste lid gestelde is bij opslag van hout, anders dan in een gebouw, voldaan indien:*
 - a. *de opslag bij brand gedurende een periode van ten minste 60 minuten, gerekend vanaf het ontstaan van de brand, geen grotere stralingsbelasting veroorzaakt dan 15 kW/m²;*
 - b. *de bereikbaarheid van de opslag vanaf twee tegenover elkaar liggende zijden is gewaarborgd, waarbij in een derde zijde ook een toegangsmogelijkheid aanwezig is indien die zijde langer is dan 40 m, en*
 - c. *bij de opslag een bluswatervoorziening met gedurende ten minste vier uren een toevoercapaciteit van ten minste 90 m³ per uur aanwezig is.*
3. *De in het tweede lid bedoelde stralingsbelasting wordt gemeten op:*
 - a. *de perceelsgrens, indien het aangrenzend perceel een kampeerterrein, een speeltuin of een opslag van brandgevaarlijke stoffen is, en*
 - b. *enig punt van de uitwendige scheidingsconstructie*

Ten behoeve van de toetsing aan dit voorschrift is bij de bouwaanvraag voor de keerwanden de stralingsbelasting berekend, deze is ook als bijlage 11 bij deze aanvraag gevoegd.

- Op de direct aangrenzende percelen bevinden zich geen speeltuin, kampeerterrein of opslag van brandgevaarlijke stoffen.
- Berekend is dat de stralingsbelasting overal voldoet aan de grenswaarden van 15 kW/m².
- De opslagen aan houtachtig groenafval en biomassa, die allen een afzonderlijk brandcompartiment vormen, zijn allemaal vanuit tenminste 2 zijden te bereiken.
- Binnen de inrichting zijn diverse blusmiddelen aanwezig die goed bereikbaar zijn t.b.v. brandbestrijdingsactiviteiten in geval van een calamiteit. Ook kan vanuit het naastgelegen oppervlaktewater (Amsterdam-Rijnkanaal) bluswater onttrokken worden door de brandweer. De minimaal benodigde toevoercapaciteit van 90 m³ voor 4 uren is daarmee gewaarborgd

Hiermee is het risico op brand en/of brandoverslag tot een minimum beperkt. Daarnaast worden brandbare opslagen gecompartmenteerd en/of alternerend opgeslagen.

Voor bepaalde opslagen van grond- en hulpstoffen zijn in voorkomende gevallen nog aanvullende eisen van toepassing die onder meer voortvloeien uit van toepassing zijnde PGS-richtlijnen. De voornoemde opslagen voldoen aan de eisen c.q. voorwaarden die opgenomen zijn in het Activiteitenbesluit (relevante onderdelen van de PGS 30 en de PGS 15).

3.2 bewerken van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen

De meeste afvalstoffen worden ingenomen, omdat deze met relatief eenvoudige bewerkingen zijn in te zetten voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door een daartoe vergunde vervolgverwerker. In de inrichting vinden voorbereidingen voor nuttige toepassing en verwijdering plaats. Hierbij wordt ook apparatuur toegepast, zoals een shovel, mobiele kraan en verkleinapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallaties (zeefinstallatie).

Activiteiten die binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd worden zijn:

- opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling, naar één en dezelfde afnemer worden afgezet;
- scheiden (bv. zeven, handpicking, ferroscheiding);

- ontwateren (ontwateren van slib).
- verkleinen van hout en houtachtig groenafval;
- het breken van puin;

De hierboven genoemde activiteiten hebben als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik.

3.2.1 opbulken/samenvoegen van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen

opbulken/samenvoegen van gelijksoortige grond- en hulpstoffen

Hier worden bedoeld het opbulken/samenvoegen van stoffen die niet kunnen worden aangemerkt als een afvalstof in het kader van de Kaderrichtlijn afvalstoffen (2008/98/EG). Het mengen/samenvoegen van enkel en alleen grond- en hulpstoffen, zoals bijvoorbeeld zand, grond, grind en nieuw ingekochte bouwstoffen en dergelijke, is niet gebonden aan restricties zoals deze vastgelegd zijn in hoofdstuk 18 van het beleidskader van het vigerende LAP2.

opbulken/samenvoegen van partijen gelijksoortige afvalstoffen

Hierbij moet worden gedacht aan partijen:

- toepasbare grond/bouwstoffen e.d.;
- (bulk)goederen zoals bouwmaterialen;
- A-hout;
- B-hout;
- overige stromen ongevaarlijk afval (glas, papier, metalen, etc.);
- niet-toepasbare grond;
- calamiteitenpartijen;
- overige stromen gevaarlijke afvalstoffen (teerhoudend asfalt, C-hout, asbest etc.).

Partijen niet-toepasbare grond, calamiteitenpartijen en (overig) gevaarlijk afval worden buiten de inrichting verwerkt door vergunninghouders met een toereikende vergunning.

Voor het opbulken/samenvoegen van partijen afvalstoffen worden de uitgangspunten met betrekking tot het mengen, zoals opgenomen in paragraaf 18.2 van het LAP2, in acht genomen. Dit houdt in, dat bij het opbulken/samenvoegen van de partijen afvalstoffen rekening gehouden wordt met de volgende aspecten:

- het mengen van afvalstoffen mag geen nadelige consequenties hebben voor het milieu en de volksgezondheid, zowel in algemene zin als op inrichtingsniveau;
- er moet worden voorkomen, dat mengen ertoe leidt, dat één van de te mengen afvalstoffen niet conform de minimumstandaard voor die afvalstroom wordt verwerkt;
- er moet worden voorkomen dat het mengen van afvalstoffen leidt tot belasting van het milieu door diffuse verspreiding van specifieke milieugevaarlijke stoffen waarvoor op grond van internationale regelgeving (vergaande) beperkingen gelden;
- de menghandeling ten aanzien van afvalstoffen dient uitgevoerd te worden volgens de best beschikbare technieken, waarbij de aandacht uit dient te gaan naar de invloed op de emissies vanuit de inrichting;
- er moet voorkomen worden dat het mengen van afvalstoffen andersoortige risico's met zich meebrengt voor de mens en zijn omgeving, waarbij de nadruk ligt op specifieke veiligheid- en arbo-gerelateerde zaken.

In de praktijk houdt dit in dat bij het opbulken/samenvoegen van partijen vergelijkbare afvalstoffen sprake moet zijn van naar (fysische/chemische) aard en samenstelling vergelijkbare partijen afvalstoffen, die op eenzelfde wijze verder be-/verwerkt worden. In het algemeen kan gesteld worden, dat vergelijkbare partijen afvalstoffen, die visueel inspecteerbaar zijn en zonder analytische vooracceptatie ingenomen worden, binnen de inrichting als zodanig opgebult/samengevoegd worden.

Voor een aantal afvalstoffen gelden echter aanvullende eisen/voorwaarden, voordat vergelijkbare partijen met elkaar opgebult/samengevoegd worden, namelijk:

- (verontreinigde) grond/zand e.d.: partijen aan (verontreinigde) grond/zand e.d. (waaronder slib en grond zijnde gevaarlijk afval) worden enkel met elkaar samengevoegd, indien de betreffende partijen grond/zand e.d. van vergelijkbare aard en kwaliteit zijn overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit, waarmee voldaan wordt aan de uitgangspunten zoals deze opgenomen zijn in het LAP2. Binnen de inrichting worden partijen (verontreinigde) grond/zand ingenomen en eventueel met elkaar samengevoegd op basis van de kaders/voorwaarden die hiervoor gelden op basis van de volgende wettelijke erkenningen conform het Besluit bodemkwaliteit (BRL 9335 - protocol 9335-1 "*Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit*").
- bouwstoffen: De bouwstoffen worden ingenomen met het oog op hergebruik, recycling (buiten de inrichting) en andere vormen van nuttige toepassing. Het gaat hier voornamelijk om partijen bouwstoffen waarvan een uitzondering gemaakt is op de verplichte chemische kwaliteitsbepaling zoals vormgegeven bouwstoffen (Bbk, art. 29). Dit geldt voor de volgende situaties:
 - i. het toepassen van metselmortel of natuursteenproducten, met uitzondering van breuksteen en steenslag;
 - ii. het zonder bewerking opnieuw onder dezelfde condities toepassen van vormgegeven bouwstoffen als beton, keramiek, natuursteen en bakstenen;
 - iii. het zonder bewerking opnieuw onder dezelfde condities toepassen van bouwstoffen, waarvan het eigendom niet wordt overgedragen;
 - iv. het opnieuw toepassen van niet-teerhoudend asfalt of asfaltbeton in wegverhardingen;
 - v. het toepassen van bouwstoffen door particulieren.
 - vi. een kleiner deel van de ingenomen bouwstoffen valt niet onder de uitzonderingsbepalingen wordt conform de Regeling bodemkwaliteit (artikelen 3.7.4. en 3.7.5.).
- (verdachte) grond/bouwstoffen met een onbekende samenstelling partijen grond/bouwstoffen worden niet opgebult/samengevoegd, voordat de aard en samenstelling van de afzonderlijke partijen aan afvalstoffen bekend is en voldaan wordt aan de overige uitgangspunten. Een uitzondering hierop geldt echter voor afzonderlijke kleine partijen grond (<100 ton) met onbekende/indicatieve samenstelling, die binnen de inrichting op basis van BRL-9335, opgebult/samengevoegd mogen worden.

opbulken/samenvoegen van gelijksoortige afvalstoffen en grond- en hulpstoffen

Afzonderlijke partijen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen die qua soort, aard, samenstelling en concentraties vergelijkbaar zijn, worden binnen de inrichting samengevoegd. Concreet moet hierbij worden gedacht aan samengestelde partijen toepasbare grond/bouwstoffen e.d. en inerte (samengestelde) (bulk)goederen zoals bouwmaterialen. Hiervoor geldt op basis van het LAP2 dat sprake is van "mengen en homogeniseren". Het "eindproduct" wordt vervolgens buiten de inrichting nuttig toegepast of verwerkt door een vergunninghouder met een toereikende vergunning.

3.2.2 scheiden en ontwateren van afvalstoffen

algemeen

In deze paragraaf wordt het proces van het scheiden van afvalstoffen nader toegelicht en beschreven.

Het scheiden van afvalstoffen en grond- en hulpstoffen omvat onder meer de volgende scheidingstechnieken:

- zeven; zeven wordt uitgevoerd met behulp van een zeefinstallatie waarbij het ingevoerde materiaal gescheiden wordt in tenminste twee fracties, namelijk een fijne fractie ("zeefdoorval") en een grove fractie ("zeefoverloop"). De zeeffracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen en/of ondergaan nog een aanvullende scheidingsstap;
- grof sorteren; met behulp van een mobiele kraan/shovel worden grove fracties aan monostromen uit de gemengde samenstelling aan afvalstoffen uitgesorteerd. De uitgesorteerde/gescheiden fracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen;
- handpicking; middels handpicking worden de fysische verontreinigingen en/of diverse afzonderlijke componenten door medewerkers handmatig verwijderd c.q. uitgesorteerd. De uitgesorteerde/gescheiden fracties worden vervolgens gescheiden opgeslagen.
- ontwateren; middels ontwateren wordt de waterfractie van de vaste delen afgescheiden zodat een steekvaste massa resteert. Door ontwatering wordt het vochtgehalte derhalve gereduceerd en neemt het drogestofgehalte van de afvalstoffen toe. Ontwatering vindt plaats middels natuurlijke bezinking/ontwatering.

De fysische bijmenging die middels zeven, handpicking of grof sorteren verkregen wordt, wordt gescheiden opgeslagen. De overblijvende fysische bestanddelen (bv. zeefrest) die niet binnen de inrichting kunnen worden opgewerkt voor nuttige toepassing worden vervolgens tijdelijk binnen de inrichting opgeslagen en vervolgens afgevoerd naar een daartoe geëigend vergunninghouder. In onderstaande tabel 3-a zijn de scheidingstechnieken per afvalgroep weergegeven.

Tabel 3-a: scheidingstechnieken per afvalstof

code	Inname bij Trip	zeven	grof sorteren	handpicking	ontwateren
A	tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, djkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-
B	Steenachtige bouw- en sloofafval	x	x	x	-
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bemschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	x
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	-	x	x	-
E	A-hout en B-hout	-	x	x	-
F	Papier en karton	-	x	x	-
G	bouw- en sloofafval (gemengd)	x	x	x	-
H	RKG (slib)	-	-	-	x
I	niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	x	x	x	-
J	houtachtig groenafval	x	x	x	-
K	dakafval	-	x	x	-
L	metalen	-	x	x	-
M	C-hout	-	x	x	-
N	asbesthoudende materialen	-	x	x	-
O	asfalt (waaronder teerhoudend)	-	x	x	-
P	kunststoffen	-	x	x	-
Q	banden	-	x	x	-
R	zwerfvuil	-	x	x	-

Enige bijzondere afvalgroepen zijn hieronder nader besproken.

ontwateren van RKG-slib, baggerspecie en veegvuil

De Trip BV neemt soms partijen RKG-slib, baggerspecie en veegvuil in met een hoog watergehalte. De waterige mengsels (tot klasse industrie c.q. klasse B) worden op een vloeistofdichte vloer of in een ontwateringscontainer c.q. tank gebracht met als doel het water af te scheiden, zodat RKG, baggerspecie en veegvuil weer voor nuttige toepassing gereedgemaakt wordt binnen de kaders van het Bbk. Het ontwateren vindt op natuurlijke wijze plaats door het onder invloed van de zwaartekracht uitlekken.

Het water wordt opgevangen in een vloeistofdichte voorziening. Het afvalwater wordt via een OBAS en bezinkput geloosd op het hemelwaterriool.

Niet-toepasbare grond, gevaarlijk afval c.q. calamiteitenpartijen worden niet ontwaterd.

scheiden van gemengd bouw- en sloopafval

Op de inrichting wordt gemengd bouw- en sloopafval ingenomen. De aangevoerde vrachten bestaan uit mengsels van diverse materialen (puin, metalen, hout, kunststoffen e.d.) met een fysische verontreiniging van minder dan 5%. Een deel van het ingenomen hout is C-hout. Waar verder in deze paragraaf over puin wordt gesproken, wordt hieronder steenachtig materiaal, puin en niet-teerhoudend asfalt verstaan.

Na scheiding en eventueel opbulken worden de gescheiden fracties afgevoerd voor nuttige toepassing in GWW-sector of tijdelijk opgeslagen voor verdere bewerking binnen de inrichting conform de in de aanvraag beschreven routes. Te grote stukken afval en afval (ongewenste bijmenging) dat niet binnen de inrichting kan/mag worden verwerkt, wordt afgevoerd naar daartoe erkende verwerkers buiten de inrichting.

De scheidingsresiduen worden zoveel mogelijk separaat en per stroom verzameld en bij voldoende hoeveelheid afgevoerd naar een erkende inzamelaar alwaar het conform het LAP2 wordt verwerkt.

3.2.3 verkleinen en scheiden van afvalstoffen

Deze stap heeft tot doel het geschikt maken van afvalstoffen voor nuttige toepassing elders in de vorm van materiaalhergebruik en/of secundaire brandstof.

Het verkleinen en scheiden van afvalstoffen geschiedt binnen de inrichting met geschikte machines/installaties:

- a) een mobiele houtshredderinstallatie voor het verkleinen en scheiden van snoeihout en A- en B-hout
- b) een mobiele puinbreker voor het breken en scheiden van steenachtig bouw- en sloopafval.

Bij De Trip BV vinden enkel verkleiningsactiviteiten plaats aan houtachtig groenafval, A- en B-hout en puin. Onderstaand is dit verder toegelicht.

a) verkleinen en scheiden houtachtig groenafval en A- en B-hout

Binnen de inrichting wordt een gedeelte van het aangevoerde schone houtachtige groenafval verkleind, met als doel het houtachtig groenafval geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik. Afhankelijk van de marktsituatie kan het houtachtige groenafval bewerkt worden tot biomassa, biofiltermateriaal, slootdempingsmateriaal, structuurmateriaal voor compostering, materiaal voor landschappelijke doeleinden e.d.. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele installatie die tussen de keerwanden zal worden opgesteld ten zuidwesten van de zoutloods.

A- en B-hout kunnen binnen de inrichting op een vergelijkbare wijze worden bewerkt tot snipperachtig materiaal. A-hout kan na bewerking worden afgezet als grondstof voor de spaanplaatindustrie of als biomassa (brandstof). B-hout wordt na bewerking afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder voor vervolgvverwerking voor nuttige toepassing. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele installatie die tussen de keerwanden zal worden opgesteld ten zuidwesten van de zoutloods.

b) het breken van puin

De aangevoerde partijen steenachtige materialen worden tijdelijk los op het buitenterrein gestort of in bulk opgeslagen. Het steenachtig materiaal wordt middels een shovel of kraan in een mobiele brekerinstallatie ingevoerd, alwaar het conform de BRL2506 (certificering) gebroken wordt tot (meng)granulaat. Na het breken wordt het materiaal afgevoerd door middel van een transportband, waar het zowel machinaal als handmatig ontdaan kan worden van verontreinigen (bv. metalen, niet steenachtig bouw- en sloopafval). Het gebroken materiaal wordt nogmaals gezeefd, waarbij de zeefoverloop geretourneerd wordt naar de (mobiele) breker. Het afgezeefde gebroken materiaal wordt middels een transportband op een hoop gestort. Een shovel transporteert het materiaal vervolgens naar de definitieve opslaghoop. Het puingranulaat voldoet aan de eisen van de Regeling vaststelling van de status einde-afval van recyclinggranulaat³. Het recyclinggranulaat wordt buiten de inrichting nuttig toegepast. Het verkleinen en scheiden vindt plaats met een mobiele breker die tussen de keerwanden zal worden opgesteld.

3.3 overige activiteiten

3.3.1 machines en materieel

Binnen De Trip BV zijn uitsluitende de beschreven machines in werking: shovel, mobiele kraan, mobiele zeef, puinbreker, houtverkleiner en laad- en loskraan op de kade.

3.3.2 opslaan van aardolieproducten en overige (systeemvloeistoffen)

Binnen de inrichting worden aardolieproducten bewaard in mobiele tanks c.q. IBC-tanks voor toepassing buiten de inrichting. Voor wat betreft de doorzet- en opslagcapaciteiten wordt verwezen naar de bijlage 3: Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen die separaat bij de aanvraag is gevoegd. Voor het voorzieningenniveau wordt voorts verwezen naar de NRB-analyse behorende bij de aanvraag.

De opslag vindt plaats in een 5-tal mobiele tanks c.q. IBC-tanks met een inhoud van elk max 3.000 liter. De IBC-tanks zijn bedoeld voor inzet op eigen werken elders en worden niet gebruikt voor het aftanken van voertuigen en materieel binnen de inrichting. De mobiele IBC-tanks zijn doorgaans uitpandig opgesteld. Deze worden binnen de inrichting verplaatst c.q. gelost/geladen middels een shovel/heftruck.

3.3.3 Zoutopslag

In de zoutloods wordt vooral zout c.q. pekkel opgeslagen. Gezien de mogelijkheid tot uitloging is het betreffende materiaal inpandig opgeslagen op een vloeistofkerende vloer en tegen

³ Stcrt 3498 van 6 februari 2015

hemelwater en uitloging beschermd. Betreffend materiaal wordt ingezet voor gladheidsbestrijding en voor handelsdoeleinden.

Daarnaast kunnen ook andere (bodembedreigende) (afval)stoffen in deze loods worden opgeslagen voor zover sprake is van niet-brandbaar materiaal, bijvoorbeeld zoals grond.

3.3.4 Kantooractiviteiten

In relatie tot de proces- en bedrijfsvoering, en met name de afvalstoffenregistratie en de weegbrugbediening worden in beperkte mate kantooractiviteiten op deze locatie uitgevoerd.

3.3.5 Proefnemingen

De Trip wenst binnen haar inrichting proeven met (afval)stoffen en proeven naar het inzetten van alternatieve technieken te kunnen uitvoeren. Bij de uitvoering van de proeven zal niet worden voldaan aan de geldende acceptatiecriteria behorende bij de vigerende vergunning. Voor de uitvoering van de proeven zal vooraf, via een daartoe in de vergunningen vastgelegde procedure, toestemming aan de bevoegde gezag worden gevraagd met daarin de verwachte milieugevolgen en –risico's. De proefnemingen hebben te allen tijde een tijdelijk karakter.

4 Bestaande toestand en gevolgen voor het milieu

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschouwing gegeven van de invloed van de aangevraagde activiteiten binnen de inrichting op de afzonderlijke milieuaspecten. Ieder milieuaspect wordt in een aparte paragraaf beschouwd.

Voor alle milieuaspecten is de representatieve bedrijfssituatie (normaal bedrijf) beschouwd. Ongewone voorvallen zoals bedoeld in artikel 4.2 van het Ministeriele regeling omgevingsrecht (Mor) en de bijzondere bedrijfssituatie zoals bedoeld in artikel 4.4 van het Mor, worden toegelicht in paragraaf 4.12.

4.2 Lucht

Voor wat betreft lucht, kunnen een 4-tal verschillende emissies onderscheiden worden, namelijk (grof) stof, emissies Wet luchtkwaliteit, geur en overige emissies. Deze zijn hieronder nader uitgewerkt.

4.2.1 (grof)stof

Bij het aspect stof wordt gesproken over visueel waarneembare deeltjes in de lucht. Als gevolg van de activiteiten die binnen de inrichting van De Trip BV plaatsvinden, is de kans op stofvorming aanwezig.

De op-/overslag en het mengen van de eventueel stuifgevoelige stoffen binnen de inrichting (groenafval en grond) valt primair binnen de scope van het Activiteitenbesluit paragraaf 3.4.3. In relatie tot het begrippenkader en definities sluit het Activiteitenbesluit aan op de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016 (voorheen: NeR). De in de inrichting aanwezige stuifgevoelige (afval)stoffen zijn in hoofdlijnen grond, zand, groenafval, gebroken puin, (strooi)zout. Een deel hiervan is inert. Een ander deel is niet inert of uitloogbaar (bijvoorbeeld vervuilde grond en strooizout). Dit laatste betekent dat op de inrichting naast het Activiteitenbesluit ook de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016 van toepassing is.

Eerder is al vastgesteld dat de RIE van toepassing is en sprake is van een IPPC-installatie. Daarmee is vervolgens ook de "BREF op- en overslag" en de "BREF Afvalbehandeling" van belang voor de stofemissies van de IPPC-plichtige activiteiten. In casu is dit de productie van biomassa uit groenafval en de opslag van gevaarlijke afvalstoffen (asbest en calamiteitengrond zijnde gevaarlijk afval).

Op basis van bijlage 3 van het Activiteitenbesluit en de handleiding luchtemissies bij bedrijven van 22 maart 2016, onderdeel diffuse stofemissies kunnen de (afval)stoffen ingedeeld worden in een bepaalde stuifklasse (S1 t/m S5). In bijlage 3 zijn de (afval)stoffen ingedeeld met de daarbij behorende stuifklassen. Met betrekking tot het voorkomen of beperken van stofemissie, als gevolg van activiteiten met stuifgevoelige afvalstoffen en grond- en hulpstoffen binnen de inrichting, dienen de BBT-maatregelen en/of voorzieningen getroffen c.q. in acht genomen te worden.

In de in bijlage "Overzicht (afval)stoffen, hulp- en toeslagstoffen en producten" bij deze aanvraag is de stuifklasse per (afval)stof vermeld.

In deze paragraaf zijn de BBT-maatregelen en –technieken betreffende het voorkomen van stofemissies weergegeven, zie onderstaande tabel 4-a.

tabel 4-a: BBT-maatregelen/voorzieningen ter voorkoming van stofemissies			
maatregel/voorziening factsheet	BBT-document	verwijzing (sub)paragraaf	Voldoet?
Rekening houden met weersomstandigheden	Activiteitenbesluit	Act. besl.§3.4.3	ja
Schoonhouden rijwegen			ja
Goed gebruik/dicht/gesloten gebruik van grippers, storttrechters, laadpijpen/vulbuizen, cyclonen, transportschroeven etc. Gesloten transportbanden.	Activiteitenbesluit/handleiding luchtmissies	Activiteitenbesluit §3.4.3 / factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Aanleg windreductieschermen om stofhinder te voorkomen			ja
Optimaliseren transportbewegingen (zo gering mogelijk houden aantal transportbewegingen)			ja
Verkleinen/zeven indien nodig bevochtigen	handleiding luchtmissies	factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Verharde rijpaden	Activiteitenbesluit/handleiding luchtmissies	Activiteitenbesluit §3.4.3 / factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
Beperken rijnsnelheid op het terrein tot maximaal 15 km/h			ja
Beperken storthoogte, zo mogelijk tot minder dan 1,5 meter			ja
Opslag in pandig van niet-inerte en uitloogbare materialen.	handleiding luchtmissies	factsheet op- en overslag stuifgevoelige stoffen	ja
maatregelen BREF's			
Opslag zodanig dat stofemissie wordt voorkomen door te verpakken (asbest) of in pandig op te slaan (calamiteitengrond)	BREF Afvalbehandeling	BAT 24	Ja

Met de getroffen maatregelen en voorzieningen wordt voldaan aan de BBT.

4.2.2 emissies Wet luchtkwaliteit

Als gevolg van de activiteiten van De Trip BV vindt er emissie van fijn stof (PM_{10}) en stikstofoxiden (NO_x) plaats. Andere stoffen die in het kader van titel 5.2 Wm moeten worden beschouwd, worden niet geëmitteerd door De Trip BV.

Om deze emissies inzichtelijk te maken is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, die separaat als bijlage bij de aanvraag is gevoegd. In het luchtkwaliteitsonderzoek worden de relevante bronnen nader omschreven. Het betreft hier voornamelijk:

- transport en verlading van stuifgevoelige stoffen (overslag);
- opslag van stuifgevoelige stoffen;
- machines/installaties;
- verkeer.

Uit de in het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerde berekeningen blijkt op alle immissiepunten voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De bijdrage van de inrichting aan de immissieconcentraties bij gevoelige bestemming is voor zowel fijn stof als NO_x verwaarloosbaar (0 tot $1 \mu g/m^3$). Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde concentratie als het

aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde en 24-uurgemiddelde concentratie. Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor omgevingsvergunningverlening.

4.2.3 geur

Binnen de inrichting vinden activiteiten plaats die geurrelevant zijn. Het landelijk geurbeleid is opgenomen in artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit. De voorheen geldende regels uit de NeR, bijzondere regeling G2 – hoewel enkel van toepassing voor de opslag en het bewerken van groenafval binnen de inrichting– dienden om een aanvaardbaar geurklimaat te realiseren. Om die reden zal de berekende geurimmissie vanwege De Trip eveneens worden getoetst aan de geurnormering uit de bijzondere regeling G2. Het lokale geurbeleid is verankerd in het bestemmingsplan Lage Weide. Aangezien de omgeving van het industrieterrein reeds geur belast is, is er een strenge normstelling opgenomen.

Om de geurverspreiding als gevolg van het in werking zijn van de inrichting te berekenen is een geuronderzoek (rapportnummer: Tri.Utr.15.GO WB-02) uitgevoerd, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de aanvraag. De geuremissie vanwege de aanvoer en lossen van niet-houtachtig groenafval en RKG-slib, de opslag van groenafval, het verkleinen en zeven en de afvoer en laden zijn berekend. Op basis van deze rapportage blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat er geen of nauwelijks geur vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Er wordt ook voldaan aan de grenswaarden uit het bestemmingsplan. De consequenties op het gebied van geur vormen daarom geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning, zolang wordt voldaan aan de uitgangspunten die in het rapport zijn opgenomen betreffende de op- en overslag en doorzet van grasachtige materialen, houtachtig groenafval en RKG-slib. Deze uitgangspunten zijn in deze vergunningaanvraag verwerkt.

Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en bevindingen van onderhavig onderzoek.

4.2.4 overige emissies

Binnen de inrichting is geen sprake van overige emissies (bijvoorbeeld uit schoorstenen).

4.3 geluid en trillingen

4.3.1 geluid

De in het kader van het voorkomen/beperken van geluidhinder genomen maatregelen en technieken zijn opgenomen in onderstaande tabel 4-b.

tabel 4-b: BBT-maatregelen/voorzieningen ter voorkoming van geluidhinder		
maatregel/voorziening	BBT-document	verwijzing paragraaf
Materieel voldoet aan de stand der techniek en is geluidarm	BREF Afvalbehandeling	4.1.8
Machines afgeschermd door opslagen en/of keerwanden (die deels zijn voorzien van dempend materiaal)		
Rubberen bekleding voor storttrechters en afvoergoten	BREF Afvalbehandeling	
Plaatsen van geluiddempers op luchtinlaten en -uitlaten		

Het bevoegd gezag toetst een aanvraag voor een omgevingsvergunning van een inrichting op een gezoneerd industrieterrein aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (artikel 2.14, lid 1, sub c, onder 2° Wabo). Daarbij toetst het bevoegd gezag ook de gecumuleerde geluidsbelasting van het gezoneerd industrieterrein.

De gevolgen van de activiteiten van De Trip BV zijn voor wat betreft geluid inzichtelijk gemaakt en getoetst aan het zonemodel middels een akoestisch onderzoek waarvan het rapport separaat als bijlage bij de aanvraag is gevoegd. In dit onderzoek zijn zowel de effecten van de door De Trip BV aangevraagde voorgenomen activiteiten met betrekking tot geluid (directe en indirecte hinder) en trillingen beschouwd.

Aan de hand van de representatieve bedrijfssituaties en ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen, is voor de inrichting een aantal akoestisch rekenmodellen opgesteld. Middels deze rekenmodellen is de geluiduitstraling naar de omgeving bepaald.

Uit de toetsing blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) in alle representatieve bedrijfssituaties maximaal 47 dB(A), 38 dB(A) en 38 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedraagt bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Dit voldoet aan het voorgestelde toetsingskader. Tevens voldoen de maximale geluidniveaus (L_{Amax}) met een maximale piek van 64 dB(A) ruimschoots aan de gehanteerde normstelling.

De akoestische consequenties van de aangevraagde activiteiten vormen geen belemmering voor het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning.

Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en de bevindingen van dit akoestisch onderzoek.

4.3.2 trillingen

In het akoestisch onderzoek welke opgesteld is voor De Trip BV is tevens het aspect trillingen nader beschouwd. Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen machines of apparatuur in bedrijf die ter plaatse van woningen specifieke trillingen kunnen veroorzaken. Benadrukt wordt dat er tussen de woningen en de inrichting een druk bevaan waterweg – het Amsterdam-Rijnkanaal – aanwezig is (afstand ca. 130 meter). Overige gevoelige objecten zijn op een grotere afstand dan 130 meter van de inrichting verwijderd.

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding waarbij met een lage snelheid wordt gereden waardoor trillingen veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet langs woningen zullen rijden kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden.

4.4 lichthinder

Het terrein is 's avond en 's nachts beperkt verlicht, vergelijkbaar met de huidige situatie. Alleen in het geval van werkzaamheden wordt er gericht verlicht. Dit geldt met name voor de werkzaamheden aan de laad- en loskade. Indien er geen schepen worden beladen of gelost, is de verlichting uitgeschakeld. Alleen bij het daadwerkelijk beladen of lossen van aan schip, is verlichting aanwezig. Deze verlichting is zodanig afgesteld, dat directe lichtinval bij woningen in aan de overzijde wordt voorkomen.

4.5 bodem en grondwater

4.5.1 bodemkwaliteit

Binnen de inrichting is deels sprake van (potentieel) bodembedreigende activiteiten. In het Activiteitenbesluit onder de werkingssfeerbepaling art. 2.8a over bodem staat een uitzonderingsbepaling m.b.t. art. 2.11 lid 1 voor inrichtingen waartoe een IPPC-installatie behoort. Volgens de Richtlijn Industriële Emissies moet een bodemonderzoeksrapport worden overlegd voor de start van de activiteiten. Daarom is in de ministeriële regeling omgevingswet (Mor, art. 4.3 lid 2) een bepaling opgenomen dat het rapport (onderzoek conform Besluit bodemkwaliteit ofwel op basis van NEN 5740) over de bodemkwaliteit bij de aanvraag om een omgevingsvergunning moet worden ingediend.

Een exemplaar van de volgende rapportages behorende bij het recent uitgevoerde bodemonderzoek zijn als bijlage Bodemonderzoeksrapport toegevoegd, te weten:

- nulsituatie bodemonderzoek Sophialaan 23-31, projectnummer 15-2017, Utrecht Lageweide, maart 2015 ;
- nulsituatie bodemonderzoek Sophialaan 21, projectnummer 15-2017A, Utrecht Lageweide, april 2015.

Voor de conclusies verwijzen wij naar de inhoud van de rapportages. De betreffende rapportages dienen ter vaststelling van de nulsituatie.

4.5.2 bodembescherming

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten zijn getoetst aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten oftewel de NRB 2012. Voor de onderhavige inrichting is een bodemrisico-analyse (NRB-analyse) opgesteld, die separaat als bijlage 10 bij de aanvraag is gevoegd.

In de NRB-analyse zijn aan de hand van bodemrisico-checklist uit de NRB 2012 een aantal toetsingsschema's opgesteld, waarin voor alle bodembelastende activiteiten die binnen de inrichting uitgevoerd worden, de vereiste bodembeschermende voorzieningen en/of maatregelen bepaald zijn, teneinde een verwaarloosbaar bodemrisico te behalen.

Uit de NRB-analyse blijkt dat met de combinaties van voorzieningen en maatregelen voor alle activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico behaald wordt conform de NRB 2012. Daar de getroffen maatregelen c.q. voorzieningen voortkomen uit de NRB voldoet de inrichting aan de Best Beschikbare Techniek (BBT).

4.6 afvalwater

De bedrijfsvoering van De Trip BV is er op gericht het waterverbruik zo beperkt mogelijk te houden en het ontstaan van afvalwater en verontreiniging daarvan zo veel mogelijk terug te brengen. In de BREF Afvalbehandeling worden een aantal BBT's genoemd op het gebied van waterverbruik (BAT 42e en 48)

Daarnaast is de bedrijfsvoering van De Trip BV, mede gelet op de in artikel 2.1 lid 2 sub d van het Activiteitenbesluit neergelegde zorgplicht, zodanig ingericht dat er zoveel mogelijk

water intern hergebruikt wordt en dat lozingen, al dan niet op oppervlaktewater, zoveel mogelijk beperkt blijven.

Schoon hemelwater/besproeiingswater van daken en schone terreindelen, zoals de opslaglocaties van inerte stoffen en wegen, wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Afvalwater van bodembeschermende voorzieningen wordt via het bedrijfsriool opgevangen en door een zuiveringstechnische voorziening (NEN 858) geleid voordat dit wordt getransporteerd naar het gemeenteriool. Dit betreft uitsluitend water van het ontwateren van RKG-slib en veegvuil. Het totaal aangeboden gewicht van deze stromen is echter sterk afhankelijk van het drogestofgehalte van het aangevoerde materiaal. Dit varieert per lading en ligt tussen de 20 en 50 %. Worstcase wordt er vanuit gegaan dat gemiddeld een drogestofgehalte van 35% is en dat na het bezinken het droge stofgehalte naar verwachting circa 70 % bedraagt. Per jaar wordt maximaal 9.000 ton ontwaterd.

Binnen de inrichting komen jaarlijks de volgende hoeveelheden vrij (geschat):

- huishoudelijk afvalwater:	75	m ³ ;
- afvalwater van ontwatering (via bedrijfsriolering)	4.500	m ³ ;
- hemelwater van daken:	10.650	m ³ ;
- hemelwater/sproeiwater van buitenterrein	25.000	m ³ .

In totaal wordt jaarlijks 49.225 m³ afvalwater geloosd. Gemiddeld en rekening houdende met het aantal dagen neerslag⁴ per jaar wordt 219 m³ per etmaal geloosd en rekening houdende met zware neerslag kan de maximale neerslag⁵ 85 m³/uur bedragen.

4.7 afvalstoffen

De vrijkomende afvalstoffen en residuen die binnen de inrichting ontstaan als gevolg van het uitvoeren van de aangevraagde activiteiten zijn getoetst aan de in de BREF Afvalbehandeling genoemde BBT's op het gebied van grondstoffenverbruik (BAT 22 en 23) en afvalpreventie (BAT 57, 58, 59 en 60).

Door het treffen van de in de analyse vermelde maatregelen c.q. voorzieningen wordt rekening gehouden met afval(water)preventie en afvalscheiding tijdens de activiteiten binnen de inrichting. Hierdoor wordt het ontstaan van deelstromen c.q. residuen voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Door de richtlijnen te volgen zoals vermeld in de BBT-documenten, voldoet de inrichting aan de BBT.

4.8 ongedierte

Binnen de inrichting van De Trip BV worden activiteiten uitgevoerd die in potentie kunnen leiden tot overlast door ongedierte in de vorm van insecten, vogels, ratten, muizen en andere knaagdieren. Binnen de inrichting zijn echter kleine hoeveelheden bestrijdingsmiddelen (< 400 kg) aanwezig om in beperkte mate in te spelen op eventueel ongedierte. Zoveel mogelijk worden biologische middelen gebruikt en alle middelen worden toegepast conform de bijbehorende productinformatiebladen. Mocht er onverhoopt toch hinder en/of overlast van ongedierte optreden dan zal hiervoor een gespecialiseerd ongedierte bestrijdingsbedrijf ingehuurd worden.

⁴ <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0004-Meteorologische-gegevens-in-Nederland.html?i=9-54>

⁵ <https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/uitleg/zware-neerslag> oppervlakte 40.787 m² / 50 mm / 24 uur

4.9 externe veiligheid

In dit hoofdstuk wordt beoordeeld welke van de hierna genoemde toetsingskaders aan wet- en regelgeving van toepassing zijn op de activiteiten die door De Trip BV beoogd zijn. Als toetsingskaders worden aangemerkt:

- Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 2015);
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi 2009);
- Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS).

Enkele (afval)stoffen zijn opgenomen in bijlage I van het BRZO, maar de maximale hoeveelheden aan stoffen die bij De Trip BV aanwezig kunnen zijn liggen beduidend lager dan de drempelwaarden die volgens het BRZO van toepassing zijn. Derhalve is het BRZO niet van toepassing in geval van de inrichting van De Trip BV.

Binnen de inrichting geen activiteiten plaats die expliciet vallen onder de categorieën van inrichtingen zoals opgenomen in het Bevi of het bijbehorende Revi (Regeling externe veiligheid inrichtingen).

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) bevat richtlijnen met betrekking tot op- en overslag en handelingen met gevaarlijke stoffen. In geval van De Trip BV worden een aantal handelingen met gevaarlijke stoffen uitgevoerd, waarvoor regels zijn opgenomen in de hieronder weergegeven PGS-richtlijnen, te weten:

- PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen";
- PGS 30 "Vloeibare brandstoffen: bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties.

Uit bovenstaande blijkt dat er in geval van De Trip BV geen sprake is van een BRZO en/of Bevi-inrichting. Wel wordt gewerkt conform de relevante eisen conform PGS 15 en 30.

4.10 milieubeschermd gebieden en stikstofdepositie

De ligging van de inrichting van De Trip BV ten opzichte van de milieurelevante gebieden (Natura 2000-gebieden e.d.) is nader onderzocht. In de omgeving van De Trip BV zijn enkele natuurgebieden gelegen. Binnen een straal van 3 kilometer bevindt zich een onderdeel van het Natura 2000-gebied, te weten de "Oostelijke Vechtplassen". Voorts bevindt zich binnen deze straal ook een deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Binnen de inrichting zijn geen onderdelen aanwezig die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Op basis van het getroffen maatregelen en voorzieningenniveau alsmede de resultaten van de diverse bijgevoegde omgevingsonderzoeken (met name luchtkwaliteit) is de verwachting dat de inrichting geen significant negatief effect op voorgenoemde gebieden zal hebben aangezien er geen sprake is van externe werking.

Per 1 juli is de PAS in werking (programmatische aanpak stikstof). Hierin is geregeld dat aanvragen en/of uitbreidingen die een lagere bijdrage aan de stikstofdepositie hebben van 0,05 mol N/ha/jaar geen vergunning hoeven aan te vragen en geen melding in het kader van de Nbw hoeven te doen. Indien de stikstofdepositie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied hoger is dan 1 mol N/ha/jaar dan moet een vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet worden aangevraagd. Bij bijdrage aan de stikstofdepositie tussen 0,05 en 1 mol N/ha/jaar moet een melding worden gedaan in het kader van de Nbw.

De stikstofdepositie vanwege de diverse activiteiten is berekend met het programma Aerius. De berekeningen zijn als bijlage 17 bij deze aanvraag gevoegd. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de totale bijdrage van de inrichting op de in de ruime omgeving

gelegen Natura 2000-gebieden maximaal 0,11 mol N/ha/jaar bedraagt. Hiervoor is op 23 december 2015 een melding in het kader van de Nbw gedaan, zie bijlage 16. De stikstofdepositie is sterk afgenomen ten opzichte van de situatie van voor 2015 (op grond van de vergunning voor Gibo en de melding van Eurosalt).

4.11 bijzondere en ongewone voorvallen

In deze paragraaf worden de bijzondere en ongewone voorvallen nader toegelicht. Onder bijzondere voorvallen wordt verstaan, bedrijfssituaties die geen deel uit maken van de representatieve bedrijfssituatie, maar die wel noodzakelijk zijn voor het verrichten van de activiteiten of ter waarborgen van de milieubescherming. Onder de bijzondere voorvallen wordt onder meer verstaan het proefdraaien machines/materieel etc..

Bij een ongewoon voorval is sprake van een bedrijfssituatie zoals dit bedoeld wordt in artikel 17.1 van de Wet milieubeheer. Onder een ongewoon voorval wordt onder meer verstaan, een calamiteit zoals bijvoorbeeld een brand, explosie, of ander soort incident.

De Trip BV heeft een zorgsysteem geïmplementeerd binnen haar organisatie, waarin de procedures en instructies vastgelegd zijn met betrekking tot bijzondere en ongewone voorvallen. Enkele voorbeelden hiervan: bij lekkage of morsing van een bodembedreigende stof, wordt direct opgeruimd conform het incidentenmanagement, bij brand of explosie is met name van belang dat het (verontreinigd) bluswater kan worden opgevangen op het terrein. Hiertoe wordt de terreinafvoer naar de riolering direct afgedicht.

4.12 ruimtelijke onderbouwing

Bestemmingsplan

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2.5 is De Trip BV te beschouwen als een bedrijf met milieucategorie 4.2. Op grond van de voorlopige uitspraak⁶ is op deze locatie de vestiging van maximaal categorie 3.2 mogelijk. In het bestemmingsplan is in artikel 3.6.2 opgenomen dat 1 à 2 milieucategorieën hoger kan worden toegestaan als wordt aangetoond dat "...het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (.....alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in dit artikel opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 is aangegeven welke afstanden aangehouden moeten worden tot een milieucategorie 3.2 en 4.2 bedrijf. In paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan is deze publicatie ook gehanteerd. Aangegeven is dat de aspecten geur, geluid, stof en gevaar maatgevend zijn voor de milieu-impact op de omgeving en de aan te houden afstand tot gevoelige bestemmingen, met name woningen. Voor een milieucategorie 3.2 bedrijf bedraagt de minimaal aan te houden afstand tot woningen 100 meter. Voor een 4.2-bedrijf is deze afstand 300 m. Als kan worden aangetoond dat de werkelijke afstand van een bedrijf voor deze 4 aspecten 100 meter bedraagt, is voldaan aan de voorwaarde uit artikel 3.6.2 van het bestemmingsplan.

Uit voorgaande paragrafen en onderliggende onderzoeken blijkt het volgende:

⁶ voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016

- Stof: de stofemissie vanwege De Trip is beperkt en wordt verder beperkt door de in paragraaf 4.2 aangegeven BBT-maatregelen. De stofemissies zullen daardoor niet buiten de terreingrenzen optreden. Daarnaast zijn in het Activiteitenbesluit strenge voorschriften opgenomen voor stofemissie bij de op- en overslag van inerte goederen. Ook hiermee wordt stofoverlast buiten de terreingrenzen voorkomen.
- Geluid: in het akoestisch onderzoek is aangetoond dat;
 - o de aangevraagde inrichting inpasbaar is in de geluidszone die is opgenomen in het bestemmingsplan, aangezien de bijdrage lager of gelijk is aan het budget wat voor dit perceel beschikbaar is (en er wordt voldaan aan de geluidsvoorschriften uit de vigerende vergunning);
 - o op 100 meter afstand maximaal 50 / 40 / 40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond- en nachtperiode wordt geproduceerd. Dit komt overeen met de norm/richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

Hiermee is aangetoond dat de inrichting inpasbaar is in het bestemmingsplan en vergelijkbaar is met de geluidimpact van een milieucategorie 3.2-bedrijf.

- Geur: in het geuronderzoek is ingegaan op de eisen die in het bestemmingsplan zijn geformuleerd. De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is $0,7 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ ⁷. Er is aangetoond dat hieraan wordt voldaan in bijlage 1, figuur 6 van het geuronderzoek.
- Gevaar: er vindt alleen beperkte opslag van niet brandbaar gevaarlijk afval plaats en opslag van maximaal 15.000 liter dieselolie in vijf verschillende IBC's. Uit de memo warmtestraling (bijlage 11) blijkt uit tabel 1-a dat op minder dan 20 m reeds wordt voldaan aan de warmtestralingseis $15 \text{ kW}/\text{m}^2$. Hiermee is geen sprake van risico buiten de inrichtingsgrenzen en wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

Uit bovenstaande blijkt dat de milieu-impact van aangevraagde bedrijfssituaties voor De Trip BV voor de maatgevende milieuaspecten vergelijkbaar is met een milieucategorie 3.2, aangezien overal aan de richtafstand van 100 meter wordt voldaan.

Goede buur

De visuele uitstraling wijzigt met name ter plaatse van de laad- en loswal. Hierbij is rekening gehouden met de welstandseisen. De keerwanden zijn aan de zichtzijde langs het kanaal voorzien van een geluiddempende constructie die naast de beoogde geluiddemping (zie akoestisch onderzoeksrapport) ook passend is bij het ruimtelijke beeld. Voor de overige onderdelen van de inrichting geldt dat deze voor wat betreft de visuele uitstraling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. De opslaghoogten zullen beperkt zijn en nergens boven de gebouwen uitsteken.

Naast de voorgaande technische benadering, is op voorhand bij de inrichting van het terrein is reeds rekening gehouden met de omwonenden en is het uitgangspunt dat zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt. Zo worden (geluid)afschermende en geluiddempende keerwanden langs de loskade geprojecteerd, zodat geluid vanwege de op- en overslag wordt afgeschermd. Om geluid van het laden en lossen te beperken, zijn de keerwanden aan de zijde van de loswal bekleed met sterk geluidsabsorberend materiaal.

De lawaaimakende verkleiningsinstallaties zijn aan de zuidwestzijde van de zoutloods geplaatst, tussen keerwanden. Hiermee is er zo groot mogelijk afstand en geluidsafscherming tussen deze potentieel hinderlijke werkzaamheden en woningen. Ook stofoverlast vanwege deze activiteiten ter plaatse van de woningen wordt hiermee voorkomen.

⁷ brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24

De enige potentieel hinder veroorzakende bedrijfsactiviteit die niet zonder meer kan worden verplaatst of afgeschermd, is het laden en lossen van de schepen. Van oudsher is hier een laad- en loskade aanwezig, dus het gebruik van de laad- en loskade zal niet wezenlijk verschillen ten opzichte van voorheen. Wel kunnen de tijdstippen waarop en de mate waarin de laad- en loskade wordt gebruikt wijzigen. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidsniveaus bij de woningen tijdens het gebruik van de laad- en loskade aan de grenswaarden voldoen, zowel voor de gemiddelde als maximaal geluidsniveaus. Ook hier zullen voldoende maatregelen worden toegepast om stofhinder te voorkomen, waaronder het afdekken of bevochtigen van stuifgevoelige goederen/afvalstromen en het staken van de laad- en losactiviteiten bij harde wind.

Bijlage 2

Machtiging De Trip BV

Hierbij verklaart,

De [REDACTED] handelend in zijn hoedanigheid als (volledig) volmachthouder van de besloten vennootschap De Trip BV, statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende aan Sophialaan 7a (3542 AR) te Utrecht, te machtigen:

- [REDACTED] werkzaam bij M-tech Nederland
- [REDACTED] werkzaam bij M-tech Nederland
- [REDACTED] werkzaam als jurist bij M-tech Nederland

om namens haar in en buiten rechte op te treden en voorts al het nodige te doen ter behartiging van haar belangen (inzake het verkrijgen van vergunningen / meldingen / ontheffingen) ingevolge het Activiteitenbesluit (Barim), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en/of Waterwet (Wtw), (het instellen van) bezwaar, beroep en schorsing/voorlopige voorziening bij bevoegde gezagen en/of rechterlijke instanties, waaronder, doch niet beperkt tot, de Raad van State.

Utrecht, 25 mei 2016

De Trip BV
Namens deze,

[REDACTED]

Bijlage 3

Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen											
Soort afvalstof ¹	eural- code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag- hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag- wijze*	opslagplaats	bodem- belastend	stuif- klasse	geur- emitte- rend	brand- baar
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	10 13 14	betonafval	B	10.000 m ³	10	loggestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee
	17 01 01	beton									
	17 01 02	stenen									
	17 01 03	tegels en keramische producten									
	17 01 07	niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten									
	17 03 02	niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk)									
	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen									
	17 05 08	niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast									
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	19 12 09	minerale stoffen (bijv. zand, steen)	G	200 m ³	4	loggestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
	20 02 02	grond en stenen									
	17 06 04	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal									
	17 09 04	niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval									
	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking									
Ingenomen afvalstof	Bij G genoemde stoffen voor zover niet- gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	3.200 m ³	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee

¹ Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodembelastend	stuifklaas	geur-emitterend	brandbaar
Ingenomen afvalstof	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)	C	16.000 m ³	10	loggestort	buiten	nee	S4-S5	nee	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)									
	20 02 02	grond en stenen									
	20 03 03	veegvuil									
Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)					10	loggestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
Calamiteitenpartijen	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)		1.000 m ³	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)									
	20 02 02	grond en stenen									
	20 03 03	veegvuil									
Vrijkomend afval	17 05 03*	grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten			3	Loggestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	ja/nee
	17 05 05*	baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat									
	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking									

[*] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

[†] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse > Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodembelasting	stuifklaas	geur-emitterend	brandbaar
Ingenomen afvalstof	Glas	10 11 12 15 01 07 17 02 02 19 12 05 20 01 02	niet onder 10 11 11 vallend glasafval glazen verpakking glas glas glas	D	10.000 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38 03 01 04* 17 02 04* 19 12 06*	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	E M	A- en B-hout: 2.000 ton C-hout: 150 ton	8	losgestort	buitenterrein (indien A-hout en onge-shredderd B-hout) overkapt/ binnen, buiten in dichte container (C-hout en geshredderd B-hout)	nee (A-hout, B-hout ongeschred-derd) ja (C-hout en geshred-derd B-hout)	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Papier en karton	15 01 01 19 12 01 20 01 01	papieren en kartonnen verpakking papier en karton papier en karton	F	2.000 ton	4	losgestort, container	overkapt of binnen	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	200 m ³	4	losgestort, container	vloeistof-dichte vloer (zie tekening)	ja	-	ja	nee
Ingenomen afvalstof	Groenafval	02 01 03 02 01 07 02 01 99 20 02 01	afval van plantaardige weefsel afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet-houtachtig: 200 m ³ houtachtig: 4.200 m ³ waarvan max. 2.560 m ³ verkleind	5 8	containers losgestort	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet-houtachtig en niet geschei-den) nee (snoei-hout)	S5	Ja nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stui-f-klasse	geur-emitte-rend	brand-baar
Vrijkomend afval	19 12 12	Scheidings-/zeefresidu groenafval e.d.	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking		5	loggestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja
Ingenomen afvalstof	17 03 01* 17 03 02 17 03 03* 17 09 03* 17 09 04	Dakafval bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	K	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein in container of overkapt/binnen	ja	-	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	15 01 04 16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	Metalen (al of niet gemengd) metalen verpakking ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen	L	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein (niet-bodembedreigend) afgedekt/binnen of in dichte container	nee (aluminium, ijzer, staal) ja (overige en ongescheiden stromen)	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	17 06 01* 17 06 05*	Asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt/binnen	ja	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	Teerhoudend asfalt en andere teerhoudend of bitumeneuz bouw- en sloopafval bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein in container of overkapt/binnen	ja	S5-	nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eur-al- code	eur-al-code omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag- hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag- wijze*	opslagplaats	bodem- belastend	stui- f- klasse	geur- emitte- rend	brand- baar
Ingenomen afvalstof	02 01 04	kunststofafval	P	kunststoffen 150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	-	nee	ja
	07 02 13	kunststofafval	Q	banden: 150 ton							
	15 01 02	kunststofverpakking									
	16 01 19	kunststoffen									
	17 02 03	kunststof (psa)									
	19 12 04	kunststoffen en rubber									
Ingenomen afvalstof	20 01 39	kunststoffen	R	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee
	16 01 03	afgedankte banden									
	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval									

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof	eural-code	toelichting / aard van toepassing	doorzet-capaciteit per jaar	opslag-hoeveelheid	opslag-hoogte	opslagwijze	opslag-plaats	bodem-belastend	stui-fklasse	geur-emitte-rend	brand-baar	
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [1]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdingsmiddelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbeschermingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	in pandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t.	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	in pandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/grondstof	Bouwproduct- en e.d. (grind, zand, grind etc.) ten behoeve van infra en voldoet aan BBK	n.v.t.	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	Losgestort, en in silo's	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslag-voorziening cf. PGS 15	in pandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval -containers	in pandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[1] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (e k met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik, die op eigen werken ingezet worden voor het affanken van machines en materieel.

Bijlage 4

Doelmatigheidstoets conform Landelijk Afvalbeheerplan 2 (LAP2 2009-2021, tweede wijziging van 5 januari 2015)

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2					
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2	
Te accepteren afvalstoffen					
Papier en karton	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld papier en karton is recycling. Voor papier en karton dat, bijvoorbeeld nat of sterk vervuilde partijen papier en karton, - niet voor recycling geschikt is, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof).	4 Gescheiden ingezameld papier en karton	Alleen opbullen met het oog op recycling buiten de inrichting (conform LAP2).	voldoet	
Groenafval	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld groenafval is "andere nuttige toepassing" in de vorm van - composteren met het oog op recycling, - vergisten met gebruik van het gevormde biogas als brandstof gevolgd door aerobe droging/naripij met het oog op recycling van het digestaat, of - verbranden als hoofdgebruik brandstof en externe levering van elektriciteit en/of warmte. Daarnaast kunnen vormen van directe toepassing als bodemverbeteraar, inzet bij de inrichting van ecoducten of gebruik voor het dempen van sloten in veenweidegebieden worden toegestaan wanneer ze voldoen aan hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer en passen in het beleid van het bevoegd gezag. Ontheffingen van het verbod om groenafval buiten inrichtingen te verbranden (10.63 Wm) worden slechts in incidentele gevallen verleend (vreugdevuren, boomziekten, etc.). De handreiking "toepassing regelgeving verbranden buiten inrichtingen" kan gemeenten bij hun besluitvorming ondersteunen. Structureel verlenen van ontheffingen is ongewenst.	8: gescheiden ingezameld groenafval	Op-/overslaan, voorbereken (verkleinen (alleen houtachtig)/zeven) en voorbereiding voor bijvoorbeeld composteren/biomassa, waarbij uiteindelijk compost/biomassa restteert (recycling) die als overige organische meststof of alternatieve brandstof afgezet wordt naar diverse afnemers.	voldoet	
Houtachtig groenafval / biomassa			Op-/overslaan, bewerken (verkleinen/ zeven) van houtachtige groenafval om deze o.a. in te zetten als biomassa (In dit geval is derhalve sprake van verbranden als hoofdgebruik brandstof (recycling)).	voldoet	
Bermmaaisel, slootveek, bermschraapsel, RKG-slib	De minimumstandaard voor het verwerken van veegafval en RKG-slib (RKGV-slib) is het afscheiden van de inerte fractie die, al dan niet na reiniging, wordt gerecycled. In geval van reiniging van de inerte fractie mag het reinigingsresidu worden gestort wanneer daarvoor een niet-reinigbaarheidsverklaring is afgegeven. De minimumstandaard voor het verwerken van marktafval, drijfafval, afval uit openbare afvalbakken en de restfractie die overblijft na het afscheiden van de inerte fractie van veegafval en RKG-slib (RKGV-slib), is verwijderen door verbranden. Sorteren, nascheiden en andere verwerkingen gericht op nuttige toepassing van (een deel van) het afval van onderhoud van openbare ruimten zijn alleen toegestaan wanneer er, met uitzondering van een residu van de reiniging van de inerte fractie, geen deelstromen of residuen worden gestort	9 Afval van onderhoud van openbare ruimten	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal opgeslagen/gebukt en ontwaterd (RKGV-slib) voor vervolgvormgeving (afschieden van de inerte fractie en verbranden en recycling) door erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders. ¹	voldoet	

¹ erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders: dit kunnen derden zijn, doch in voorkomende gevallen ook het moederbedrijf Jops scholman BV of daaraan gelieerde BV's.

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
Zwerfafval	Geen minimum standaard (zie onder 9 Afval van onderhoud van openbare ruimten)	10 Zwerfafval (feitelijk; 9 Afval van onderhoud van openbare ruimten)		
Kunststoffen	De minimumstandaard voor de verwerking van kunststofafval niet zijnde kunstgras is recycling. Voor kunststofafval niet zijnde kunstgras dat, bijvoorbeeld omdat het te sterk is verontreinigd of is vlekkeerd met andere materialen, - niet voor recycling geschikt gemaakt kan worden of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof). De minimumstandaard voor kunstgras is scheiden in een zand-, rubber- en kunststof fractie gevolgd door - recycling van de zandfractie, - 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof) van de rubberfractie, en - recycling van de kunststof fractie, met uitzondering van plakstroken waarvoor de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof) is. De minimumstandaard voor het verwerken van metaalafval is recycling.	11 Kunststof	Binnen de inrichting wordt kunststof op soort/aard gescheiden met het oog op vervolgvormgeving door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling).	voldoet
Metalen		12 Metalen	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal opgeboukt en gesorteerd voor vervolgvormgeving door erkende verwerkers een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling).	voldoet
Bouw- en sloopafval	De minimumstandaard voor het verwerken van bouw- en sloopafval, daarmee in samenstelling vergelijkbaar bedrijfsafval en particulier gemengd verbouwingsafval is sorteren of anderszins verwerken. Het oogmerk van de behandeling hierbij is om zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling, met als beperking dat het resulterende residu ten minste verbrand moet kunnen blijven worden. Het sorteerproces is ingericht om - voorzover in het te sorteren mengsel aanwezig - in ieder geval als monostroom af te scheiden: - alle componenten als genoemd in art. 4.1 van de Regeling Bouwbesluit 2012, - steenachtig materiaal, - hout, - kunststof, - metaal, - zeefzand, en - gevaarlijk aangeduide afvalstoffen anders dan bedoeld in hoofdstuk 17 van de afvalstoffenlijst uit de Regeling Europese afvalstoffenlijst. Aan de vergunning van sorteerbedrijven worden hiertoe voorschriften verbonden.	28 Gemengd bouw- en sloopafval en gemengde fracties	Binnen de inrichting wordt het reeds op de sloopplaats voorgescheiden materiaal en ongescheiden materiaal van kleine partijen (< 1 m ³) en particulieren nagescheiden in diverse fracties met het oog op recycling buiten de inrichting	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
	De geproduceerde monostromen moeten worden verwerkt conform de daarvoor geldende minimumstandaarden. Voorzover deze monostromen niet onder een minimumstandaard in het LAP vallen, moet verwerking worden getoetst aan de afvalhiërarchie, als bedoeld in Paragraaf 5.2 van het Beleidskader. De minimumstandaard voor gemengde frac les is recycling al dan niet na verdere sortering of anderszins bewerken. Daarbij is het oogmerk om zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling, met als beperking dat het resulterende residu ten minste verbrand moet kunnen blijven worden. Het sorteerproces is ingericht om - voorzover in het te sorteren mengsel aanwezig - in ieder geval als monostroom af te scheiden: - alle componenten als genoemd in art. 4.1 van de Regeling Bouwbesluit 2012, - steenachtig materiaal, - hout, - kunststof, - metaal, - zeefzand, en - gevaarlijk aangeduide afvalstoffen anders dan bedoeld in hoofdstuk 17 van de afvalstoffenlijst uit de Regeling Europese afvalstoffenlijst Aan de vergunning van sorteerbedrijven worden hiertoe voorschriften verbonden. De minimumstandaard voor sorteeresidu waarvoor recycling niet mogelijk is of waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is verbranden als vorm van verwijdering.			
Asfalt (niet-teerhoudend) en steen	De minimumstandaard voor het verwerken van steenachtig materiaal is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor de deelstroom asfalt mag de grens van 75 mg/kg droge stof PAK10 niet door mengingen van partijen worden bereikt.	29 Steenachtig materiaal	Opbulken, scheiden en breken (verkleinen) van diverse fracties met het oog op recycling of verwerking buiten de inrichting door een geëigend vergunninghouder met het oog op recycling, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
Zeefzand	De minimumstandaard voor het verwerken van brekerzeefzand en sorteerzeefzand met een concentratie aan PAK10 kleiner dan 50 mg/kg droge stof is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor partijen met een concentratie aan PAK10 gelijk danwel groter dan 50 mg/kg droge stof is de minimumstandaard recycling voorafgegaan door reiniging (thermisch danwel anderszins) waarbij de aanwezige PAK, ofwel direct ofwel na te zijn afgescheiden, worden vernietigd. Het recycleren van teerhoudend zeefzand tot grond of bouwstof, zonder voorafgaande vernietiging van de aanwezige PAK, is derhalve niet toegestaan, ook niet in combinatie met immobilisatie. De grens van 50 mg/kg droge stof PAK10 mag niet door mengingen van partijen worden bereikt.	30 Zeefzand	De handelingen (op-/overslag, opbulken, afzeven) met zeefzand vindt plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de grond binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit af te zetten naar elders met het oog op recycling. Grond die voldoet aan kwaliteitsklasse Achtergrondwaarde (Aw) kan ook opgemengd worden met compost tot een grondproduct, één en ander conform BRL 9335-4. Deze grondproducten worden ook binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit afgezet naar elders	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
Gips	De minimumstandaard voor het verwerken van gips is recycling, binnen de kaders van het beleidskader. Voor gips - dat niet voor recycling geschikt is, bijvoorbeeld omdat het is verkleefd met andere materialen zoals tegelwerk, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard storten op een daarvoor geschikte stortplaats.	31 Gips	met het oog op recycling. Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgeboukt voor vervolgververking door erkende verwerkers c.q. een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling) of gestort (kwaliteitsafhankelijk).	voldoet
Cellenbeton	De minimumstandaard voor het verwerken van cellenbeton is storten op een daarvoor geschikte stortplaats.	32 Cellenbeton	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgeboukt voor vervolgververking door erkende verwerkers een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (stort).	voldoet
Dakafval	Als algemeen uitgangspunt geldt dat in onderstaande gevallen de grens van 75 mg/kg droge stof PAK10 niet mag worden bereikt door het mengen van par ijen. teerhoudend dakafval De minimumstandaard voor het verwerken van teerhoudend dakafval is recycling van de minerale fractie in asfalt, cement, beton, thermisch gereinigde grond of andere thermisch gereinigde bouwstoffen onder gelijktijdig nuttig gebruik van de energie-inhoud van het afval. Voor teerhoudend dakafval geldt als aanvullende voorwaarde dat uitsluitend verwerkingsvormen zijn toegestaan waarbij geen verspreiding van de aanwezige PAK mogelijk is, ook niet in geïmmobiliseerde vorm. De aanwezige PAK dienen dus voorafgaand aan of tijdens de toepassing te worden vernietigd. bitumineus dakafval De minimumstandaard voor het verwerken van bitumineus dakafval is recycling van ten minste de inerte fractie. composiet dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal De minimumstandaard voor het verwerken van composieten van teerhoudend- of bitumineus dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal is gelijk aan de minimumstandaard voor 'teerhoudend dakafval'. composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal De minimumstandaard voor het verwerken van composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal is sorteren of anderszins bewerken met als oogmerk een dakafval-fractie af te scheiden met een zo klein mogelijke hoeveelheid en ten hoogste 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal. Deze dakafval-fractie wordt verder verwerkt volgens één van de andere minimumstandaarden uit dit sectorplan.	33 Dakafval	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal gescheiden en opgeboukt voor vervolgververking door een erkende verwerkers c.q. geëigende vergunninghouders, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt. Het gaat om scheiding van de deelstromen: - teerhoudend dakafval; - bitumineus dakafval; - composiet dakafval met maximaal 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal; - composiet dakafval met meer dan 10% (v/v) 'dakbedekking vreemd' materiaal.	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
Teerhoudend asfalt	De bij deze bewerking afgescheiden 'dakbedekking vreemde' stromen moeten - wanneer het monostromen betreft - worden verwerkt conform de daarvoor geldende minimumstandaarden elders in het LAP. Voorzover deze monostromen niet onder een minimumstandaard in het LAP vallen, moet verwerking worden getoetst aan de afvalhiërarchie, bedoeld in paragraaf 5.2 van het beleidskader. Blijft na afscheiding van de dakafvalfractie een gemengde stroom 'dakbedekking vreemd' materiaal over dan geldt daarvoor de minimumstandaard uit sectorplan 28 van dit LAP. dakgrind, verkleefd met teer of bitumen De minimumstandaard voor het verwerken van dakgrind, verkleefd met teer of bitumen is reiniging en recycling van het grind, binnen de kaders van het beleidskader. De restanten teer en bitumen mogen worden verbrand. Voor partijen die vóór de reiniging/scheiding een concentratie aan PAK10 hebben gelijk aan danwel groter dan 75 mg/kg droge stof is uitgangspunt dat bij geen van de toepassingen van componenten van deze afvalstof verspreiding van PAK mogelijk is, ook niet in geïmmobiliseerde vorm. De aanwezige PAK dienen dus te worden vernietigd. De minimumstandaard voor het verwerken van teerhoudend asfalt is recycling binnen de kaders van het beleidskader, voorafgegaan door thermische bewerking waarbij de aanwezige PAK worden vernietigd. Het recycleren van teerhoudend asfalt tot bouwstof zonder voorafgaande vernietiging van de aanwezige PAK is derhalve niet toegestaan, ook niet in combinatie met immobilisatie.	34 Teerhoudend asfalt	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal slechts opgeboukt voor vervolgverwerking door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt (recycling na thermische vernietiging van PAK).	voldoet
Hout	A- en B-hout De minimumstandaard voor het verwerken van A- en B-hout is 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof). Gewolmaniseerd C-hout - De minimumstandaard voor het verwerken van gewolmaniseerd hout is sorteren op een daarvoor geschikte stortplaats. - Het toepassen voor hoofdgebruik als brandstof of het verbranden als vorm van verwijderen is alleen toegestaan wanneer de daarbij ontstane reststoffen (assen) worden gestort zodat geen verspreiding van de metalen kan plaatsvinden. Recycling van gewolmaniseerd hout (CC en CCA) is niet toegestaan, met uitzondering van gebruik van CCA-hout, voorzover dit kan op grond van de REACH Verordening. - Behalve hoofdgebruik als brandstof in installaties waarvan de assen worden gestort, is 'andere nuttige toepassing' van gewolmaniseerd hout (CC en CCA) niet toegestaan tenzij diffuse verspreiding van zware metalen in het milieu te voorkomen. Niet-gewolmaniseerd C-hout - De minimumstandaard voor het verwerken van niet-gewolmaniseerd C-hout is hoofdgebruik als brandstof. - Recycling of 'andere nuttige toepassing' niet zijnde hoofdgebruik als	36 Hout	Scheiding van diverse fracties. A- en B-hout worden eventueel verkleind. A- en B- hout aangeboden voor andere nuttige toepassing buiten de inrichting. Gewolmaniseerd C-hout wordt tijdelijk opgeslagen en aan erkende verwerkers overgedragen voor vervolgverwerking, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op verbranding en stort. Niet-gewolmaniseerd C-hout wordt tijdelijk opgeslagen en aan erkende verwerkers overgedragen voor vervolgverwerking, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op hoofdgebruik als brandstof.	voldoet

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2

afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
Asbesthoudende materialen	brandstof van niet-gewolmaniseerd C-hout is niet toegestaan, met uitzondering van recycling van gecreosoteerd hout, voorzover dit mogelijk is op grond van de REACH Verordening.	37 Asbest en asbesthoudende afvalstoffen	Binnen de inrichting wordt dergelijk materiaal ingenomen en opgeboukt conform de daarop volgende regels en voor verloopverwerking door een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt met het oog op vernietiging van asbestvezels en stort.	voldoet
	De minimumstandaard voor het verwerken van asbest of asbesthoudende afvalstoffen die vallen onder de reikwijdte van dit sectorplan is storten op een daarvoor geschikte stortplaats. Het vernietigen van asbestvezels door thermische of chemische technieken is eveneens toegestaan. Nadat de asbestvezels zijn vernietigd valt het materiaal niet meer onder dit sectorplan. Ook het verwijderen van de asbestvezels uit asbes houdend steenachtig materiaal tot beneden de restconcentratienorm, de concentratie voor serpentijnasbest vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest, van 100 milligram per kilogram droge stof is toegestaan. Het nut is toepassen van asbest of asbesthoudende afvalstoffen is vanwege de aard en gevarenschappen niet toegestaan ook niet in combinatie met immobilisatie. Uitgezonderd van dit verbod zijn vormen waarbij tijdens de nuttige toepassing alle asbestvezels worden vernietigd.			
Glasafval	De minimumstandaard voor het verwerken van gescheiden ingezameld vlakglas is recycling.	38 Gescheiden ingezameld vlakglas	Alleen opbullen met het oog op recycling buiten de inrichting.	voldoet
	De minimumstandaard voor de verwerking van verpakkingen is recycling.	41 Verpakkingen algemeen	Alleen opbullen met het oog op recycling buiten de inrichting.	voldoet
Toepasbare grond en bouwstoffen	Waar in deze paragraaf wordt gesproken van 'recycling volgens de normen die zijn vastgelegd voor het betreffende toepassingsgebied' is ook de inzet van grond bij het produceren van een bouwstof toegestaan, voor zover dit past binnen de kaders van paragraaf 18.4.3 van het beleidskader. Iii) Algemeen (alleen van toepassing wanneer - op basis van de rest van deze paragraaf - de aanwezigheid van PCB, dioxines, asbest of kwik niet tot ander beleid leidt) De minimumstandaard voor het verwerken van grond is recycling volgens de normen die zijn vastgelegd voor het betreffende toepassingsgebied en binnen de kaders van het beleidskader. Reiniging of immobilisatie voorafgaand aan recycling is toegestaan, met als restrictie dat geen grond mag worden gemengd ten behoeve van immobilisatie danwel direct mag worden geïmmobiliseerd wanneer die één van de in bijlage B, tabel 1 van de Regeling bodemkwaliteit genoemde organische verontreinigingen bevat in een hoeveelheid van meer dan 120% van de referentiewaarde 'Industrie'. Indien met een verklaring van niet-reinigbaarheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu is aangegeven dat de grond niet tot minimaal de bodemkwaliteitsklasse industrie gereinigd kan worden en daarmee niet	39: grond	De handelingen (op-/overslag, opbullen, afzeven) met toepasbare grond vindt plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de grond binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) af te zetten naar elders met het oog op recycling. Grond die voldoet aan kwaliteitsklasse Achtegrondwaarde (Aw) kan ook opgemengd worden met compost tot een grondproduct, één en ander conform BRL 9335-4. Deze grondproducten worden ook binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit afgezet naar elders met het oog op recycling.	voldoet
Niet-toepasbare grond en bouwstoffen			Niet-toepasbare grond (Bbk) wordt enkel op-/overgeslagen (en niet gemengd) en vervolgens	

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2

afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
	voor recycling geschikt is en niet door koude immobilisatie geschikt kan worden gemaakt voor recycling, mag de grond worden gestort op een daarvoor geschikte stortplaats. litb) PCB-houdende grond en dioxinehoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van PCB-houdende grond en dioxinehoudende grond is thermisch reinigen, waarbij de PCB's respectievelijk de dioxines worden vernietigd of onomkeerbaar worden omgezet. Na de thermische behandeling moet de grond worden gerecycled volgens de normen die zijn vastgelegd voor het toepassingsgebied. Voor partijen PCB-houdende of dioxinehoudende grond die door de gehalten en/of de aard van de aanwezige verontreinigingen niet geschikt zijn voor acceptatie door een thermische reinigingsinstallatie omdat er geen voor recycling geschikte grond uit kan ontstaan, is de minimumstandaard thermische behandeling waarbij de PCB's of dioxines worden vernietigd of onomkeerbaar worden omgezet gevolgd door sorteren van het residu. litc) Asbesthoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van asbesthoudende grond is het vernietigen van de asbestvezels danwel het verwijderen van de asbestvezels tot beneden een restconcentratie van 100 milligram per kilogram droge stof, berekend als de concentratie serpen inasbest vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest. Hierna moet de grond worden gerecycled volgens de normen die zijn vastgelegd voor het toepassingsgebied. De afgescheiden asbestfractie/asbestisilfractie moet worden verwerkt conform sectorplan 37, asbest en asbesthoudende afvalstoffen. litd) Kwikhoudende grond De minimumstandaard voor het verwerken van kwikhoudende grond met een gehalte aan kwik van meer dan 50 mg/kg droge stof is afscheiden en concentreren van kwik en zodanige verwerking dat verspreiding in het milieu wordt voorkomen. Na ontwerpen mag de behandelde grond een gehalte aan kwik bevatten van ten hoogste 50 mg/kg droge stof. Uitzonderingen gelden - voor kwikhoudende grond met een gehalte aan kwik van meer dan 50 mg/kg droge stof waarbij de grond door aanwezigheid van andere verontreinigingen dan kwik ook na ontwikkelen geen andere bestemming kan krijgen dan sorteren. Hiervoor wordt immobiliseren ten behoeve van sorteren toegestaan zonder ontwikkelen. - Voor grond waarvoor een bedrijf dat is geëquipeerd en vergund om afvalstoffen te ontwikkelen schriftelijk heeft verklaard dat die * niet doelmatig kunnen worden ontwikkeld (betreft bijv. een specifieke kwikverbinding), of * zich vanwege de aard van de aanwezige verontreinigingen niet lenen voor ontwikkelen (bijvoorbeeld reactieve afvalstoffen of afvalstoffen die tijdens het ontwikkelen ontleiden), wordt immobiliseren ten behoeve van sorteren toegestaan zonder ontwikkelen. Voor kwikhoudende grond met een gehalte aan kwik van ten hoogste 50 mg/kg droge stof geldt de minimumstandaard als bedoeld onder "Ila Algemeen" van deze paragraaf. Voor partijen waarvoor deze minimumstandaard niet mogelijk is, is de minimumstandaard sorteren op een daarvoor geschikte stortplaats.		afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder die de grond, afhankelijk van de aard en de aanwezige concentraties aan verontreinigingen verder be-/verwerkt conform de minimum-standaard zoals opgenomen in sectorplan 39 (waaronder thermische behandeling en stort).	

tabel 1-a toetsing activiteiten in te nemen afvalstoffen aan minimumstandaard LAP2				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	Activiteit De Trip	toetsing LAP2
Te accepteren afvalstoffen				
Toepasbare baggerspecie en baggerspecie onbekende c.q. indicatieve samenstelling van onverdrachte locaties Niet-toepasbare baggerspecie en calamiteiten-partijen	Het LAP kent geen minimumstandaard voor de verwerking van baggerspecie. De voorwaarden voor nuttige toepassing van baggerspecie zijn opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Daaropnaast dient in vergunningen te worden opgenomen dat baggerspecie met een hoog gehalte aan zand niet mag worden gestort. Zie hiervoor verder paragraaf VI in de toelichting bij dit sectorplan.	40: baggerspecie	De handelingen (op-/overslag, opbulken, afzeven) met toepasbare baggerspecie en baggerspecie met onbekende samenstelling vinden plaats overeenkomstig de BRL 9335-1, met als doel de baggerspecie binnen de kaders van het Besluit bodemkwaliteit af te zetten naar elders. Niet-toepasbare baggerspecie inclusief calamiteitenpartijen worden enkel op-/overgeslagen in vloeistofdichte containers en vervolgens afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het Besluit bodemkwaliteit verder wordt be-/verwerkt.	voldoet voldoet
Banden	De minimumstandaard voor het verwerken van banden is recycling. Voor de banden die - niet voor recycling geschikt zijn, of - waarvoor de recyclingsroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard 'andere nuttige toepassing' (bijvoorbeeld hoofdgebruik als brandstof)	52 Autobanden	Alleen opbulken met het oog op recycling buiten de inrichting (conform LAP2).	voldoet

tabel 1-b toetsing activiteiten binnen de inrichting vrijkomende afvalstoffen aan minimumstandaard LAP				
afvalstof	minimumstandaard	sectorplan	activiteit / afzet	toetsing LAP2
Vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen				
Overig bedrijfsafval (huishoudelijke afval e.d.)	De minimumstandaard voor het verwerken van restafval van bedrijven is verbranden als vorm van verwijdering. Sorteren, nascheiden en andere bewerkingen gericht op nuttige toepassing van (een deel van) het restafval van bedrijven zijn alleen toegestaan wanneer er geen deelstromen of residuen worden gestort. Voor de verwerking van de hierbij gevormde deelfracties wordt verwezen naar de daarvoor geldende minimumstandaarden.	2: restafval van bedrijven	Het gemengd afval afkomstig van de kantines en kantoren wordt afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 (deelfracties) verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
Scheidingsresidu/ zeefresidu van de groenrecycling en gronddepot Zie ook bij grond m.b.t. zeefzand	De minimumstandaard voor het verwerken van procesafhankelijk industrieel afval van productieprocessen is recycling. Indien recycling niet mogelijk is op grond van de aard of samenstelling van de afvalstof of de recyclingroute zo duur is dat de kosten voor afgifte door de producent/ontdoener meer zouden bedragen dan € 175,- per ton, is de minimumstandaard: - voor afvalstoffen die niet gestort mogen worden volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen of een minimumstandaard uit het LAP verbranden als vorm van verwijdering. Opwerken tot secundaire brandstoffen wordt alleen vergund wanneer sturingsvoorschriften worden opgenomen om afzet als brandstof voor moloren van voeren vaartuigen of andere mobiele toepassingen of vormen van inzet buiten inrichtingen te voorkomen en zo zeker te stellen dat hoofdgebruik als brandstof alleen kan plaatsvinden binnen inrichtingen waarin emissiebeperking is gereguleerd in specifieke regelgeving en/of in een omgevingsvergunning waarin waarborgen voor mens en milieu kunnen worden vastgelegd. - voor afvalstoffen die gestort mogen worden volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden of een minimumstandaard uit het LAP storten op een daarvoor geschikte stortplaats. Zie eerder	3: proces-afhankelijk industrieel afval	De scheidings-/zeefresiduen welke vrijkomen tijdens het be-/verwerken van afvalstoffen worden, eventueel na uitsortering van monoströmen (o.a. puin/stenen, metalen) na tijdelijke opslag, afgevoerd naar een daartoe geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet
KCA/KGA		18: KCA/KGA	KCA/KGA wordt afgevoerd naar een geëigend vergunninghouder, waar het conform het LAP2 verder wordt be-/verwerkt.	voldoet

Bijlage 5

**PROCEDURE ACCEPTATIE EN VERWERKING (A&V)
EN ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE EN INTERNE CONTROLE
(AO/IC)**

ten behoeve van De Trip B.V.

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

Procedures Acceptatie en Verwerking (A&V) en Administratieve Organisatie en Interne Controle (AO/IC) in het kader van een aanvraag voor een revisievergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [REDACTED]
telefoon : [REDACTED]
telefax : [REDACTED]
mobiel : [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.AV-02	datum 30 mei 2016	
projectleider [REDACTED]	auteurs [REDACTED]	status Definitief

M-Tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
Telefoon: 0475-420191
Telefax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	algemeen	4
1.2	gegevens vergunninghouder	5
1.3	gegevens inrichting	5
2	Acceptatiebeleid	6
2.1	algemeen	6
2.2	vooracceptatiefase	6
2.3	acceptatiefase en feitelijke acceptatie	11
3	Registratie	12
3.1	algemeen	12
3.2	afvalstromenregister	12
4	Verwerking	14
4.1	verwerkingskeuze	14
4.2	be-/verwerkingsroutes	14
4.3	afvoer van reststoffen	14
4.4	monsternamen en analyse	15
5	Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)	16
5.1	inleiding	16
5.2	beschrijving risico's	17
5.3	beschrijving meet- en registratiepunten	17
5.4	beschrijving administratie	17
5.5	interne controle	20
	Bijlage 1, overzicht in te nemen afvalstoffen	23
	Bijlage 2, vooracceptatie afvalstoffen	26
	Bijlage 3, acceptatiefase en feitelijke acceptatie	28
	Bijlage 4, beschrijving visuele controle en uitgebreide controle	29

1 Inleiding

1.1 algemeen

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V) alsmede voor de administratieve organisatie en controle (AO/IC) vastgelegd voor De Trip BV te Utrecht.

Het voorliggende document is opgesteld op basis van respectievelijk de leidraad AV (d.d. november 2009) en de leidraad AO/IC (d.d. november 2009), zijnde achtergronddocumenten bij het Landelijk afvalbeheerplan 2009-2021 (LAP2) maar niet als zodanig onderdeel uitmaken van het LAP2.

Daarnaast is bij het opstellen gebruik gemaakt van de benodigde informatie van de Landelijke redactie standaardteksten omgevingsvergunning (LRSO).

De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen die opgenomen zijn in dit document én de bijlagen bij dit document zijn dynamisch van aard, omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in de bedrijfsvoering, wet- en regelgeving, wijzigingen in BRLs en/of marktwensen.

Indien zich wijzigingen voordoen zoals hiervoor genoemd en die mogelijk van invloed kunnen zijn op de procedures A&V en AO/IC, dan wordt dit per geval beoordeeld en geëvalueerd. Mocht de wijziging leiden tot aanpassing van de voorliggende procedures A&V en AO/IC, dan worden de aangepaste c.q. geactualiseerde (onderdelen van de) procedures aan het bevoegd gezag ter goedkeuring voorgelegd.

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V), alsmede de procedures inzake de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) vastgelegd voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In bijlage 1 van dit document is aangegeven welke partijen afvalstoffen worden ingenomen.

Binnen de inrichting van De Trip BV worden echter ook een aantal producten/materialen ingenomen, waarop de (uitgebreide) procedures A&V en AO/IC voor afvalstoffen zoals deze beschreven zijn, niet van toepassing zijn, namelijk:

1. Bulkgoederen, niet zijnde afvalstoffen, die bij derden ingekocht worden ten behoeve van de activiteiten van De Trip BV. Met de bulkgoederen worden onder meer bedoeld primaire (delf)stoffen zoals zand, grond, grind, cement e.d. (geen afvalstoffen zijnde).
2. Houtachtig groenafval c.q. biomassa afkomstig uit de land- en/of bosbouw of vergelijkbare herkomst, die na eventuele bewerking binnen de inrichting, afgevoerd wordt als brandstof voor energieopwekking. Dit houtachtig materiaal c.q. biomassa is vrijgesteld van de eisen/verplichtingen voor afvalstoffen van hoofdstuk 10 Wet milieubeheer, op basis van artikel 10.1a van de Wet milieubeheer ^[1].

¹ zie voor gestelde voorwaarden/eisen op <http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/afval/groenafval/> en <http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/afval/groenafval/snoeihout/>

1.2 gegevens vergunninghouder

naam vergunninghouder : De Trip BV
 bezoekadres/ : Morsebaan 1
 correspondentieadres : Postbus 1458
 postcode/plaats : 3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
 telefoon :
 telefax :
 e-mail :



1.3 gegevens inrichting

naam inrichting : De Trip BV
 adres : Sophialaan 7
 postcode/plaats : 3542 AR Utrecht
 kadastrale gegevens :

Gemeente	:	Utrecht
Sectie	:	E
Nummers	:	520, 535, 536 (gedeeltelijk)
		579, 695 (gedeeltelijk)

2 Acceptatiebeleid

2.1 algemeen

De Trip B.V. accepteert – naast de reeds besproken afvalstoffen uit eigen werken – ook afvalstoffen op grond waarvan een A&V-beleid dient te moeten worden geïmplementeerd. Het gaat hier om afvalstoffen van verschillende zakelijke klanten, namelijk:

- * derden;
- * overheden;
- * particulieren.

Het acceptatieproces voor afvalstoffen is onder te verdelen in een 3-tal fases, namelijk:

- * de vooracceptatie;
- * de acceptatie;
- * de feitelijke acceptatie.

Onderstaand worden de drie acceptatiefases per paragraaf toegelicht.

2.2 vooracceptatiefase

2.2.1 algemeen

Tijdens de vooracceptatiefase vinden de wettelijk vereiste (administratieve) handelingen plaats om het verdere acceptatieproces bij de feitelijke aanlevering van de afvalstoffen ter plaatse van de inrichting, mogelijk te maken en goed te laten verlopen, zie ook het stroomschema in bijlage 2. Het doel van de vooracceptatiefase is om gegevens te verzamelen teneinde inzicht te krijgen in een aantal relevante aspecten, zoals opgenomen in onderstaande tabel 2-a.

tabel 2-a: doel vooracceptatie		
stap	vraagstelling	aandachtspunten
1	mag de aangeboden afvalstof geaccepteerd worden?	Binnen de inrichting mogen van buiten de inrichting afkomstige afvalstoffen ingenomen c.q. geaccepteerd worden: * zie overzicht afvalstoffen (bijlage 1, van dit document); * zie leveringsvoorwaarden; * zie acceptatiereglement.
2	welke be- en/of verwerking is mogelijk?	Er wordt aandacht geschonken aan: * de hoeveelheid afvalstoffen welke jaarlijks aangeboden (kunnen) worden; toetsen en eventueel een wijziging van de Wabo-vergunning aanvragen; * de spreiding van de aan te leveren afvalstoffen is van belang voor de vergunde maximale opslaghoeveelheden van de afvalstoffen en bewerkingscapaciteiten; in overleg met de ontdoener kunnen eventueel nadere eisen gesteld worden aan de aanlevering; * de afzetmogelijkheden van bewerkte afvalstoffen in verband met de vergunde maximale opslaghoeveelheden van de bewerkte afvalstoffen in relatie tot stagnatie en/of afwijkingen in de afvoer.
3	wat is de kostprijs?	De Trip BV besteedt bij de vooracceptatie géén specifieke aandacht aan de kostprijs; * de kostprijs wordt indirect afgedekt door de inname-tarieven; * kostprijs wordt regulier binnen de organisatie geëvalueerd en eventueel bijgesteld.

tabel 2-a: doel vooracceptatie

stap	vraagstelling	aandachtspunten
4	is het logistiek mogelijk?	* wordt uitgevoerd door een medewerker ter plaatse van de inrichting; * beoordeel welke interne bewerking(en) de aangeboden afvalstof binnen de inrichting kan doorlopen; * aangeboden afvalstoffen kunnen één of meerdere verwerkingsstraten doorlopen (derhalve niet eenduidig te definiëren). De te doorlopen verwerkingsstraat is namelijk sterk afhankelijk van een aantal factoren (zoals vraag en aanbod e.d.).

De vooracceptatie van afvalstoffen kan plaatsvinden op basis van enkel een administratieve vooracceptatie óf op basis van een administratieve vooracceptatie in combinatie met een analytische vooracceptatie. De wijze van vooracceptatie (administratief of administratief & analytisch) is afhankelijk van de aard en/of hoeveelheid van de aangeboden afvalstoffen. In het algemeen kan gesteld worden dat in beginsel een administratieve vooracceptatie van toepassing is bij visueel herkenbare afvalstoffen en een combinatie van administratieve & analytische vooracceptatie in geval van niet-visueel herkenbare afvalstoffen.

Een overzicht van de afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd mogen worden is opgenomen in bijlage 1 van dit document. In dit overzicht is verder aangegeven of er sprake is van een visueel herkenbare afvalstof en of er een analytische vooracceptatie van toepassing is.

De ondoeners van de afvalstoffen worden gedurende de vooracceptatiefase door De Trip BV op de hoogte gesteld van de leveringsvoorwaarden en het acceptatiereglement, die gehanteerd worden en van toepassing zijn binnen de inrichting. De leveringsvoorwaarden en het acceptatiereglement worden door De Trip BV, gezamenlijk met de overeenkomst/contract waarin alle administratieve gegevens met betrekking tot het afvalstroomnummer zijn opgenomen, aan de ondoener toegestuurd en maken hierdoor onlosmakelijk deel uit van de aanbieding.

2.2.2 beschrijving vooracceptatiefase

Conform de leidraad AV zoals deze als achtergrondinformatie is opgenomen bij het LAP2, dienen bij de beschrijving van de vooracceptatiefase minimaal de volgende situaties beschreven te worden:

1. afvalstoffen afkomstig van een inzamelaar;
2. afvalstoffen van een nieuwe klant;
3. nieuwe afvalstoffen van een bestaande klant;
4. afvalstoffen van een bekende klant (vervolgafgifte);
5. visueel controleerbare afvalstoffen;
6. afvalstoffen waarvan bekend is dat ze een wisselende samenstelling kunnen hebben;
7. de omvang van de partijen (is er een afwijkende procedure voor kleine partijen).

De vooracceptatiefase bij De Trip BV kan onderscheiden worden in de volgende situaties:

Ad) situatie 1, 2, 3, 5 en 6

De vooracceptatie van een aangeboden afvalstof vindt te allen tijde plaats aan de hand van het stappenplan "Vooracceptatie van afvalstoffen", zoals opgenomen in bijlage 2 van dit document. Op basis van de door de ondoener overlegde (administratieve) gegevens met betrekking tot de aard, eigenschappen en herkomst van de aangeboden afvalstof, wordt eerst getoetst of de aangeboden afvalstof in beginsel ingenomen mag worden binnen de inrichting c.q. valt binnen de scope van de vergunde afvalstoffen/activiteiten van De Trip BV. Dit vindt plaats aan de hand van het overzicht van afvalstoffen dat als bijlage 1 (van dit document) is bijgevoegd.

De toetsing kan drie antwoorden opleveren, namelijk:

- i. aangeboden afvalstof valt buiten de scope van de vergunning. In dat geval wordt vooracceptatiefase niet verder doorgezet en wordt de aanvraag van de ontdoener niet verder in behandeling genomen;
- ii. aangeboden afvalstof valt binnen de scope van de vergunning en mag als zodanig ingenomen worden. Dit is het geval bij visueel herkenbare afvalstoffen en niet-visueel herkenbare afvalstoffen waarvoor geen analytische vooracceptatie geldt;
- iii. aangeboden afvalstof valt binnen de scope van de vergunning, echter uit analytische gegevens moet blijken of de afvalstof als zodanig ingenomen mag worden. Dit is het geval bij niet-visueel herkenbare afvalstoffen waarvoor een analytische vooracceptatie geldt (denk aan grond en bouwstoffen, exclusief de uitzonderingsgevallen in het kader van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk)).

Indien een analytische vooracceptatie op de aangeboden afvalstof vereist is, dan dient de ontdoener eerst analysegegevens m.b.t. de afvalstof te overleggen, voor zover dat nog niet heeft plaatsgevonden, voordat het vooracceptatieproces voortgezet wordt. De voorwaarden met betrekking tot de analytische gegevens die van toepassing zijn bij de vooracceptatie van afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd mogen worden, zijn verderop in paragraaf 2.2.3 toegelicht.

De beoordeling van de analytische gegevens van de aangeboden afvalstof kan tot gevolg hebben, dat deze op basis van de aard/samenstelling niet als zodanig ingenomen mag worden. In dat geval wordt de vooracceptatiefase niet verder doorgezet en wordt de aanvraag niet verder in behandeling genomen. Indien de analytische gegevens voldoen, dan wordt de vooracceptatiefase gecontinueerd.

Aan de hand van de voorafgaande handelingen worden de verkregen administratieve en analytische gegevens ingebracht in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem. De ontdoener levert alle wettelijke vereiste gegevens aan in de vorm van een omschrijvingsformulier of elektronisch/digitaal (gebaseerd op artikel 10 van het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen). Vanuit dit afvalstoffenregistratiesysteem wordt een overeenkomst/contract tussen de ontdoener en De Trip BV. Daarnaast wordt door De Trip BV beoordeeld of er op basis van de logistieke acceptatie en/of verwerking, nadere acceptatie-eisen en/of vooraanmelding voor de aanlevering van afvalstoffen verplicht gesteld dient te worden. De nadere acceptatie-eisen en/of de verplichting tot vooraanmelding wordt in dat geval opgenomen in de offerte/prijsaanbieding naar de ontdoener.

Een onderdeel van de vooracceptatiefase van afvalstoffen betreft ook de risico-indeling. De totstandkoming van de risico-indeling en hoe deze gehanteerd wordt binnen de inrichting tijdens de acceptatiefase, is opgenomen in bijlage 2 van dit document. De risico-indeling wordt niet als zodanig vastgelegd, maar in geval van hoog of matig risico wordt in voorkomende gevallen in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem van De Trip BV wel een melding/signalering ingegeven. Deze melding/signalering komt dan als waarschuwing in beeld bij de weegbrug bij de eerstvolgende aanlevering bij De Trip BV en weet men welke controle-acties ondernomen dienen te worden.

Het contract wordt vervolgens, inclusief de aanlev voorwaarden en acceptatiereglement, en de offerte/prijsaanbieding verstuurd aan de ontdoener van de afvalstoffen. Na ondertekening door zowel de ontdoener als De Trip BV wordt het afvalstroomnummer door De Trip BV geactiveerd. De ontdoener van de afvalstoffen is én blijft ervoor aansprakelijk, dat de aangeleverde en in het systeem opgenomen gegevens over de afvalstoffen ten behoeve van de vooracceptatie, volledig en juist zijn. De ontdoener blijft in dit geval dus eindverantwoordelijk.

Ad) situatie 4

Voor situatie 4 geldt het stappenplan “Vooracceptatie van afvalstoffen”, zoals opgenomen in bijlage 2 van dit document niet. Voor een vervolgafgifte van afvalstoffen door een bestaande klant wordt het gehele traject van vooracceptatie niet uitgevoerd.

Dit vanwege het feit dat in betreffende situatie sprake is van de aanlevering van de 2^{de} of daaropvolgende vracht van hetzelfde afvalstroomnummer. De aanvraag van het afvalstroomnummer met de daarbij behorende administratieve en controle stappen is reeds uitgevoerd in situatie 1, 2, 3, 5 of 6.

De risico-indeling bij de vervolgafgifte van afvalstoffen vindt plaats aan de hand van eerdere constatering/ervaringen bij aanlevering van afvalstoffen binnen de inrichting tijdens de acceptatiefase (zie verder paragraaf 2.3). De risico-indeling wordt namelijk bijgesteld indien men bij eerdere aanleveringen tegenstrijdig- of onjuistheden heeft geconstateerd, die niet in overeenstemming zijn met de vastgelegde administratieve gegevens en/of overlegde analytische gegevens, die ten grondslag liggen bij de afgifte van een afvalstroomnummer.

In dat geval wordt door De Trip BV de risico-indeling aangepast en/of kunnen nadere eisen opgelegd worden aan de ontdoener (bijv. vooraanmelding, overleggen nadere (analytische) gegevens e.d.) alvorens de vervolgafgifte van de afvalstoffen mag plaatsvinden. De aanpassing van de risico-indeling wordt niet als zodanig vastgelegd, maar in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem van De Trip BV wordt in dat geval een melding/signalering ingegeven. Deze melding/signalering komt dan als waarschuwing in beeld bij de weegbrug bij de eerstvolgende afgifte van afvalstoffen waardoor men weet welke controleacties ondernomen dienen te worden.

Ad) situatie 7

Een uitzondering op de gehele procedure van vooracceptatie van afvalstoffen geldt voor aanlevering van kleine partijen aan afvalstoffen door particulieren, waarbij sprake is van de zogenaamde “kofferbakregeling”. Er is sprake van de zogenaamde “kofferbakregeling” als tenminste voldaan wordt aan één van de voorwaarden die vastgelegd zijn in de vigerende wet- en regelgeving ^[2], te weten:

- * vervoer van bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen in een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B;
- * vervoer van bedrijfsafvalstoffen in een hoeveelheid van niet meer dan 500 kilogram op een andere wijze dan in een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B.

Indien men als ontdoener (particulier) voldoet aan de bovengenoemde voorwaarden dan mogen de aangeboden afvalstoffen zonder vooraanmelding c.q. vooracceptatie op de bewerkingsinrichting aangeleverd worden. Meer specifiek betekent dit dat De Trip BV geen:

- * overeenkomst/contract (bijvoorbeeld omschrijvingsformulier afvalstoffen) met de ontdoener (particulier) dient af te sluiten;
- * afvalstroomnummer voor de aangeboden afvalstoffen hoeft aan te maken en aan hoeft te vragen;
- * begeleidingsbrief ontvangt wanneer de afvalstoffen worden aangeboden (de particulier heeft geen begeleidingsbrief wanneer hij/zij afvalstoffen vervoert).

^[2] “Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen”, 7 oktober 2004, laatst gewijzigd 5 maart 2011 (Staatsblad 2011, nr.104)

De overige aspecten met betrekking tot de vooracceptatie blijven onverkort van toepassing. Met de vooracceptatie is beoogd om de inname van ongewenste afvalstoffen te voorkomen en bijmenging tot een minimum te beperken.

2.2.3 analytische vooracceptatie

Algemeen

Bij de vooracceptatie van een afvalstof wordt op grond van de herkomst van de afvalstof (proces) en de aard en samenstelling van de afvalstof bepaald, onder welke Euralcode de aangeboden afvalstof kan worden geschaard. Aan de hand van de Euralcode waaronder de afvalstof valt, wordt de afvalstof ingedeeld in een van de volgende categorieën:

- a) een Euralcode zonder asterisk en zonder verwijzingen naar een andere Euralcode wordt beschouwd als niet gevaarlijk en niet complementair;
- b) een Euralcode zonder asterisk maar met verwijzingen naar andere Euralcode(s) wordt beschouwd als een complementaire afvalstof en wordt aangemerkt als een gevaarlijke afvalstof indien de afvalstof één of meer eigenschappen als bedoeld in artikel 4 van de Regeling Eural heeft;
- c) een Euralcode met een asterisk wordt altijd beschouwd als een gevaarlijke afvalstof conform artikel 3 lid a van de Regeling Eural.

Indien de aangeboden afvalstof kan worden geschaard onder een complementaire afvalstof dient in beginsel nagegaan te worden of het wel/niet een gevaarlijke afvalstof betreft. Dit om na te gaan op welke wijze de afvalstof verder be-/verwerkt kan worden.

Het voorafgaande is echter niet in alle gevallen vereist, namelijk in geval er sprake is van een visueel herkenbare afvalstof die tevens valt in een complementaire categorie. In geval van complementaire afvalstoffen kan namelijk niet onderscheiden worden of er sprake is van een niet-gevaarlijke dan wel gevaarlijke afvalstof, aangezien men visueel geen onderscheid kan maken tussen een niet-gevaarlijke dan wel gevaarlijke afvalstof. Indien de wijze van be-/verwerking voor niet-gevaarlijk dan wel gevaarlijke afvalstof echter hetzelfde is, dan heeft een analyse geen meerwaarde en kan deze derhalve achterwege blijven.

Voor afvalstoffen die vallen in een complementaire categorie, en waarvoor voor de verdere be-/verwerking vastgesteld dient te worden of er sprake is van een gevaarlijke dan wel niet gevaarlijke afvalstof, geldt dat er een analyse van de afvalstof overlegd moet worden door de ontdoener. De overwegingen in relatie tot de complementaire afvalstoffen is per 1 juni 2015 gebaseerd op de EU Verordening 1357/201.

In de nieuwe Eurallijst wordt een complementaire categorie herkend aan de omschrijving waarin verwezen wordt naar een andere Euralcode (of codes). De complementaire categorieën staan altijd bij elkaar.

Indien de beoordeling geschiedt door een onderzoeksinstantie die voor de monsterneming, de voorbehandeling en het meten en berekenen is erkend door de Stichting voor de Erkenning van Laboratoria (Sterlab) of door een andere accreditatie-instelling op basis van NEN-EN-ISO 17025 (uitgave 2000) is dit een belangrijke indicatie dat de verplichtingen in relatie tot de "complementaire afvalstoffen" op een goede en zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd.

Op grond van de overlegde analyse wordt nagegaan of voor de afvalstof gevaarlijke stoffeigenschappen HP 1 t/m HP15 (die weer zijn onderverdeeld in diverse codes voor gevaaraanduidingen, HXXX) gelden. Hieraan gekoppeld zijn concentratiegrenzen. Vervolgens kan worden bepaald of sprake is van een gevaarlijke afvalstof of niet.

Voorwaarden analytische vooracceptatie afvalstoffen De Trip BV

Binnen de inrichting van De Trip BV worden diverse afvalstoffen geaccepteerd, waarop een analytische vooracceptatie van toepassing is. De eisen voor de analytische vooracceptatie van afvalstoffen vloeien in geval van De Trip BV voort uit de vigerende wet- en regelgeving voor grond en bouwstoffen (Besluit bodemkwaliteit, Regeling bodemkwaliteit) en de hierin opgenomen erkenningen die vereist zijn om bepaalde werkzaamheden uitgevoerd te worden. In geval van de activiteiten van De Trip BV betreft dit de volgende erkenningen die relevant zijn in het kader van de analytische vooracceptatie: BRL 9335 - protocol 9335-1 "Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit".

In de onderstaande tabel 2-b is aangegeven welke eisen van toepassing zijn met betrekking tot de analytische vooracceptatie van grond en bouwstoffen, gebaseerd op de hiervoor genoemde wet- en regelgeving en erkenningen. Eén en ander is ook als zodanig opgenomen in het overzicht afvalstoffen dat als bijlage 1 is bijgevoegd.

tabel 2-b: eisen analytische vooracceptatie grond en bouwstoffen

afvalstof	Eisen analytische vooracceptatie
grond en bouwstoffen (Bbk): - achtergrondwaarde (AW) - wonen (W)	Wettelijk bewijsmiddel/milieuhygiënische verklaring, bestaande uit: 1) partijkeuring AP04 / BRL 1000-protocol 1001; 2) erkende kwaliteitsverklaring op basis BRL 9335; 3) fabrikant eigen verklaring op basis BRL 9335; 4) bodemonderzoek conform NEN 5740 in geval sprake is van de volgende onderzoeksstrategieën: a) onderzoeksstrategie voor toetsing of sprake is van een schone bodem; b) onderzoeksstrategie voor toetsing of sprake is van een schone bodem op grootschalige locaties; c) onderzoeksstrategie voor de partijkeuring van niet-schone grond uit diffuus belast gebied met een heterogene verdeling van de verontreinigde stof; 5) bodemkwaliteitskaart <u>(enkel in gevallen waar lokale bodemkwaliteits-beheerders c.q. gemeentes ingestemd hebben met gebruik als milieuhygiënische verklaring)</u>

2.3 acceptatiefase en feitelijke acceptatie

Bij de acceptatiefase en feitelijke acceptatie zijn stapsgewijs beschreven in bijlage 3 en 4. Hierbij wordt juridisch de verantwoordelijkheid c.q. aansprakelijkheid overgedragen van de ontdoener c.q. aanbieder aan De Trip BV. De feitelijke acceptatie van de vracht afvalstoffen vindt plaats nadat de vooracceptatiefase heeft plaatsgevonden en alle gegevens gecontroleerd en in orde zijn bevonden.

De eigendomsoverdracht vindt in principe plaats als op basis van de controle van de overlegde administratieve gegevens, de analysegegevens, de risico-indeling, alsmede uit de visuele controle van de aangeboden partij afvalstoffen, blijkt dat de aangeboden afvalstof aan de gestelde voorwaarden voldoet en er derhalve geen afwijkingen geconstateerd zijn.

Binnen de bewerkingsinrichting is sprake van acceptatie van niet-gevaarlijke en deels gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig de Europese afvalstoffenlijst (Eural). De geaccepteerde niet-gevaarlijke afvalstoffen overeenkomstig de Eural zullen grotendeels ook binnen de inrichting be-/verwerkt worden. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage 1.

3 Registratie

3.1 algemeen

Binnen de inrichting van De Trip BV is sprake van de aan-/afvoer per as c.q. middels vrachtwagens en/of tractoren met aanhangers (sporadisch andere voertuigen)) en binnenvaartschepen. Bij aan- en afvoer van afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van een geijkte elektronische weegbrug. De weging van de vracht bij aanvoer van afvalstoffen wordt in twee etappes uitgevoerd; eenmaal bij aankomst wanneer het voertuig beladen is en na het lossen van de afvalstoffen binnen de inrichting. Bij afvoer van afvalstoffen wordt eerst het lege voertuig gewogen en vervolgens als deze beladen is. Het verschil tussen de twee wegingen betreft de hoeveelheid aangeboden dan wel de afgevoerde hoeveelheid aan afvalstoffen.

Van een aantal vaste aanbieders van afvalstoffen zijn de gegevens van het lege voertuig reeds bekend en zijn deze als “vast” gegeven in het afvalstoffenregistratiesysteem gevoerd. De tweede weging van het voertuig wordt door De Trip BV in dat geval slechts incidenteel en steekproefsgewijs uitgevoerd dit ter controle/verificatie van het lege gewicht dat als “vast” gegeven in het afvalstoffenregistratiesysteem is ingevoerd.

De (weeg)gegevens met betrekking tot de aangevoerde en afgevoerde afvalstoffen worden geregistreerd in een geautomatiseerd en gecertificeerd afvalregistratieprogramma.

In dit geautomatiseerde afvalregistratieprogramma worden de diverse administratieve gegevens met betrekking tot de (voor)acceptatie, registratie en administratie vastgelegd die nodig zijn conform het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Dit wordt per afvalstroomnummer vastgelegd. Het afvalregistratieprogramma is tevens gekoppeld aan de financiële administratie van de onderneming.

In de ingenomen afvalstoffen kan sprake zijn van ongewenste bijmenging (ca. 5 %). Dergelijke afvalstoffen worden, indien deze niet als monostroom zijn vergund op een verantwoorde wijze opgeslagen met het oog op verwerking door erkende verwerkers.

3.2 afvalstromenregister

Het afvalstromenregister wordt centraal ter plaatse van het kantoor van De Trip BV door administratief medewerkers zowel handmatig als geautomatiseerd verwerkt en bijgehouden en gearchiveerd. Alle gegevens met betrekking tot de aan-/afvoer van (afval)stoffen worden aan de hand van de begeleidingsformulieren en weegbonnen gecontroleerd en vastgelegd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem c.q. het afvalstromenregister.

De administratieve verwerking van het afvalstoffenregister geschiedt door het invullen en archiveren van gegevens en documenten, die gebruikt zijn bij c.q. ten grondslag liggen aan het toekennen van een afvalstroomnummer aan een ontdoener/aanbieder tijdens de vooracceptatiefase. Nadat een afvalstroomnummer definitief is toegekend aan een klant wordt deze geactiveerd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratieprogramma.

De gegevens die zowel handmatig als digitaal ingevoerd, gecontroleerd, verwerkt en gearchiveerd worden hebben betrekking op zowel de vooracceptatiefase (ingevuld en ondertekend omschrijvingsformulier / analyserapporten / offertes / gemaakte afspraken e.d.) als de feitelijke acceptatie (begeleidingsformulieren / weegbonnen e.d.).

Wijzigingen c.q. mutaties van de gegevens mogen enkel door een daartoe bevoegd en verantwoordelijk persoon binnen De Trip BV worden doorgevoerd. Wijzigingen c.q. mutaties worden altijd schriftelijk gemeld c.q. doorgegeven aan de overige medewerkers. De wijzigingen c.q. mutaties worden vastgelegd in het afvalstoffenregister onder opmerkingen en/of wijzigingen ten opzichte van het verleden. Bij het doorvoeren van een wijziging c.q. mutatie in het afvalstoffenregister worden gegevens zoals datums, reden van wijziging e.d. vastgelegd. Op deze wijze zijn wijzigingen altijd te achterhalen, ook in de administratie.

Afwijkingen zoals het terugsturen van partijen alsmede de signalering en acties in relatie tot ongewenst verkregen partijen c.q. bijmenging zijn ook uit de geadministreerde gegevens te herleiden.

4 Verwerking

4.1 verwerkingskeuze

Alle afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd worden, worden binnen de inrichting opgeslagen, overgeslagen en/of be- en verwerkt met als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor recycling.

In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de afvalstoffen die door De Trip BV geaccepteerd worden en is tevens vermeld welke verwerking doorlopen kan worden. In onderstaande tabel is één en ander in verkorte vorm weergegeven.

Tabel 4-a: scheidings- en bewerkingstechnieken per afvalstof						
code	Inname bij Trip	zeven	grof sorteren	handpicking	verkleinen	ontwateren
A	tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, djkbedekking en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-	-
B	Steenachtig bouw- en sloopafval	x	x	x	x ³	-
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	x	x	x	-	x
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	-	x	x	-	-
E	A-hout en B-hout	-	x	x	x	-
F	Papier en karton	-	x	x	-	-
G	bouw- en sloopafval (gemengd)	x	x	x	x	-
H	RKG (slib)	-	-	-	-	x
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	x	x	x	-	-
J	Houtachtig groenafval	x	x	x	x	-
K	dakafval	-	x	x	-	-
L	metalen	-	x	x	-	-
M	C-hout	-	x	x	-	-
N	asbesthoudende materialen	-	x	x	-	-
O	Teerhoudend asfalt of teerhoudend/bitumeus bouw- en sloopafval	-	x	x	-	-
P	kunststoffen	-	x	x	-	-
Q	banden	-	x	x	-	-
R	zwerfvuil	-	x	x	-	-

Het puin wordt bewerkt tot recyclinggranulaat zoals bedoeld in de Regeling vaststelling van de status einde-afval van recyclinggranulaat⁴.

4.2 be-/verwerkingsroutes

De be-/verwerkingsroute van een afvalstroom wordt tijdens de vooracceptatiefase zoveel mogelijk eenduidig vastgelegd in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratieprogramma. Dit is echter niet altijd mogelijk, daar de be-/verwerkingsroute die een afvalstof uiteindelijk doorloopt in de praktijk onder meer afhankelijk is van de marktsituatie, eisen van afnemers alsook de eventuele aanwezigheid van fysische verontreinigingen in afvalstoffen.

4.3 afvoer van reststoffen

³ geschiedt door derden die erkend zijn conform BRL 2506 Recyclinggranulaten voor toepassing in GWW-werken en in beton

⁴ Stsrt 3498 van 6 februari 2015

De reststoffen die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering worden afgevoerd naar een daartoe geëigende vergunninghouder indien verdere interne be- en/of verwerking niet mogelijk is. Aanvullende acceptatievoorwaarden zijn hiervoor niet van toepassing.

4.4 monstername en analyse

Binnen de afvalinrichting van De Trip BV worden geen monsternames en analyses in eigen beheer aan (afval)stoffen uitgevoerd. De monsternames aan (afval)stoffen worden in zijn geheel uitbesteed aan externe gecertificeerde monsternemers. De fysische/chemische analyses aan de (afval)stoffen worden ook uitbesteed aan derden, te weten aan erkende en onafhankelijke laboratoria die de analyses uitvoeren conform geldende normen en methodieken.

Voor de toepassing van grond/bouwstoffen en compost worden de daartoe geldende eisen gevolgd conform het Besluit bodemkwaliteit respectievelijk Uitvoeringsbesluit meststoffen.

5 Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)

5.1 inleiding

Binnen de vestiging van De Trip BV aan de Sophialaan 7 te Utrecht worden primaire handelingen verricht in relatie tot het wegen en dergelijke. Een deel van de administratieve vervolg werkzaamheden wordt echter ter plaatste van de hoofdvestiging (Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein) uitgevoerd. Ter plekke worden alle werkzaamheden met betrekking tot de feitelijke acceptatie verricht. De feitelijke acceptatie bestaat uit het controleren van de administratieve gegevens en de registratie van de hoeveelheden aan- en afgevoerde stoffen. Aan de hand van de geregistreerde gegevens in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem wordt de facturatie uitgevoerd. Aan dit systeem is tevens de boekhouding gekoppeld.

De vooracceptatie van afvalstoffen bestaat uit het aanmaken afvalstroomnummers, uitvoeren acceptatieonderzoek, invoeren en vastleggen van de administratieve gegevens. De financiële administratie bestaat onder andere uit de controle van de te factureren gegevens, de (interne) boekhouding en het verzorgen van de facturatie naar klanten.

Conform de leidraad AO/IC zoals die als achtergrondinformatie is opgenomen in het LAP2, dienen een viertal beschrijvingen uitgewerkt te worden te weten:

1. Beschrijving van de risico's aan hand van de kritische momenten bij de acceptatie, be- of verwerking en de wijze waarop deze risico's worden beheerst. Het betreft hier zowel milieuhygiënische risico's als informatietechnische risico's.
2. Beschrijving van alle aanwezige meet- en registratiepunten ten behoeve van de procesbeheersing en transparantie van het proces. Uit de beschrijving dient tevens duidelijk te worden wie verantwoordelijk is voor een juiste werking van deze punten, hoe een juiste werking wordt gegarandeerd, wie (of hoe) wat registreert, en wie controlehandelingen uitvoert op de vastgelegde gegevens. Tevens moet duidelijk zijn welke stromenbalansen worden gemaakt.
3. Beschrijving van de financiële administratie en de operationele administratie (stoffen- en procesadministratie) en de relatie tussen de diverse administraties. Indien de systemen onderling gekoppeld zijn, dient te worden aangegeven op welke wijze wordt gecontroleerd of de koppeling ook juist werkt. Geeft tevens aan hoe vaak deze controle wordt uitgevoerd. Aangegeven dient te worden op welke wijze de cijfermatige verbanden die m.b.t. de geld- en goederenbeweging bestaan respectievelijk onderkend kunnen worden tussen de verschillende deelsystemen, worden vastgesteld. Geef tevens aan op welke wijze de verschillen nader geanalyseerd worden en met welke frequentie dit gebeurt.
4. Beschrijving van de interne controle mechanismen:
 - * taken en bevoegdheden sleutelfunctionarissen en indien relevant een aantoonbare functiescheiding;
 - * aanwezigheid van werkinstructies;
 - * hoe zijn computersystemen beveiligd tegen ongeautoriseerd gebruik en tegen verlies gegevens;
 - * beschreven dient te worden of op basis van de financiële administratie per deelproces (kritische activiteiten) een stromenbalans wordt opgesteld en zo ja de wijze waarop, met welke frequentie en welke nauwkeurigheid acceptabel is;
 - * welke maatregelen getroffen zijn om een juiste en volledige verantwoording in de financiële administratie tot stand te brengen;
 - * hoe worden de werkprocessen gecontroleerd, hoe vaak, en waar worden correctieve acties vastgelegd.

Bovenstaande beschrijvingen worden elk apart in de volgende paragrafen nader toegelicht.

5.2 beschrijving risico's

In voorliggend document is geen expliciete beschrijving van de milieuhygiënische risico's opgenomen. Dit vanwege de reden dat deze risico's reeds voldoende beschreven zijn in:

- * de revisievergunningsaanvraag ingevolge de Wabo inclusief bijlagen, waar deze procedures onlosmakelijk deel van uitmaken;
- * de beschrijving/toelichting m.b.t. de risico's aangaande de vooracceptatie, de acceptatiefase en de feitelijke acceptatie inclusief de registraties zoals opgenomen in de voorgaande hoofdstukken;
- * de stroomschema's die bijgevoegd zijn met betrekking tot de vooracceptatie (zie bijlage 2), de risico-indeling (zie bijlage 2), de acceptatiefase en feitelijke acceptatie (zie bijlage 3).

De informatietechnische risico's zijn niet geheel uit te sluiten binnen de inrichting. Echter het risico op het maken van fouten als gevolg van menselijk handelen als gevolg van handmatige invoer van gegevens wordt bij De Trip BV tot een minimum beperkt doordat deze handelingen nagenoeg helemaal geautomatiseerd plaatsvinden (koppeling weegbrug met afvalstoffenregistratiesysteem en boekhoudsysteem).

Daarnaast wordt het maken van fouten zoveel mogelijk uitgesloten door de inzet van ervaren en gedreven personeel die zich bewust zijn van de taken en verantwoordelijkheden.

5.3 beschrijving meet- en registratiepunten

In bijlage 5 van de aanvraag zijn diverse administratieve processen benoemd en alsmede de verantwoordelijke functionarissen.

De volgende erkenningen zijn geïntegreerd opgenomen zijn, namelijk:

- * Vakdiploma's afvalstoffen (Stichting Examenbureau Beroepsvervoer);
- * "Officiële inzamelaar, VIHB";
- * BRL 2506 van degene die het puin breekt
- * BRL 9335 "*Nationale beoordelingsrichtlijn voor wat betreft protocol1: "Milieuhygiënische keuring van individuele partijen grond in het kader van het Besluit bodemkwaliteit"*.

In het bedrijfssysteem van De Trip BV zijn tevens de functieomschrijvingen opgenomen van de diverse functionarissen die werkzaam zijn binnen de organisatie van De Trip BV. In de functieomschrijving is tevens een overzicht van de (algemene) taken/ verantwoordelijkheden opgenomen.

5.4 beschrijving administratie

Conform de leidraad AO/IC dient een financiële en een operationele administratie (stoffen- en procesadministratie) opgesteld te worden, waarbij tevens de relaties tussen de onderlinge administraties wordt beschreven.

5.4.1 financiële administratie

Binnen de financiële administratie wordt zowel de facturatie als de boekhouding geautomatiseerd uitgevoerd en bijgehouden. In de gebruikte gegevensbestanden, welke van groot belang zijn voor de (financiële) administratie, is het volgende terug te vinden:

- * Bestand van debiteuren en crediteuren ten behoeve van onder andere relatiebeheer. Dit wil zeggen dat alle relevante gegevens van ontdoeners, transporteurs, leveranciers e.d. is vastgelegd.
- * Bestand met afvalstoffen en de prijzen welke hiervoor in rekening gebracht worden. Dit bestand bevat de soort afvalstof, de ontdoener en het tarief dat voor deze ontdoener geldt.
- * Bestand met overzichten van de hoeveelheden van de aangeleverde afvalstoffen en de afgevoerde eindproducten en residuen met verwijzingen naar eventuele afvalstroomnummers en begeleidingsformuliernummers.
- * Overzicht jaarrekeninggegevens. Het overzicht wordt door een extern accountant bijgehouden, gecontroleerd en gefiatteerd.
- * Overzicht van financiële transacties en eventuele mutaties hierin.

De opbrengst per afvalstof (in rekening gebrachte bedragen aan derden en betaalde bedragen) wordt rechtstreeks geregistreerd in de financiële administratie. De gegevens uit het afvalstoffenregistratiesysteem worden immers één op één naar het boekhoudsysteem overgezet door de koppeling die hiertussen aanwezig is.

In de financiële administratie worden geen (recente) voorraden bijgehouden van afvalstoffen, producten, grond- en hulpstoffen en dergelijke. In verband met de financiële jaarafsluiting wordt, op de laatste werkdag van het jaar, echter een voorraadbepaling uitgevoerd van de nog aanwezige afvalstoffen, producten en dergelijke binnen de bewerkingsinrichting. Op basis van deze voorraadbepaling vindt een indicatie plaats van de financiële waarde van de aanwezige voorraad. Dit in verband met het opstellen van een financieel jaarverslag voor De Trip BV.

Binnen de financiële administratie wordt geen separate “boekhouding” bijgehouden van de omzet, de kostprijs alsmede de brutowinstmarge voor het bewerken van de diverse afvalstoffen uitgesplitst naar de diverse “verwerkingsstaten”. De gehanteerde tarieven worden regulier intern geëvalueerd tussen de aandeelhoudende partijen en aan de hand hiervan eventueel bijgesteld.

Het tijdstip dat de afvalstof ingenomen c.q. geaccepteerd wordt binnen de bewerkingsinrichting is rechtstreeks te achterhalen via het digitale afvalstoffenregistratiesysteem en de weegbonnen.

De stromen-/goederenbalans kan niet opgesteld worden aan de hand van de gegevens uit de financiële administratie c.q. het boekhoudsysteem. Het opstellen van een representatieve massa- c.q. stromenbalans is wel mogelijk via de gegevens die geregistreerd zijn in het afvalstoffenregistratiesysteem.

Financiële gegevens kunnen via de financiële administratie en/of via de accountant worden geverifieerd.

Uit de bijlagen 2 en 3 blijkt ook hoe het financiële proces met betrekking tot de afvalstoffen verloopt en welke interne controles plaatsvinden tijdens de facturatie, alsmede in de financiële administratie. Hiermee wordt een juiste, tijdige en volledige verantwoording in de financiële administratie bewerkstelligd.

5.4.2 operationele administratie

Voor een overzicht van de gebruikte gegevensbestanden wordt verwezen naar paragraaf 5.4.1. In de administratieve organisatie wordt gebruik gemaakt van primaire vastleggingen waarbij verwezen wordt naar documentnummers. De documentnummers die onder andere gebruikt worden als primaire vastlegging zijn:

- * offertenummers;
- * afvalstroomnummers;
- * begeleidingformuliernummers;
- * weegbonnummers;
- * factuurnummers;
- * debiteurnummers.

Door het gebruik van deze en andere nummers en/of coderingen wordt een zoekspoor gevormd, waardoor men te allen tijde tot “de bron” terug kan gaan en men in staat is eventuele onregelmatigheden te herleiden.

De aangevoerde afvalstoffen worden separaat opgeslagen binnen de inrichting en zijn te achterhalen aan de hand van de binnen de inrichting beschikbare gegevens. De plaats van de opslagen aan afvalstoffen is weergegeven op inrichtingstekening behorende bij de aanvraag.

Voor partijen grond en bouwstoffen worden identificatienummers c.q. omschrijvingen gebruikt. Verder worden identificatienummers c.q. omschrijvingen gebruikt voor de analyses die uitgevoerd zijn aan partijen gereed product, waarbij gedacht moet worden aan uitgerijpte compost. Vanwege de afvoer is het van belang dat de diverse partijen compost apart opgeslagen zijn en derhalve ook de analyses conform de Meststoffenwet apart geregistreerd zijn.

Van de inkomende en uitgaande vrachten worden de volgende gegevens geregistreerd c.q. vastgelegd:

- * weegbonnummer;
- * datum en tijdstip aanlevering/afvoer;
- * registratienummer;
- * soort vracht (ingaaand/uitgaand);
- * transporteur/debiteurnummer;
- * opdrachtnummer/afvalstroomnummer;
- * soort afvalstof;
- * ontdoener/debiteurnummer;
- * gewicht/hoeveelheid.

Bij weigering van een partij afvalstoffen worden in ieder geval de navolgende gegevens geregistreerd:

- * ontdoener (NAW-gegevens);
- * transporteur (NAW-gegevens);
- * locatie van herkomst;
- * datum ontvangst;
- * hoeveelheid (tonnen);
- * omschrijving aard en samenstelling;
- * afvalstoffencode;
- * reden van weigering;
- * geadresseerde (NAW-gegevens).

Binnen de De Trip BV maakt men gebruik van een aantal geautomatiseerde systemen. Dit betreft een aantal standaard softwareprogramma's (Word, Excel en dergelijke), een gecertificeerd softwareprogramma voor de afvalregistratiewerkzaamheden en boekhoudingssoftware.

5.4.3 relatie tussen de administraties

Tussen de goederenadministratie (afvalstoffen/producten) en de financiële administratie (facturatie) bestaat in beginsel een sluitend verband. In de praktijk treden hiertussen echter verklaarbare verschillen op, aangezien er verschillen aanwijsbaar zijn tussen de hoeveelheden aangevoerde en afgevoerde afvalstoffen en producten, te weten:

- * gewichtsreductie afvalstoffen als gevolg van de be-/verwerkingsprocessen die afvalstoffen doorlopen (denk aan ontwatering);
- * afvalstoffen zijn na doorlopen van be-/verwerkingsproces als product te beschouwen (denk aan samengestelde producten);
- * afname of toename gewicht afvalstoffen als gevolg van weersinvloeden in geval van vochtgevoelige afvalstoffen/producten (o.a. adsorptie/verdamping productvocht).

Hierdoor zal er in dat geval géén sluitend verband aanwezig zijn in de goederen- en financiële administratie.

5.5 interne controle

Binnen de inrichting vinden een aantal interne controlemechanismen plaats. In deze paragraaf is de interne controle beschreven aan de hand van de leidraad AO/IC.

5.5.1 taken en bevoegdheden sleutelfunctionarissen en indien relevant een aantoonbare functiescheiding

De acquisitie wordt voornamelijk uitgevoerd door de directeur en de bedrijfsleider van De Trip BV. De prijsafspraken met aanbieders en/of afnemers van afvalstoffen/producten worden vastgelegd in een offerte. Ook wordt gewerkt met langlopende contracten met aanbieders. Ingeval van particulieren kan ook "aan de poort" worden onderhandeld en tot overeenstemming worden gekomen. Offertes worden opgesteld en ondertekend door of namens de directeur of bedrijfsleider op de kantoorlocatie van De Trip BV.

De feitelijke acceptatie, de controle en de registratie van de aangevoerde afvalstoffen, evenals de voornoemde werkzaamheden inzake de afvoer van de product- en residuistromen, worden uitgevoerd door hiertoe opgeleide c.q. bevoegde medewerkers ter plaatse van de bewerkingsinrichting.

De monsternamen worden uitgevoerd door hiertoe bevoegde monsternemers van externe bedrijven. De analyses, teneinde de chemische en eventueel de fysische kwaliteit van de eindproducten en residuen vast te stellen, worden te allen tijde uitbesteed aan een onafhankelijk laboratorium.

De geregistreerde gegevens die vastgelegd worden ter plaatse van de bewerkingsinrichting van De Trip BV bij de feitelijke acceptatie, worden gecontroleerd door De Trip BV.

De financieel administratief medewerker controleert en verstuurt de facturen en houdt de financiële administratie/boekhouding bij. De interne boekhouding wordt regulier (per kwartaal) gecontroleerd door een externe accountant.

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat de personen die zich bezig houden met de controle van de financiële administratie, geen directe betrokkenheid hebben bij zaken zoals de acquisitie, de (voor)acceptatie, het analyseren, de opslag en de bewerking van het afval.

Voor een overzicht van de taken en bevoegdheden van de sleutelfunctionarissen die binnen De Trip BV aanwezig zijn, wordt verwezen naar het kwaliteitshandboek (moederbedrijf) waarover De Trip BV beschikt.

5.5.2 aanwezigheid van werkinstructies

Voor een overzicht van de werkinstructies, wordt verwezen naar het kwaliteitshandboek waarover De Trip BV beschikt (zie eerder in paragraaf 5.2).

5.5.3 hoe zijn computersystemen beveiligd tegen ongeautoriseerd gebruik en tegen verlies gegevens

ongeautoriseerd gebruik

Mutaties van bestanden in het systeem van De Trip BV kunnen enkel en alleen uitgevoerd worden onder de juiste autorisatie. Aan de hand van de functie van de gebruiker van het systeem, wordt door de functioneel beheerder, via de inlognaam, aan deze persoon bepaalde rechten binnen het systeem toegekend. Zo mag de administratief medewerker orders aanleggen of wijzigen. Een weegbrugmedewerker mag alleen wegingen uitvoeren en kan derhalve géén orders aanleggen of muteren. Ongeautoriseerd gebruik wordt voorkomen door gebruik te maken van wachtwoorden gekoppeld aan de inlognaam.

verlies gegevens

Regulier worden back-ups gemaakt van alle databestanden van de gebruikte software- en datasystemen. Deze back-ups worden extern bewaard op ten minste 2 verschillende locaties.

5.5.4 beschreven dient te worden of op basis van de financiële administratie per deelproces (kritische activiteiten) een stromenbalans wordt opgesteld en zo ja de wijze waarop, met welke frequentie en welke nauwkeurigheid acceptabel is

De stromenbalans kan niet opgesteld worden aan de hand van de gegevens uit de financiële administratie. Dit is echter wel mogelijk via de gegevens uit het logboek en het digitale afvalstromenregister binnen de inrichting. Op basis hiervan kan men een representatieve massa- c.q. stromenbalans opstellen.

5.5.5 welke maatregelen getroffen zijn om een juiste en volledige verantwoording in de financiële administratie tot stand te brengen

Binnen de inrichting vindt een aantal interne controles plaats ter controle van de geregistreerde en gefactureerde gegevens. De interne controle inzake de registratie van afvalstoffen vindt op een aantal manieren plaats:

- * dagelijks controle door de bedrijfsleider ter plaatse van alle opgemaakte weegbonnen (begeleidingsformulieren en overeenkomsten/contracten) e.d.;
- * elke maand vindt er een controle plaats van de aanvoer van afvalstoffen, inclusief de registratie van de afvalstoffen. Elke maand wordt een digitale melding gegenereerd conform het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Besluit melden) welke via AMICE ingediend wordt bij de aangewezen instantie (LMA). Bij het aanmaken van deze melding worden alle geregistreerde gegevens automatisch gecontroleerd op volledigheid;
- * reguliere financiële controle van de geregistreerde gegevens met betrekking tot de aanvoer van afvalstoffen in verband met de facturatie van de geregistreerde gegevens naar de diverse relaties.

Een tijdige en volledige melding van de ontvangen en afgegeven afvalstoffen wordt gewaarborgd middels:

- * continue controle van de juistheid van de wegingen en de registratie van de wegingen wordt gecontroleerd en gewaarborgd door de reguliere ijking van de weegbrug door een hiervoor gecertificeerd bedrijf;
- * digitale melding gegenereerd, bestemd voor het bevoegd gezag of een hierdoor aangewezen instantie. Bij het aanmaken van deze melding worden alle geregistreerde gegevens automatisch gecontroleerd op volledigheid.

Door de voornoemde interne controles, is een juiste registratie van afvalstoffen voldoende gewaarborgd.

5.5.6 hoe worden de werkprocessen gecontroleerd, hoe vaak, en waar worden correctieve acties vastgelegd

De controle van de juistheid van metingen en de registratie van metingen wordt gecontroleerd en gewaarborgd door de reguliere (her)ijking van de weegbrug ter plaatse door een hiervoor gecertificeerd bedrijf. De binnen de inrichting beschikbare meetapparatuur wordt conform de geldende eisen gekalibreerd.

BIJLAGE 1, OVERZICHT IN TE NEMEN AFVALSTOFFEN

Soort afvalstof ⁵	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 01 07 17 03 02 17 05 04 17 05 08 19 12 09 20 02 02	betonafval beton stenen tegels en keramische producten niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk) niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast minerale stoffen (bijv. zand, steen) grond en stenen	B	ja/nee ⁶
Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04 17 09 04 19 12 12	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking	G	ja/nee
Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijk-bekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	nee
Toepasbare grond [⁷] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04 17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil	C	ja/nee ^(zie voetnoot)
Niet-toepasbare grond, bouwstoffen en bagger-specie [⁸] conform Bbk				
Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)				

⁵ Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

⁶ Uitzondering conform Besluit bodemkwaliteit Artikel 29 enkel in geval van asfalt wordt een PAK10-analyse gevraagd

[⁷] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

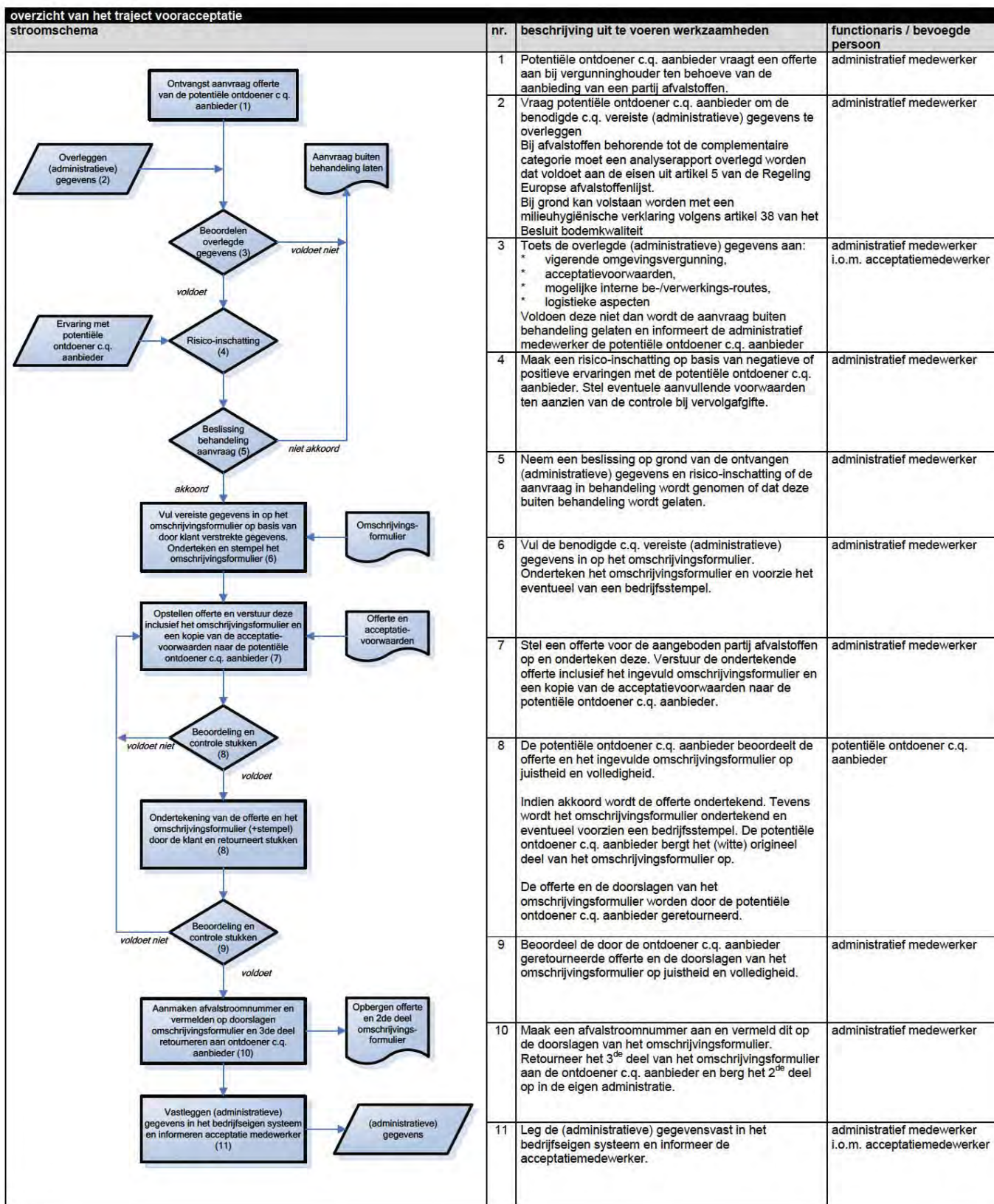
[⁸] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse > Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

Soort afvalstof ³	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Calamiteiten-partijen	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)	C	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)		
	20 02 02	grond en stenen		
	20 03 03	veegvuil		
	17 05 03*	grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten		
	17 05 05*	baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat		
Glas	10 11 12	niet onder 10 11 11 vallend glasafval	D	nee
	15 01 07	glazen verpakking		
	17 02 02	glas		
	19 12 05	glas		
	20 01 02	glas		
Hout	03 01 01	schors- en kurkafval	E	nee
	03 01 05	niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer		
	15 01 03	houten verpakking		
	17 02 01	hout	M	nee
	19 12 07	niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout		
	20 01 38	niet onder 20 01 37 vallend hout		
	03 01 04*	zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat		
	17 02 04*	hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat		
	19 12 06*	afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat		
Papier en karton	15 01 01	papieren en kartonnen verpakking	F	nee
	19 12 01	papier en karton		
	20 01 01	papier en karton		
RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	nee
Groenafval	02 01 03	afval van plantaardige weefsels	I	nee
	02 01 07	afval van de bosbouw		
	02 01 99	niet elders genoemd afval	J	nee
	20 02 01	biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval		
Dakafval	17 03 01*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten	K	nee
	17 03 02	niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels		
	17 03 03*	koolteer en met teer behandelde producten		
	17 09 03*	overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat		
	17 09 04	niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval		
Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04	metalen verpakking	L	nee
	16 01 17	ferrometalen		
	16 01 18	non ferrometalen		
	17 04 05	ijzer en staal		
	17 04 07	gemengde metalen		
	20 01 40	metalen		

Soort afvalstof ^a	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	analytische vooracceptatie
Asbesthoudende materialen	17 06 01* 17 06 05*	asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	nee
Teerhoudend asfalt en teerhoudend of bitumeus bouw- en sloopafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	ja/nee ^g
Kunststoffen en banden	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39 16 01 03	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen afgedankte banden	P Q	nee nee
Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	nee

^a Uitzondering conform Besluit bodemkwaliteit Artikel 29

BIJLAGE 2, VOORACCEPTATIE AFVALSTOFFEN



risico-indeling afvalstoffen acceptatiefase

De navolgende risico-indeling voor afvalstoffen wordt gehanteerd tijdens de (voor)acceptatiefase.

Hoog risico:

Van een afvalstroom met een "*hoog risico*" is sprake, indien deze:

- a) afkomstig is van een onbekende (nieuwe) klant (ontdoener/aanbieder);
- b) nog nooit eerder door de bewerkingsinrichting geaccepteerd is;
- c) negatieve ervaringen met de afvalstroom, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van eenzelfde afvalstroom;
- d) negatieve ervaringen met een bepaalde klant, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van andere afvalstromen door deze klant.

Matig risico:

Van een afvalstroom met een "*matig risico*" is sprake, indien deze in de regel enkel geaccepteerd kan worden onder bepaalde procestechnische voorwaarden. Onder procestechnische voorwaarden wordt in dit verband verstaan de bijzondere voorwaarden die noodzakelijk zijn voor het verantwoord opslaan van en be-/verwerken van een afvalstroom.

Onder afvalstromen met een "*matig risico*" worden in ieder geval gerekend afvalstromen die niet door de bewerkingsinrichting zelf be-/verwerkt worden, maar enkel ter op-/overslag geaccepteerd worden. Deze afvalstromen worden enkel geaccepteerd om gescheiden van niet vergelijkbare afvalstromen opgeslagen en afgevoerd te worden naar een daartoe geëigend vergunninghouder.

Laag risico:

Van een afvalstroom met een "*laag risico*" is sprake bij acceptatie van reguliere partijen afval, die de bewerkingsinrichting met grote regelmaat be-/verwerkt en waarbij in de regel geen aanvullende procestechnische voorwaarden zijn gesteld. Tevens is er sprake van een afvalstof met een "*laag risico*" wanneer die afvalstof enkel visueel controleerbaar is en niet analytisch getoetst wordt.

Voor de bepaling van de risico-indeling van de afvalstroom c.q. afvalstof tijdens respectievelijk de vooracceptatie- en acceptatiefase wordt verwezen naar de schematische weergave op de volgende pagina.

Na de schematische weergave volgt een overzicht van de risico-indeling van de afvalstoffen, die standaard geldt voor vervolgafgifte van afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden door de bewerkingsinrichting.

overzicht standaard risico-indeling bij vervolgafgiften van afvalstromen/afvalstoffen	
risico-indeling	afvalstroom/afvalstof
LAAG risico	- groenafval - grond (Achtergrondwaarde, Wonen) - veegvuil - steenachtig bouw- en sloopafval / schoon puin - bouw-, sloop- en resthout, niet zijnde gevaarlijk afval
MATIG risico	- grond (> industrie tot gevaarlijk afval) - asfalt (teerhoudend wel of niet)
HOOG risico	- negatieve ervaringen met de afvalstroom, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van een zelfde afvalstroom - negatieve ervaringen met een bepaalde klant, opgedaan tijdens eerdere aanleveringen van andere afvalstromen door deze klant

BIJLAGE 3, ACCEPTATIEFASE EN FEITELIJKE ACCEPTATIE

overzicht van het traject acceptatiefase en feitelijke acceptatie stroomschema	nr.	beschrijving uit te voeren werkzaamheden	functionaris / bevoegde persoon
<pre> graph TD A[Fysieke aanlevering aangeboden vracht afvalstoffen door ontdoener c.q. aanbieder (1)] --> B[Chaufeur overlegt begeleidingsbrief behorende bij de vracht afvalstoffen (2)] B --> C{Beoordelen Begeleidingsbrief (3)} C -- voldoet niet --> D[Vracht weigeren en eventueel gegevens registreren] C -- voldoet --> E{Controle aanvullende voorwaarden(4)} E -- voldoet niet --> D E -- voldoet --> F[Registreren gegevens van begeleidingsbrief en inwegen voertuig met vracht (5)] F --> G[Doorverwijzen van de chauffeur naar de losplaats (6)] G --> H[Lossen van de vracht afvalstoffen door chauffeur onder toezicht van de acceptatiemedewerker of machinist (7)] H --> I{Beoordeling aangeboden vracht (7)} I -- voldoet niet --> J[Vracht terugnemen of laten verwijderen door Vergunninghouder (7)] I -- voldoet niet --> K[Vracht aanpassen zodat deze alsnog voldoet aan de acceptatievoorwaarden (7)] I -- voldoet --> L[Verwijzen door acceptatiemedewerker of machinist van de chauffeur naar locatie uitweging (8)] L --> M[Uitwegen voertuig zonder vracht (9)] M --> N[Registreren benodigde gegevens (10)] F --> O[/Gegevens vracht/] N --> P[/Gegevens vracht/] </pre>	1	Fysieke aanlevering aangeboden vracht afvalstoffen middels voertuig. Chauffeur van ontdoener c.q. aanbieder komt aan met voertuig op weegbrug.	chauffeur ontdoener c.q. aanbieder
	2	De chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder overlegt de aanbiedingsbrief behorende bij de vracht afvalstoffen welke zich in het voertuig bevinden.	chauffeur ontdoener c.q. aanbieder
	3	Toets de overlegde aanbiedingsbrief en controleer deze aan de hand van de gegevens zoals deze overlegd zijn bij de vooracceptatie. Als de gegevens van de aanbiedingsbrief niet overeenkomen met de gegevens zoals vastgelegd bij de vooracceptatie dan wordt de vracht geweigerd. Registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	4	Ga na of er aanvullende voorwaarden tijdens de vooracceptatie zijn gesteld en of de aangeboden vracht hieraan voldoet. Als de vracht niet voldoet aan de aanvullende voorwaarden dan wordt de vracht geweigerd. Registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	5	Registreer alle gegevens van de begeleidingsbrief en weeg het voertuig met de vracht in.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	6	Verwijst de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder door naar de vereiste losplaats.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	7	Laat de vracht separaat van de andere opslag lossen door de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder. Beoordeel of de vracht voldoet aan de acceptatievoorwaarden, middels een visuele en/of organoleptische controle. Indien de vracht niet voldoet aan de acceptatievoorwaarden dient in overleg met de administratief medewerker bepaald te worden of: * De vracht teruggenomen moet worden of door vergunninghouder afgevoerd wordt naar een daartoe geëigend vergunninghouder; * De vracht aangepast wordt waardoor deze alsnog voldoet aan de acceptatievoorwaarden. Bij weigering registreer eventueel de gegevens van de ontdoener c.q. aanbieder en de afwijking.	acceptatiemedewerker of machinist i.o.m. administratief medewerker en ontdoener c.q. aanbieder
	8	Verwijst de chauffeur van de ontdoener c.q. aanbieder terug naar de locatie voor uitweging.	acceptatiemedewerker of machinist
	9	Weeg het voertuig zonder de vracht.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker
	10	Registreer de benodigde gegevens van de aangeboden vracht naar aanleiding van het uitwegen.	acceptatiemedewerker of weegbrugmedewerker

BIJLAGE 4, BESCHRIJVING VISUELE CONTROLE EN UITGEBREIDE CONTROLE

Beschrijving visuele controle

De medewerker verwijst de chauffeur van het aanleverende voertuig naar de losplaats en geeft de opdracht om de lading/vracht te lossen. Het lossen van de vracht dient langzaam weggrijdend te geschieden, zodat enige spreiding in de geloste afvalstoffen bewerkstelligd wordt. De controle vindt zoveel mogelijk plaats tijdens het uitstorten/lossen van de vracht. Echter na het lossen van de vracht, controleert de controleur visueel het reeds geloste afval. De CAR-medewerker let op aanwezigheid van:

- * (klein) gevaarlijk afval;
- * asbesthoudende afvalstoffen;
- * afwijkende materialen die qua aard van het afval niet thuishoren¹⁰;
- * verwerkbaarheid;
- * arbo- of milieuhygiënische overlast, d.w.z. geen stofoverlast of geurhinder.

Indien de medewerker bijzonderheden constateert gaat hij terstond naar het aanleverende voertuig en geeft de chauffeur aanwijzingen, dat hij uit moet stappen en de inrichting nog niet mag verlaten.

Beschrijving uitgebreide controle

Een uitgebreide controle vindt plaats in de volgende gevallen, namelijk indien er:

- * afwijkingen zijn geconstateerd tijdens de visuele controle, zoals gevaarlijk afval, asbesthoudend afval en bij herbruikbare afvalstoffen andere componenten;
- * er sprake is van een steekproefsgewijze controle op basis van bijvoorbeeld de risico-indeling.

Op basis van de aard en samenstelling van de aangeboden afvalstoffen kan een uitgebreide controle plaatsvinden op een drietal manieren, namelijk:

1. uitgebreide zintuiglijke controle indien de aangeboden afvalstoffen bestaan uit een verzameling van verschillende componenten, of;
2. monstername en analyse indien de aangeboden afvalstoffen bestaan uit grond en aanverwanten, indien hiervan nog onvoldoende kwaliteitsgegevens voorhanden zijn;
3. mengsel van 1 en 2.

Ad.1

Aangeboden afvalstoffen bestaan uit een verzameling van componenten of voorwerpen waardoor een uitgebreide zintuiglijke controle plaatsvindt. De vracht wordt daarbij grondig m.b.v. een kraan of laadschop gecontroleerd op de volgende aspecten:

- * de aanwezigheid van gevaarlijke en asbesthoudende stoffen;
- * de aanwezigheid van herbruikbare stoffen;
- * andere afwijkingen (stof, stank, kleur e.d.), welke arbo- of milieuhygiënische overlast veroorzaken;
- * specifieke be-/verwerkingseisen, vermeldt in de aanleveringsvoorwaarden van de be-/verwerker.

Indien geen afwijkingen worden geconstateerd wordt de vracht door de laadschop of kraan weggeschoven. Indien afwijkingen worden geconstateerd, en de vracht niet verder binnen de inrichting be-/verwerkt kan worden, dan dient de ontdoener de vracht mee retour te nemen

¹⁰ bij steenachtig afval is dit ook nog: teerhoudend asfalt, dakafval, huishoudelijk afval, gips, grond, roet en hout in die mate dat de kwaliteit van het recyclinggranulaat in gevaar kan komen

en/of kan de ontdoener de vracht laten afvoeren, waarbij de kosten in rekening gebracht worden bij de ontdoener.

Ad.2

Aangeboden afvalstoffen, welke bestaan uit bulkstoffen zoals groenafval, grond/zand, bouwstoffen, afvalhout, worden beoordeeld/bemonsterd conform de daartoe reeds beschreven criteria. Allereerst dient men in acht te nemen dat alleen partijen worden geaccepteerd. Een vracht is dan ook een deel van een partij. Wil men monsternamen met analyses laten plaatsvinden, dan kan dit in de regel alleen, indien de totale partij is aangevoerd. Dit kan praktisch alleen in die gevallen, indien de partij tussentijds wordt opgeslagen of een definitieve opslag krijgt zonder vermenging met andere (afval)stoffen.

De vracht of partij dient geïsoleerd te worden, zodat het be- of verwerkingsproces niet wordt gefrustreerd c.q. belemmerd. Daartoe kan het afval in een apart opslagdepot worden geschoven, een apart controlevak of in een schone container worden geladen. De container wordt verzegeld, duidelijk gemerkt en niet bij de andere containers gezet (om misverstanden te voorkomen).

Doel van de monsternamen en analyse is een ingangscontrolle van de te accepteren vrachten van een partij. Met behulp van analyseresultaten van één vracht kan nog geen partij worden geweigerd. Wel dient te worden achterhaald of dat dit een incidentele verhoging was of een structurele afwijking. Op basis van dit onderzoek kan een weigering voor de gecontracteerde be- of verwerking plaatsvinden.

Bijlage 6

NULSITUATIE BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 21
UTRECHT LAGEWEIDE, APRIL 2015

opdrachtgever	J. Scholman Infra BV postbus 1458 3430 BL Nieuwegein
Projectnummer	15-2017A
versie:	1
datum:	23 april 2015

LINGE MILIEU BV | BODEMONDERZOEK & ADVIES | POPPELENBURGERSTRAAT 52 | 4191 zt | GELDERMALSEN | THE NETHERLANDS
T 0345 - 570 272 | F 0345 - 570 287 | INFO@LINGEMILIEU.NL | WWW.LINGEMILIEU.NL | KVK TIEL 30233558
ING BANK 6717.49.897 | BTW NL 8188.1 3.118. B01

opgesteld door	controle / vrijgave:
	Hierbij verklaar ik, het veldwerk in Utrecht uitgevoerd te hebben volgens BRL SIKB 2000 en bijbehorend protocol 2001 2015, onafhankelijk van opdrachtgever of eigenaar

1.	Inleiding	1
2.	Vooronderzoek	2
2.1	Historie en actuele situatie	2
2.2	Bodemopbouw	3
3.	Opzet en invulling van het onderzoek	5
3.1	Onderzoekstrategie	5
3.2	Veldwerk onderzoek	5
3.3	Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek	4
4.	Analyse, toetsing en interpretatie	6
4.1	Analyseresultaten grond	6
4.2	Analyseresultaten grondwater	8
5	Conclusie en aanbevelingen	10
5.1	Conclusies	10
5.2	Betrouwbaarheid	11

Bijlagen

bijlage A: Algemene toelichting bodemonderzoek

bijlage B: Analyseresultaten

bijlage C: Boorstaten

bijlage D1 Kadasterkaart, historische gegevens

bijlage D2 Gegevens eerder onderzoek

bijlage E: Situatieschets



1. Inleiding

Op 8 april 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een nulsituatie-bodemonderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht.

De locatie bevindt zich op het bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het perceel zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578, postcode is 3542 AR. Aanleiding voor het bodemonderzoek is de vestiging van de opdrachtgever op de locatie, als nieuwe huurder. Voorheen was onder andere Hoek Opslag BV op de locatie gevestigd.

De onderstaande locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd.

Sophialaan 21

- I. Aan de voorzijde van het terrein bevindt zich een olie/water-scheider,
- II. halverwege het terrein is een brandstoftank met afleverpunt in gebruik geweest.

Er zijn 16 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie bestaande peilbuizen van eerder onderzoek zijn herbemonsterd. Het grondwater op het terrein stond in april op 1.3 m-mv.

Als strategie voor het onderzoek is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740 aangehouden, Vaststelling Nul-situatie (NUL). Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket conform de richtlijn AS3000.

Linge Milieu is een onafhankelijk bureau dat als erkend bureau is aangewezen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Linge Milieu is geen eigenaar van het bedrijfsterrein in Utrecht of anderszins betrokken bij het bedrijfsterrein aan de Sophialaan via de eigen organisatie. Voorwaarde voor de onafhankelijkheid is verder dat er geen zakelijke connecties bestaan tussen de monsternemer (Linge Milieu) en de opdrachtgever. Een dergelijke relatie tussen J. Scholman BV en Linge Milieu is er niet. Dit project is uitgevoerd onder certificaat volgens BRL SIKB 2000, certificaatnummer VB-051/4. Het veldwerk is uitgevoerd conform de VKB-Protocollen 2001 en 2002, waarvoor Linge Milieu volgens het procescertificaat veldwerk voor milieuhygiënisch bodemonderzoek is gecertificeerd.

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van het vooronderzoek gegeven, dat vooraf is gegaan aan het veldwerk. Er wordt daarbij een korte samenvatting gegeven van de huidige situatie. Hoofdstuk 3 behandelt de opzet en uitvoering van het onderzoek. In hoofdstuk 4 en 5 tenslotte worden de resultaten getoetst en worden conclusies aan de resultaten verbonden.

2. Vooronderzoek

2.1 Historie en actuele situatie

De onderzoekslocatie betreft het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht, postcode 3542 AR. Kadastraal is het perceel bekend bij de gemeente Catharijne onder sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578. Een kadastrale kaart is opgenomen in bijlage E. Voor het historisch onderzoek is onder andere informatie gebruikt van de Gemeente Utrecht en is gebruik gemaakt van oude kaarten en luchtfoto's. De historische gegevens, inclusief de resultaten van eerder onderzoek, zijn opgenomen in bijlage D.

Sophialaan 21

In het verleden was onder andere Hoek Opslag & Verhuur BV op de locatie gevestigd. Verder heeft het verhuisbedrijf TEAM Allied BV gebruik gemaakt van het terrein. De bedrijfsgebouwen hebben een oppervlak van 7.500 plus 1.600 m², totaal 9.100 m². In de loodsen liggen stelconplaten en een betonvloer.

Het buitenterrein is grotendeels verhard met asfalt, deels met klinkers en stelconplaten. Op het terrein zijn containers en (vracht)wagen geparkeerd geweest. Op het moment van het onderzoek stonden de opstallen leeg. Foto's van de locatie zijn te vinden in bijlage D1.

Op het bedrijfsterrein nummer 21 bevinden zich de volgende verdachte locaties:

- Aan de voorzijde van het terrein bevindt zich een olie/water-scheider. Het systeem bestaat uit een ondergrondse betonnen bak, met een afvoer naar het riool langs de Sophialaan.
- Op het midden van het terrein is een bovengrondse brandstoftank met afleverpunt in gebruik geweest. Deze had een volume van 10.000 liter en tussen 2008 en 2010 verwijderd. De locatie is en was verhard met stelconplaten.

Algemene historie van het gebied

Het bedrijventerrein Lage Weide is begin jaren '50 en '60 ontwikkeld. Grote delen van de strook langs het Amsterdam - Rijnkanaal zijn opgespoten. Bij het veldwerk voor onderhavig onderzoek is voornamelijk zand aangetroffen, plaatselijk overgaand in klei op 0.5 á 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn echter tot tenminste 2.0 m-mv zandig.

Lang het kanaal bevinden zich voornamelijk op- en overslagbedrijven. In bijlage E is een fragment van topografische kaarten uit 1960 en 1980 opgenomen. De sophialaan is in 1960 in ontwikkeling genomen.

Eerder onderzoek

Op het terrein Sophialaan 21 is Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd in april 2005, door Grondslag BV. Daarbij zijn boringen en peilbuizen gezet ter plaatse van de voormalige tank en de olie/waterscheider aan de voorzijde van de locatie. Er is op deze twee verdachte locaties geen verontreiniging aangetroffen waar verder onderzoek voor nodig was.

Er zijn twee eerdere onderzoeken op het terrein Sophialaan 23-31 bekend. In 2007 is onderzoek op de locatie verricht door Grondslag BV, in opdracht van Gibo BV. Aanleiding was de vernieuwing van de milieuv vergunning van het bedrijf. In 2010 is onderzoek uitgevoerd terrein door Linge Milieu BV, voor de bouw van de zoutloods op het noordwestelijk deel van het terrein.

De relevante delen van de onderzoeken van 2007 (voorblad, conclusies, tekening) zijn opgenomen in bijlage D. Een korte samenvatting van de resultaten is opgenomen in tabel 1.

tabel 1: Overzicht bodemonderzoeken

bureau	onderzoek	resultaten, stand v zaken
Grondslag BV rapp 12569 14 nov 2007	algemeen	In 2007 heeft Grondslag BV Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het terrein van G bo BV. Er zijn 12 verdachte locaties onderscheiden, waarover 26 boringen en 5 peilbuizen zijn verdeeld. Met twee uitzonderingen waren grond en grondwater van het terrein maximaal licht verontreinigd. De uitzonderingen zijn:
	oliespot	Ter plaatse van de machinekamer en olie-opslag en de locatie waar aggregaten werden gestald was de grond verontreinigd met olie, te weten 8.000 mg/kg ds. Het grondwater van deze locatie bevatte een licht verhoogd oliegehalte: 63 µg/l. Aromaten waren niet verhoogd. De verontreiniging is niet afgeperkt.
	metalen	Op de locatie waar olie en chemisch afval werden opgeslagen (deellocatie A) is van 0.6 tot 0.9 m-mv slakken- en puinhoudend. Deze grond (boring 8, 9 en 10) bleek sterk verontreinigd met chroom. Arseen, nikkel en zink waren in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd. Chroom is tegenwoordig geen onderdeel meer van het standaard analysepakket.
	conclusie	Het onderzoek van 2007 heeft geen vervolg gehad. De geconstateerde verontreiniging is geregistreerd als nulsituatie voor dat moment en heeft geen consequenties gehad voor de bedrijfsvoering van Gibo BV.
De Bondt BV dec 1998	algemeen	In het kader van nieuwbouw van een loods is 1998 verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door De Bondt BV. In een mengmonster van de bovengrond was koper boven de tussenwaarde van destijds verhoogd, nikel en PAK waren licht verhoogd.

Aanleiding onderzoek

J. Scholman Infra BV gaat het terrein huren. Er zal voornamelijk opslag plaats gaan vinden, zowel binnen als buiten.

Potentieel verdachte locaties

De volgende locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd. De locaties zijn aangegeven in de tekeningen in bijlage E.

- I. de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein.
- II. de voormalige brandstoftank met afleverpunt.

Bodemkwaliteitskaart

Voor de Sophialaan is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar bij de gemeente Utrecht. De bovengrond bevindt zich daarop in de zone **Wonen**. De ondergrond is Achtergrondwaarde-kwaliteit. Een fragment van de kaart is opgenomen in bijlage D.

2.2 Bodemopbouw

Het onderzoeksterrein ligt op de tijdens het Holoceen gevormde gronden, die worden gerekend tot de Westlandformatie. De bodem van het terrein bestaat uit zand, zeer plaatselijk overgaand in klei tussen 0.5 en 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn zandig tot tenminste 2.0 m-mv.

Het zand van het eerste watervoerend pakket wordt gerekend tot de formatie van Krefteneye en heeft een dikte van circa 60 meter.

Er is lokaal puin in de boven- en ondergrond waargenomen, bijv op de locatie van de voormalige opslag van KCA van Gibo BV aan de kant van het kanaal. Visueel zijn nergens asbest-verdachte materialen als plaatjes geconstateerd.

Het maaiveld van de locatie bevindt zich op gemiddeld op 1.2 meter boven NAP. Ten tijde van het onderzoek stond het grondwater op 1.5 m-mv. De stromingsrichting van het grondwater is oostelijk, richting het Amsterdam-Rijnkanaal. De locatie bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

3. Opzet en invulling van het onderzoek

3.1 Onderzoekstrategie

Bij het opstellen van de onderzoeksstrategie is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740, Vaststelling Nulsituatie (NUL), als richtlijn gehanteerd. Het aantal boringen en de locaties ervan is afgestemd op het doel van het onderzoek; het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, specifiek voor eventuele verontreiniging, die voort kan vloeien uit de bedrijfsvoering op de locatie.

3.2 Veldwerk onderzoek

Voorafgaand aan het veldwerk is het terrein geïnspecteerd. De boringen en de bemonstering van de bodem zijn uitgevoerd overeenkomstig de BRL-protocollen 2001 en 2002. Het veldwerk is uitgevoerd op 8 april 2015.

Er zijn 16 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv. De boringen zijn genummerd in een 100-serie, als vervolg op het onderzoek op het aangrenzend bedrijfsterrein. De locaties van de boringen en de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. Het veldwerk is uitgevoerd door John Hol (Geldermalsen), erkend veldwerker voor deze protocollen. De boringen zijn als volgt verdeeld over het terrein.

tabel 2: Verdeling boringen en peil buizen

locatie	Sophialaan 21	boringen	peilbuis	verdachte stof
1	vm tank en tankeiland	101 - 104	1 en 21A, best	olie, aromaten
2	olie/water-scheider	115, 116	24	olie
3	overig terrein	105 - 114	-	NEN 5740

Drie bestaande peilbuizen van eerder onderzoek (2005, Grondslag BV) zijn herbemonsterd. Daarbij zijn de pH, de troebelheid en de geleidbaarheid zijn bepaald. Een overzicht van de resultaten:

tabel 3: Gegevens grondwater

peilbuis	Sophialaan 21	grondwater, m-mv	pH	EC, $\mu\text{S}/\text{cm}$	troebelheid, NTU
pb 1, bestaand	vm tank	130	6.90	705	5.0
pb 21A, bestaand	vm tank	125	6.94	740	5.8
pb 24, bestaand	olie/water-scheider	122	7.05	610	7.0

3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek

Bij alle boringen is de grond zintuiglijk beoordeeld op bodemkundige eigenschappen en verdachte afwijkingen. De bodem bestaat algemeen uit zand, lokaal overgaand in klei. Allen in boring 110, op het midden van het terrein, is puin waargenomen, en wel in de ondergrond van 0.5 tot 1.0 m-mv.

De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage C. Op basis van de doelstelling van het onderzoek en de bodemopbouw zijn zes grond(meng)monsters samengesteld. Tabel 2 bevat een overzicht van de samengestelde (meng)monsters en uitgevoerde analyses.

tabel 4: boringen, peil buizen en analyses

nr	boringen / peilbuis			m-mv	NEN analyses
	Sophialaan 21				
1	B102	vm tank	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
2	B115	olie/water-scheider	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
3	B116	olie/water-scheider	zand	1.0 - 1.5	minerale olie
4	B101, 105-107, 115	voorzijde	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
5	B110	midden-terrein	kleiig, geroerd	0.5 - 1.0	NEN 5740 grond
6	B105, 107 en 110	ondergrond	kleiig	0.6 - 1.9	NEN 5740 grond
7	pb 1, bestaand	vm tank	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten
8	pb 21A, bestaand	vm tank	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten
9	pb 24, bestaand	olie/w-scheider	grondwater	2.5 - 3.5	minerale olie

NEN-pakket grond AS3000 (stap 1)

- droge stof, lutum en organische stof,
- zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink),
- PAK (PAK's genoemd in de leidraad Bodembescherming/ 10 VROM),
- PCB's en minerale olie.

NEN-pakket grondwater AS3000 (stap 2)

- zuurgraad (pH),
- zware metalen (barium, cadmium, molybdeen, kobalt, koper, kwik, lood, nikkel en zink),
- vluchtige aromaten (benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylene en naftaleen) en minerale olie,
- vluchtige chloorkoolwaterstoffen (1,2-dichloorethaan, cis 1,2-dichlooretheen, 1,2-dichloorpropan, tetrachloormethaan, 1,1,1-trichloorethaan, 1,1,2-trichloorethaan, trichlooretheen (tri), trichloormethaan)

4. Analyse, toetsing en interpretatie

4.1 Analyseresultaten grond

Kopieën van de analysecertificaten van de grondmonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013). De locaties van de boringen zijn terug te vinden in bijlage E.

tabel 6 : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds) , Sophialaan 21

boring / monster	102	115	116	101, 105-107, 115	110	105, 107, 110	A.W	T	I
m-mv	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5	0.1-0.6	0.5-1.0	0.6-1.9			
	zand			zand		kleiig			
org.stof (%)	2.0	2.0	2.0	0.7	2.1	1.6			
droge stof (%)	68.8	80.8	76.4	91.7	84.2	81.4			
lutum (%)	2.0	1.0	2.0	2.0	7.9	8.8			
zware metalen									
barium				-					
cadmium				-	6.13 •	-	0.6	6.8	
kobalt				-	25.6 •	-	15	103	
koper				-	144 ••	-	40	115	190
kwik				-	0.58 •	-	0.15	18	36
molybdeen				-	4.1 •	-	1.5	96	
nikkel				-	96 ••	-	35	67	100
lood				-	453 ••	-	50	290	530
zink				-	1.057 •••	-	140	430	720
PAK (10 VROM)				-	10.3 •	-	1.5	21	40
PCB's				0.027 •	1.8 •	-	0.02	0.51	1.0
olie C10-C40	<35	480 •	900 •	-	524 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
- : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W)
- : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I)

Sophialaan 21, algemeen, buitenterrein

Het zand onder de klinkers en stelconplaten van het buitenterrein is niet noemenswaardig verontreinigd. Alleen PCB's zijn licht verhoogd in het mengmonster van enkele boringen verdeeld over de locatie.

Uitzondering is de kleiige grond van boring 110. Deze staat op het midden van het buitenterrein, tussen de stelconplaten en het asfalt. De stelconplaat op deze locatie is gebroken, de bodem kan op dit punt dus als onverhard worden beschouwd.

De grond van 0.5 tot 1.0 m-mv van boring 110 is als sterk geroerd beoordeeld en bevat wat puin. Oorzaak is vermoedelijk het inspoelen van vuil. Deze grond is sterk verontreinigd met zink. Enkele andere metalen zijn matig verhoogd.

Op google-earth is de locatie van boring 110 goed te zien, vanaf 2005. Er hebben tussen 2005 en heden geen andere activiteiten plaats gevonden dan parkeren en stalling van containers. Er zijn bijv geen aanwijzingen dat er wagens gewassen of containers uitgespoeld zijn. Met als uitgangspunt dat de verontreiniging toe te schrijven is aan ingespoeld (straat)vuil wordt aangenomen dat de verontreiniging beperkt is qua volume.

Verdachte locaties Sophialaan 21

De grond ter plaatse van de voormalige tank en de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein is niet of maximaal verontreinigd met olie. Dat komt overeen met de resultaten van eerder onderzoek.

4.2 Analyseresultaten grondwater

Kopieën van de analysecertificaten van de grondwatermonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De locaties van de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systeem (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013).

tabel 7: analyseresultaten grondwater (µg/l)

peilbuis	pb 1	pb 21A	pb 24	S	T	I
m-mv	2.0-3.0	2.0-3.0	2.5-3.5			
Sophialaan	21					
pH	6.90	6.94	7.05			
geleidbaarheid (µS/cm)	705	740	610			
grondwater, cm-mv	130	125	122			
troebelheid, NTU	5.0	5.8	7.0			
molybdeen						
cadmium						
barium				50	338	625
koper				15	45	75
kobalt						
lood						
nikkel						
zink				65	433	800
kwik						
vluchtige aromaten	<0.9	<0.9				
benzeen	<0.2	<0.2		0.2	15.1	30
tolueen	<0.2	<0.2				
ethylbenzeen	<0.2	<0.2				
xylenen	<0.2	<0.2		0.2	35	70
naftaleen						
vl. chl. koolwaterstoffen						
1,2-dichloorethaan						
cis-1,2-dichlooretheen						
tetrachlooretheen						
tetrachloormethaan						
1,1,1-trichloorethaan						
1,1,2-trichloorethaan						
trichlooretheen						
dichloorbenzenen						
chloorbenzenen						
monochloorbenzeen						
cyanide						
minerale olie C10 - C40	<35	<35	<35	50	325	600

- : geen overschrijding van de streefwaarde en/ of detectielimiet,
- : lichte verhoging, overschrijding van de streefwaarde,
- : matige verhoging, overschrijding van de tussenwaarde.

Het grondwater aan de Sophialaan 21 staat op 1.3 m-mv. De EC, pH en troebelheid van het water kunnen als normaal worden beschouwd.

Het grondwater van de Sophialaan 21 is verdacht voor minerale olie en vluchtige aromaten door de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein en de voormalige aanwezigheid van een grote dieseltank.

Olie en aromaten zijn in het grondwater op deze locaties echter niet boven de streefwaarde verhoogd. Het gebruik van de tank en de olie/water-scheider heeft dus geen verontreiniging van het grondwater veroorzaakt.

5 Conclusie en aanbevelingen

Op 8 april 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Utrecht een milieukundig nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 21 in Utrecht Lageweide. Kadastrale gegevens van het terrein zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 295, 296 en 578.

Aanleiding voor het bodemonderzoek is de vestiging van J. Scholman Infra BV op de locatie als huurder. Er zijn 16 boringen verdeeld over de verdachte locaties, tot een diepte van maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie bestaande peilbuizen zijn herbemonsterd. Het grondwater bevond zich in april op circa 1.3 m-mv.

Er zijn twee verdachte deellocaties onderscheiden op het terrein. Dit naar aanleiding van een inventarisatie van de bedrijfsvoering op het terrein in het verleden en in de toekomst en de resultaten van eerder onderzoek. Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket (stap 1 en 2).

5.1 Conclusies

De bodem ter plaatse bestaat uit zand, lokaal overgaand in bruinigrijze klei op 0.5 á 1.0 m-mv. Alleen in een boring op het midden van het terrein is puin in de grond aangetroffen, op een diepte van 0.5 tot 1.0 m-mv. Visueel zijn nergens asbestverdachte materialen als plaatjes aangetroffen.

Sophialaan 21, buiten-terrein

Met één uitzondering is grond ter plaatse van het grote buitenterrein niet noemenswaardig verontreinigd. De uitzondering is een boring op het midden van het buitenterrein, tussen de stelconplaten en het asfalt. De stelconplaten op deze locatie zijn gebroken, de bodem kan op dit punt dus als onverhard worden beschouwd. De grond van 0.5 tot 1.0 m-mv van de betreffende boring (nr 110) is als sterk geroerd gekwalificeerd. Oorzaak is mogelijk het inspoelen van vuil. Deze grond is sterk verontreinigd met zink. Er hebben de afgelopen 10 jaar geen andere activiteiten plaats gevonden dan parkeren en stalling van containers op de locatie van boring 110. Er zijn bijv geen aanwijzingen dat er wagens gewassen of containers uitgespoeld zijn.

Met als uitgangspunt dat de verontreiniging toe te schrijven is aan ingespoeld (straat)vuil wordt aangenomen dat de verontreiniging met zink beperkt is qua volume.

Verdachte locaties Sophialaan 21

De grond ter plaatse van de voormalige dieseltank en de olie/water-scheider aan de voorzijde van het terrein is niet of maximaal verontreinigd met olie. Dat komt overeen met de resultaten van eerder onderzoek.

Samenvatting

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek per verdachte locatie samengevat.

	Sophialaan 21	grond	grwater	geval van ernstige verontreiniging
1	vm dieseltank	schoon	schoon	nee
2	olie/water-scheider	schoon	schoon	nee
3	overig, buitenterrein	zink sterk verhoogd	-	mogelijk

Conclusie

De nu vastgestelde kwaliteit van grond en grondwater moet beschouwd worden als nulsituatie voor het moment dat Scholman BV zich op het terrein vestigt als huurder. Overwogen moet worden of de olie nader afgeperkt moet worden. Aanbevolen wordt dat te bespreken met Gemeente Utrecht, het bevoegd gezag in deze.

5.2 Betrouwbaarheid

Linge Milieu streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Het onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden en Kwalibo. De resultaten van het onderzoek zijn echter gebaseerd op een beperkt aantal boringen en analyses.

Het in Utrecht uitgevoerde bodemonderzoek is een momentopname. Naarmate de periode tussen de uitvoering van het onderzoek en het gebruik van de resultaten langer wordt, zal meer voorzichtigheid betracht dienen te worden bij het gebruik van de resultaten van dit rapport.

Bijlage A: Toelichting onderzoek

Toetsing van de analyseresultaten wordt uitgevoerd met behulp van de Botova-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice). Deze richtlijn is van kracht sinds 1 november 2013, ter vervanging van toetsingsrichtlijnen, die tot die tijd werden gehanteerd voor diverse toepassingen.

Achtergrondwaarde

De achtergrondgehalten voor Nederlandse bodems of detectielimiet van de toegepaste analysemethode. De streefwaarden kunnen worden beschouwd als indicatieve concentratieniveaus, waarboven wel en waaronder geen sprake is van aantoonbare verontreiniging. De streefwaarden zijn afhankelijk gesteld van het organische stof- en lutum(klei)gehalte, zodat bodemtypecorrectie kan worden toegepast.

Criterium voor nader onderzoek, tussenwaarde

In het kader van de Wet bodembescherming wordt nader onderzoek op korte termijn wenselijk geacht als er sprake kan zijn van een ernstig gevaar voor vermindering van de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft. Wanneer de concentratie van één of meer stoffen het criterium voor nader onderzoek overschrijdt, wordt aangenomen dat in principe sprake kan zijn van dergelijk risico. Of dit inderdaad het geval is, wordt vastgesteld in het nader onderzoek. Overigens kan afhankelijk van de situatie, ook gehalten lager dan dit criterium een nader onderzoek gewenst zijn.

Interventiewaarde

De interventiewaarden geven het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarde is sprake van (een geval van) ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarden zijn vastgesteld voor grond/sediment en grondwater en gelden voor land- en waterbodems.

Voor de interventiewaarden geldt dat zowel ze humaan- als ecotoxicologisch onderbouwd zijn. Verder geldt dat ze gedimensioneerd zijn, om in geval van ernstige bodemverontreiniging te spreken dient het gemiddelde aangetroffen gehalte minimaal 25 m³ grond of 100 m³ grondwater hoger te zijn dan de interventiewaarden. De waarden zijn afhankelijk van het organisch stof- en lutumgehalte, hetgeen is vastgelegd in zogenaamde bodemtypecorrectieformules.

Als een geval van ernstige verontreiniging geconstateerd is, dient saneringsonderzoek uitgevoerd te worden. Bij lagere concentraties is de urgentie van een saneringsonderzoek minder groot, maar in bepaalde gevallen kan het echter toch wenselijk zijn het saneringsonderzoek niet te lang uit te stellen.

Veldwerk

Ruimtelijke verdeling boringen/peilbuizen

Als er sprake is van onverdacht terrein worden de boringen ruimtelijk evenredig verdeeld. Van een verdachte locatie is sprake als er op die plaats activiteiten plaatsvinden of in het verleden plaats hebben gevonden, die kunnen leiden tot verontreiniging, ofwel als in de toekomst activiteiten gaan worden uitgevoerd die tot verontreiniging kunnen leiden.

Het aantal boringen is afhankelijk van de oppervlakte van de (verdachte) locatie en van de mogelijke verspreiding. In veel gevallen wordt gekozen voor een gecombineerde onderzoeksstrategie: de bodemkwaliteit voor het gehele terrein wordt bepaald volgens de strategie voor een onverdacht of homogeen verdacht terrein, terwijl verdachte locaties apart worden onderzocht.

Bemonstering

Meestal worden boringen handmatig gezet met een zogenaamde edelmanboor. In andere gevallen wordt gebruik gemaakt van een puin- of pulsboor. Soms is een verharding aanwezig die niet tijdelijk verwijderd kan worden: in beton- of asfaltverhardingen worden met een diamantboor gaten geboord om de onderliggende bodem te kunnen bereiken. Regelmatig komt het voor dat losse verhardingsmaterialen zijn aangebracht (met name puin). Om die reden moeten boringen soms (gedeeltelijk) worden uitgevoerd met een slagputs, een ramputs of een compressorhamer.

In één of meer boorgaten worden peilbuizen geplaatst om grondwatermonsters te kunnen nemen. Peilbuizen zijn PVC of HDPE buizen die over een lengte van één of twee meter zijn geperforeerd. Het filterdeel wordt zo afgesteld dat grondwater van een specifieke diepte wordt bemonsterd. Voor het afpompen en bemonsteren wordt gebruik gemaakt van een slangenpomp of een kunststof slang met pulsklep.

In het veld wordt van elke onderscheiden bodemlaag een grondmonster genomen, met dien verstande dat afwijkende of verontreinigde bodemlagen apart worden bemonsterd. De maximale laagdikte per monster is 50 cm. De grondmonsters worden verpakt in glazen potten die volledig worden gevuld en worden afgesloten met neopreen deksels. De monsters worden gekoeld bewaard.

Voor het verkrijgen van een representatief grondwatermonster wordt de peilbuis gespoeld, direct na plaatsing en voorafgaand aan de bemonstering. Bemonstering vindt in principe plaats na minimaal een week standtijd.

Zintuiglijk onderzoek

In het veld wordt grond opgeboord en grondwater opgepompt. De resultaten van het zintuiglijk onderzoek worden opgenomen in het rapport. Mede op basis van deze resultaten wordt beslist welke monsters op welke chemische stoffen worden geanalyseerd. Het zintuiglijk onderzoek is te splitsen in:

- Lithologisch onderzoek, waarbij de opgeboorde grondsoorten worden geclassificeerd. Dit is onder andere nodig omdat de natuurlijke achtergrondconcentraties van stoffen verschillen per grondsoort. Ook de adsorptie van stoffen aan bodemdeeltjes en daarmee de snelheid van verspreiding van verontreinigingen varieert met de grondsoort.
- Onderzoek naar verontreiniging, waarbij waarneembare afwijkingen in of aan het bodemmateriaal worden beschreven. Hierbij wordt gezocht naar zichtbaar bodemvreemd materiaal zoals puin en afval, en naar geuren van bodemvreemd materiaal, zoals olie en oplosmiddelen.

Waarnemen minerale olie en vluchtige aromaten

De eigenschappen van olie kunnen sterk variëren. Zogenaemde zware oliën (lange koolstofketens) zijn niet of slecht te ruiken. Bij twijfel wordt vaak gebruik gemaakt van de 'oliepanmethode'. Daarbij wordt de grond verkruid in een schaal met water. Het verschijnen van een oliefilm op het water is een teken dat er olie in de grond aanwezig kan zijn. Dit kan dan worden gecontroleerd met een analyse.

Chemisch onderzoek

Indien bij het zintuiglijk onderzoek in overeenkomende bodemlagen uit verschillende boringen geen afwijkingen worden aangetroffen, mogen mengmonsters worden samengesteld van maximaal tien monsters. Voor chemische analyse op mengmonsters wordt gekozen om zoveel mogelijk informatie te verkrijgen tegen relatief beperkte analysekosten. Het risico hierbij is dat in het mengmonster een lichte/matige/sterke verontreiniging wordt aangetroffen, waarbij niet duidelijk is of alle monsters in dezelfde mate zijn verontreinigd, ofwel dat één of enkele monsters relatief sterk zijn verontreinigd. Indien een dergelijke situatie optreedt, dan worden in principe de individuele monsters van waaruit dat mengmonster was samengesteld, geanalyseerd op de betreffende stof. Op die manier wordt vastgesteld hoe de verontreiniging is verdeeld over de monsters.

In principe wordt overgegaan op het uitsplitsen van mengmonsters als de tussenwaarde wordt overschreden. Is er sprake is van een onverdacht terrein worden minimaal twee grondmengmonsters en één grondwatermonster geanalyseerd op een breed scala aan stoffen. Dit zijn de zogeheten NEN-analysepakketten. Als er sprake is van aandachtspunten waarbij bekend is om welke verontreinigende stoffen het gaat, of indien het onderzoek wordt uitgevoerd om de nulsituatie te bepalen, worden de betreffende monsters onderzocht op de relevante stoffen. In het kader van het chemisch onderzoek worden in het algemeen monsters die tijdens het zintuiglijk onderzoek als afwijkend zijn beoordeeld, niet gemengd. Wel wordt met mengmonsters gewerkt indien een homogene afwijkende laag wordt aangetroffen, bijvoorbeeld een puinhoudende verhardingslaag. Grondwatermonsters worden in principe nooit gemengd. Voor het chemisch onderzoek worden de grond- en grondwatermonsters aangeleverd bij een onafhankelijk STERLAB laboratorium.

bijlage B1



analyseresultaten & toets

Sophialaan 21 Utrecht, maart 2015

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 16-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015038725/1
Uw project/verslagnummer	15-2017 A
Uw projectnaam	sophialaan 21
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	09-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted signature block]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017 A
 Uw projectnaam sophialaan 21
 Uw ordernummer
 Monsternemer
 Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Certificaatnummer/Versie 2015038725/1
 Startdatum 10-04-2015
 Rapportagedatum 16-04-2015/13:59
 Bijlage A, B, C
 Pagina 1/2

Analyse	Eenheid	1	2	3
Voorbehandeling				
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses				
S Droge stof	% (m/m)	91.7	84.2	81.4
S Organische stof	% (m/m) ds	<0.7	2.1	1.6
Q Gloeirest	% (m/m) ds	99.2	97.3	97.7
S Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	2.0	7.9	8.8
Metalen				
S Barium (Ba)	mg/kg ds	21	340	47
S Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0.20	3.9	0.27
S Kobalt (Co)	mg/kg ds	3.1	12	4.9
S Koper (Cu)	mg/kg ds	5.3	84	9.1
S Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0.050	0.44	<0.050
S Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	4.1	<1.5
S Nikkel (Ni)	mg/kg ds	8.5	49	12
S Lood (Pb)	mg/kg ds	15	320	12
S Zink (Zn)	mg/kg ds	56	580	53
Minerale olie				
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	5.2	<5.0	<5.0
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	13	<5.0
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	57	<11
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5.0	24	<5.0
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	9.3	<6.0
S Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	110	<35
Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	
Polychloorbifenylen, PCB				
S PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	0.0089	<0.0
S PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	0.051	<0.0

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	08-Apr-2015	08-Apr-2015
1	105-01, 106-01, 107-01, 115-01, 101-01>101+105-115 (6-50 6-56)	8528787	8528787
2	110-02	8528788	8528788
3	107-02, 110-03, 105-03>105+107+110 (56-100 100-150 140 -190)	8528789	8528789

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting

A: AP04 erkende verrichting

S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
 3771 NB Barneveld
 P.O. Box 459
 3770 AL Barneveld NL
 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 Fax +31 (0)34 242 63 99
 E-mail info-env@eurofins.nl
 Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIW), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


 TESTEN
 RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017 A
 Uw projectnaam sophialaan 21
 Uw ordernummer
 Monsternemer
 Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Certificaatnummer/Versie 2015038725/1
 Startdatum 10-04-2015
 Rapportagedatum 16-04-2015/13:59
 Bijlage A, B, C
 Pagina 2/2

Analyse	Eenheid	1	2	3
S PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	0.034	<0.0010
S PCB 138	mg/kg ds	0.0012	0.11	<0.0010
S PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.11	<0.0010
S PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.067	<0.0010
S PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0054	0.39	0.0049 ¹⁾
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050
S Fenanthreen	mg/kg ds	<0.050	0.90	0.12
S Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.30	0.055
S Fluorantheen	mg/kg ds	0.10	2.0	0.28
S Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.060	1.3	0.15
S Chryseen	mg/kg ds	0.071	1.4	0.17
S Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.74	0.070
S Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.054	1.3	0.13
S Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.053	1.1	0.090
S Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.058	1.2	0.10
S PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.54	10	1.2

Nr. Monsteromschrijving

- 1 105-01, 106-01, 107-01, 115-01, 101-01>101+105-115 (6-50 6-56)
- 2 110-02
- 3 107-02, 110-03, 105-03>105+107+110 (56-100 100-150 140 -190)



08-Apr-2015 8528787
 08-Apr-2015 8528788
 08-Apr-2015 8528789

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
 A: AP04 erkende verrichting
 S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
 Pr.coörd.

VA

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015038725/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8528787	107	107-01	6	56	0531741270	105-01, 106-01, 107-01, 115-01
8528787	115	115-01	6	56	0531741325	
8528787	101	101-01	6	50	0531741267	
8528787	105	105-01	6	50	0531741277	
8528787	106	106-01	6	50	0531741279	
8528788	110	110-02	50	100	0531741329	110-02
8528789	107	107-02	56	100	0531741271	107-02, 110-03, 105-03>105+10
8528789	110	110-03	100	150	0531741330	
8528789	105	105-03	140	190	0531741280	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VRT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015038725/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram M0 (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer 15-2017 A
 Projectnaam sophialaan 21
 Datum monstername 08-04-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015038725

		101, 105, 106, 107, 115	GSSD	toets	AW	T	I
		0.1-0.6					
Organische stof		0,7					
Iutum		2					
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd					
Droge stof	% (m/m)	91,7					
Gloeirest	% (m/m) ds	99,2					
Metalen							
Barium (Ba)	mg/kg ds	21	81,38		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,20	0,241	-	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	3,1	10,9	-	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	5,3	10,97	-	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,050	0,0502	-	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	8,5	24,79	-	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	15	23,61	-	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	56	132,9	-	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	190	2600	5000
PCB							
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 138	mg/kg ds	0,0012	0,006				
PCB 153	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0035				
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0054	0,027	*	0,02	0,51	1
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,1	0,1				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,06	0,06				
Chryseen	mg/kg ds	0,071	0,071				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,054	0,054				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0,053	0,053				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,058	0,058				
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,54	0,536	-	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan A.W -
 groter dan achtergrondwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer 15-2017 A
 Projectnaam sophialaan 21
 Datum monsternamen 08-04-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015038725

		B110.2	GSSD	toets	AW	T	I
		0.5-1.0					
Organische stof		2,1					
Korrelgrootte < 2 µm		7,9					
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd					
Droge stof	% (m/m)	84,2					
Gloeirest	% (m/m) ds	97,3					
Iutum	% (m/m) ds	7,9	7,900				
Metalen							
Barium (Ba)	mg/kg ds	340	758,3		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	3,9	6,130	*	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	12	25,64	*	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	84	144	**	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,44	0,5767	*	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	4,1	4,100	*	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	49	95,81	**	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	320	453,3	**	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	580	1057	***	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	523,8	*	190	2600	5000
PCB							
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	0,0033				
PCB 52	mg/kg ds	0,0089	0,0423				
PCB 101	mg/kg ds	0,051	0,2429				
PCB 118	mg/kg ds	0,034	0,1619				
PCB 138	mg/kg ds	0,11	0,5238				
PCB 153	mg/kg ds	0,11	0,5238				
PCB 180	mg/kg ds	0,067	0,319				
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,39	1,817	***	0,02	0,51	1
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,9	0,9				
Anthraceen	mg/kg ds	0,3	0,3				
Fluorantheen	mg/kg ds	2	2				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,3	1,3				
Chryseen	mg/kg ds	1,4	1,4				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,74	0,74				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,3	1,3				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1,1	1,1				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1,2	1,2				
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	10	10,28	*	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan a.w -
 groter dan achtergrondwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer 15-2017 A
 Projectnaam sophialaan 21
 Datum monsternamen 08-04-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015038725

		105B107B110	. GGD	toets	AW	S	T
		010-11,					
Korganische stof		180					
<orrelgrootte μ 2 9m yUutumv		88					
Cr%geen malen AG3000		(itge/ oerd					
Droge stof	) ymkmv	8184					
Korganische stof	) ymkmvds	180	180				
. loeirest	) ymkmvds	, 78					
Metalen							
Barium y6av	mgk*g ds	47	, 8845		1, 0	555	, 20
Cadmium yCdv	mgk*g ds	0827	08420,	-	080	088	13
<obalt yCov	mgk*g ds	48	, 887,	-	15	103	1, 0
<oper yCuv	mgk*g ds	, 8	15825	-	40	115	1, 0
<wi* yHgv	mgk*g ds	μ 08050	080453	-	0815	188	30
Mol%deen yMov	mgk*g ds	μ 185	1805	-	185	, 588	1, 0
Ni**el yNiv	mgk*g ds	12	2284	-	35	078	100
Uod yPbv	mgk*g ds	12	10878	-	50	2, 0	530
Lin* yLnv	mgk*g ds	53	, 3845	-	140	430	720
Minerale olie							
olie totaal yC10-C40v	mgk*g ds	μ 35	1228	-	1, 0	2000	5000
PC6							
PC6 28	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 52	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 101	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 118	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 138	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 153	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 180	mgk*g ds	μ 08001	080035				
PC6 ysom 7vyfactor 087v	mgk*g ds	08004,	080245	-	0802	0851	1
PA<							
Naftaleen	mgk*g ds	μ 08050	08035				
Zenanthreen	mgk*g ds	0812	0812				
Anthraceen	mgk*g ds	08055	08055				
Zluoranthreen	mgk*g ds	0828	0828				
6enFoyavanthraceen	mgk*g ds	0815	0815				
Chr%geen	mgk*g ds	0817	0817				
6enFoy*vfluoranthreen	mgk*g ds	0807	0807				
6enFoyavp%geen	mgk*g ds	0813	0813				
6enFoyghivper%geen	mgk*g ds	080,	080,				
Tndenoy123-cdv%geen	mgk*g ds	081	081				
PA< zVKM y10vyfactor 087v	mgk*g ds	182	182	-	185	2088	40

leiner dan of gelij aan AIW -
 groter dan achtergrondwaarde R
 groter dan tussenwaarde RR
 groter dan inter/ entiewaarde RRR

. GGD = . ehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

Linge Milieu BV
[redacted]
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 17-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015038101/1
Uw project/verslagnummer	15-2017 A
Uw projectnaam	sophialaan 21
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	08-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted signature]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017 A
 Uw projectnaam sophialaan 21
 Uw ordernummer
 Monsternemer
 Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Certificaatnummer/Versie 2015038101/1
 Startdatum 08-04-2015
 Rapportagedatum 17-04-2015/10:01
 Bijlage A, C, D
 Pagina 1/1

Analyse	Eenheid	1	2	3
Voorbehandeling				
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses				
S Droge stof	% (m/m)	68.8	80.8	76.4
Minerale olie				
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	11
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	18	39
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	11	42	77
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	7.7	25	47
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	10
S Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	96	180
Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	Zie bijl.

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	Ter nr.
1	102-03	08-Apr-2015 8526754
2	115-03	08-Apr-2015 8526756
3	116-03	08-Apr-2015 8526757

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
 A: AP04 erkende verrichting
 S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
 Pr.coörd.

VA

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015038101/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8526754	102	102-03	100	150	0531741274	102-03
8526756	115	115-03	100	150		115-03
8526756					0531741328	
8526757	116	116-03	100	150		116-03
8526757					0531741339	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VRT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015038101/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram M0 (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

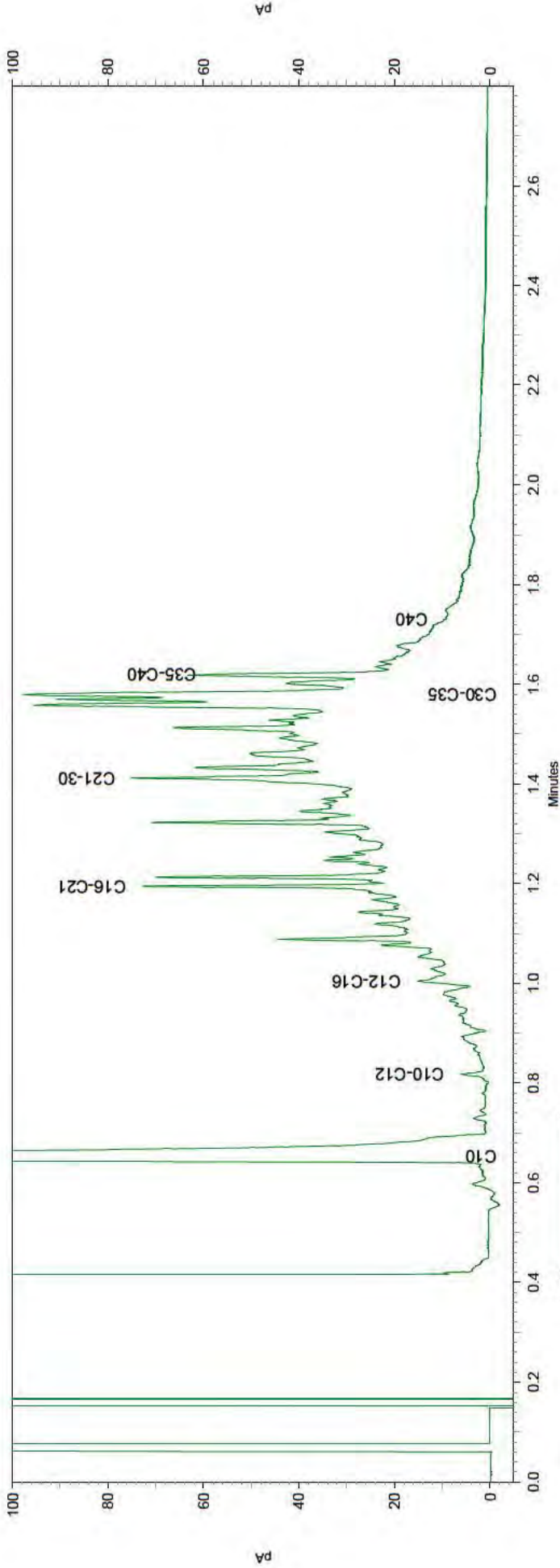
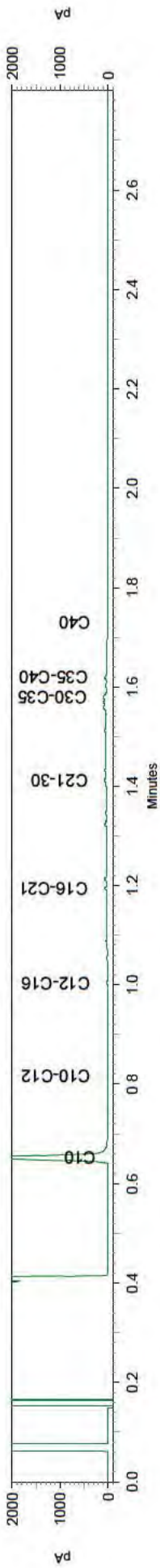
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8526757
Certificate no.: 2015038101
Sample description.: 116-03
V



BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

projectnummer 15-2017 A
 Projectnaam sophialaan 21
 Datum monsternamen 08-04-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015038101

		B102	GSSD	toets	B115	GSSD	toets	B116	GSSD	toets
		1.0-1.5			1.0-1.5			1.0-1.5		
Organische stof		2			2			2		
lutum		2			2			2		
Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd									
Droge stof	% (m/m)	68,8			80,8			76,4		
Minerale olie										
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0			<3,0			<3,0		
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0			<5,0			11		
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0			18			39		
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	11			42			77		
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	7,7			25			47		
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0			<6,0			10		
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	96	480	*	180	900	*

kleiner dan of gelijk aan A.W -
 groter dan achtergrondwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

Linge Milieu BV

██████████
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 10-04-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015037864/1
Uw project/verslagnummer	15-2017A
Uw projectnaam	sophialaan 21 utrecht, april
Uw ordernummer	2017A
Monster(s) ontvangen	08-04-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017A
 Uw projectnaam sophialaan 21 utrecht, april
 Uw ordernummer 2017A

Certificaatnummer/Versie 2015037864/1
 Startdatum 08-04-2015
 Rapportagedatum 10-04-2015/14:40
 Bijlage A, B, C
 Pagina 1/1

Monsternemer [REDACTED]
 Monstermatrix Water; Water (AS3000)

Analyse	Eenheid	1	2	3
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen				
S Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20	
S Toluene	µg/L	<0.20	<0.20	
S Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20	
S o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10	
S m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20	
S Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 ¹⁾	0.21 ¹⁾	
BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90	
Minerale olie				
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10	<10	<10
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10	<10	<10
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10	<10	12
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15	<15	17
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10	<10	<10
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10	<10	<10
S Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	<50	<50

Nr. Monsteromschrijving

- 1 pb 1, tankeiland
- 2 pb 21A, vm tanks
- 3 pb 24, o/w-scheider voor



08-Apr-2015 8525879
 08-Apr-2015 8525880
 08-Apr-2015 8525881

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
 A: AP04 erkende verrichting
 S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
 Pr.coörd.

VA

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
49G941 d	02 1-	3an85i602 1- 3an85i6an7			ewd19N1ddB	02 1- 3an85i6an7
49G944e	02 G1r - v.	3c02 G1r - v. 3an80			ewd194el eN	02 G1r - v. 3an80
49G9441	02 GB- o/x A0I02 GB- o/x A0LT5i75+voo+				ewd19N1d4e	02 GB- o/x A0LT5i75+voo+

Eurofins Analytico B.V.

(i75x5g BBABw u5E s N1 SetNB GBG wN ee
 NI l 1) F Fa+n5v57 baf s N1 SetNB GBG wN dd
 PEmE Fof B9d VA. ai6inWoA5nvK SI+oWn0En6
 NI l e r@Fa+n5v57)@ :i35 x x x ESI+oWn0En6

F) P Pa+i2a0 :ErE GGI dGB9 G9
 Cr u/Fuy) oE)@4eBNE1BE44NEFe1
 cvc) oE ede44wGN
 ÜFr) k)@1F) PreGGI dGB9G9
 FÜhkF) Pr) @r

VI+oWn0 rna4BiLo FECE i0 Ü: m 1Bee1k GeeB g5L5+3iWL55+7 7oo+
 uDC 5n 5+85n7 7oo+T53 C6aa. 05 (5x 503 SmCr p 5n , 50E @Vt-
 T53 F+i00505 (5x 503 SF Üp t- T53 y aa05 (5x 503 S, (R) VAmY , t
 5n 7oo+75 ov5+7575n van b+an8+ij8 5n @f5. 2I+g SpVCTE

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Pagina 1/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van $0,7 \cdot RG$

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015037864/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Aromaten (BTEX)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

bijlage C



boorstaten Sophialaan

15-2017, maart 2015

Betekenis van afkortingen

G/g	: grind/grindig	
Z/z	: zand/zandig	
L/s	: leem/siltig	
K/k	: klei/kleiig	
V/h	: veen/humeus	
m	: mineraal arm	
	Overig	

W/w : Waterkolom 

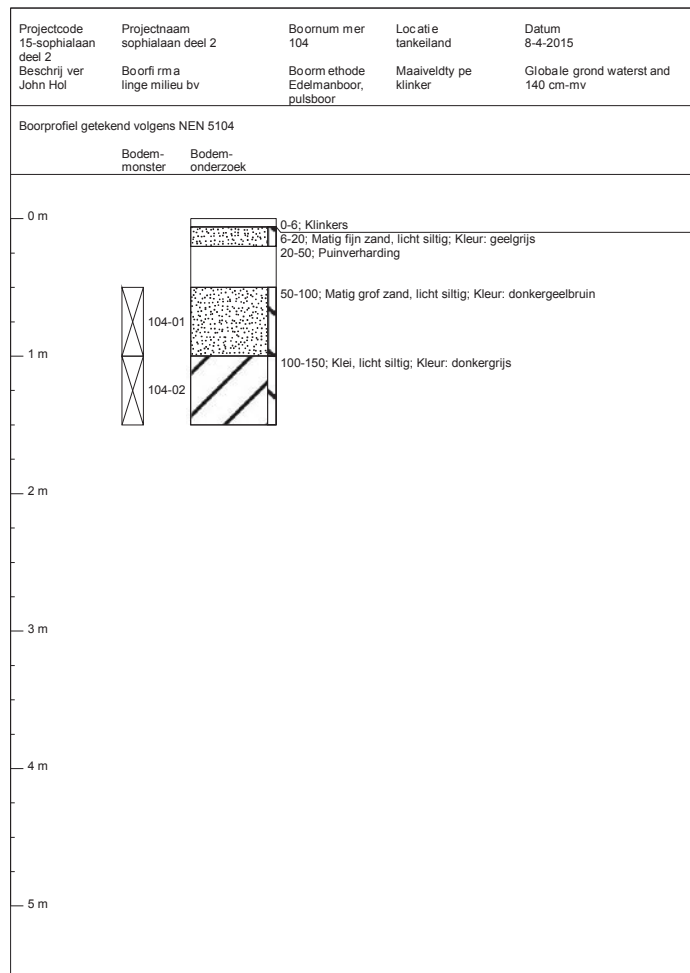
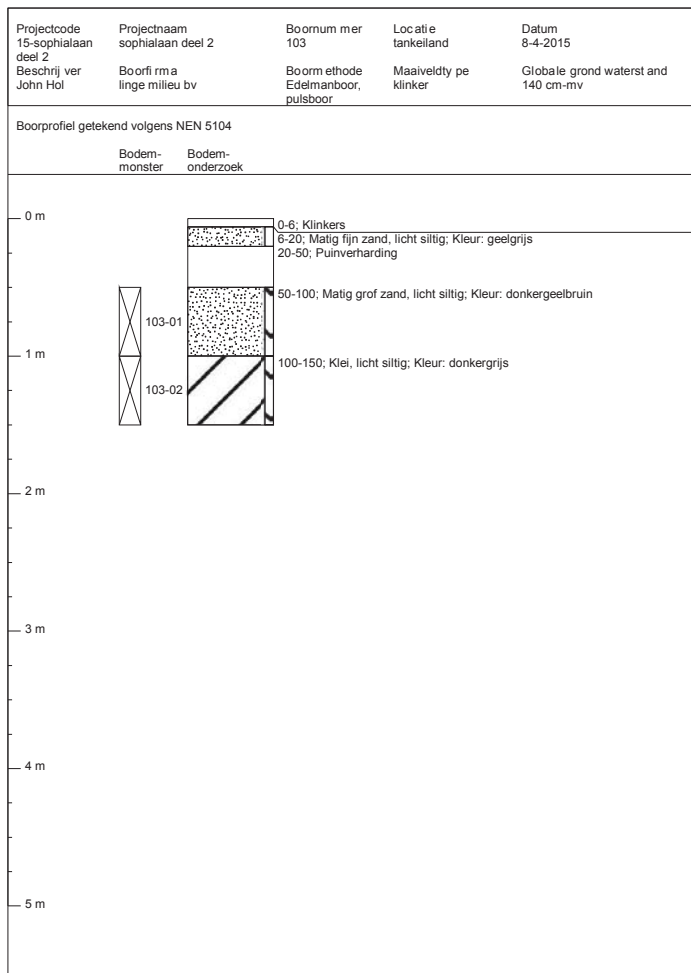
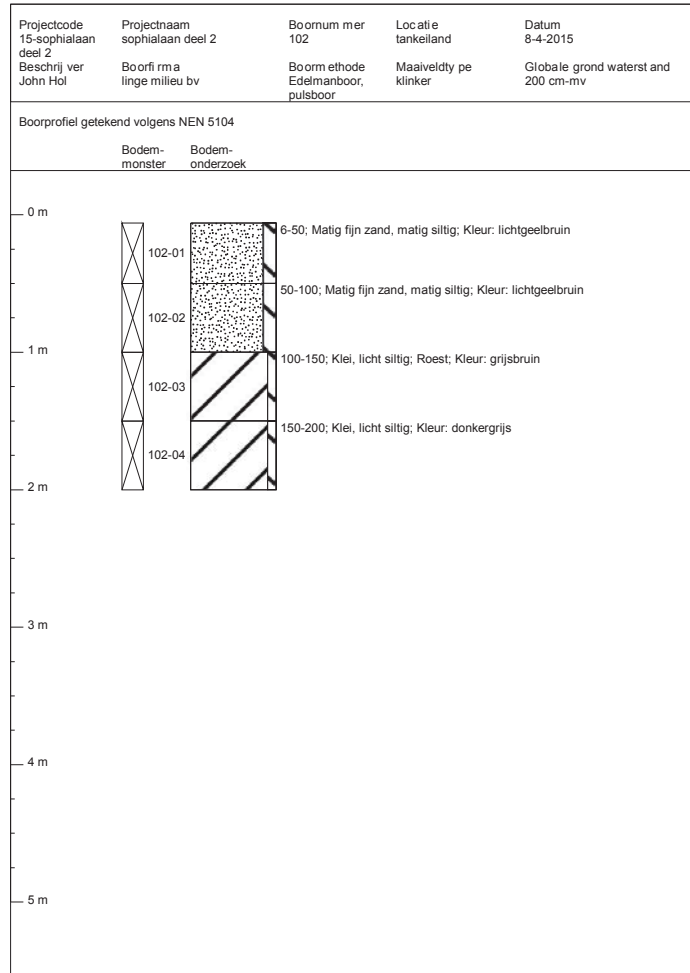
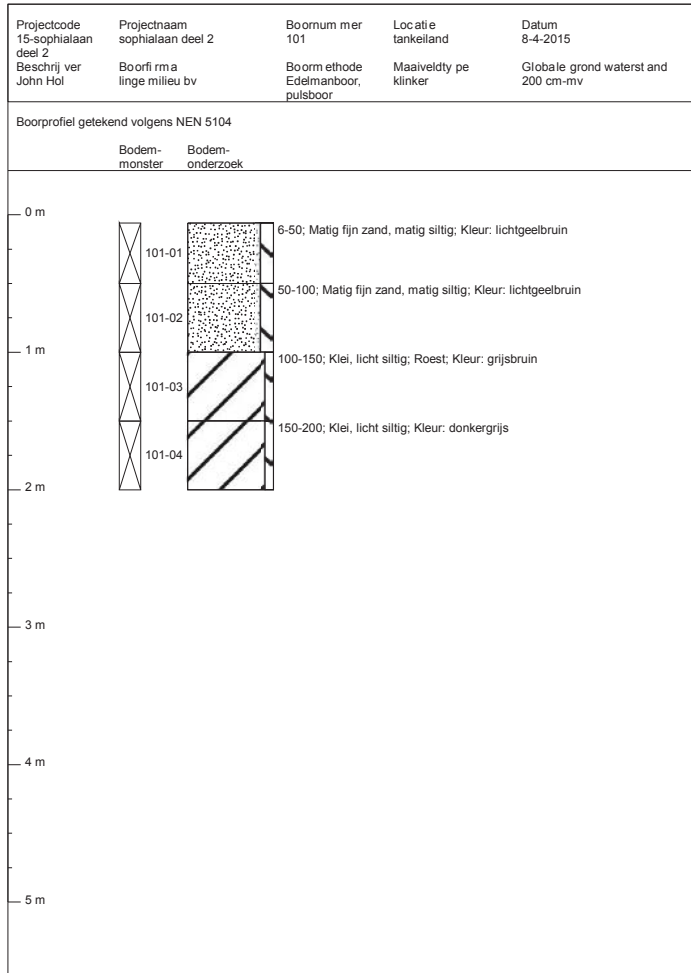
Blinde buis : 

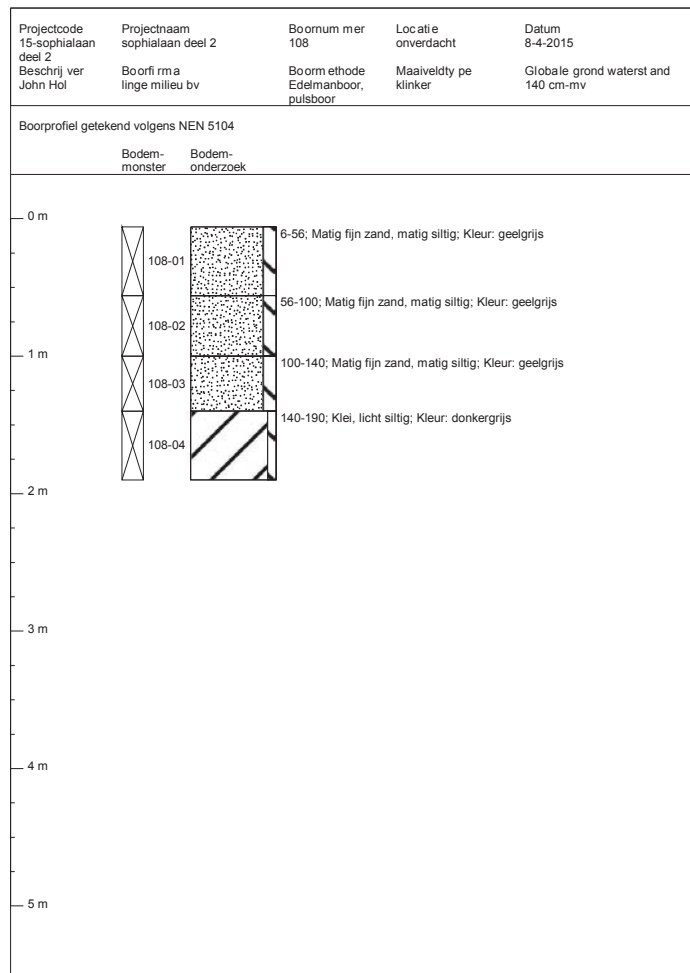
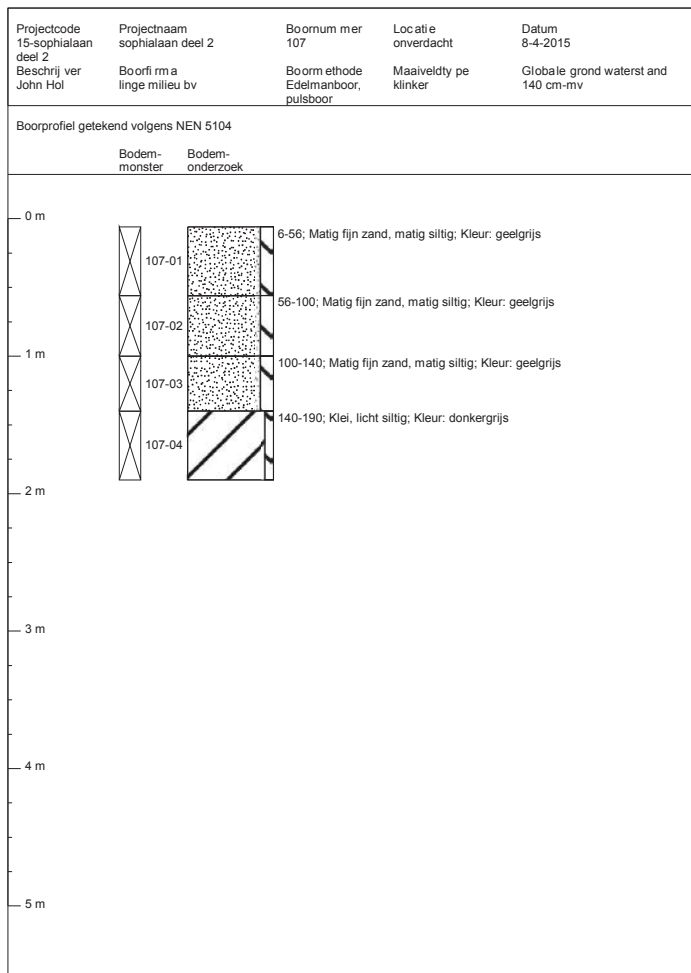
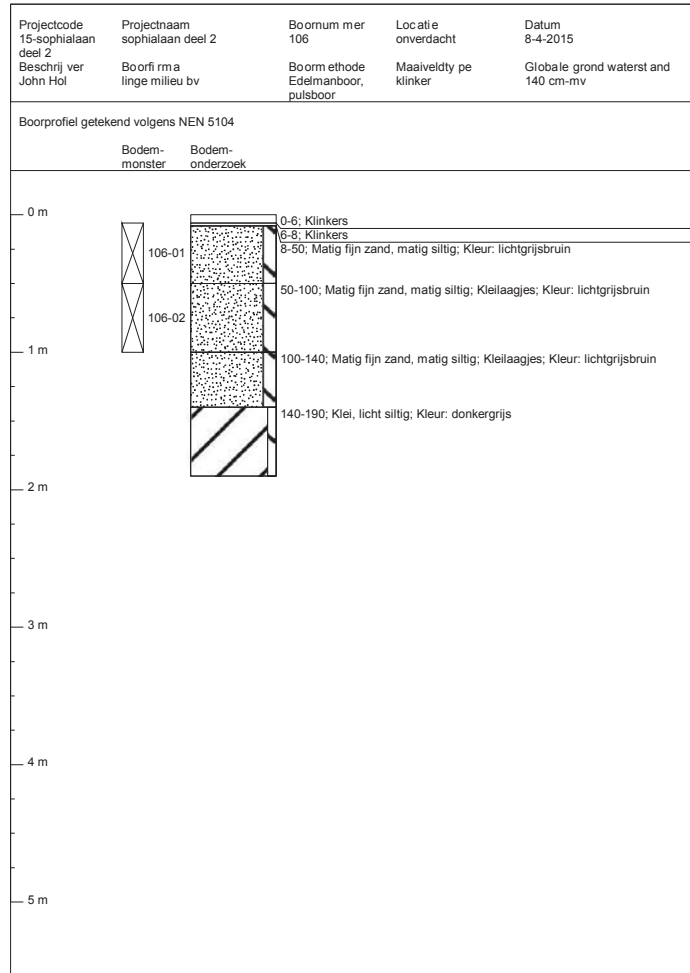
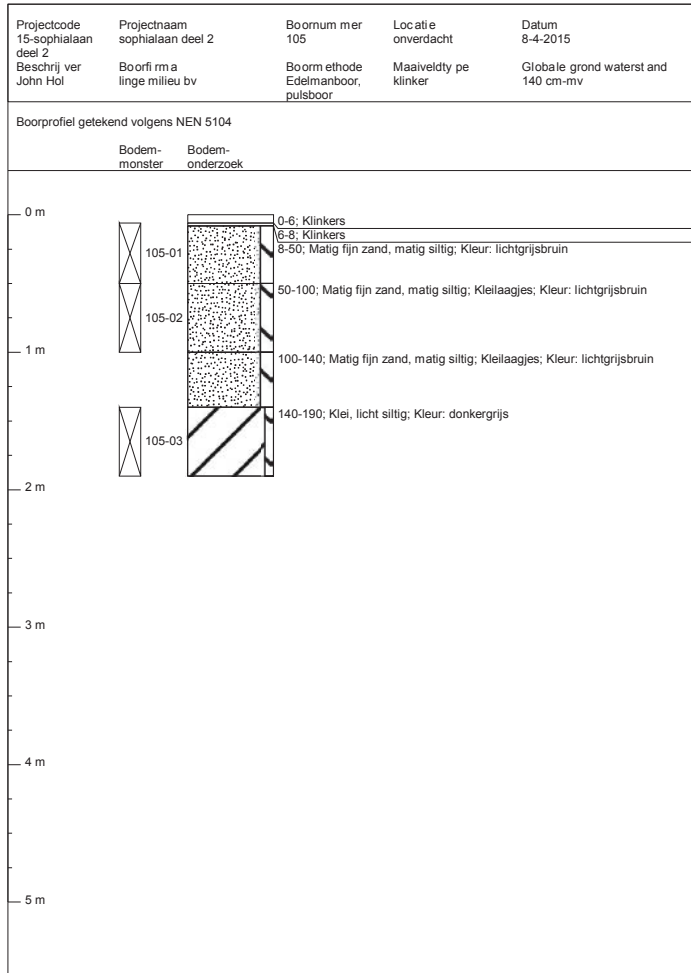
Filter : 

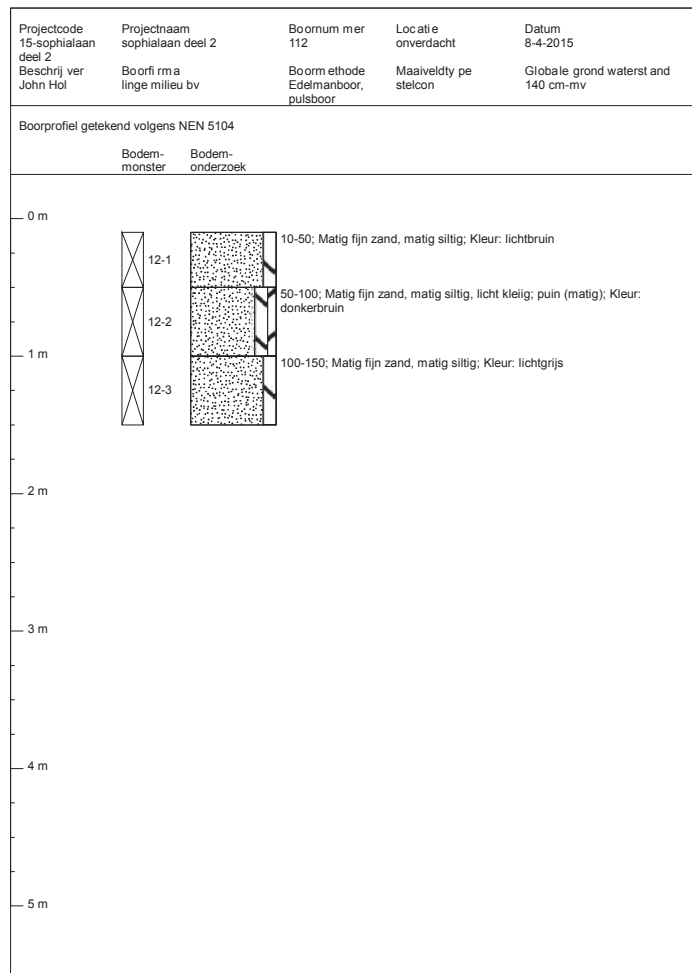
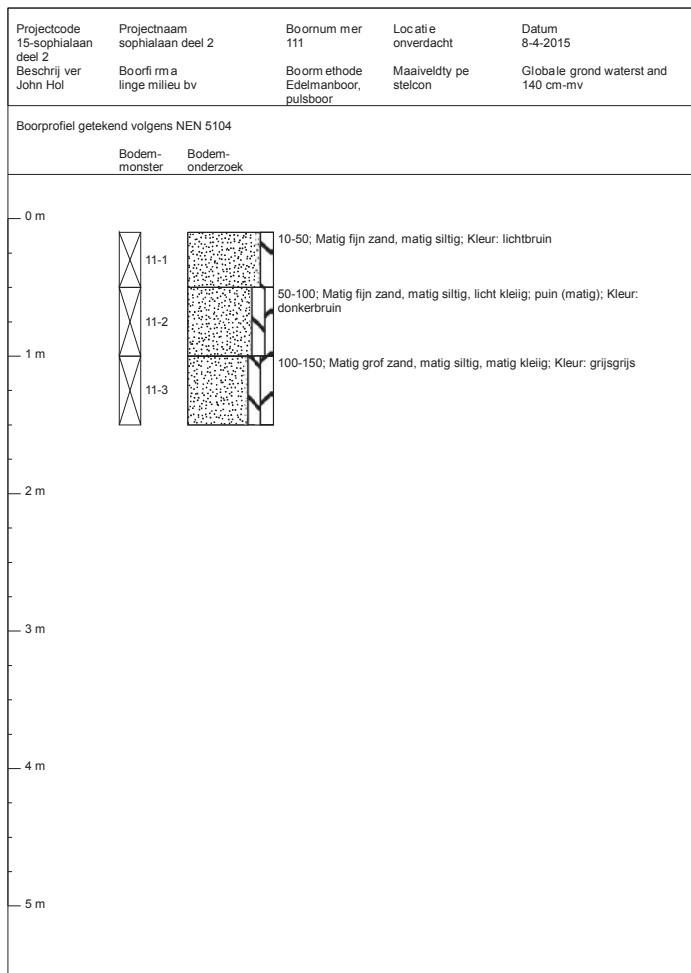
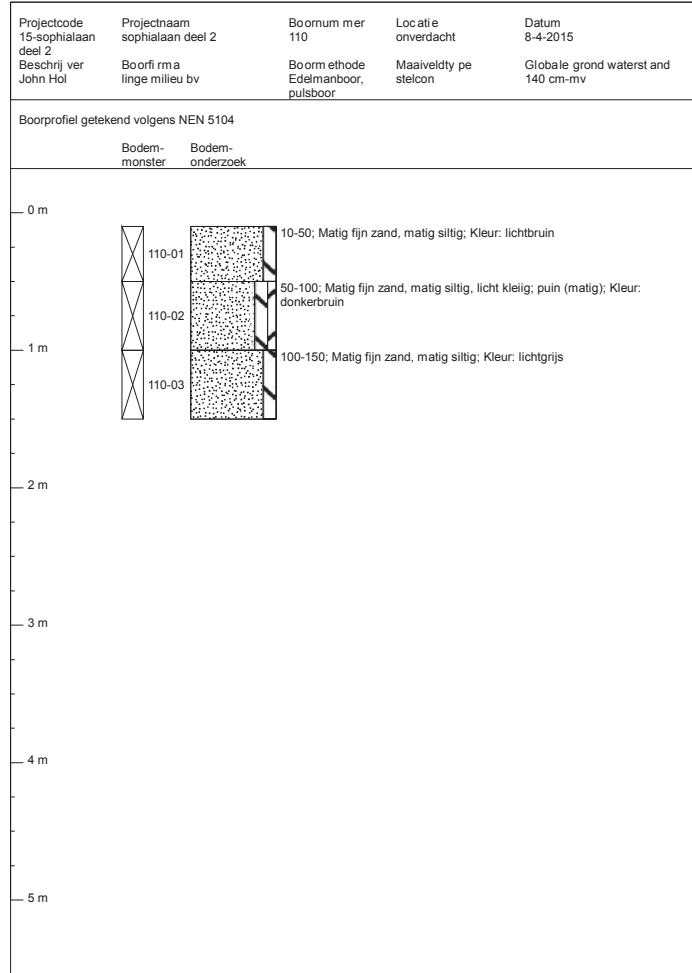
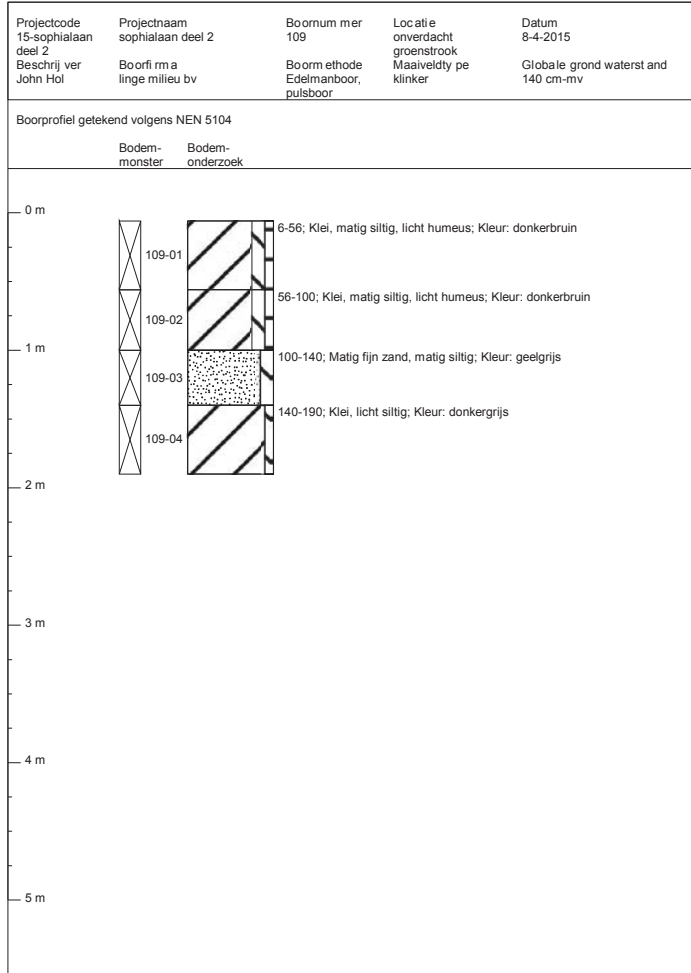
Grondwaterst. : 

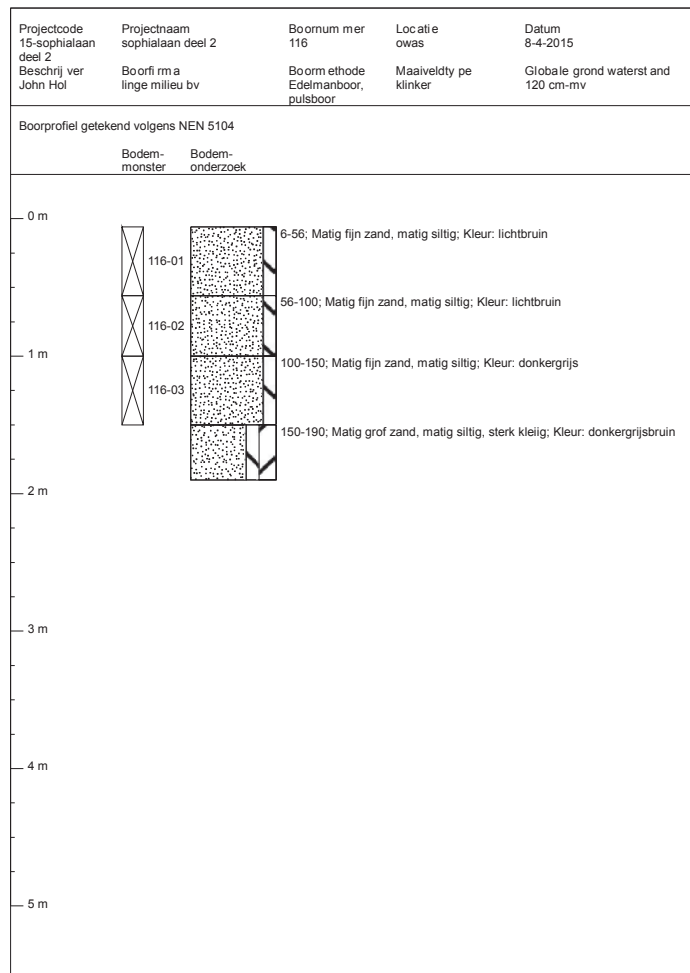
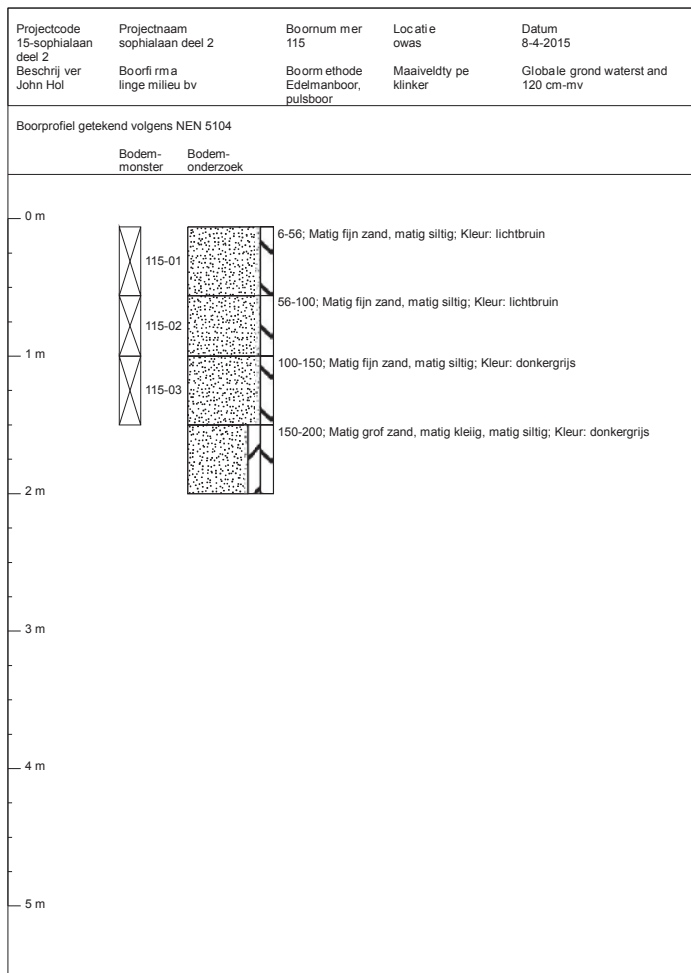
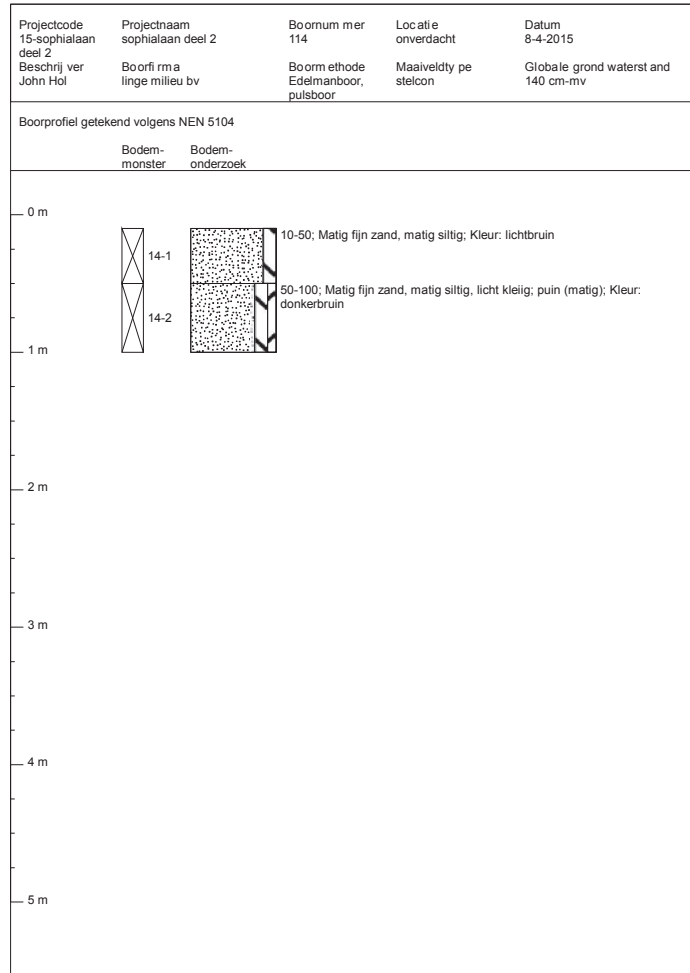
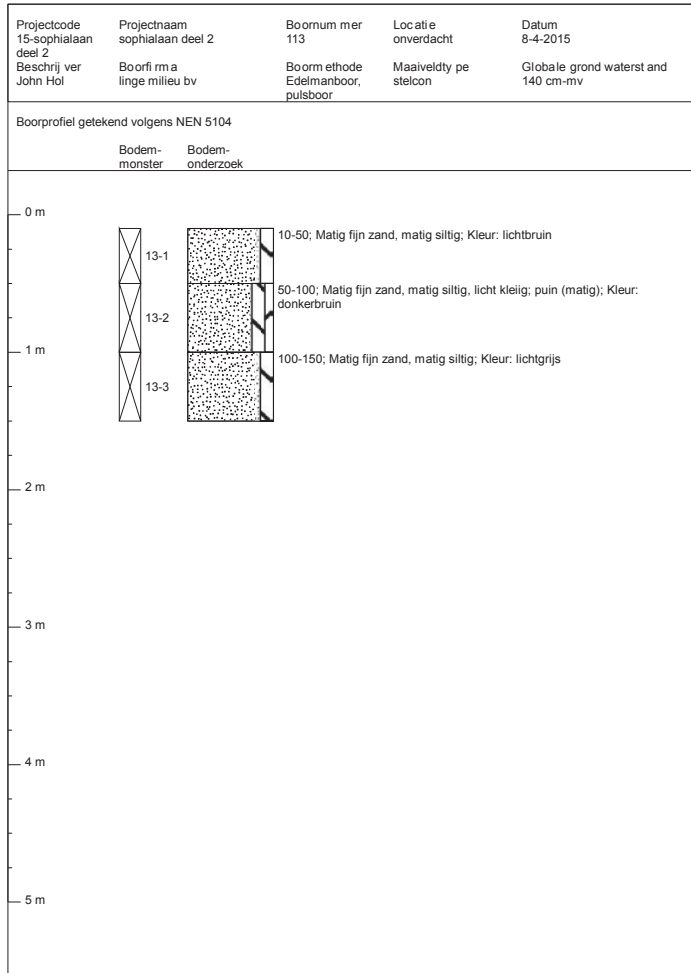
Ongeroerd monster : 

Geroerd monster : 









bijlage D1



kadastrale kaart

foto's

historische gegevens Gemeente Utrecht



12345
25

Perceelnummer

Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

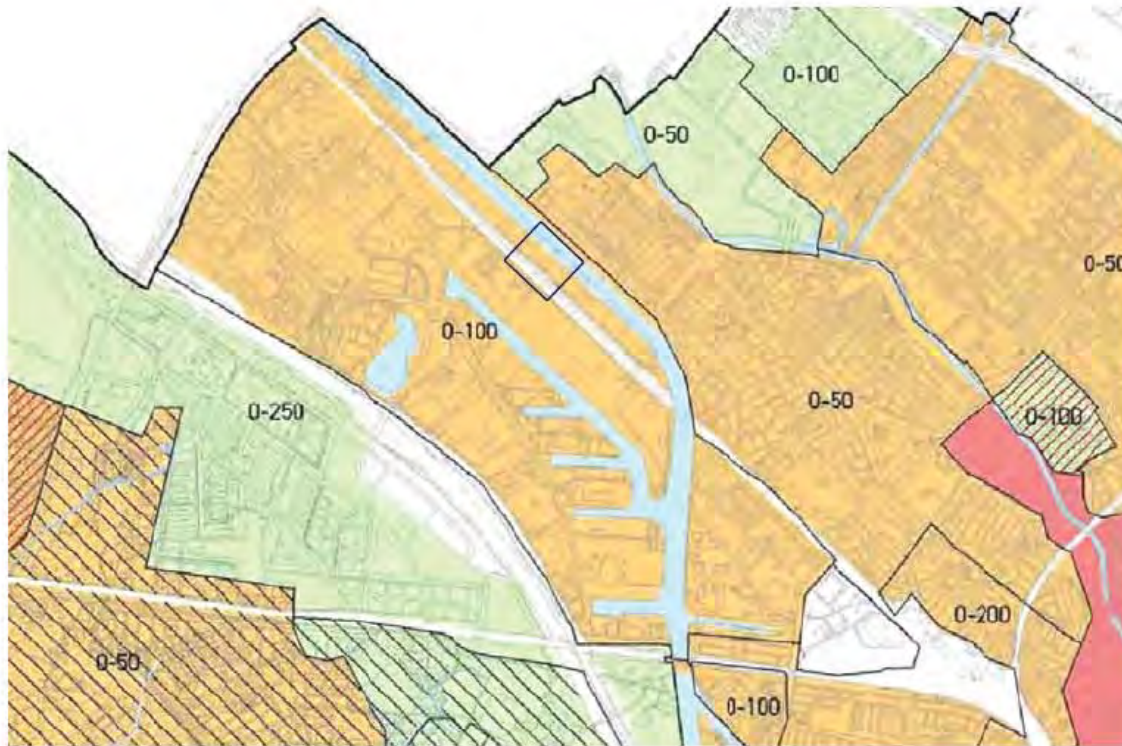
Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 21 februari 2015
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Kadastrale gemeente
Sectie
Perceel

CATHARIJNE
E
579

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele
eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

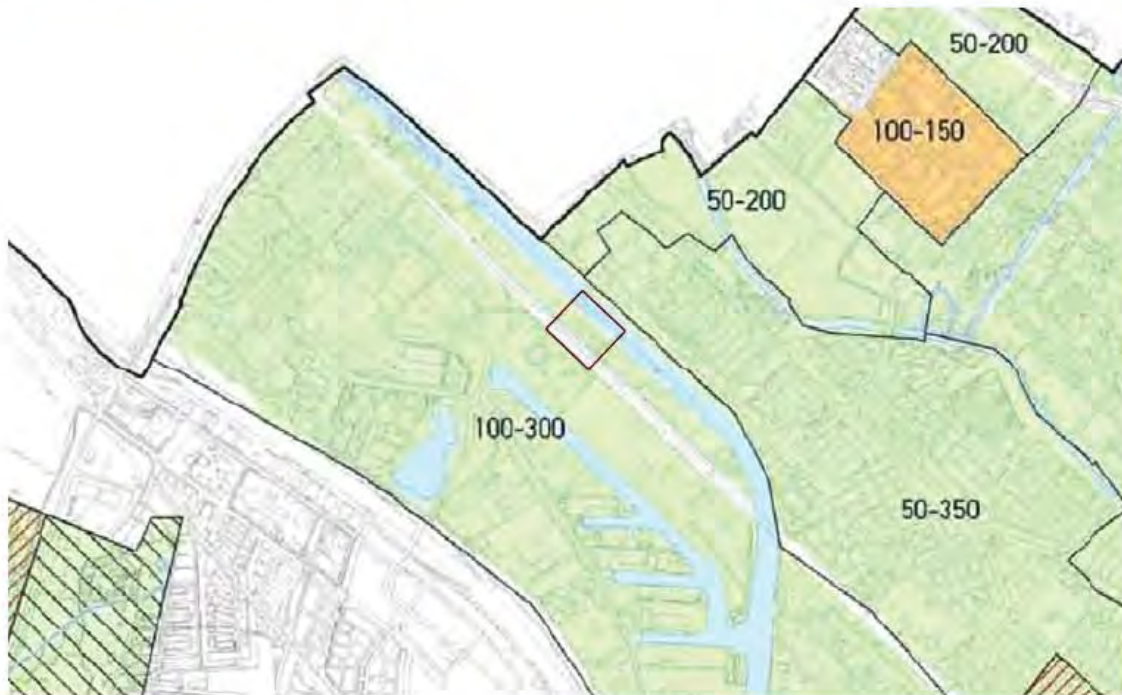


bodemkwaliteitskaart Utrecht

Ontgravingskaart - Laag 1

Ontgravingsklasse

- Industrie
- Wonen
- Landbouw/natuur



Ontgravingskaart - Laag 2

Ontgravingsklasse

- Wonen
- Landbouw/natuur



luchtfoto juli 2014



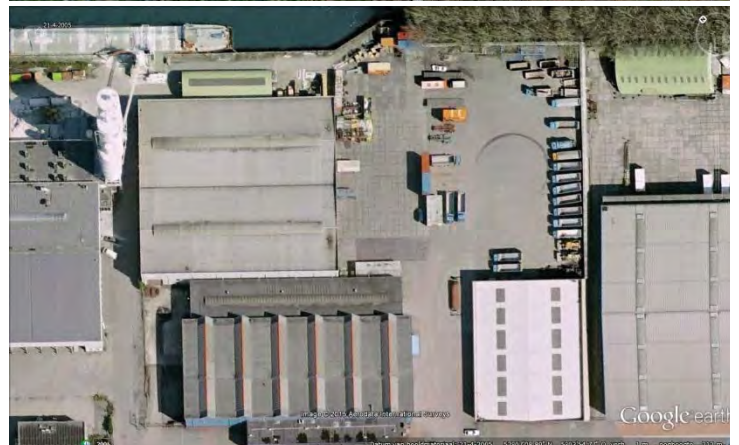
maart 2007



januari 2005



april 2005



Omgevingsrapportage

Sophialaan 11 te UTRECHT

Gegevens aanvraag	
Datum aanvraag	23 feb 2015
Datum rapportage	23 feb 2015

Inleiding

Voor u ligt een rapportage van de Gemeente Utrecht van de historisch bodeminformatie van het door u opgevraagde perceel. Dit rapport is een samenvatting van gegevens afkomstig uit het gemeentelijk bodem- en milieuinformatiesysteem. Het systeem bevat gegevens met betrekking tot uitgevoerde bodemonderzoek, brandstoftanks, gedempte sloten en andere historische gegevens.

Dit rapport bestaat uit 3 hoofdstukken en 2 bijlagen:

Hoofdstuk 1: Algemene informatie over de locatie

Dit hoofdstuk bevat een algemene beschrijving van de locatiekenmerken (adres, kadastraal nummer) en een overzichtskaart van het perceel. De kaart geeft de ligging van eventuele bodemonderzoek en andere historische bodeminformatie weer.

Hoofdstuk 2: Informatie over de bodemkwaliteit op de locatie

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van bodemgerelateerde activiteiten op de onderzoekslocatie, bestaande uit uitgevoerde bodemonderzoeken, gegevens van bedrijven en andere historische bodemgegevens.

Hoofdstuk 3: Informatie over de bodemkwaliteit in de directe omgeving van de locatie

Geeft een beschrijving van alle bodemgerelateerde activiteiten in een straal van 25 meter rondom de onderzoekslocatie (gerekend vanuit het middelpunt van de locatie).

Deze worden meegenomen omdat bodemverontreiniging een perceel-grensoverschrijdend probleem is. Een verontreiniging op het ene perceel kan van invloed zijn op de kwaliteit van de bodem van een direct aangrenzend perceel.

Bijlage 1: Algemene uitleg bij deze rapportage

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de gebruikte terminologie en geeft uitleg bij de informatie uit de hoofdstukken 2 en 3.

Bijlage 2: Disclaimer

Dit hoofdstuk bevat informatie over hoe de gegevens moeten worden geïnterpreteerd en waarvoor de rapportage wel en niet kan worden gebruikt.

1 Algemene informatie Sophialaan 11 te UTRECHT

Een overzicht van het gevraagde perceel met 25 meter daaromheen is hieronder weergegeven.



Over het adres zijn de volgende algemene gegevens bekend:

Adres	Sophialaan 11 te UTRECHT
Kadastrale gegevens	
Gemeente	CTR00
Sectie	E
Nummer	226

2 Gegevens op Sophialaan 11 te UTRECHT

Overzicht geregistreerde bedrijven met meldingsplicht in het kader van de Wet milieubeheer. (meldings- en/of vergunningsplicht)

Er zijn bij de Gemeente Utrecht geen gegevens bekend over de aanwezigheid van meldings- en/of vergunningplichtige bedrijven.

Overzicht bodemonderzoeklocaties

Onderzoekslocatie 'Spoor Breukelen - Utrecht'	
De onderzoekslocatie is bekend onder de naam:	Spoor Breukelen - Utrecht
De locatie staat geregistreerd op het volgende adres:	SOPHIALAAN 0
Type onderzoek	Datum onderzoek
Sanerings evaluatie	07-11-2003

Onderzoekslocatie 'Spanstaal B.V. Sophialaan 7'	
De onderzoekslocatie is bekend onder de naam:	Spanstaal B.V. Sophialaan 7
De locatie staat geregistreerd op het volgende adres:	SOPHIALAAN 7
Type onderzoek	Datum onderzoek
Nul situatieonderzoek	26-04-2005

Overzicht historische bronnen

Adressen1800
geen informatie gevonden

Bedrijven Carthotheek
geen informatie gevonden

Bomkraters
geen informatie gevonden

Brandstoftanks	
Straatnaam	Sophialaan
Huisnummer	9
Huisnummer toevoeging	
Status van tank	onbekend
Soort tank	diesel
Saneringswijze	onbekend

Gedempte Sloten, verhardingen, e.d.
geen informatie gevonden

Historische Activiteiten	
Bedrijfsnaam	Bouwman B.V.
Straat	
Huisnummer	-1733
Extentie	
Bedrijfsomschrijving	dieseltank (ondergronds)
Periode van	
Periode tot	

Kadaster1832
geen informatie gevonden

Literatuur1700
geen informatie gevonden

Interpretatie Luchtfotos
geen informatie gevonden

Hinderwet	
Naam	Demka/Shell
Activiteit	Koudstaalfabriek, beitserij
Naam	Bouwman B.V.
Activiteit	Transportbedrijf, ondehoud

Hinderwet4
geen informatie gevonden

Precario HBO Tanks
geen informatie gevonden

3 Gegevens in een straal van 25 meter rond Sophialaan 11 te UTRECHT

Overzicht geregistreerde bedrijven met meldingsplicht in het kader van de Wet milieubeheer. (meldings- en/of vergunningsplicht)

Er zijn bij de Gemeente Utrecht geen gegevens bekend over de aanwezigheid van meldings- en/of vergunningplichtige bedrijven.

Overzicht bodemonderzoeklocaties

Er zijn, voor zover bekend, geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

Overzicht historische bronnen

Adressen1800
geen informatie gevonden

Bedrijven Carthotheek
geen informatie gevonden

Bomkraters
geen informatie gevonden

Brandstoftanks
geen informatie gevonden

Gedempte Sloten, verhardingen, e.d.
geen informatie gevonden

Historische Activiteiten
geen informatie gevonden

Kadaster1832
geen informatie gevonden

Literatuur1700
geen informatie gevonden

Interpretatie Luchtfotos	
Activiteit	Gedempt water
Jaar	1948

Hinderwet	
Naam	Pacton Rolande
Activiteit	Fabriek van tankwagens

Hinderwet4
geen informatie gevonden

Precario HBO Tanks
geen informatie gevonden

Bijlage 1: Algemene uitleg bij deze rapportage

1.1 Inleiding

De hoofdstukken 2 en 3 bevatten een beschrijving van de bodemgerelateerde activiteiten op de locatie. Of op een locatie bodemonderzoek is uitgevoerd hangt af van vele factoren. Zo verplicht de overheid bodemonderzoek bij een bouwvergunning en worden vaak bodemonderzoeken uitgevoerd bij transacties van grond. Ook kan het zijn dat een verontreiniging bij toeval aan het licht is gekomen waarna de overheid en/of eigenaar overgaan tot een nader onderzoek. Als er geen informatie in de archieven over een locatie te vinden is dan is dit dus geen garantie dat er ook geen bodemverontreiniging aanwezig is. Om inzicht te krijgen in de plaatsen met een risico op bodemverontreiniging zijn de bodembedreigende activiteiten uit het verleden in kaart gebracht. Deze zijn ondergebracht in het zogenaamde HBB bestand.

1.2 Wat u moet weten over Historische gegevens

1 Onderzoeksopzet

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Chemielinco¹, milieuvadvisbureau te Utrecht een stadsdekkend historisch onderzoek uitgevoerd. Hiertoe is op basis van voorgaande historische onderzoeken in de gemeente Utrecht een inventarisatie gemaakt van geschikte bronnen voor het opsporen van bedrijven en/of activiteiten die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Het historisch onderzoek beslaat voornamelijk de periode van 1830 tot heden. Er is voor 1830 als beginjaar gekozen omdat in dat jaar de eerste kadastrale kaart van Utrecht verscheen. Voor die tijd is de exacte locatie van bedrijven moeilijk te achterhalen. Ten aanzien van de periode voor 1830 is gebruik gemaakt van algemene gegevens uit literatuur en oude kaarten. Van de adresboeken, vervallen hinderwetvergunningen en hinderwetvergunningen in het gemeente archief, zijn geautomatiseerde bestanden aangemaakt. Er is ook gebruik gemaakt van geautomatiseerde bestanden die reeds in het bezit zijn van de gemeente Utrecht, zoals de bedrijvencartotheek, een bestand van bij de gemeente aangemelde ondergrondse tanks, en het bestand van actuele hinderwetvergunningen. Alle activiteiten uit de diverse bestanden zijn vervolgens gekoppeld aan de huidige adressen. Het uiteindelijk verkregen bestand is aangevuld met gegevens uit het dossieronderzoek van de hinderwetvergunningen, de kadastrale kaarten, gegevens uit de literatuur en overige bronnen. Indien van een locatie het adres is veranderd, is naast het oude adres ook het huidige adres bepaald, zodat de locatie ook op de recente kaarten aangegeven kan worden. Selectie van potentieel verontreinigende bedrijven heeft plaatsgevonden op basis van gegevens uit de literatuur. Hierbij is onder andere als hulpmiddel de SBI-code van een bedrijf gebruikt.

2 Gebruikte informatiebronnen

Ten behoeve van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- a) Kadastrale gegevens van 1830;
- b) Jaar- en adresboeken Utrecht;
- c) Actuele- en vervallen hinderwetvergunningen aanwezig bij de ROVU;
- d) Hinderwetvergunningen aanwezig in het Gemeente Archief;
- e) Tankbestand Utrecht;
- f) Precariogegevens;
- g) (Lucht)foto's en (oude) kaarten;
- h) Bedrijfscartotheek Utrecht;
- i) Historische activiteit;

bijlage D2



resultaten eerder onderzoek (2007)

14-11-2007

PROJECT 12569

**VERKENNEND BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 7 TE UTRECHT**

opdrachtgever:
GIBO
Postbus 40282
3504 AB Utrecht

contactpersoon:

Tel.:
Fax:



projectleider:

rapporteur:

datum:
14 november 2007

Grondslag BV

Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK
Tel.: 0348-402103
Fax: 0348-402703

Galileistraat 69
1704 SE HEERHUGOWAARD
Tel.: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Oevers 16
8331 VC STEENWIJK
Tel.: 0521-521924
Fax: 0521-521928

SAMENVATTING

Soort:	Verkennd bodemonderzoek							
Aanleiding:	Vernieuwing van de milieuvergunning							
Doel:	Vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit							
Opzet:	Conform NEN 5740 (VEP)							
Locatie:	Sophialaan 7 te Utrecht							
Kadastraal:	Gemeente Catherijne, sectie E, nummer 579							
Oppervlakte perceel:	23760 m ²							
Terreingebruik:	Bedrijfsmatig							
Terreingebruik in omgeving:	Bedrijfsmatig							
Hypothese:	Ter plaatse van de verdachte deellocaties kan (het ontstaan van) de aanwezigheid van een verontreiniging niet worden uitgesloten							
Aantal boringen en peilbuizen:	Boringen				waarvan peilbuizen:			
	26				9 (8 gebruikt voor watermonsternamen)			
Globale bodemopbouw:	Vanaf het maaiveld / onder de verhardingslaag is voornamelijk sprake van een zandige bodemopbouw. De bodem wordt veelal doorsneden door kleilagen van een variabele dikte. Ter plaatse van boringen 3, 6, 16 is een verhardingslaag aangetroffen; een zevental boringen is gestuit op een handmatig ondoordringbare laag.							
Grondwaterstand:	pb 1	pb 7	pb 8	pb 13	pb 16	pb 19	pb 21	pb 24
	1,91	2,11	1,85	2,02	2,10	2,09	2,09	2,03
Zintuiglijke waarnemingen	Ter plaatse van vrijwel alle boringen zijn bijmengingen aan puin, baksteen, slakken en/of kolen aangetroffen Ter plaatse van deellocatie J (machineruimte met opvangput) is in de diepere ondergrond een sterke olie-waterreactie en een afwijkende geur waargenomen							
Resultaten grond:	Diverse lichte verhogingen Matige en sterke verhogingen aan zware metalen ter plaatse deellocatie A Sterke verhoging aan minerale olie ter plaatse van deellocaties J+K (betreft één onderzoekslocatie)							
Resultaten grondwater:	Hoogstens lichte verhogingen							
Conclusies:	Nulsituatie is vastgelegd							
	Ter plaatse van deellocaties A en J + K zijn in grond verhogingen aangetroffen die aanleiding vormen tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of bodemsanering.							
	De in de ondergrond van boring 16 aangetroffen sterke verhoging aan minerale olie vormt, gezien het mobiele karakter, aanleiding om het nader onderzoek op korte termijn plaats te laten vinden. In dit kader wordt tevens aanbevolen om de status / werking van de opvangput na te gaan.							

In het grondmonster van de bovengrond van boring 26 overschrijdt het minerale olie-gehalte de streefwaarde niet. De individuele PCB-parameters bevinden zich allen onder de detectielimiet (indien een factor van 0,7 wordt gehanteerd teneinde de gemeten gehalten te kunnen toetsen aan de streefwaarde, wordt een overschrijding van de streefwaarde voor de som PCB's gemeten).

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie H

Deellocatie H: werkplaats/magazijn; in de werkplaats is een stellingkast aanwezig met diverse olieproducten en in het magazijn is een vat afgewerkte olie op een lekbak aanwezig; ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Tabel 4.8: Analyseresultaten deellocatie H

tabel 4.6: Analyseresultaten decontatie H																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o s	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
20(0,14-0,70)+ 22(0,14-0,50)	2,8/0,3	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	81	-	-	-	-	-	-			
20(0,70-1,20)+ 21(0,90-1,40)	13,6/3,0	puin+ baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	-	-	-			
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.- berz.	Naft	Olie	VOC's
										B	T	E	X				
21	2,80-3,80	12	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Lu/o s : Percentages lutum en organische stof
 waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde

Het grondmengmonster van de bovengrond van de boringen 20 en 22 bevat een lichte verhoging aan lood. In het mengmonster van boringen 20 en 21 is een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

In grondwater zijn lichte verhogingen aan arseen en chroom gemeten.

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie I

Deellocatie I: opslagruimte voor hulpstoffen (kleurstoffen, siliconen en plastijn); ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht.

Tabel 4.9: Analyseresultaten deellocatie I

tabel 4.9: Analyseresultaten deelmatrix I																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
23(0,14-0,70)+ 24(0,14-,50)	2,6/0,5	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
23(0,70-1,20)	7,0/0,8	baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	80#	-			
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl - benz.	Naft.	Olie	VOCI
										B	T	E	X				
24	2.20-3.20	26	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o s : Percentages lutum en organische stof
 waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
 getal* : het gehalte wordt grotendeels veroorzaakt door PAK's

In het zintuiglijk schone mengmonster van de bovengrond zijn geen verhogingen boven de streefwaarden gemeten; in de ondergrond is een lichte verhoging aan PAK's en een hiermee samenhangende verhoging aan minerale olie gemeten.

Het grondwater afkomstig uit peilbuis 8 bevat lichte verhogingen aan arseen en nikkel.

4.2.7 Analyseresultaten deellocaties J + K

Deellocatie J: machineruimte met lekbakken en opvangput (ca. 2,6 meter diep); in de put wordt voornamelijk water vermengd met olie opgevangen. De put wordt periodiek geleegd. Ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Deellocatie K: aggregaat; het aggregaat staat in een betonnen bak met opstaande rand.

Tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K

tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
15(0,26-0,50)+ 16(0,16-0,70)	< 1 / 1,1	slakken+, puin+ puin+, puinbrokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450				
15(0,50-1,00)+ 16(0,80-1,40)	1,6 / 0,6	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	200				
16(2,60-3,00)	0,6	olie-water+++, afwijkende geur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8000**				
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl- benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
16	2,00-3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-	

Lu/o s. Percentages lutum en organische stof
 waarneming + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 blanco geen analyse uitgevoerd
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal het gehalte overschrijdt de streefwaarde
 getal** het gehalte overschrijdt de interventiewaarde

In zowel het bodemvreemde bijmengingen bevattende mengmonster van de bovengrond als in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten. Uit het oliechromatogram kan worden afgeleid dat de verhoging aan olie veroorzaakt wordt door mengsel van een lichtere en een zwaardere oliesoort. Daarnaast is in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

Het grondmengmonster van boring 16(2,60-3,00) waarbij een afwijkende geur en een sterke olie-waterreactie is waargenomen bevat een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie (zwaardere oliesoort).

In het grondwater afkomstig uit peilbuis 16 is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten.

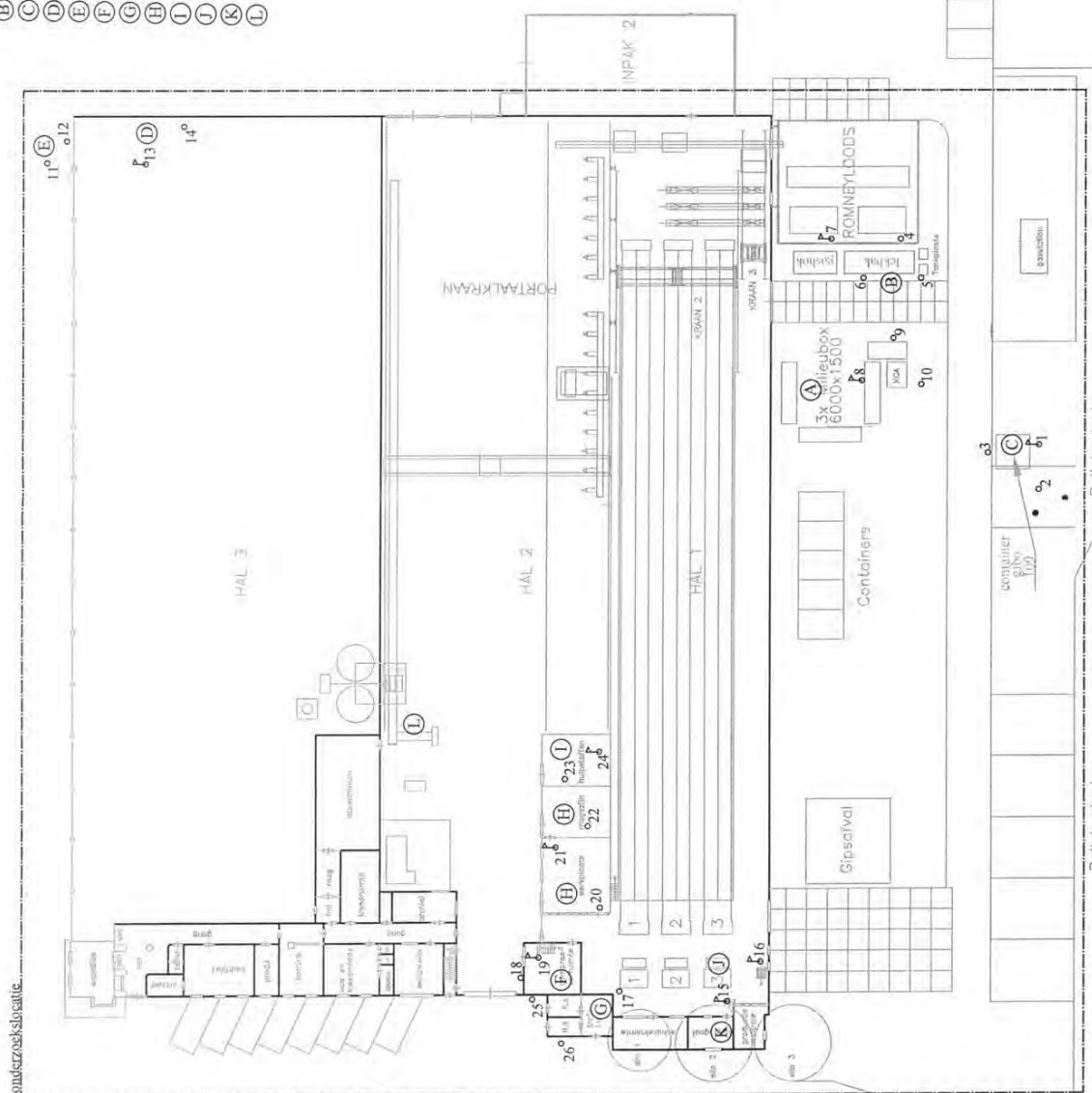
5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de verdachte deellocaties op het terrein van GIBO aan de Sophialaan 7 te Utrecht is vastgelegd. Middels onderhavig onderzoek is voldaan aan de eis tot het vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit in het kader van de milieuvergunning.



- Milieuboxen en KCA
Tankplaats met bovengrondse dieseltanks
Voormalige bovengrondse dieseltank in container
Voormalige bovengrondse dieseltank in lekbak
Opslag hydraulische machine-onderdelen
Compressorruimte
Transformatorruimte
Werkplaats + magazijn
Opslagplaats voor hulpstoffen
Machineruimte met opvangputten
Aggregaat
Lijmverwerking

- (A) (B) (C) (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L)



BOORPUNTENKAART

Legenda

- boorpunt
- boorpunt met peilbuis
- misboring
- deolocatie

Schaal: 1:500

Formaat: A3

Opdrachtgever: Gtbo

Project: Sopialaan 7 te Utrecht

Project nummer: 12569

Getekend: [Redacted]

Datum: 05-11-2007

Bestandsnaam: 12569tek.dwg

grondslag
bodemkwaliteitsbureau

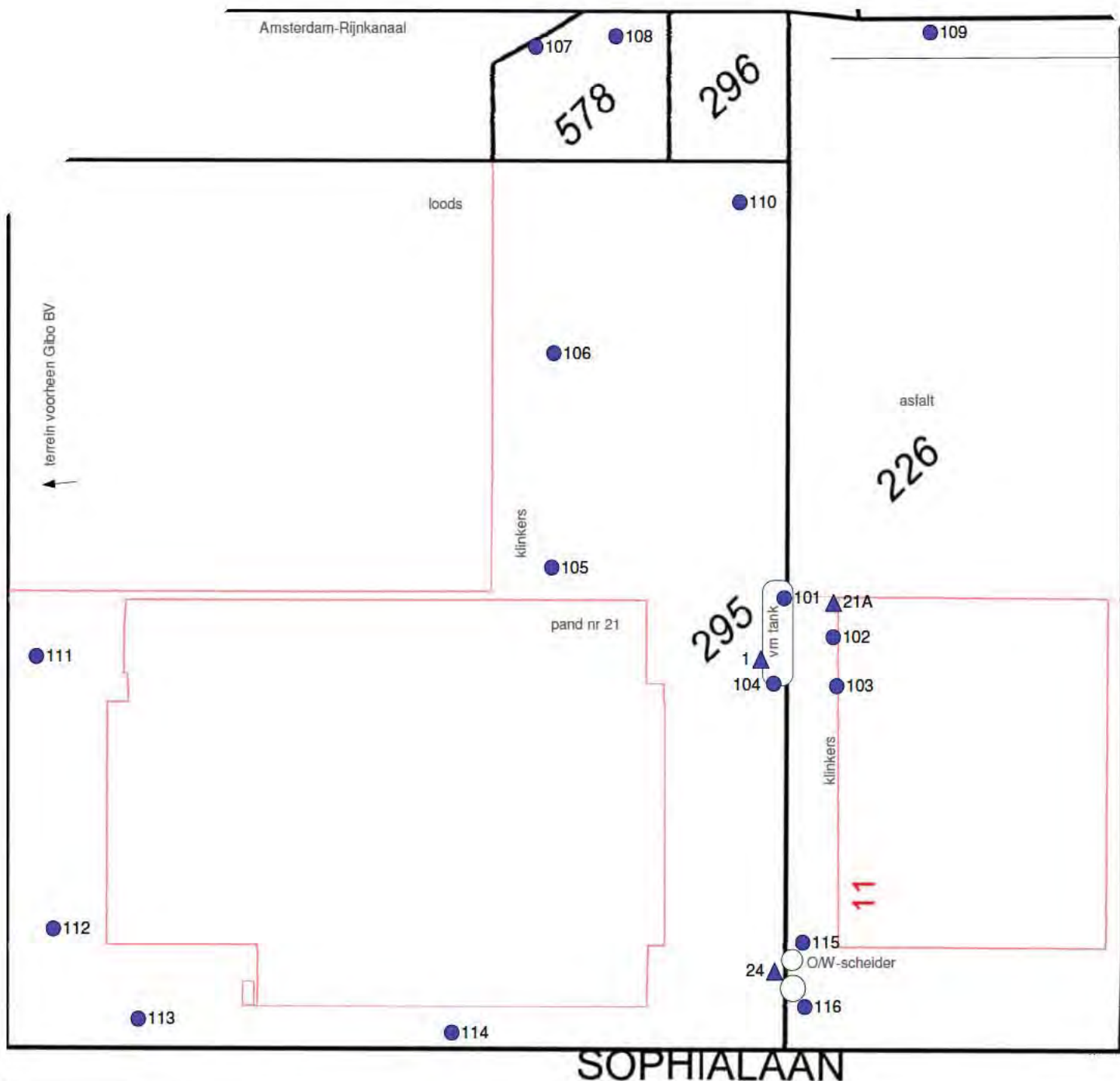
Kamerik (gen. Weerden)
Heerhugowaard
Galliastraat 69, 1704 SE
Tel: 020-6111111
Fax: 020-6111111

Steenwijk
Deventer 16, 8331 VC
Tel: 0522-331111
Fax: 0522-331111

bijlage E



situatieschets Sophialaan Utrecht, maart 2015



- 2 boring
- ▲ 1 peilbuis

 Linge Milieu poppelenburgerstraat 52 4191 zt geldermalsen info@lingemilieu.nl tel 0345 - 570 272 www.lingemilieu.nl KVK TIEL 30233558	
opdrachtgever:	schaal: 1 : 750
J. Scholman Infra BV Nieuwegein	formaat: A4
omschrijving: Sophialaan 21 Utrecht	project: bodemonderzoek
	tekeningnummer: T02
	projectnummer: 15 - 2017A
	datum : 8 april 2015

NULSITUATIE BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 23-31
UTRECHT LAGEWEIDE, MAART 2015

opdrachtgever	J. Scholman Infra BV postbus 1458 3430 BL Nieuwegein
Projectnummer	15-2017
versie:	1
datum:	22 april 2015

LINGE MILIEU BV | BODEMONDERZOEK & ADVIES | POPPELENBURGERSTRAAT 52 | 4191 zt | GELDERMALSEN | THE NETHERLANDS
T 0345 - 570 272 | F 0345 - 570 287 | INFO@LINGEMILIEU.NL | WWW.LINGEMILIEU.NL | KVK TIEL 30233558
ING BANK 6717.49.897 | BTW NL 8188.1 3.118. B01

opgesteld door:		controle / vrijgave:	
		Hierbij verklaar ik, John Hol, het veldwerk in Utrecht uit volgens BRL SIKB 2000 en bijbehorend protocol 2001 2015, onafhankelijk van opdrachtgever of eigenaar	n

1.	Inleiding	1
2.	Vooronderzoek	2
2.1	Historie en actuele situatie	2
2.2	Bodemopbouw	4
3.	Opzet en invulling van het onderzoek	5
3.1	Onderzoekstrategie	5
3.2	Veldwerk onderzoek	5
3.3	Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek	6
4.	Analyse, toetsing en interpretatie	7
4.1	Analyseresultaten grond	7
4.2	Analyseresultaten grondwater	9
5	Conclusie en aanbevelingen	11
5.1	Conclusies	11
5.2	Betrouwbaarheid	13

Bijlagen

bijlage A: Algemene toelichting bodemonderzoek

bijlage B: Analyseresultaten

bijlage C: Boorstaten

bijlage D1 Kadasterkaart, historische gegevens

bijlage D2 Gegevens eerder onderzoek

bijlage E: Situatieschets



1. Inleiding

Op 23 februari 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een nulsituatie-bodemonderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23 - 31 in Utrecht, aan het einde van de doodlopende weg.

De locatie bevindt zich op het bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het perceel zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 520 en 579, postcode is 3542 AR. Aanleiding voor het onderzoek is de vestiging van de opdrachtgever op de locatie, als nieuwe huurder. Voorheen was onder andere Gibo Gipsbouw BV op de locatie gevestigd.

In 2007 is Nulsituatie-bodemonderzoek op de locatie uitgevoerd door Grondslag BV. Daarbij is op twee locaties verontreiniging geconstateerd. De onderstaande locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd.

Sophialaan 23-31

- I. Naast de bestaande zoutloods (tussen de loods en het spoor) is in het verleden mogelijk verontreinigde grond opgeslagen geweest. De grond is afgevoerd, de locatie is in de huidige situatie braakliggend,
- II. Ten noordwesten van het hoofdgebouw is een tank- en wasplaats in gebruik geweest,
- III. In de zuidelijke hoek van het terrein is bij het onderzoek in 2007 olieverontreiniging geconstateerd (deellocatie J en K).
- IV. Ter plaatse van de voormalige opslag KCA is in 2007 puinhoudende grond aangetroffen, sterk verontreinigd met chroom.

Er zijn 35 boringen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv (meter onder het maaiveld). Drie boringen zijn afgewerkt met een peilbuis. Eén bestaande peilbuis van eerder onderzoek is herbemonsterd. Het grondwater op het terrein stond in maart op 1.5 m-mv.

Als strategie voor het onderzoek is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740 aangehouden, Vaststelling Nul-situatie (NUL). Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het zogenaamde NEN 5740-pakket conform de richtlijn AS3000.

Linge Milieu is een onafhankelijk bureau dat als erkend bureau is aangewezen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Linge Milieu is geen eigenaar van het bedrijfsterrein in Utrecht of anderszins betrokken bij het bedrijfsterrein aan de Sophialaan via de eigen organisatie. Voorwaarde voor de onafhankelijkheid is verder dat er geen zakelijke connecties bestaan tussen de monsternemer (Linge Milieu) en de opdrachtgever. Een dergelijke relatie tussen J. Scholman BV en Linge Milieu is er niet. Dit project is uitgevoerd onder certificaat volgens BRL SIKB 2000, certificaatnummer VB-051/4. Het veldwerk is uitgevoerd conform de VKB-Protocollen 2001 en 2002, waarvoor Linge Milieu volgens het procescertificaat veldwerk voor milieuhygiënisch bodemonderzoek is gecertificeerd.

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van het vooronderzoek gegeven, dat vooraf is gegaan aan het veldwerk. Er wordt daarbij een korte samenvatting gegeven van de huidige situatie. Hoofdstuk 3 behandelt de opzet en uitvoering van het onderzoek. In hoofdstuk 4 en 5 tenslotte worden de resultaten getoetst en worden conclusies aan de resultaten verbonden.

2. Vooronderzoek

2.1 Historie en actuele situatie

De onderzoekslocatie betreft het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23-31 in Utrecht, postcode 3542 AR. Kadastraal is het perceel bekend bij de gemeente Catharijne onder sectie E, nummers 226, 520 en 579. Een kadastrale kaart is opgenomen in bijlage E. Voor het historisch onderzoek is onder andere informatie gebruikt van de Gemeente Utrecht en is gebruik gemaakt van oude kaarten en luchtfoto's. De historische gegevens, inclusief de resultaten van eerder onderzoek, zijn opgenomen in bijlage D.

Sophialaan 23 - 31

Op het terrein Sophialaan 23-31 staat een kantoor met werkplaatsen en loods, waarin voorheen Gibo Gipsbouw BV was gevestigd. De opstallen waren op het moment van het onderzoek leegstaand, Gibo BV is failliet. Het kantoor en de loodsen van Gibo BV dateren van begin jaren '70.

De grootste loods op de locatie heeft een oppervlak van 6.000 m² en is grotendeels voorzien van een betonvloer. Een kleiner deel is verhard met stelconplaten en zeshoek-betonklinkers. Het buitenterrein is deels geasfalteerd en deels verhard met stelconplaten.

Gibo BV was een producent van onder andere gipsblokken. Op diverse locaties op het terrein zijn in het verleden gipsblokken opgeslagen geweest. Aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal stond tot enige jaren terug een romneyloods.

Direct ten noorden van de grote loods bevindt zich een met stelconplaten verharde locatie met een oppervlak van 180 m². Tegen de buitengevel van de loods hangen een brandblusser en hoge drukspuit en er is een vulpunt van een ondergrondse tank aangetroffen. Het vulpunt is een los deksel, het zit niet vast aan een tank. In het verleden stond op deze locatie een loods, genaamd Inpak Twee. Er zijn bij eerder onderzoek geen boringen op deze locatie gezet en er zijn geen tanks aangegeven. Voor onderhavig onderzoek is dit deel van het terrein wel als verdacht aangemerkt en deellocatie 2 genoemd.

Het noordwestelijke deel van het terrein bestond tot 2010 uit gras. Dit terrein werd tot die tijd gebruikt door een honden-trainingsclub. De enige bebouwing was een kleine keet met wat trainingsmateriaal. Momenteel staat op het noordwestelijk deel een grote loods voor strooizout. Deze heeft een oppervlak van 7.500 m².

Direct ten noordwesten van het onderzochte terrein bevindt zich Bonder Recycling en Overslag BV. Daar wordt onder andere spoorballast opgeslagen en verwerkt. De gehele locatie is verhard met beton. Voorheen was Kraan BV op dit perceel gevestigd. In het verleden bevond zich langs het kanaal, verder naar het noordwesten, een steenfabriek.

Algemene historie van het gebied

Het bedrijventerrein Lage Weide is begin jaren '50 en '60 ontwikkeld. Grote delen van de strook langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn opgespoten. Bij het veldwerk voor onderhavig onderzoek is voornamelijk zand aangetroffen, plaatselijk overgaand in klei op 0.5 á 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn echter tot tenminste 2.0 m-mv zandig.

Lang het kanaal bevinden zich voornamelijk op- en overslagbedrijven. In bijlage E is een fragment van topografische kaarten uit 1960 en 1980 opgenomen. De Sophialaan is in 1960 in ontwikkeling genomen.

Eerder onderzoek

Er zijn twee eerdere onderzoeken op het terrein Sophialaan 23-31 bekend. In 2007 is onderzoek op de locatie verricht door Grondslag BV, in opdracht van Gibo BV. Aanleiding was de vernieuwing van de milieuvergunning. In 2010 is onderzoek uitgevoerd terrein door Linge Milieu BV, voor de bouw van de zoutloods op het noordwestelijk deel van het terrein.

De relevante delen van de onderzoeken van 2007 en 2010 (voorblad, conclusies, tekening) zijn opgenomen in bijlage D. Een korte samenvatting van de resultaten is opgenomen in tabel 1.

tabel 1: Overzicht bodemonderzoeken

bureau	onderzoek	resultaten, stand v zaken
Grondslag BV rapp 12569 14 nov 2007	algemeen	In 2007 heeft Grondslag BV Nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het terrein van G bo BV. Er zijn 12 verdachte locaties onderscheiden, waarover 26 boringen en 5 peilbuizen zijn verdeeld. Met twee uitzonderingen waren grond en grondwater van het terrein maximaal licht verontreinigd. De uitzonderingen zijn:
	oliespot	Ter plaatse van de machinekamer, met olie-opslag en de locatie waar aggregaten werden gestald (deellocatie J en K) was de grond sterk verontreinigd met olie, te weten 8.000 mg/kg ds. Het grondwater van deze locatie (peilbuis 16) bevatte een licht verhoogd oliegehalte: 63 µg/l. Aromaten waren niet verhoogd in grond of grondwater. De verontreiniging is niet afgeperkt.
	metalen	Op de locatie waar olie en chemisch afval werden opgeslagen (deellocatie A) is van 0.6 tot 0.9 m-mv slakken- en puinhoudend. Deze grond (boring 8, 9 en 10) bleek sterk verontreinigd met chroom. Arseen, nikkel en zink waren in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd. Chroom is tegenwoordig geen onderdeel meer van het standaard analysepakket.
	conclusie	Het onderzoek van 2007 heeft geen vervolg gehad. De geconstateerde verontreiniging is geregistreerd als nulsituatie voor dat moment en heeft geen consequenties gehad voor de bedrijfsvoering van Gibo BV.
Linge Milieu BV rapport 10-1213 juni 2010	algemeen	In opdracht van Bottomline Projectbegeleiding BV is door Linge Milieu BV onderzoek uitgevoerd voor de bouw van de zoutloods op het noordoosteljk deel van het terrein. Voor het onderzoek was een oppervlak aangehouden van 8.000 m². Lokaal was n kkel als enige boven de tussenwaarde verhoogd in de bovengrond. Dit was (voor Gemeente Utrecht) geen belemmering voor de bouw van de loods.
	grondwater	Het grondwater van de locatie van de zoutloods was op een licht verhoogd barium-gehalte na schoon. Het grondwater is aanvullend op cyanide geanalyseerd. Cyanide is soms in lage gehalten aanwezig in zout. Cyanide was niet meetbaar verhoogd in het grondwater.
De Bondt BV dec 1998	algemeen	In het kader van nieuwbouw van een loods is 1998 verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door De Bondt BV. In een mengmonster van de bovengrond was koper boven de tussenwaarde van destijds verhoogd, n kkel en PAK waren licht verhoogd.

Potentieel verdachte locaties

De volgende locaties zijn op basis van de resultaten van het historisch vooronderzoek en gegevens van de opdrachtgever en Gemeente Utrecht als (potentieel) verdacht beschouwd. De locaties zijn met nummer aangegeven in de tekeningen in bijlage E.

- I. Naast de bestaande zoutloods (tussen de loods en het spoor) is in het verleden mogelijk verontreinigde grond opgeslagen geweest. De grond is afgevoerd, de locatie is in de huidige situatie braakliggend,
- II. Ten noordwesten van het hoofdgebouw is een tank- en wasplaats in gebruik geweest,
- III. In de zuidelijke hoek van het terrein is bij het onderzoek in 2007 olieverontreiniging geconstateerd (deellocatie J en K van het onderzoek van Grondslag BV 2007). De olie is niet afgeperkt.
- IV. Ter plaatse van de voormalige opslag KCA is in 2007 puinhoudende grond aangetroffen, sterk verontreinigd met chroom.

Bodemkwaliteitskaart

Voor de Sophialaan is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar bij de gemeente Utrecht. De bovengrond bevindt zich daarop in de zone **Wonen**. De ondergrond is Achtergrondwaarde-kwaliteit. Een fragment van de kaart is opgenomen in bijlage D.

2.2 Bodemopbouw

Het onderzoeksterrein ligt op de tijdens het Holocene gevormde gronden, die worden gerekend tot de Westlandformatie. De bodem van het terrein bestaat uit zand, zeer plaatselijk overgaand in klei tussen 0.5 en 1.0 m-mv. De meeste boringen zijn zandig tot tenminste 2.0 m-mv.

Het zand van het eerste watervoerend pakket wordt gerekend tot de formatie van Krefteneye en heeft een dikte van circa 60 meter.

Er is lokaal puin in de boven- en ondergrond waargenomen, bijv op de locatie van de voormalige opslag van KCA van Gibo BV aan de kant van het kanaal. Visueel zijn nergens asbest-verdachte materialen als plaatjes geconstateerd.

Het maaiveld van de locatie bevindt zich op gemiddeld op 1.2 meter boven NAP. Ten tijde van het onderzoek stond het grondwater op 1.5 m-mv. De stromingsrichting van het grondwater is oostelijk, richting het Amsterdam-Rijnkanaal. De locatie bevindt zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

3. Opzet en invulling van het onderzoek

3.1 Onderzoekstrategie

Bij het opstellen van de onderzoeksstrategie is hoofdstuk 5.8 van de NEN 5740, Vaststelling Nulsituatie (NUL), als richtlijn gehanteerd.

Het aantal boringen en de locaties ervan is afgestemd op het doel van het onderzoek; het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, specifiek voor eventuele verontreiniging, die voort kan vloeien uit de bedrijfsvoering op de locatie. Verder zijn locaties als verdacht aangemerkt als daar bij eerder onderzoek verontreiniging is aangetroffen.

3.2 Veldwerk onderzoek

Voorafgaand aan het veldwerk is het terrein geïnspecteerd. De boringen en de bemonstering van de bodem zijn uitgevoerd overeenkomstig de BRL-protocollen 2001 en 2002. Het veldwerk is uitgevoerd in twee ronden op 23 februari 2015.

Er zijn totaal 35 boringen en drie peilbuizen geplaatst tot maximaal 3.5 m-mv. De locaties van de boringen en de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. Het veldwerk is uitgevoerd door John Hol (Geldermalsen), erkend veldwerker voor deze protocollen. De boringen zijn als volgt verdeeld over het terrein.

tabel 3: Verdeling boringen en peilbuizen

locatie	Sophialaan 23-31	boringen	peilbuis	verdachte stof
1	opslag mogelijk verdachte grond	17, 18, 19	-	NEN 5740
2	vm tank- en wasplaats, ten noorden van pand	11 - 15	pb 12	olie, aromaten
3	oliespot deellocatie J en K van Grondslag BV, 2007	3, 4	pb 3	olie, aromaten
4	puinhoudende grond vm KCA-opslag	6 - 10	pb 8 bestaand	metalen
5	toekomstige olie-opslag silo's.	1, 2 en 5	pb 2	olie, aromaten
6	overig terrein Sophialaan nr 23-31	16, 20 - 33	-	-

Drie boringen zijn afgewerkt met een peilbuis met een filter van globaal 2.0 tot 3.0 m-mv, bij een grondwaterstand van 1.5 m-mv. Eén boring van eerder onderzoek (2005, Grondslag BV) is herbemonsterd. Dit is boring 8, aan de kant van het kanaal. De nieuwe peilbuis is bemonsterd op 2 maart 2015, waarbij de pH, de troebelheid en de geleidbaarheid zijn bepaald. Een overzicht van de resultaten:

tabel 4: Gegevens grondwater

peilbuis	Sophialaan 23-31	grondwater, m-mv	pH	EC, µS/cm	troebelheid, NTU
pb 8, bestaand	kant kanaal	145	6.80	890	4.2
pb 2	silo's	140	7.00	620	6.0
pb 3	oliespot	132	7.22	690	15
pb 12	vm was- en tankplaats	120	6.98	870	7.2

3.3 Zintuiglijke waarnemingen, chemisch onderzoek

Bij alle boringen is de grond zintuiglijk beoordeeld op bodemkundige eigenschappen en verdachte afwijkingen. De bodem bestaat algemeen uit zand, lokaal overgaand in klei, met volgende opmerkingen:

- In de boringen 3 en 4 is een sterke oliereactie waargenomen, tot tenminste 2.5 m-mv. Dit is nabij deellocatie J en K van het onderzoek van Grondslag BV van 2007,
- In de boringen 6 tot en met 9 is puin waargenomen, tot een diepte van 1.0 m-mv.
- Het grondwater van peilbuis 12 is aanvullend geanalyseerd op cyanide. Dit naar aanleiding van de opslag van strooizout naast deze deellocatie.

De bodem is als algemeen volgt opgebouwd:

tabel 5: Schematische weergave bodemopbouw

m-mv	grondsoort	opmerkingen	kleur
0.0 - 0.2	-	beton, verharding	
0.2 - 0.5	zand	lokaal puin	grijsbruin
0.5 - 1.0	zand / klei	lokaal puin	lichtgr js
1.0 - 3.0	zand / klei	siltig	lichtgr js

De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage C. Op basis van de doelstelling van het onderzoek en de bodemopbouw zijn 15 grond(meng)monsters samengesteld. Tabel 2 bevat een overzicht van de samengestelde (meng)monsters en uitgevoerde analyses.

tabel 6: boringen, peil buizen en analyses

nr	boringen / peilbuis			m-mv	NEN analyses
1	B1 en 2	silos	zand	0.5 - 1.6	NEN 5740 grond
2	B1 en 3	silos	zand	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
3	B4 en 5	oliespot, bovengr	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
4	B6, 8 en 9	kant kanaal	kleilig	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
5	B8, 9 en 11	kant kanaal	zand	1.0 - 1.6	NEN 5740 grond
6	B11, 12 en 13	vm was- en tankplaats	kleilig	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
7	B12, 13 en 15	vm was- en tankplaats	kleilig	1.0 - 1.5	NEN 5740 grond
8	B16, 17 en 18	vm verdacht depot	kleilig	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
9	B3	oliespot	zand	1.5 - 2.0	minerale olie
10	B3	oliespot	zand	2.0 - 2.5	minerale olie
11	B4	oliespot	zand	1.2 - 1.4	minerale olie
12	B4	oliespot	zand	1.6 - 1.8	minerale olie
13	B11	vm was- en tankplaats	zand	1.5 - 2.0	minerale olie
14	B19, 21 en 22	voor zoutloods	zand	0.0 - 0.5	NEN 5740 grond
15	B27, 29 en 32	overig terrein	zand	0.1 - 0.6	NEN 5740 grond
16	pb 8, bestaand	kant kanaal	grondwater	2.2 - 3.2	NEN 5740 grwater
17	pb 2	silos	grondwater	2.0 - 3.0	minerale olie
18	pb 3	oliespot	grondwater	2.5 - 3.5	olie en aromaten
19	pb 12	vm was- en tankplaats	grondwater	2.0 - 3.0	olie en aromaten

NEN-pakket grond AS3000 (stap 1)

- droge stof, lutum en organische stof,
- zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink),
- PAK (PAK's genoemd in de leidraad Bodembescherming/ 10 VROM),
- PCB's en minerale olie.

NEN-pakket grondwater AS3000 (stap 2)

- zuurgraad (pH),
- zware metalen (barium, cadmium, molybdeen, kobalt, koper, kwik, lood, nikkel en zink),
- vluchtige aromaten (benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylene en naftaleen) en minerale olie,
- vluchtige chloorkoolwaterstoffen (1,2-dichloorethaan, cis 1,2-dichlooretheen, 1,2-dichloorpropan, tetrachloormethaan, 1,1,1-trichloorethaan, 1,1,2-trichloorethaan, trichlooretheen (tri), trichloormethaan)

4. Analyse, toetsing en interpretatie

4.1 Analyseresultaten grond

Kopieën van de analysecertificaten van de grondmonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013). De locaties van de boringen zijn terug te vinden in bijlage E.

tabel 7A : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds), Sophialaan 23-31

boring / monster m-mv	1 en 2 0.5-1.6	1 en 3 0.0-0.5	4 en 5 0.1-0.6	6, 8, 9 0.1-0.6	B8, 9, 11 1.0-1.6	11-13 0.0-0.5	12, 13, 15 1.0-1.5	16, 17, 18 0.0-0.5	A.W	T	I
org.stof (%)	3.3	4.0	0.7	2.3	2.0	1.5	1.6	2.3			
droge stof (%)	82.6	81.2	88.3	84.9	82.9	82.1	86.5	84.4			
lutum (%)	3.6	6.2	1.0	6.8	1.0	5.7	5.5	9.4			
zware metalen											
barium	-	-	-	-	-	-	-	-	0.6	6.8	
cadmium	-	1.6 •	0.6 •	1.7 •	0.89 •	-	-	-	15	103	
kobalt	-	22.9 •	-	16.6 •	98 •	-	17.6 •	-	40	115	190
koper	-	136 •	-	125 •	497 •	-	-	41 •	0.15	18	36
kwik	-	0.45 •	-	0.39 •	0.16 •	-	-	0.15 •	1.5	96	
molybdeen	-	9.2 •	-	4.4 •	19 •	-	-	1.7 •	35	67	100
nikkel	43.8 •	158 •	111 •	148 •	350 •	45 •	41 •	50 •	50	290	530
lood	-	198 •	-	518 •	88 •	-	-	-	140	430	720
zink	234 •	1182 •	1068 •	607 •	285 •	-	-	163 •			
PAK (10 VROM)	-	1.95 •	-	5.5 •	5.1 •	3.2 •	1.8 •	2.8 •			
PCB's	-	0.028 •	-	0.32 •	0.06 •	-	0.07 •	0.18 •	0.02	0.51	
olie C10-C40	-	2225 •	1450 •	478 •	355 •	-	465 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
- : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W)
- : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I).

tabel 7B : Analyseresultaten en toetsing grond (mg/kg ds), Sophialaan 23-31

boring / monster m-mv	B3 1.5-2.0 oliespot	B3 2.0-2.5	B4 1.2-1.4	B4 1.6-1.8	B11 1.5-2.0 vm tankpl	19, 21, 22 0.0-0.5 puin	27, 29, 32 0.1-0.6 overig	A.W	T	I
org.stof (%)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0			
droge stof (%)	86.3	82.2	70.9	70	75.4	81.6	90.4			
lutum (%)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0			
zware metalen										
barium	-	-	-	-	-	-	-			
cadmium	-	-	-	-	-	-	-			
kobalt	-	-	-	-	-	-	-			
koper	-	-	-	-	-	43.5	-	40	115	
kwik	-	-	-	-	-	-	-			
molybdeen	-	-	-	-	-	-	-			
nikkel	-	-	-	-	-	50 •	44 •	35	67	
lood	-	-	-	-	-	61 •	-	50	290	
zink	-	-	-	-	-	228 •	188 •	140	430	
PAK (10 VROM)	-	-	-	-	-	11.6 •	-	1.5	21	
PCB's	-	-	-	-	-	0.035 •	-	0.02	0.51	
olie C10-C40	105000 •	25000 •	13000 •	14000 •	425 •	550 •	-	190	2600	5000

- : geen overschrijding van de achtergrondwaarde en/ of detectielimiet,
- : lichte verhoging, overschrijding van de achtergrondwaarde (A.W),
- : sterke verhoging, overschrijding van de interventiewaarde (I).

Sophialaan 23-31, boven- en ondergrond

De boven- en ondergrond van de niet verdachte delen van het bedrijfsterrein aan de Sophialaan is algemeen schoon tot licht verontreinigd met olie en/of PAK.

NEN 5740, deellocatie 1, 2 en 5

De grond van de verdachte deellocaties 1, 2 en 5 is niet boven de tussenwaarde verontreinigd. Aandachtspunt daarbij: deellocatie 5, de toekomstige opslag van olie door Scholman BV bij de silo's, grenst aan deellocatie 3, waar de grond sterk verontreinigd is met olie. Er zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden om na te gaan hoever de olie zich verspreid heeft richting de silo's.

Oliespot, deellocatie 3

De grond van deellocatie 3, nabij de silo's, is sterk verontreinigd met olie, met een maximum van 105.000 mg/kg ds van 1.5 tot 2.0 m-mv. Alle oliefracties zijn aanwezig in de olie, behalve de zwaarste olie-componenten van C30 tot C40.

Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is een maximum oliegehalte in de grond gemeten van 8.000 mg/kg ds. Dat was op de hoek van het hoofdgebouw, enige meters ten oosten van de silo's. De afstand tussen de sterk verontreinigde boring van Grondslag BV en de boringen van 3 en 4 van onderhavig onderzoek is circa 15 meter. Daartussen ligt asfalt.

Over het oppervlak van de olieverontreiniging in de grond kan op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraak worden gedaan. Aannemelijk is dat het oppervlak tenminste 35 m² beslaat. Bij een dikte van de sterk verontreinigde laag van 1.5 tot 2.5 m-mv is het volume van de sterke verontreiniging minimaal 35 m³.

Het is theoretisch mogelijk dat de olie afkomstig is van het buurterrein, Sophialaan nummer 11-13. Direct langs het pand van de buurman zijn de hoogste oliegehaltes geconstateerd. In de loodsen op het bedrijfsterrein nummer 11-13 (ook wel 21, de nummering van bedrijfsterreinen langs de Sophialaan is onduidelijk) zijn echter geen boringen bekend.

Metalen, deellocatie 4

Een mengmonster van de puinhoudende grond ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal is sterk verontreinigd met nikkel. Koper, lood en zink zijn in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd.

Bij het onderzoek in 2007 was op deze locatie chroom boven de interventiewaarde verhoogd. Arseen, nikkel en zink waren toen boven de tussenwaarde verhoogd.

Geconcludeerd kan worden dat de puinhoudende grond aan de kant van het kanaal boven de interventiewaarde verontreinigd kan zijn met metalen. Dergelijke verontreiniging is heterogeen van karakter. Het oppervlak van de puinhoudende grond wordt geschat op tenminste 100 m². Voor zover daar gesproken van kan worden zullen de gemiddelde gehalten onder de interventiewaarde liggen. Dit op basis van het feit dat er bij beide onderzoeken (2007 en onderhavig) **slechts** één interventiewaarde-overschrijding is geconstateerd voor een metaal.

Ook voor de metalen is het aannemelijk dat er ondanks het heterogene karakter meer dan 25 m³ sterk verontreinigd is.

Opgemerkt wordt dat op het overige bedrijfsterrein nauwelijks puin aangetroffen is.

4.2 Analyseresultaten grondwater

Kopieën van de analysecertificaten van de grondwatermonsters en de toetsing zijn bijgevoegd in bijlage B. De locaties van de peilbuizen zijn te vinden in de schets in bijlage E. De toetsing is uitgevoerd conform de BoToVa-systeem (Bodem Toets & Validatieservice, november 2013).

tabel 8: analyseresultaten grondwater (µg/l)

peilbuis m-mv Sophialaan	pb 8 2.2-3.2 23-31	pb 2 2.0-3.0	3 2.0-3.0	12 2.0-3.0	S	T	I
pH	6.80	7.00	7.22	6.98			
geleidbaarheid (µS/cm)	890	620	690	870			
grondwater, cm-mv	145	140	132	120			
troebelheid, NTU	4.2	6	15	7.2			
molybdeen	-						
cadmium	-						
barium	140 •	110 •			50	338	625
koper	-				15	45	75
kobalt	-						
lood	-						
nikkel	-						
zink	-				65	433	800
kwik	-						
vluchtige aromaten							
benzeen	-				0.2	15.1	30
tolueen	-						
ethylbenzeen	-						
xylenen	<0.9		<0.9	<0.9	0.2	35	70
naftaleen	<0.02		<0.02	<0.02			
vl. chl. koolwaterstoffen							
1,2-dichloorethaan	-			-			
cis1,2-dichlooretheen	-			-			
tetrachlooretheen	-			-			
tetrachloormethaan	-			-			
1,1,1-trichloorethaan	-			-			
1,1,2-trichloorethaan	-			-			
trichlooretheen	-			-			
dichloorbenzenen	-			-			
chloorbenzenen	-			-			
monochloorbenzeen	-			-			
cyanide				<5			
minerale olie C10 - C40	<50	<50	330 ••	<50	50	325	600

- : geen overschrijding van de streefwaarde en/ of detectielimiet,
- : lichte verhoging, overschrijding van de streefwaarde,
- : matige verhoging, overschrijding van de tussenwaarde.

Het grondwater aan de Sophialaan staat op 1.2 á 1.5 m-mv. De EC, pH en troebelheid van het water kunnen als normaal worden beschouwd.

In het grondwater is barium algemeen boven de streefwaarde verhoogd. Dit metaal wordt in grote delen van Nederland verhoogd aangetroffen. Het metaal is **vermoedelijk** niet specifiek voor de locatie zelf.

Sophialaan 23-31

Het grondwater van de verdachte deellocaties 1, 2, 4 en 5 is niet boven de tussenwaarde verontreinigd. De voormalige tank- en wasplaats ten noorden van de grote loods is dus schoon (net als de grond). Bij het eerdere onderzoek van 2007 waren daar geen boringen gezet.

Olie, deellocatie 3

Het grondwater van peilbuis 3 is met 330 µg/l boven de tussenwaarde verontreinigd. In de grond van deellocatie 3 is olie ruim boven de interventiewaarde verhoogd.

Op de hoek van het pand, ten oosten van de silo's, is in 2007 een oliegehalte van 63 µg/l gemeten en ook toen was de grond van dezelfde boring sterk verontreinigd met olie. Geconcludeerd kan worden dat de olie niet of beperkt mobiel is. Het is niet waarschijnlijk dat er in het grondwater sprake is van een Geval van ernstige bodemverontreiniging. Het criterium daarvoor is een sterk verontreinigd bodemvolume aan grondwater van tenminste 100 m³.

Cyanide

Peilbuis 12 staat enige meters van de loods met strooizout op het noordelijk deel van het terrein. Strooizout kan cyanide bevatten. Het grondwater van peilbuis 12 bevat echter geen meetbare cyanide.

5 Conclusie en aanbevelingen

Op 23 februari 2015 is in opdracht van J. Scholman Infra BV te Nieuwegein een milieukundig nulsituatie-onderzoek uitgevoerd op het bedrijfsterrein aan de Sophialaan 23 - 31 in Utrecht, bedrijventerrein Lageweide. Kadastrale gegevens van het terrein zijn Catharijne sectie E, nummers 226, 520 en 579.

Aanleiding voor het bodemonderzoek is de voorgenomen vestiging van J. Scholman Infra BV op de locatie als huurder.

Er zijn vier (potentieel) verdachte deellocaties onderscheiden. Dit naar aanleiding van een inventarisatie van de bedrijfsvoering op het terrein in het verleden en in de toekomst en de resultaten van eerder onderzoek. Er zijn totaal 35 boringen en drie peilbuizen verdeeld over het terrein, onder andere over de vier verdachte locaties, tot een diepte van maximaal 3.5 m-mv. Eén bestaande peilbuis is herbemonsterd. Het grondwater bevond zich in maart op circa 1.5 m-mv. Grond en grondwater zijn geanalyseerd op het NEN 5740-pakket (stap 1 en 2).

5.1 Conclusies

De bodem ter plaatse bestaat uit zand, lokaal overgaand in bruinrijze klei op 0.5 á 1.0 m-mv. Alleen ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal, is puin in de grond aangetroffen, tot een diepte van 1.0 m-mv. Visueel zijn nergens asbestverdachte materialen als plaatjes aangetroffen.

Sophialaan 23-31, Grond, grondwater

De boven- en ondergrond van het terrein is met twee uitzonderingen maximaal licht verontreinigd. De twee uitzonderingen zijn olie ter plaatse van de voormalige machinekamer in het zuidoostelijk deel van het pand en metalen in de puinhoudende grond onder de stelconplaten tussen de loods en het kanaal. Het grondwater aan de Sophialaan staat op 1.2 á 1.5 m-mv. In het grondwater is barium algemeen boven de streefwaarde verhoogd. Dit metaal is niet specifiek voor de locatie zelf.

Sophialaan 23-31, olie, deellocatie 3

In de grond van deellocatie 3 (de voormalige machinekamer van Gibo BV en de silo's) is olie boven de interventiewaarde verhoogd, met een maximum van 105.000 mg/kg ds. Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is een maximum oliegehalte in de grond gemeten van 8.000 mg/kg ds. Dat was op de hoek van het hoofdgebouw, enige meters ten oosten van de silo's.

Het grondwater ter plaatse van de oliespot is met 330 µg/l boven de tussenwaarde verontreinigd. Bij het onderzoek van Grondslag van 2007 is ten oosten van de silo's een oliegehalte van 63 µg/l gemeten.

Over het oppervlak van de olieverontreiniging in de grond kan op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraak worden gedaan. Aannemelijk is dat het oppervlak tenminste 35 m² beslaat. Bij een dikte van de sterk verontreinigde laag van 1.5 tot 2.5 m-mv is het volume van de sterke verontreiniging minimaal 35 m³. Alleen voor de grond is er daarmee sprake van een Geval van ernstige bodemverontreiniging. In het grondwater wordt de interventiewaarde voor olie niet overschreden. De olie is dus weinig mobiel. In 2007 is dat ook al geconstateerd.

Het is theoretisch mogelijk dat de olie afkomstig van het buurterrein, Sophialaan nummer 11-13. Direct langs het pand van de buurman zijn namelijk de hoogste oliegehaltes gevonden.

Sophialaan 23-31, metalen, deellocatie 4

Een mengmonster van de puinhoudende grond ten oosten van de grote loods, aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal is sterk verontreinigd met nikkel. Koper, lood en zink zijn in hetzelfde mengmonster boven de tussenwaarde verhoogd. Bij het onderzoek in 2007 was op deze locatie chroom sterk verhoogd. Arseen, nikkel en zink waren toen boven de tussenwaarde verhoogd.

Geconcludeerd kan worden dat de puinhoudende grond aan de kant van het kanaal boven de interventiewaarde verontreinigd kan zijn met metalen. Dergelijke verontreiniging is heterogeen van karakter. Voor zover daar gesproken van kan worden zullen de gemiddelde gehalten aan metalen onder de interventiewaarde liggen. Dit op basis van het feit dat er bij beide onderzoeken (2007 en onderhavig) slechts één interventiewaarde-overschrijding is geconstateerd voor een metaal. Ook voor de metalen is het aannemelijk dat er ondanks het heterogene karakter meer dan 25 m³ sterk verontreinigd is.

Samenvatting

In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek per verdachte locatie samengevat.

tabel 9: samenvatting onderzoeksresultaten

Sophialaan 23-31		grond	grwater	geval v ernstige verontreiniging
4	opslag mogelijk verdachte grond	max licht verhoogd	-	nee
5	vm tank- en wasplaats, ten noorden van pand	max licht verhoogd	schoon	nee
6	oliespot, locatie J en K van Grondslag BV	olie sterk verhoogd, tot 105.000 mg/kg ds	-	grond : ja grondwater : nee
7	puinhoudende grond vm KCA-opslag	nikkel sterk verhoogd, overige metalen matig	-	grond : ja grondwater : nee
8	toekomstige olie-opslag silo's.	max licht verhoogd	schoon	nee
9	overige terrein	max licht verhoogd	-	nee

Conclusie

De nu vastgestelde kwaliteit van grond en grondwater moet beschouwd worden als nulsituatie voor het moment dat Scholman BV zich op het terrein vestigt als huurder. Overwogen moet worden of de olie nader afgeperkt moet worden. Aanbevolen wordt dat te bespreken met Gemeente Utrecht, het bevoegd gezag in deze.

5.2 Betrouwbaarheid

Linge Milieu streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Het onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden en Kwalibo. De resultaten van het onderzoek zijn echter gebaseerd op een beperkt aantal boringen en analyses.

Het in Utrecht uitgevoerde bodemonderzoek is een momentopname. Naarmate de periode tussen de uitvoering van het onderzoek en het gebruik van de resultaten langer wordt, zal meer voorzichtigheid betracht dienen te worden bij het gebruik van de resultaten van dit rapport.

Bijlage A: Toelichting onderzoek

Toetsing van de analyseresultaten wordt uitgevoerd met behulp van de Botova-systematiek (Bodem Toets & Validatieservice). Deze richtlijn is van kracht sinds 1 november 2013, ter vervanging van toetsingsrichtlijnen, die tot die tijd werden gehanteerd voor diverse toepassingen.

Achtergrondwaarde

De achtergrondgehalten voor Nederlandse bodems of detectielimiet van de toegepaste analysemethode. De streefwaarden kunnen worden beschouwd als indicatieve concentratieniveaus, waarboven wel en waaronder geen sprake is van aantoonbare verontreiniging. De streefwaarden zijn afhankelijk gesteld van het organische stof- en lutum(klei)gehalte, zodat bodemtypecorrectie kan worden toegepast.

Criterium voor nader onderzoek, tussenwaarde

In het kader van de Wet bodembescherming wordt nader onderzoek op korte termijn wenselijk geacht als er sprake kan zijn van een ernstig gevaar voor vermindering van de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft. Wanneer de concentratie van één of meer stoffen het criterium voor nader onderzoek overschrijdt, wordt aangenomen dat in principe sprake kan zijn van dergelijk risico. Of dit inderdaad het geval is, wordt vastgesteld in het nader onderzoek. Overigens kan afhankelijk van de situatie, ook gehalten lager dan dit criterium een nader onderzoek gewenst zijn.

Interventiewaarde

De interventiewaarden geven het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarde is sprake van (een geval van) ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarden zijn vastgesteld voor grond/sediment en grondwater en gelden voor land- en waterbodems.

Voor de interventiewaarden geldt dat zowel ze humaan- als ecotoxicologisch onderbouwd zijn. Verder geldt dat ze gedimensioneerd zijn, om in geval van ernstige bodemverontreiniging te spreken dient het gemiddelde aangetroffen gehalte minimaal 25 m³ grond of 100 m³ grondwater hoger te zijn dan de interventiewaarden. De waarden zijn afhankelijk van het organisch stof- en lutumgehalte, hetgeen is vastgelegd in zogenaamde bodemtypecorrectieformules.

Als een geval van ernstige verontreiniging geconstateerd is, dient saneringsonderzoek uitgevoerd te worden. Bij lagere concentraties is de urgentie van een saneringsonderzoek minder groot, maar in bepaalde gevallen kan het echter toch wenselijk zijn het saneringsonderzoek niet te lang uit te stellen.

Veldwerk

Ruimtelijke verdeling boringen/peilbuizen

Als er sprake is van onverdacht terrein worden de boringen ruimtelijk evenredig verdeeld. Van een verdachte locatie is sprake als er op die plaats activiteiten plaatsvinden of in het verleden plaats hebben gevonden, die kunnen leiden tot verontreiniging, ofwel als in de toekomst activiteiten gaan worden uitgevoerd die tot verontreiniging kunnen leiden.

Het aantal boringen is afhankelijk van de oppervlakte van de (verdachte) locatie en van de mogelijke verspreiding. In veel gevallen wordt gekozen voor een gecombineerde onderzoeksstrategie: de bodemkwaliteit voor het gehele terrein wordt bepaald volgens de strategie voor een onverdacht of homogeen verdacht terrein, terwijl verdachte locaties apart worden onderzocht.

Bemonstering

Meestal worden boringen handmatig gezet met een zogenaamde edelmanboor. In andere gevallen wordt gebruik gemaakt van een puin- of pulsboor. Soms is een verharding aanwezig die niet tijdelijk verwijderd kan worden: in beton- of asfaltverhardingen worden met een diamantboor gaten geboord om de onderliggende bodem te kunnen bereiken. Regelmatig komt het voor dat losse verhardingsmaterialen zijn aangebracht (met name puin). Om die reden moeten boringen soms (gedeeltelijk) worden uitgevoerd met een slagputs, een ramputs of een compressorhamer.

In één of meer boorgaten worden peilbuizen geplaatst om grondwatermonsters te kunnen nemen. Peilbuizen zijn PVC of HDPE buizen die over een lengte van één of twee meter zijn geperforeerd. Het filterdeel wordt zo afgesteld dat grondwater van een specifieke diepte wordt bemonsterd. Voor het afpompen en bemonsteren wordt gebruik gemaakt van een slangenpomp of een kunststof slang met pulsklep.

In het veld wordt van elke onderscheiden bodemlaag een grondmonster genomen, met dien verstande dat afwijkende of verontreinigde bodemlagen apart worden bemonsterd. De maximale laagdikte per monster is 50 cm. De grondmonsters worden verpakt in glazen potten die volledig worden gevuld en worden afgesloten met neopreen deksels. De monsters worden gekoeld bewaard.

Voor het verkrijgen van een representatief grondwatermonster wordt de peilbuis gespoeld, direct na plaatsing en voorafgaand aan de bemonstering. Bemonstering vindt in principe plaats na minimaal een week standtijd.

Zintuiglijk onderzoek

In het veld wordt grond opgeboord en grondwater opgepompt. De resultaten van het zintuiglijk onderzoek worden opgenomen in het rapport. Mede op basis van deze resultaten wordt beslist welke monsters op welke chemische stoffen worden geanalyseerd. Het zintuiglijk onderzoek is te splitsen in:

- Lithologisch onderzoek, waarbij de opgeboorde grondsoorten worden geclassificeerd. Dit is onder andere nodig omdat de natuurlijke achtergrondconcentraties van stoffen verschillen per grondsoort. Ook de adsorptie van stoffen aan bodemdeeltjes en daarmee de snelheid van verspreiding van verontreinigingen varieert met de grondsoort.
- Onderzoek naar verontreiniging, waarbij waarneembare afwijkingen in of aan het bodemmateriaal worden beschreven. Hierbij wordt gezocht naar zichtbaar bodemvreemd materiaal zoals puin en afval, en naar geuren van bodemvreemd materiaal, zoals olie en oplosmiddelen.

Waarnemen minerale olie en vluchtige aromaten

De eigenschappen van olie kunnen sterk variëren. Zogenaemde zware oliën (lange koolstofketens) zijn niet of slecht te ruiken. Bij twijfel wordt vaak gebruik gemaakt van de 'oliepanmethode'. Daarbij wordt de grond verkruid in een schaal met water. Het verschijnen van een oliefilm op het water is een teken dat er olie in de grond aanwezig kan zijn. Dit kan dan worden gecontroleerd met een analyse.

Chemisch onderzoek

Indien bij het zintuiglijk onderzoek in overeenkomende bodemlagen uit verschillende boringen geen afwijkingen worden aangetroffen, mogen mengmonsters worden samengesteld van maximaal tien monsters. Voor chemische analyse op mengmonsters wordt gekozen om zoveel mogelijk informatie te verkrijgen tegen relatief beperkte analysekosten. Het risico hierbij is dat in het mengmonster een lichte/matige/sterke verontreiniging wordt aangetroffen, waarbij niet duidelijk is of alle monsters in dezelfde mate zijn verontreinigd, ofwel dat één of enkele monsters relatief sterk zijn verontreinigd. Indien een dergelijke situatie optreedt, dan worden in principe de individuele monsters van waaruit dat mengmonster was samengesteld, geanalyseerd op de betreffende stof. Op die manier wordt vastgesteld hoe de verontreiniging is verdeeld over de monsters.

In principe wordt overgegaan op het uitsplitsen van mengmonsters als de tussenwaarde wordt overschreden. Is er sprake is van een onverdacht terrein worden minimaal twee grondmengmonsters en één grondwatermonster geanalyseerd op een breed scala aan stoffen. Dit zijn de zogeheten NEN-analysepakketten. Als er sprake is van aandachtspunten waarbij bekend is om welke verontreinigende stoffen het gaat, of indien het onderzoek wordt uitgevoerd om de nulsituatie te bepalen, worden de betreffende monsters onderzocht op de relevante stoffen. In het kader van het chemisch onderzoek worden in het algemeen monsters die tijdens het zintuiglijk onderzoek als afwijkend zijn beoordeeld, niet gemengd. Wel wordt met mengmonsters gewerkt indien een homogene afwijkende laag wordt aangetroffen, bijvoorbeeld een puinhoudende verhardingslaag. Grondwatermonsters worden in principe nooit gemengd. Voor het chemisch onderzoek worden de grond- en grondwatermonsters aangeleverd bij een onafhankelijk STERLAB laboratorium.

bijlage B



analyseresultaten & toets

Sophialaan 23-31

Linge Milieu BV
[redacted]

Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 27-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019413/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.

Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted signature and stamp]

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019413/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 27-02-2015/16:35
Bijlage A, B, C
Pagina 1/4

Monsternemer
Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
Voorbehandeling						
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses						
S Droge stof	% (m/m)	88.3	81.2	82.6	84.9	82.9
S Organische stof	% (m/m) ds	<0.7	4.0	3.3	2.3	
Q Gloeirest	% (m/m) ds	99.3	95.6	96.4	97.2	
S Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	<2.0	6.2	3.6	6.8	
Metalen						
S Barium (Ba)	mg/kg ds	120	100	37	170	130
S Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.35	1.1	<0.20	1.1	0.52
S Kobalt (Co)	mg/kg ds	3.5	9.5	3.8	7.2	28
S Koper (Cu)	mg/kg ds	7.9	80	11	71	240
S Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.059	0.34	<0.050	0.29	0.11
S Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	3.2	9.2	<1.5	4.4	19
S Nikkel (Ni)	mg/kg ds	38	73	17	71	120
S Lood (Pb)	mg/kg ds	11	140	17	360	56
S Zink (Zn)	mg/kg ds	450	630	110	320	120
Minerale olie						
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	12	<5.0	<5.0	<5.0
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	8.4	110	6.4	17	9.6
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	210	510	15	61	30
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	49	180	5.8	25	18
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	16	60	<6.0	7.9	8.7
S Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	290	890	<35	110	71
Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.		Zie bijl.	Zie bijl.
Polychloorbifenylen, PCB						
S PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0		010
S PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0		010
S PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0		015

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	Ter nr.
1	5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)	8469985
2	1-01, 3-01>1+3 (0-50)	8469986
3	1-02, 1-03, 2-01, 2-02>1+2 (50-150 60-160)	8469987
4	6-01, 8-01, 9-01>6+8+9 (0-50 10-60)	8469988
5	8-02, 9-02, 11-03>8+9+11 (110-160 100-150)	8469989

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting

A: AP04 erkende verrichting

S: AS 3000 erkende verrichting

Eurofins Analytico B.V.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019413/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 27-02-2015/16:35
Bijlage A, B, C
Pagina 2/4

Monsternemer
Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
S PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0090	<0.0010
S PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	0.0023	<0.0010	0.018	0.0040
S PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.0021	<0.0010	0.018	0.0030
S PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.0041	<0.0010	0.012	<0.0010
S PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 ¹⁾	0.011	0.0049 ¹⁾	0.074	0.011
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK						
S Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050	0.063
S Fenanthreen	mg/kg ds	0.068	0.20	0.076	0.77	0.76
S Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.063	<0.050	0.19	0.12
S Fluorantheen	mg/kg ds	0.11	0.42	0.18	1.3	1.2
S Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.20	0.10	0.66	0.57
S Chryseen	mg/kg ds	0.057	0.25	0.12	0.71	0.71
S Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.12	0.056	0.33	0.33
S Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.18	0.093	0.59	0.52
S Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0.050	0.25	0.077	0.42	0.36
S Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.23	0.087	0.53	0.44
S PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.48	1.9	0.86	5.5	5.1

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	Monster nr.
1	5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)	23-Feb-2015 8469985
2	1-01, 3-01>1+3 (0-50)	23-Feb-2015 8469986
3	1-02, 1-03, 2-01, 2-02>1+2 (50-150 60-160)	23-Feb-2015 8469987
4	6-01, 8-01, 9-01>6+8+9 (0-50 10-60)	23-Feb-2015 8469988
5	8-02, 9-02, 11-03>8+9+11 (110-160 100-150)	23-Feb-2015 8469989

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019413/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 27-02-2015/16:35
Bijlage A, B, C
Pagina 3/4

Monsternemer
Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Analyse	Eenheid	6	7	8
Voorbehandeling				
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses				
S Droge stof	% (m/m)	82.1	86.5	84.4
S Organische stof	% (m/m) ds	1.5	1.6	2.3
Q Gloeirest	% (m/m) ds	98.1	98.0	97.1
S Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	5.7	5.5	9.4
Metalen				
S Barium (Ba)	mg/kg ds	69	75	71
S Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.24	<0.20	0.28
S Kobalt (Co)	mg/kg ds	5.7	6.9	5.9
S Koper (Cu)	mg/kg ds	13	14	25
S Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.051	<0.050	0.12
S Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	1.7
S Nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	18	28
S Lood (Pb)	mg/kg ds	23	16	31
S Zink (Zn)	mg/kg ds	60	64	95
Minerale olie				
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	8.6	13	<5.0
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	12	44	19
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	5.7	26	10
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	<6.0
S Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	93	41
Chromatogram olie (GC)			Zie bijl.	Zie bijl.
Polychloorbifenylen, PCB				
S PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0
S PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	0.0

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	Startdatum	Terminatie nr.
6	11-01, 12-01, 13-01>11-13 (0-50)	23-Feb-2015	8469990
7	12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150)	23-Feb-2015	8469991
8	16-01, 17-01, 18-01>16+17+18 (0-50)	23-Feb-2015	8469992

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019413/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 27-02-2015/16:35
Bijlage A, B, C
Pagina 4/4

Monsternemer
Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Analyse	Eenheid	6	7	8
S PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	0.0026
S PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	0.0038	0.011
S PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.0034	0.012
S PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.0031	0.011
S PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 ¹⁾	0.013	0.042
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050
S Fenanthreen	mg/kg ds	0.49	0.18	0.21
S Anthraceen	mg/kg ds	0.20	0.085	0.13
S Fluorantheen	mg/kg ds	0.85	0.39	0.55
S Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.39	0.25	0.37
S Chryseen	mg/kg ds	0.40	0.25	0.42
S Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.17	0.12	0.20
S Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.26	0.21	0.32
S Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.19	0.15	0.26
S Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.19	0.17	0.30
S PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	3.2	1.8	2.8

Nr. Monsteromschrijving

6 11-01, 12-01, 13-01>11-13 (0-50)
7 12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150)
8 16-01, 17-01, 18-01>16+17+18 (0-50)

ter nr.
23-Feb-2015 8469990
23-Feb-2015 8469991
23-Feb-2015 8469992

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.

VA

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015013817/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
8624480	0	05- 1	8	08	- 091(6G291	05- 1, 65- 176> 0 +8508 1- 52- 3
8624480	6	65- 1	1-	2-	- 091(6G290	
8624482	1	15- 1	-	0-	- 091(6G266	15- 1, 95- 171> 9 + 50- 3
8624482	9	95- 1	-	0-	- 091(6G261	
862448(	1	15- G	0-	1--	- 091(6G269	15- G, 15- 9, G5- 1, G5- G71> G +0-
862448(	1	15- 9	1--	10-	- 091(6G294	
862448(	G	G5- 1	2-	11-	- 091(6G264	
862448(	G	G5- G	11-	12-	- 091(6G299	
8624488	2	25- 1	-	0-	- 091(6G0- 1	25- 1, 85- 1, 45- 172> 8> 4 + 50- 1
8624488	8	85- 1	1-	2-	- 091(6G0- 8	
8624488	4	45- 1	1-	2-	- 091(6G0--	
8624484	8	85- G	11-	12-	- 091(6G0--	85- G, 45- G, 115- 978> 4> 11 +11-
8624484	4	45- G	11-	12-	- 091(6G- 66	
8624484	11	115- 9	1--	10-	- 091(6G- 62	
862444-	11	115- 1	-	0-	- 091(6G- 9(	115- 1, 1G5- 1, 195- 1711519 + 50
862444-	1G	1G5- 1	-	0-	- 091(6G- 9G	
862444-	19	195- 1	-	0-	- 091(6G- 90	
8624441	1G	1G5- 9	1--	10-	- 091(6G- 96	1G5- 9, 195- 9, 105- 971G> 19> 10
8624441	19	195- 9	1--	10-	- 091(6G- 99	
8624441	10	105- 9	1--	16-	- 091(6G- 61	
862444G	12	125- 1	-	0-	- 091(6G- 94	125- 1, 1(5- 1, 185- 1712> 1(> 18
862444G	1(	1(5- 1	-	0-	- 091(6G- 6-	
862444G	18	185- 1	-	0-	- 091(6G- 6G	

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015013817/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-ISO 11465
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-j ID	Cf. pb 3010-7 en cf. NEN 697F
Chromatogram M0 (GC)	W0202	GC-j ID	Eigen methode
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-F en gw. NEN 69F0
PAK (10 V80M)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 1F2F7
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 1F2F7

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 : el. +31 (0)34 242 63 00
 3771 NB Barneveld fax +31 (0)34 242 63 99
 P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
 3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VR:/B:W No. NL F043.14.FF3.B01
 KvK No. 090FF623
 IBAN NL71BNPA0227924525
 BICRBNPANL2A

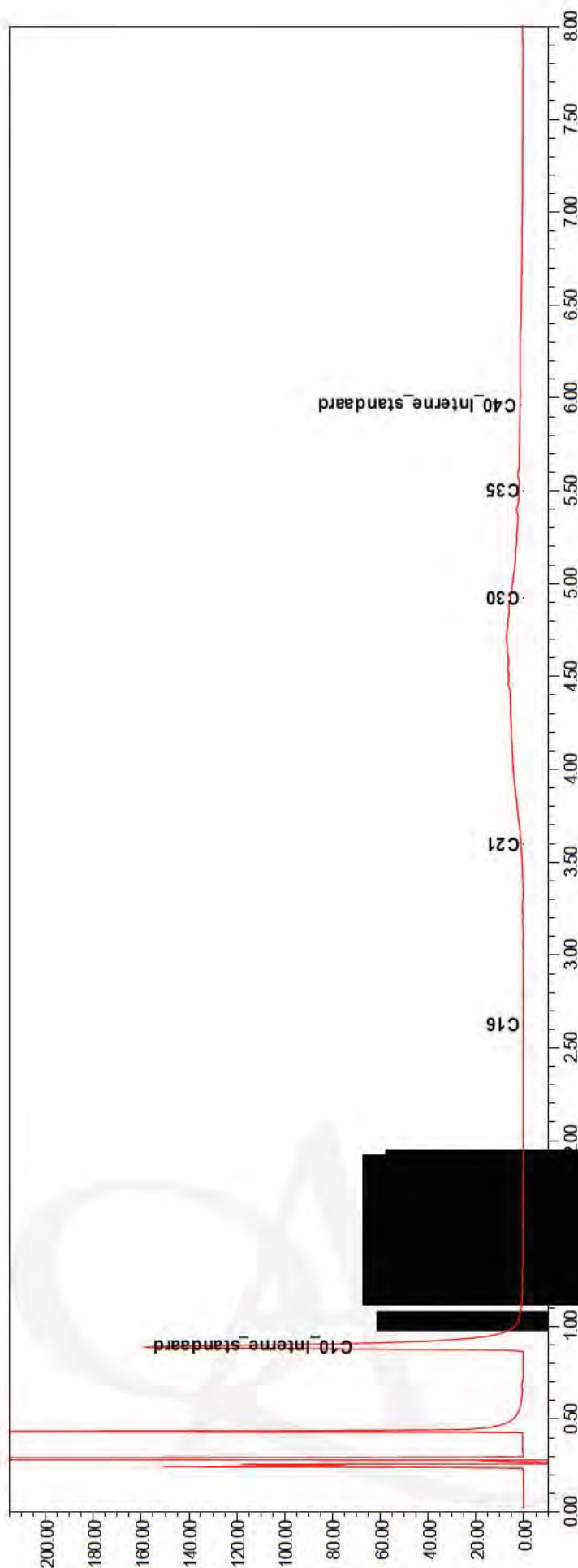
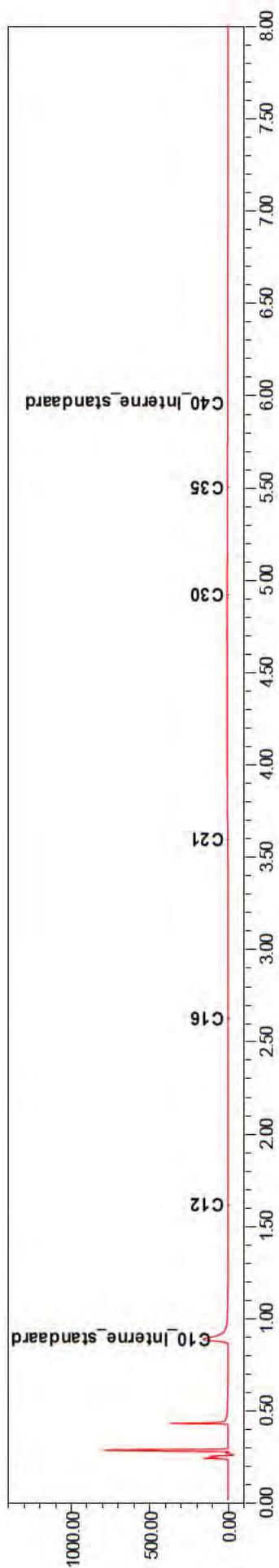
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001R2004 gecertificeerd door
 :TV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE)Û
 het Brusselse Gewest (BIM)Û het Waalse Gewest (DG8NE-OWD)
 en door de overheden van j rankri,k en Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/Mineral Oil

Sample id.: 8469985

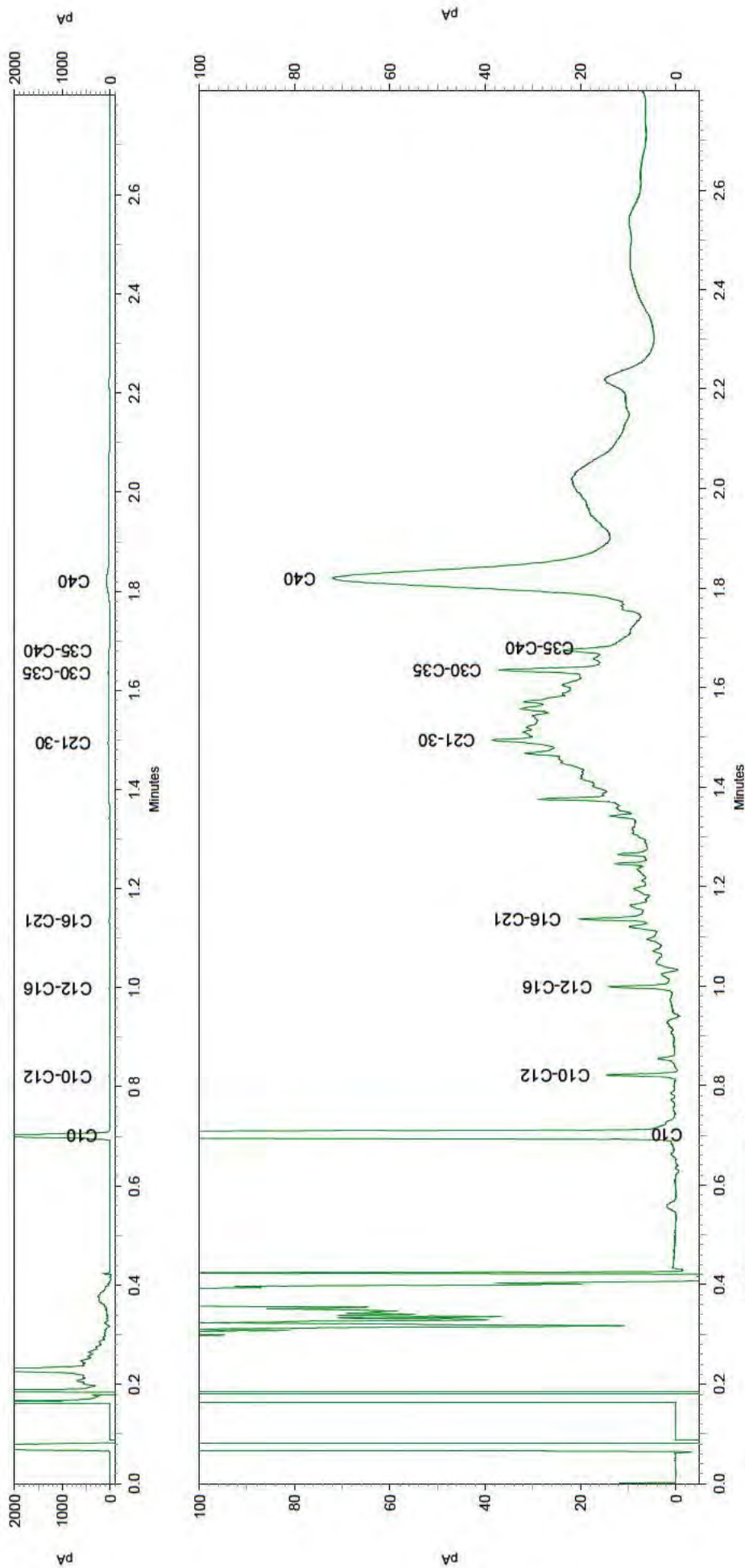
Certificate no.: 2015019413

Sample description.: 5-01, 4-01>4+5 (8-58 10-60)



Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8469991
 Certificate no.: 2015019413
 Sample description.: 12-03, 13-03, 15-03>12+13+15 (100-140 100-150)
 V



BoToVa T1 Beoordeling kwaliteit van grond bij toepassing op of in de landbodem

projectnummer 15-2017
 Projectnaam sophialaan
 Datum monsternamen 23-02-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015019413

	B4+5	GSSD	toets	B1+3	GSSD	toets	B1+2	GSSD	toets	6+8+9	GSSD	toets	B8+9+11	GSSD	toets
	0,1-0,6			0,0-0,5			0,5-1,6			0,1-0,6			1,0-1,6		
Organische stof	0,7			4			3,3			2,3			2		
Cryogeen malen AS3000															
Droge stof	88,3			81,2			82,6			84,9			82,9		
Gloeirest	99,3			95,6			96,4			97,2					
lutum	<2,0	1,4		6,2	6,2		3,6	3,6		6,8	6,8		2		
Metalen															
Barium (Ba)	120	465		100	254,1		37	119,5		170	411,7		130	503,8	
Cadmium (Cd)	0,35	0,6025	*	1,1	1,637	*	<0,20	0,2222	-	1,1	1,741	*	0,52	0,8952	*
Kobalt (Co)	3,5	12,3	-	9,5	22,89	*	3,8	11,37	-	7,2	16,6	*	28	98,44	*
Koper (Cu)	7,9	16,34	-	80	136,4	**	11	20,69	-	71	124,9	**	240	496,6	***
Kwik (Hg)	0,059	0,0847	-	0,34	0,4506	*	<0,050	0,0485	-	0,29	0,3858	*	0,11	0,158	*
Molybdeen (Mo)	3,2	3,2	*	9,2	9,2	*	<1,5	1,05	-	4,4	4,4	*	19	19	*
Nikkel (Ni)	38	110,8	***	73	157,7	***	17	43,75	*	71	147,9	***	120	350	***
Lood (Pb)	11	17,31	-	140	197,7	*	17	25,4	-	360	517,8	**	56	88,15	*
Zink (Zn)	450	1068	***	630	1182	***	110	234,2	*	320	606,6	**	120	284,7	*
olie															
olie totaal (C10-C40)	290	1450	*	890	2225	*	<35	74,24	-	110	478,3	*	71	355	*
PCB															
PCB (som 7) (factor 0,7)	0,0049	0,0245	-	0,011	0,0282	*	0,0049	0,0148	-	0,074	0,3204	*	0,011	0,0565	*
PAK															
PAK VROM (10, f 0,7)	0,48	0,48	-	1,9	1,948	*	0,86	0,859	-	5,5	5,535	*	5,1	5,073	*

-
 *
 **

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

projectnummer 15-2017
Projectnaam sophialaan
Datum monsternamen 23-02-2015
Monsternemer XXXXXXXXXX
Certificaatnummer 2015019413

vervolg		B11-13	GSSD	toets	B12+13+15	GSSD	toets	16+17+18	GSSD	toets
		0.0-0.5			1.0-1.5			0.0-0.5		
Organische stof	uitgevoerd	1,5			1,6			2,3		
Cryogeen malen A53000								Uitgevoerd		
Droge stof	% (m/m)	82,1			86,5			84,4		
Gloeirest	% (m/m) ds	98,1			98			97,1		
lutum	% (m/m) ds	5,7	5,7		5,5	5,5		9,4	9,4	
Metalen										
Barium (Ba)	mg/kg ds	69	182,8		75	202,2		71	142,9	
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,24	0,391	-	<0,20	0,2287	-	0,28	0,4275	-
Kobalt (Co)	mg/kg ds	5,7	14,27	-	6,9	17,54	*	5,9	11,46	-
Koper (Cu)	mg/kg ds	13	23,85	-	14	25,85	-	25	40,87	*
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,051	0,0691	-	<0,050	0,0475	-	0,12	0,1536	*
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	<1,5	1,05	-	1,7	1,7	*
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	44,59	*	18	40,65	*	28	50,52	*
Lood (Pb)	mg/kg ds	23	33,88	-	16	23,65	-	31	42,71	-
Zink (Zn)	mg/kg ds	60	119,8	-	64	128,9	-	95	162,9	*
olie										
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	93	465	*	41	178,3	-
PCB										
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0245	-	0,013	0,0655	*	0,042	0,1826	*
PAK										
PAK VROM (10, f 0,7)	mg/kg ds	3,2	3,175	*	1,8	1,84	*	2,8	2,795	*

-
*
**

kleiner dan of gelijk aan A.W
groter dan achtergrondwaarde
groter dan tussenwaarde
groter dan interventiewaarde

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

Linge Milieu BV

██████████
Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 27-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019421/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019421/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 27-02-2015/14:07
Bijlage A, C
Pagina 1/2

Monsternemer
Monstermatrix Grond; Grond / sediment

Analyse	Eenheid	1	2
Voorbehandeling			
Q Verkleinen brekermolen (cryogeen)		Uitgevoerd	
Bodemkundige analyses			
Q Droge stof	% (m/m)	81.6	90.4
Metalen			
Q Barium (Ba)	mg/kg ds	86	24
Q Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0.40	<0.40
Q Kobalt (Co)	mg/kg ds	<5.0	<5.0
Q Koper (Cu)	mg/kg ds	21	11
Q Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0.10	<0.10
Q Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5
Q Nikkel (Ni)	mg/kg ds	17	15
Q Lood (Pb)	mg/kg ds	39	15
Q Zink (Zn)	mg/kg ds	96	79
Minerale olie			
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	12	<6.0
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	48	<12
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	33	6.3
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	15	<6.0
Q Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	<38
Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	
Polychloorbifenylen, PCB			
Q PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
Q PCB 138	mg/kg ds	0.0015	<0.0010
Q PCB 153	mg/kg ds	0.0014	<0.0010

Nr. Monsteromschrijving

- 19-01, 21-01, 22-01, 23-01>19-23 (0-50)
- 27, 32>27+29+32 (10-60)

ter nr.

23-Feb-2015 8470010
23-Feb-2015 8470011

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015019421/1
Uw projectnaam	sophialaan	Startdatum	23-02-2015
Uw ordernummer		Rapportagedatum	27-02-2015/14:07
Monsternemer		Bijlage	A, C
Monstermatrix	Grond; Grond / sediment	Pagina	2/2

Analyse	Eenheid	1	2
Q PCB 180	mg/kg ds	0.0012	<0.0010
Q PCB (som 7)	mg/kg ds	<0.0070	<0.0070
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
Q Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050
Q Fenanthreen	mg/kg ds	0.71	<0.050
Q Anthraceen	mg/kg ds	0.45	<0.050
Q Fluorantheen	mg/kg ds	2.1	0.062
Q Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1.4	<0.050
Q Chryseen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.79	<0.050
Q Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1.5	<0.050
Q Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1.6	<0.050
Q PAK Totaal VROM (10)	mg/kg ds	12	<0.50

Nr. Monsteromschrijving

- 19-01, 21-01, 22-01, 23-01 > 19-23 (0-50)
- 27, 32 > 27+29+32 (10-60)

ter nr.

23-Feb-2015 8470010
23-Feb-2015 8470011

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.

JV

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015019421/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
349--1-	10	105-1	-	8-	-871946-48	105-1, 615-1, 665-1, 675-1>10!
349--1-	61	615-1	-	8-	-871946-7(	
349--1-	66	665-1	-	8-	-8719468-(	
349--11		69	1-	(-	-8719468-7	69, 76>69G60G76 +1-5(-2
349--11		60	1-	(-	-87194640(	
349--11		76	-	8-	-871946408	

Eurofins Analytico B.V.

l idewNwg 4454()wd G71 +274 646 (7 --
7991 Br r avnw. wde FaA G71 +274 646 (7 00
P0o0 r xA 480 E5maidinfx Swn. @wuxv finsQnd
799- LT r avnw. wde BT Sitw NNN 0wuxv finsQnd

r BP Pavibas SOL 0669 0648 68
VL)/r)W Bx0BT 3-4701403370r -1
K. K Bx0 -0-33(67
Ir LB: BT91r BPL-669064868
r IC: r BPL BT6L

Euvxfins Lnadyticx r 0V0is ISO 14--1: 6--4 gwcwrtificwwe exxv
)ÜV wn wkwne exxv hwt Vbamswl wNwst +oVLM wn Dwp0TBE2,
hwt r vusswdewl wNwst +r IM2, hwt Waaðwl wNwst +ðl RBE5oWD2
wn exxv ew x. wwhwewn . an Fvankvijk wn TuAwmbuvg +MEV20

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015019421/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. NEN-EN 15934 en cf. CMA 2/II/A.1
Malen cryogeen, max 250 gram	W0106	Crushen	Cf. NVN 7313
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Eigen methode
Chromatogram M0 (GC)	W0202	GC-FID	Eigen methode
PCB (7)	W0271	GC-MS	Gw. NEN 6980
PAK (10 VR0M)	W0271	GC-MS	gw. NEN-ISO 18287

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

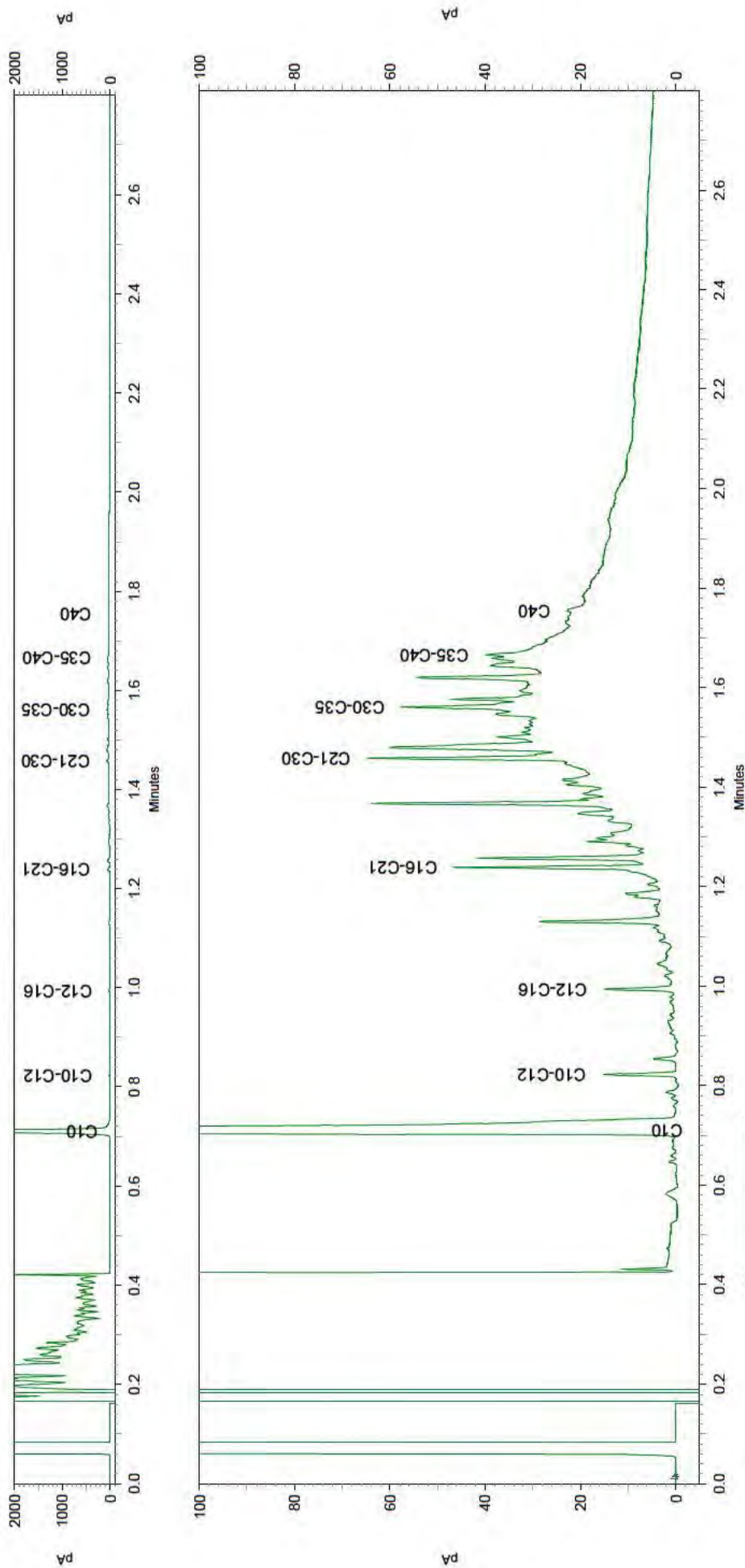
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNP0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8470010
 Certificate no.: 2015019421
 Sample description.: 19-01, 21-01, 22-01, 23-01>19-23 (0-50)



toets **BoToVa T12 Wbb** grond

Projectnummer 15-2017
 Projectnaam sophialaan
 Datum monsternamen 23-02-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015019421

		B19-21	GSSD	toets	B27, 29, 32	GSSD	toets	AW	T	I
		0.0-0.5			0.1-0.6					
Organische stof		2			2					
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		2			2					
Verkleinen brekermolen (cryogeen)										
Droge stof	% (m/m)	81,6			90,4					
Metalen										
Barium (Ba)	mg/kg ds	86	333,3		24	93		190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,40	0,482	-	<0,40	0,482	-	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	<5,0	12,30	-	<5,0	12,3	-	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	21	43,45	*	11	22,76	-	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,10	0,1006	-	<0,10	0,1006	-	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	<1,5	1,05	-	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	17	49,58	*	15	43,75	*	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	39	61,39	*	15	23,61	-	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	96	227,8	*	79	187,5	*	140	430	720
Minerale olie										
olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	110	550	*	<38	133	-	190	2600	5000
PCB										
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	0,0035		<0,001	0,0035				
PCB 138	mg/kg ds	0,0015	0,0075		<0,001	0,0035				
PCB 153	mg/kg ds	0,0014	0,0070		<0,001	0,0035				
PCB 180	mg/kg ds	0,0012	0,0060		<0,001	0,0035				
PCB (som 7)	mg/kg ds	<0,0070	0,0345	*	<0,007	0,0245	-	0,02	0,51	1
PAK										
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035		<0,050	0,035				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,71	0,71		<0,050	0,035				
Anthraceen	mg/kg ds	0,45	0,45		<0,050	0,035				
Fluorantheen	mg/kg ds	2,1	2,1		0,062	0,062				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,4	1,4		<0,050	0,035				
Chryseen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,79	0,79		<0,050	0,035				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1,5	1,5		<0,050	0,035				
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1,6	1,6		<0,050	0,035				
PAK Totaal VROM (10)	mg/kg ds	12	11,59	*	<0,50	0,377	-	1,5	20,8	40

kleiner dan of gelijk aan A.W -
 groter dan achtergrondwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

Linge Milieu BV

Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALEN

Analysecertificaat

Datum: 02-03-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019420/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan
Uw ordernummer

Certificaatnummer/Versie 2015019420/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 02-03-2015/12:58
Bijlage A, C
Pagina 1/1

Monsternemer [REDACTED]
Monstermatrix Grond; Grond (AS3000)

Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
Voorbehandeling						
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses						
S Droge stof	% (m/m)	70.9	70.0	86.3	82.2	75.4
Minerale olie						
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	64	250	1700	300	<3.0
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	610	940	7800	1800	8.9
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	800	920	7900	1900	28
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	950	640	3500	890	32
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	120	68	72	23	10
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	31	14	8.1	<6.0	<6.0
S Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	2600	2800	21000	5000	85
Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	ter nr.
1	4-02	23-Feb-2015 8470005
2	4-03	23-Feb-2015 8470006
3	3-04	23-Feb-2015 8470007
4	3-05	23-Feb-2015 8470008
5	11-04	23-Feb-2015 8470009



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015019420/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
805---6	0	02-3	13-	10-	-671503470	02-3
805---4	0	02-7	14-	18-	-671503473	02-7
805---5	7	72-0	16-	3--	-671503474	72-0
805---8					-671503475	72-6
805---9	11	112-0	16-	3--	-671503-07	112-0

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 00204
7551 NB Barneveld
P.O. Box 069
755- AL Barneveld NL
Tel. +71 (-)70 303 47 --
Fax +71 (-)70 303 47 99
E2mail info2env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 335 9306 36
VRT/BTW No. NL 8-07.10.887.B-1
KvK No. -9-88437
IBAN: NL51BNPA-335930636
BIC: BNPNL3A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 10--1: 3--0 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE20WD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

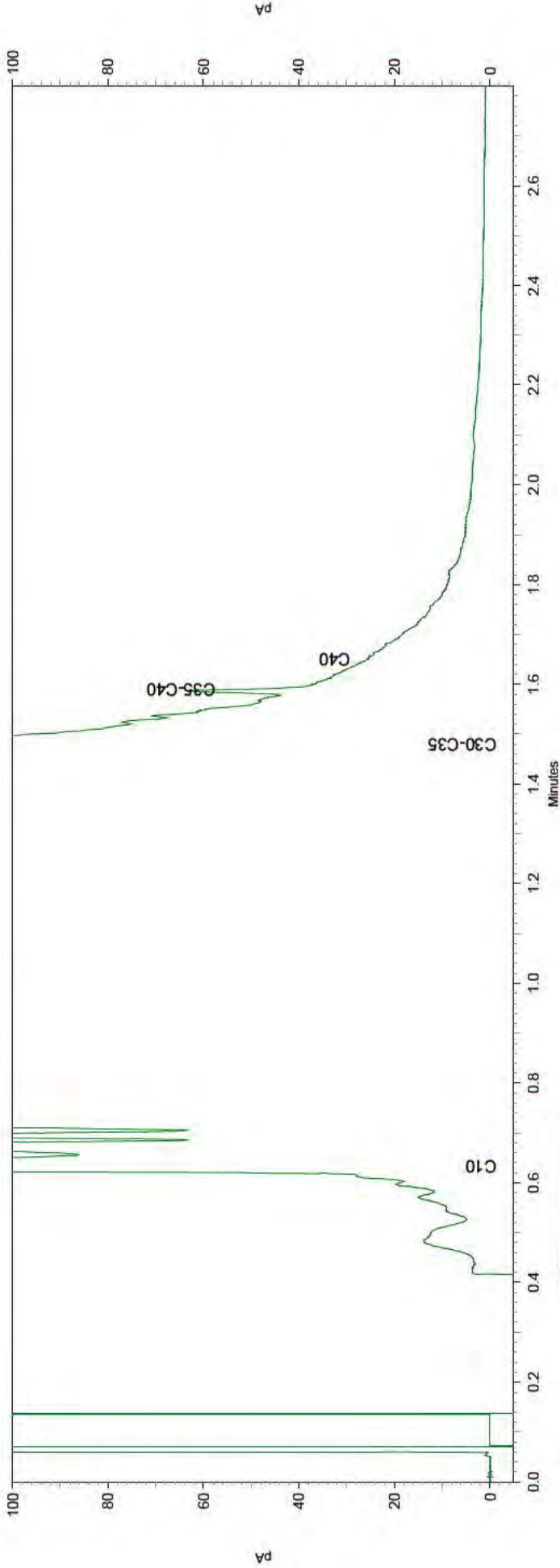
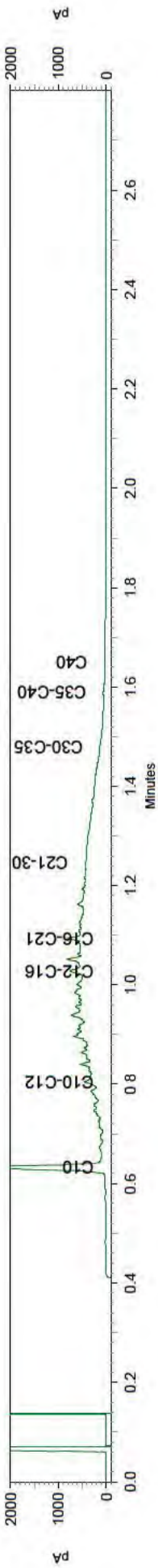
Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015019420/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
T0+g9 wA+2	L 616B	. 0aoix 9A0i9	02- 38 561674 9n gG- l dl 7ewN 11Br v
00f+g99n x am9n (w5666	L 616r	)++089FanE9ning	02- (w5666
bin90am9 Nn9 V. 0WV016 7 0B6W	L 6464	. 07teT	02- 38 56167@9n u2- l dl r s@
0F0+x aA+g0ax b N V. 0W	L 6464	. 07teT	dig9n x 9AF +E 9

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 8470006
Certificate no.: 2015019420
Sample description.: 4-03
V

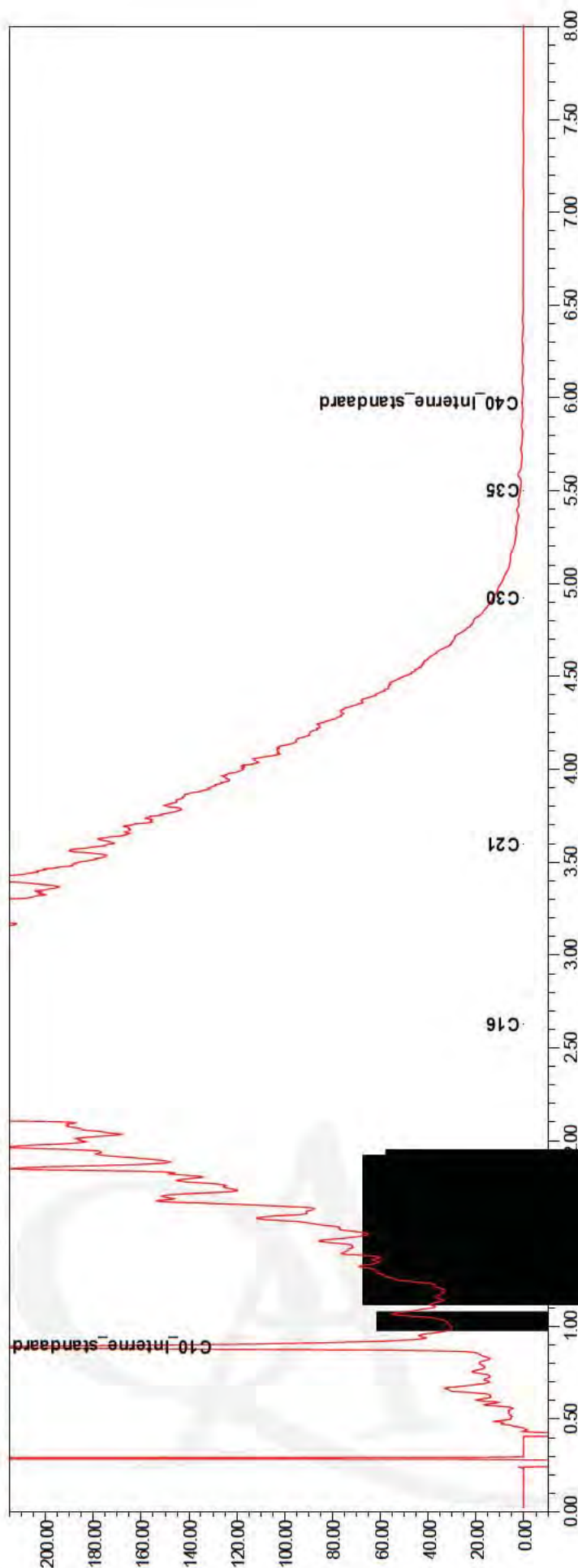
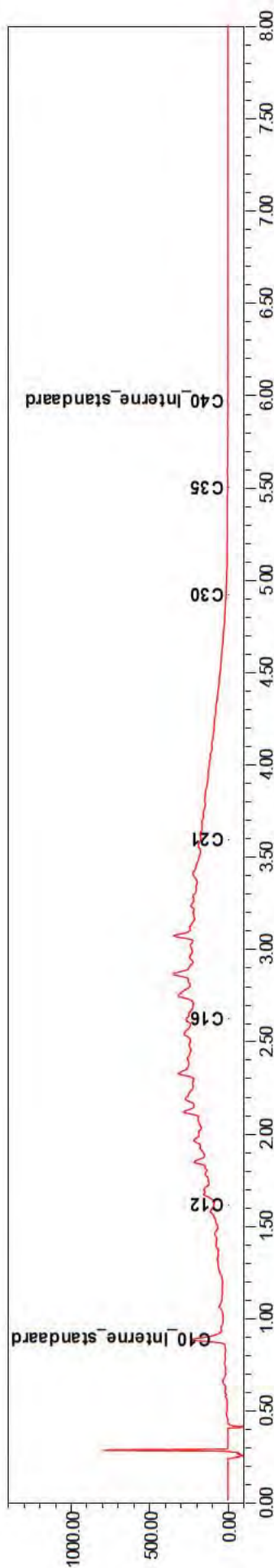


Chromatogram TPH/Mineral Oil

Sample id.: 8470007

Certificate no.: 2015019420

Sample description.: 3-04



BoToVa T1 Beoordeling kwaliteit van grond bij toepassing op of in de landbodem

projectnummer

15-2017

Projectnaam

sophialaan

Datum monsternamen

23-02-2015

Monsternemer

Certificaatnummer

2015019420

		boring 4	GSSD	toets	boring 4	GSSD	toets	boring 3	GSSD	toets	boring 3	GSSD	toets	boring 11	GSSD	toets	
		1.2-1.4			1.6-1.8			1.5-2.0			2.0-2.5			1.5-2.0			
Organische stof Korrelgrootte < 2 µm (Lutum) Cryogeen malen AS3000	uitgevoerd	2			2			2			2			2			
		2			2			2			2			2			
Droge stof		70,9			70			86,3			82,2			75,4			
Minerale olie																	
Minerale olie (C10-C12)		64			250			1700			300			<3,0			
Minerale olie (C12-C16)		610			940			7800			1800			8,9			
Minerale olie (C16-C21)		800			920			7900			1900			28			
Minerale olie (C21-C30)		950			640			3500			890			32			
Minerale olie (C30-C35)		120			68			72			23			10			
Minerale olie (C35-C40)		31			14			8,1			<6,0			<6,0			
olie totaal (C10-C40)		2600	13000	***	2800	14000	***	21000	105000	***	5000	25000	***	85	425	*	

kleiner dan of gelijk aan A.W

-

groter dan achtergrondwaarde

*

groter dan tussenwaarde

**

groter dan interventiewaarde

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

Linge Milieu BV

Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 26-02-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015019301/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Uw ordernummer	2017
Monster(s) ontvangen	23-02-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 6 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
 Uw projectnaam sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
 Uw ordernummer 2017

Certificaatnummer/Versie 2015019301/1
 Startdatum 23-02-2015
 Rapportagedatum 26-02-2015/15:39
 Bijlage A, B, C
 Pagina 1/2

Monsternemer [REDACTED]
 Monstermatrix Water; Water (AS3000)

Analyse	Eenheid	1
Metalen		
S Barium (Ba)	µg/L	140
S Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20
S Kobalt (Co)	µg/L	<2.0
S Koper (Cu)	µg/L	<2.0
S Kwik (Hg)	µg/L	<0.050
S Molybdeen (Mo)	µg/L	<2.0
S Nikkel (Ni)	µg/L	6.4
S Lood (Pb)	µg/L	2.1
S Zink (Zn)	µg/L	39
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen		
S Benzeen	µg/L	<0.20
S Toluene	µg/L	<0.20
S Ethylbenzeen	µg/L	<0.20
S o-Xyleen	µg/L	<0.10
S m,p-Xyleen	µg/L	<0.20
S Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 ¹⁾
BTEX (som)	µg/L	<0.90
S Naftaleen	µg/L	<0.020
S Styreen	µg/L	<0.20
Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
S Dichloormethaan	µg/L	<0.20
S Trichloormethaan	µg/L	<0.20
S Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10
S Trichlooretheen	µg/L	<0.20
S Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10
S 1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S 1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20
S 1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S 1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10

Nr. Monsteromschrijving

1 pb 8, kant kanaal, Grondslag BV okt 2007

ter nr.

8469553

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting

A: AP04 erkende verrichting

S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
 3771 NB Barneveld
 P.O. Box 459
 3770 AL Barneveld NL
 Tel. +31 (0)34 242 63 00
 Fax +31 (0)34 242 63 99
 E-mail info-env@eurofins.nl
 Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
 VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
 KvK No. 09088623
 IBAN: NL71BNPA0227924525
 BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


 TESTEN
 RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer 15-2017
Uw projectnaam sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Uw ordernummer 2017

Certificaatnummer/Versie 2015019301/1
Startdatum 23-02-2015
Rapportagedatum 26-02-2015/15:39
Bijlage A, B, C
Pagina 2/2

Monsternemer XXXXXXXXXX
Monstermatrix Water; Water (AS3000)

Analyse	Eenheid	1
S trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
CKW (som)	µg/L	<1.6
S Tribroommethaan	µg/L	<0.20
S Vinylchloride	µg/L	<0.10
S 1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
S 1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 ¹⁾
S 1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S 1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S 1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20
S Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42
Minerale olie		
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<4.0
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	8.8
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<8.0
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<8.0
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<8.0
S Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50

Nr. Monsteromschrijving

1 pb 8, kant kanaal, Grondslag BV okt 2007

ter nr.

8469553

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.

VA

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).



Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015013801/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
- r v . 00o	02 - 3 2x l 5aa i 02	- 3 8an 5 8anaa 63 749nGl 6ag d wwN	own	Nv . 10owNNN	02 - 3 8an 5 8anaa 63 749nGl 6ag de	
- r v . 00o	02 - 3 2x l 5aa i 02	- 3 8an 5 8anaa 63 749nGl 6ag d wwN	own	N - NNor wov 0		
- r v . 00o				Nv . 10owNNN		

Eurofins Analytico B.V.

7i6xAXg r r Lrv
oBB1Td da4nx+x6
P() (d9F r 0.
oBBN Em da4nx+x6 Tm

fx 4 @o1 uNsor wr wvo NN
SaF @o1 uNsor wr wvo ..
tlba i6inV9Lxn+W xK49Vinl (n6
Ii5x AAA (xK49Vinl (n6

dTP Pa4i2al I(E(wwB . wr 0 w0
eEf/df: T9(Tm-Nr o(1r(--o(dN1
C+C T9(N. N--vwo
ydETc TmB1dTPENwwB. wr 0w0
dyUc dTPETmE

tK49Vinl Ena6k5ih9 d(e(il yI) 1r NN1c wNNr gxhx45iVihxx4G G994
fMe xn x48xnG G994Dx5 e6aabl x 7xAxl 5 u) eEp xn , x0(m'ts3
Dx5 d4Kll x d x 7xAxl 5 u dyps3 Dx5 : aad x 7xAxl 5 u, 7RTtL) : , s
xn G994Gx 9+x4DxGxn +an S4an84ij8 xn mFxb2K4g uptes(

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015019301/1

Pagina 1/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van $0,7 \cdot RG$

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015013801/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOC (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNP0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

toets **BoToVa T13 Wbb** grondwater

Projectnummer 15-2017
 Projectnaam sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
 Datum monsternamen 23-02-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015019301

		bestaande pb 8	GSSD	toets	S	T	I
		kanaalzijde					
Metalen							
Barium (Ba)	µg/L	140	140	*	50	338	625
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,20	0,14	-	0,4	3,2	6
Kobalt (Co)	µg/L	<2,0	1,4	-	20	60	100
Koper (Cu)	µg/L	<2,0	1,4	-	15	45	75
Kwik (Hg)	µg/L	<0,050	0,035	-	0,05	0,175	0,3
Molybdeen (Mo)	µg/L	<2,0	1,4	-	5	153	300
Nikkel (Ni)	µg/L	6,4	6,4	-	15	45	75
Lood (Pb)	µg/L	2,1	2,1	-	15	45	75
Zink (Zn)	µg/L	39	39	-	65	433	800
vl Koolwaterstoffen							
Benzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	0,2	15,1	30
Tolueen	µg/L	<0,20	0,14	-	7	504	1000
Ethylbenzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	4	77	150
o-Xyleen	µg/L	<0,10	0,07				
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	0,14				
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	0,21	-	0,2	35,1	70
BTEX (som)	µg/L	<0,90	0,63				
Naftaleen	µg/L	<0,020	0,014	-	0,01	35	70
Styreen	µg/L	<0,20	0,14	-	6	153	300
vl halogeenkoolwaterstoffen							
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	0,01	500	1000
Trichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	6	203	400
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	5	10
Trichlooretheen	µg/L	<0,20	0,14	-	24	262	500
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	7	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-	7	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	65	130
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07				
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07				
CKW (som)	µg/L	<1,6	1,12				
Tribroommethaan	µg/L	<0,20	0,14				630
Vinylchloride	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	2,5	5
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-	0,01	5	10
1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,14	0,14	-	0,01	10	20
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14				
Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0,42	0,42	-	0,8	40,4	80
Minerale olie							
olie totaal C10-40	µg/L	<50	50	-			

kleiner dan of gelijk aan A.W -
 groter dan streefwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

Linge Milieu BV

Poppelenburgerstraat 52
4191 ZT GELDERMALSEN

Analysecertificaat

Datum: 06-03-2015

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw project/verslagnummer	15-2017
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
Uw ordernummer	2017
Monster(s) ontvangen	02-03-2015

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd. Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 week voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	02-03-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	06-03-2015/17:41
Monsternemer	[REDACTED]	Bijlage	A, B, C, D
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)	Pagina	1/2

Analyse	Eenheid	1	2	3
Metalen				
S Barium (Ba)	µg/L	110		
S Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20		
S Kobalt (Co)	µg/L	<2.0		
S Koper (Cu)	µg/L	3.9		
S Kwik (Hg)	µg/L	0.097		
S Molybdeen (Mo)	µg/L	5.6		
S Nikkel (Ni)	µg/L	4.9		
S Lood (Pb)	µg/L	6.5		
S Zink (Zn)	µg/L	26		
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen				
S Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S Toluene	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10	<0.10
S m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20	<0.20
S Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 ¹⁾	0.21 ¹⁾	0.21 ¹⁾
BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90	<0.90
S Naftaleen	µg/L	<0.020	<0.020	<0.020
S Styreen	µg/L	<0.20		
Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen				
S Dichloormethaan	µg/L	<0.20		
S Trichloormethaan	µg/L	<0.20		
S Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10		
S Trichlooretheen	µg/L	<0.20		
S Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10		
S 1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20		
S 1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20		
S 1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10		
S 1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10		
S cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		
Nr. Monsteromschrijving				
1 pb 2, locatie silo s				ter nr.
2 pb 3, olievlek				8477546
3 pb 12, vm tank- en wasplaats				8477547

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPA NL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).


TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	15-2017	Certificaatnummer/Versie	2015021862/1
Uw projectnaam	sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv	Startdatum	02-03-2015
Uw ordernummer	2017	Rapportagedatum	06-03-2015/17:41
Monsternemer	[REDACTED]	Bijlage	A, B, C, D
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)	Pagina	2/2

Analyse	Eenheid	1	2	3
S trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		
CKW (som)	µg/L	<1.6		
S Tribroommethaan	µg/L	<0.20		
S Vinylchloride	µg/L	<0.10		
S 1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10		
S 1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14 ¹⁾		
S 1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S 1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S 1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.20		
S Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.42		
Minerale olie				
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<4.0	98	5.0
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<7.0	180	<7.0
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<8.0	47	8.2
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15	<15	<15
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<8.0	<8.0	<8.0
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<8.0	<8.0	<8.0
S Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	330	<50
Chromatogram			Zie bijl.	
Cyanide				
S Cyanide-totaal	µg/L			<5.0

Nr. Monsteromschrijving

Nr.	Monsteromschrijving	Uitvoerdatum	Monster nr.
1	pb 2, locatie silo's	02-Mar-2015	8477546
2	pb 3, olievlek	02-Mar-2015	8477547
3	pb 12, vm tank- en wasplaats	02-Mar-2015	8477548

Eurofins Analytico B.V.



Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPNL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-DWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Akkoord
Pr.coörd.
VA
TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Pagina 1/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
Gl ddel w	02 -	02 - 3 9i85 9			NGNN-wGdBG	02 - 3 856a7i4 9i85 9
Gl ddel w	02 -	02 - 3 9i85 9			NwB1er 1Bdd	
Gl ddel d	02 r	02 r 3 584v84.			NwB1er - NNe	02 r 3 584v84.
Gl ddel d					NwB1er - NNe	
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908a79			NwB1er 1BBN	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908a79
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908a79			ANwdl wl w	
Gl ddel G	02 1-	02 1-3 v0 7an. o 4n x a908a79			L Gwl Gr Gw	

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Pagina 1/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van $0,7 \cdot RG$

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46 Tel. +31 (0)34 242 63 00
3771 NB Barneveld Fax +31 (0)34 242 63 99
P.O. Box 459 E-mail info-env@eurofins.nl
3770 AL Barneveld NL Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2015021862/1

Pagina 1/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOC (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5
Chromatogram olie (GC)	W0215	LVI-GC-FID	Eigen methode
Cyanide - totaal	W0517	Spectrometrie (CFA)	Cf. pb3140-1 en cf. NEN-EN-ISO 14403

BoToVa T13 Toetsing Wbb grondwater

Projectnummer 15-2017
 Projectnaam sophialaan 31-35 utrecht, scholman bv
 Datum monsternamen 02-03-2015
 Monsternemer XXXXXXXXXX
 Certificaatnummer 2015021862

		pb 2	GSSD	toets	pb 3	GSSD	toets	pb 12	GSSD	toets	S	T	I
		silo's			olievlek			wasplaats					
Metalen													
Barium (Ba)	µg/L	110	110	*							50	338	625
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,20	0,14	-							0,4	3,2	6
Kobalt (Co)	µg/L	<2,0	1,4	-							20	60	100
Koper (Cu)	µg/L	3,9	3,9	-							15	45	75
Kwik (Hg)	µg/L	0,097	0,097	*							0,05	0,175	0,3
Molybdeen (Mo)	µg/L	5,6	5,6	*							5	153	300
Nikkel (Ni)	µg/L	4,9	4,9	-							15	45	75
Lood (Pb)	µg/L	6,5	6,5	-							15	45	75
Zink (Zn)	µg/L	26	26	-							65	433	800
vi Koolwaterstoffen													
Benzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	0,2	15,1	30
Tolueen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	7	504	1000
Ethylbenzeen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	4	77	150
o-Xyleen	µg/L	<0,10	0,07	-	<0,10	0,07	-	<0,10	0,07	-			
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-	<0,20	0,14	-			
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	0,21	-	0,21	0,21	-	0,21	0,21	-	0,2	35,1	70
BTEX (som)	µg/L	<0,90	0,63	-	<0,90	0,63	-	<0,90	0,63	-			
Naftaleen	µg/L	<0,020	0,014	-	<0,020	0,014	-	<0,020	0,014	-	0,01	35	70
Styreen	µg/L	<0,20	0,14	-							6	153	300
vi halogeenkoolwaterstoffen													
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							0,01	500	1000
Trichloormethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							6	203	400
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	5	10
Trichlooretheen	µg/L	<0,20	0,14	-							24	262	500
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							7	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,20	0,14	-							7	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	65	130
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-									
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-									
CKW (som)	µg/L	<1,6	1,12	-									
Tribroommethaan	µg/L	<0,20	0,14	-									630
Vinylchloride	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	2,5	5
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	0,07	-							0,01	5	10
1,2-Dichlooretheen (Som) f	µg/L	0,14	0,14	-							0,01	10	20
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14	-									
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14	-									
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,20	0,14	-									
Dichloorpropanen som factor	µg/L	0,42	0,42	-							0,8	40,4	80
Minerale olie													
olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	35	-	330	330	**	<50	35	-	50	325	600
Cyanide													
Cyanide-totaal	µg/L							<5,0	3,5		15	758	1500

kleiner dan of gelijk aan S -
 groter dan streefwaarde *
 groter dan tussenwaarde **
 groter dan interventiewaarde ***

GSSD = Gehalte gestandaardiseerd naar standaardbodem

bijlage C



boorstaten Sophialaan

15-2017, maart 2015

Betekenis van afkortingen

G/g	: grind/grindig	
Z/z	: zand/zandig	
L/s	: leem/siltig	
K/k	: klei/kleiig	
V/h	: veen/humeus	
m	: mineraal arm	
	Overig	

W/w : Waterkolom 

Blinde buis : 

Filter : 

Grondwaterst. : 

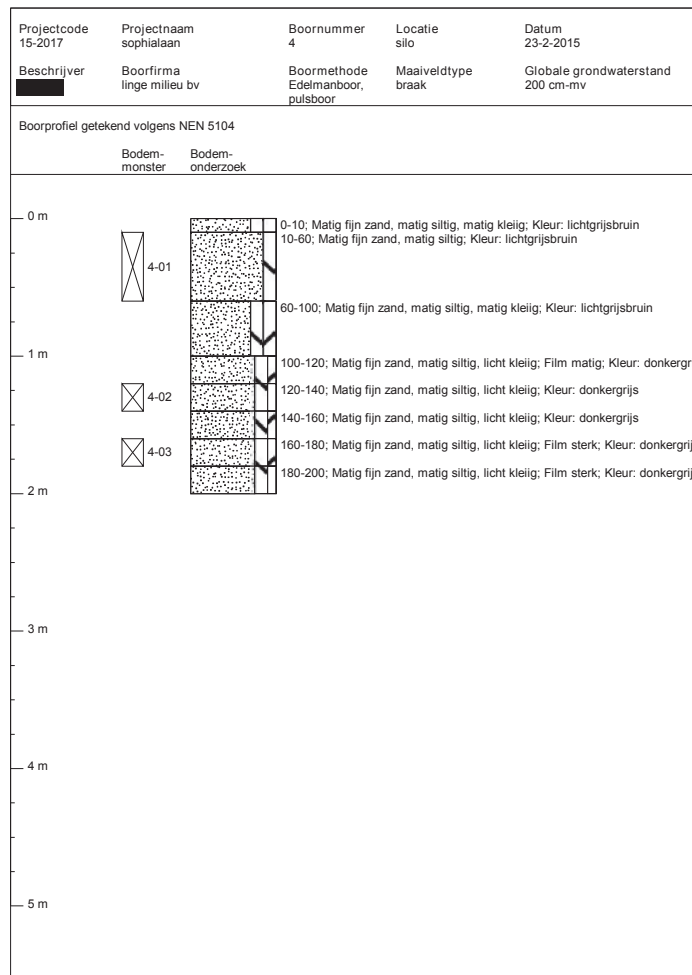
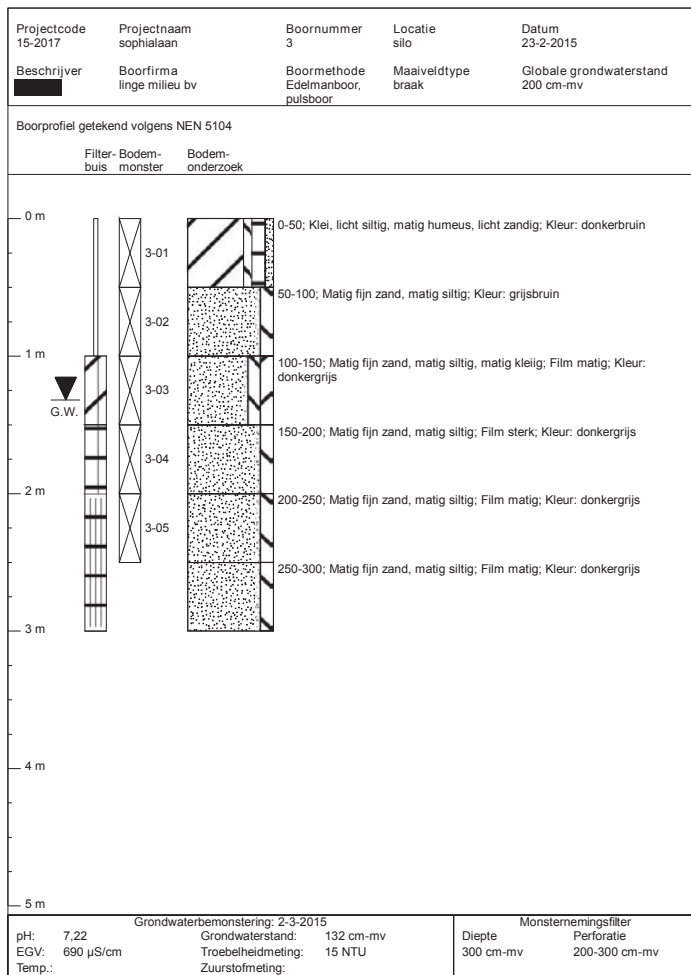
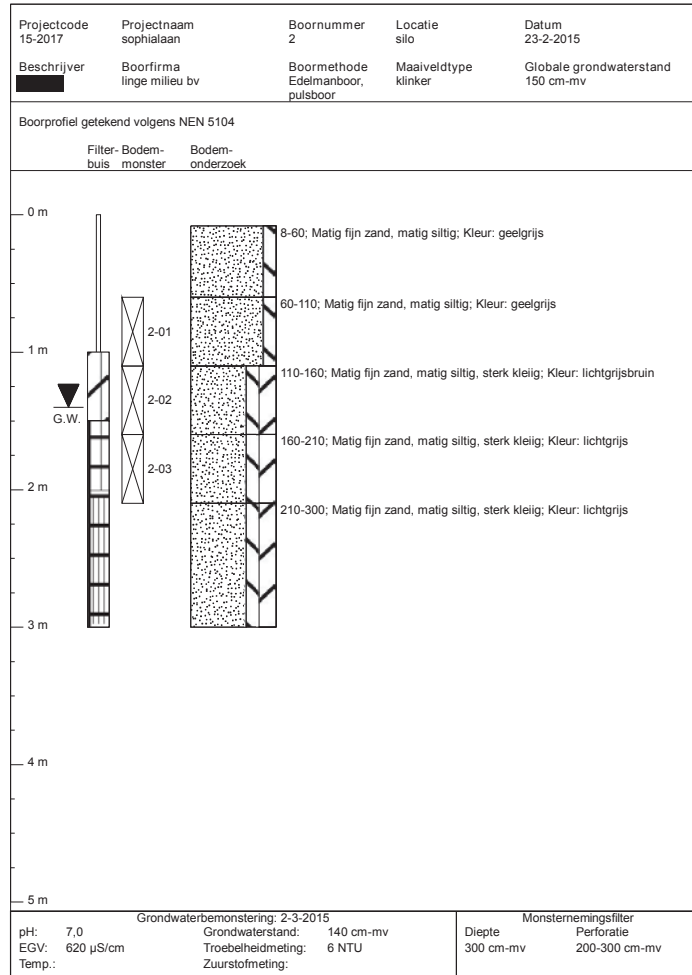
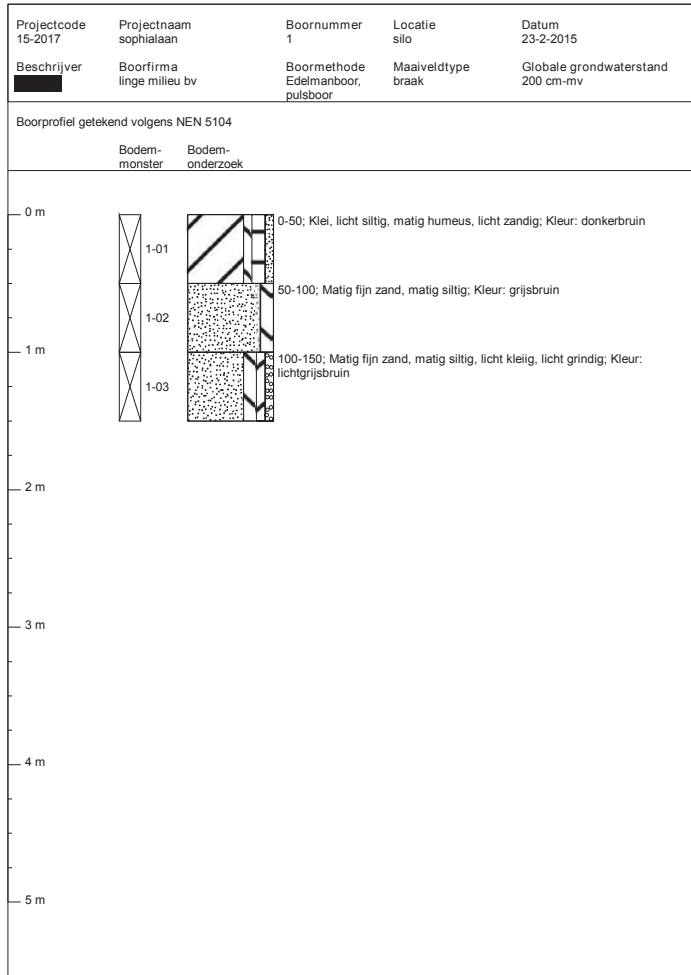
Afdichtingen

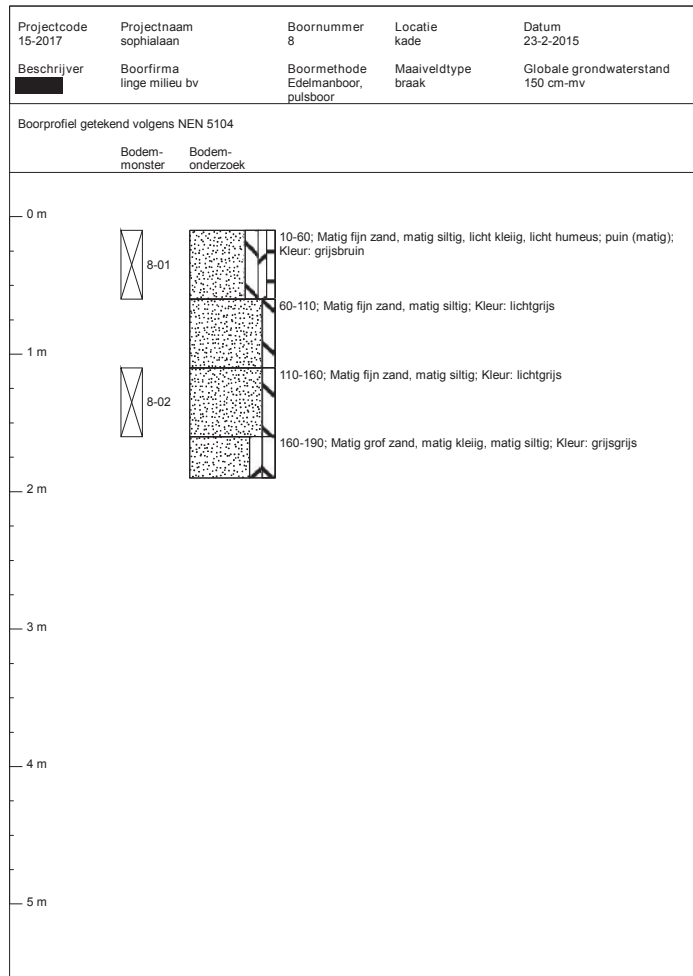
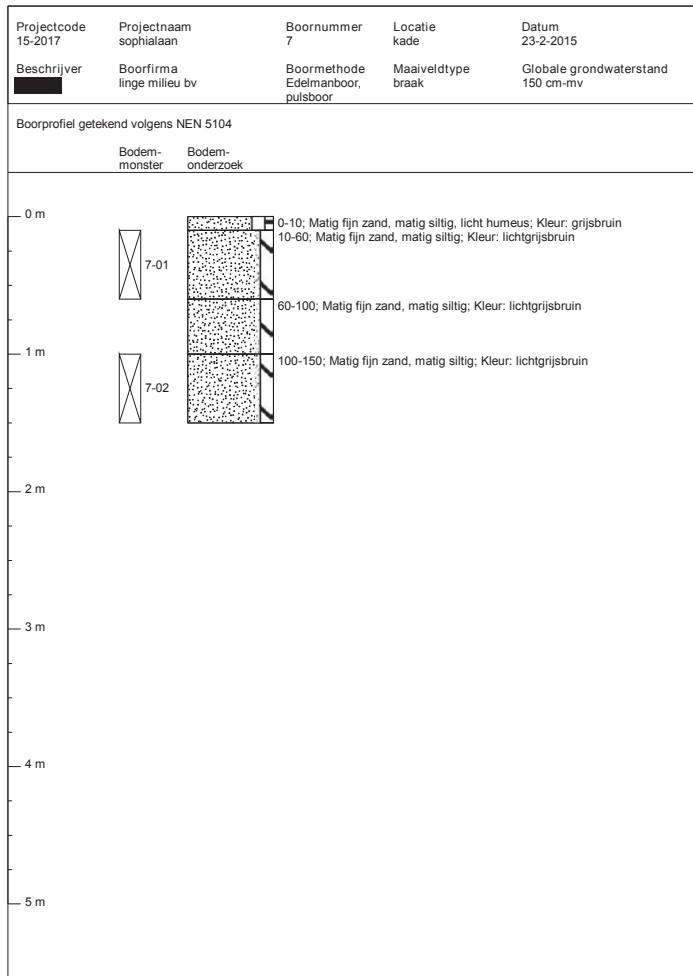
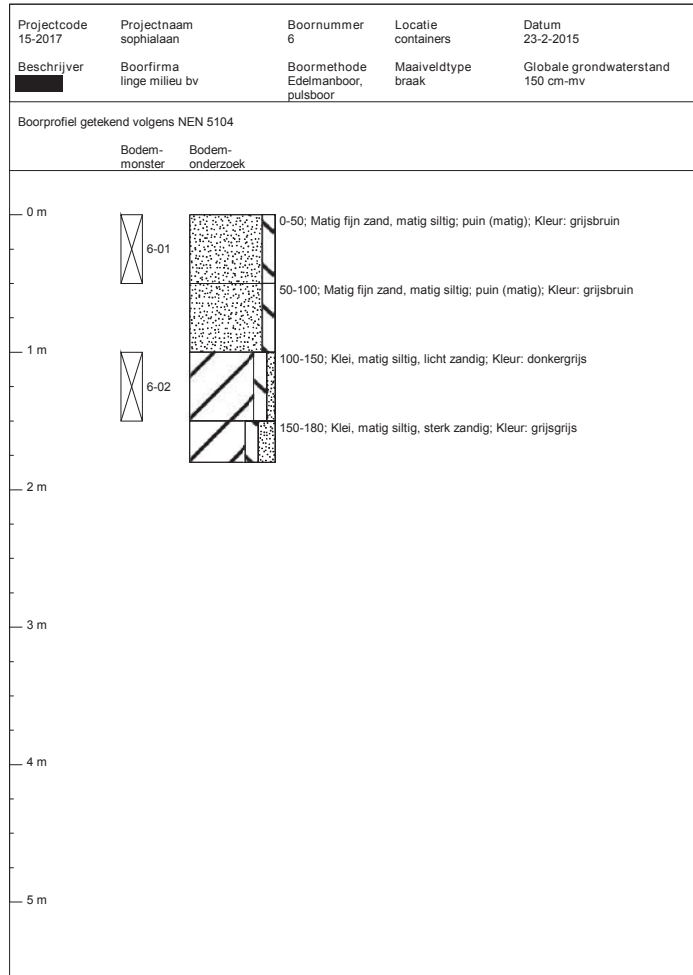
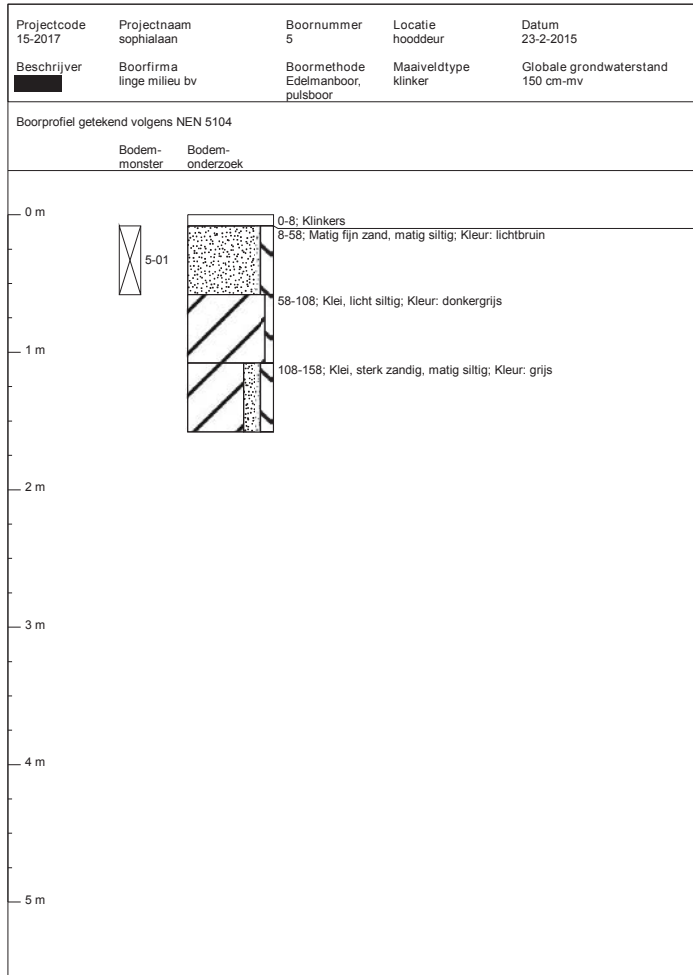
Bentoniet 

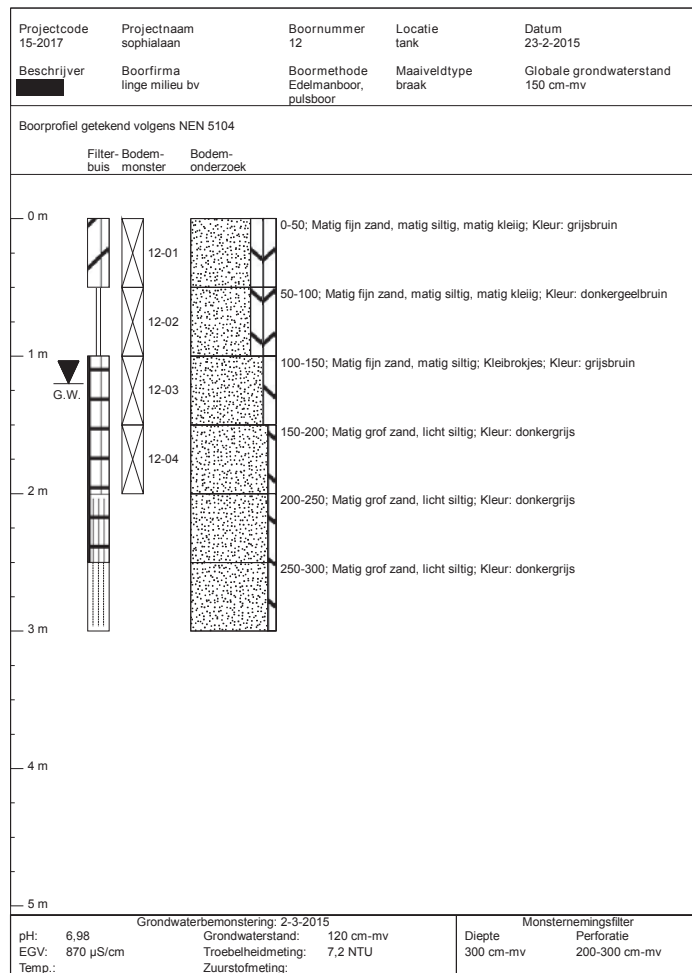
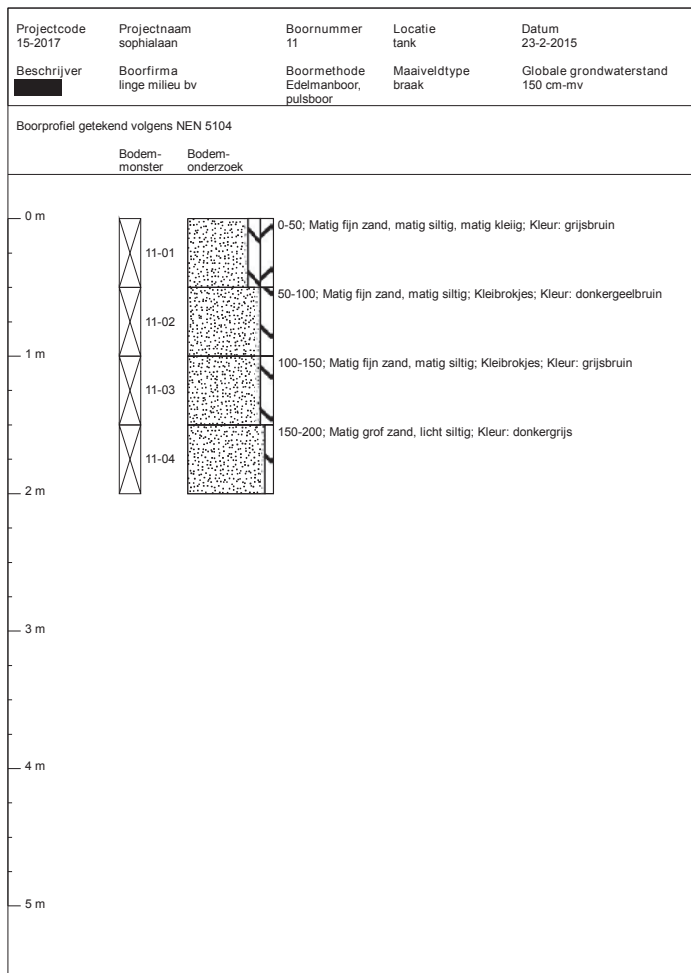
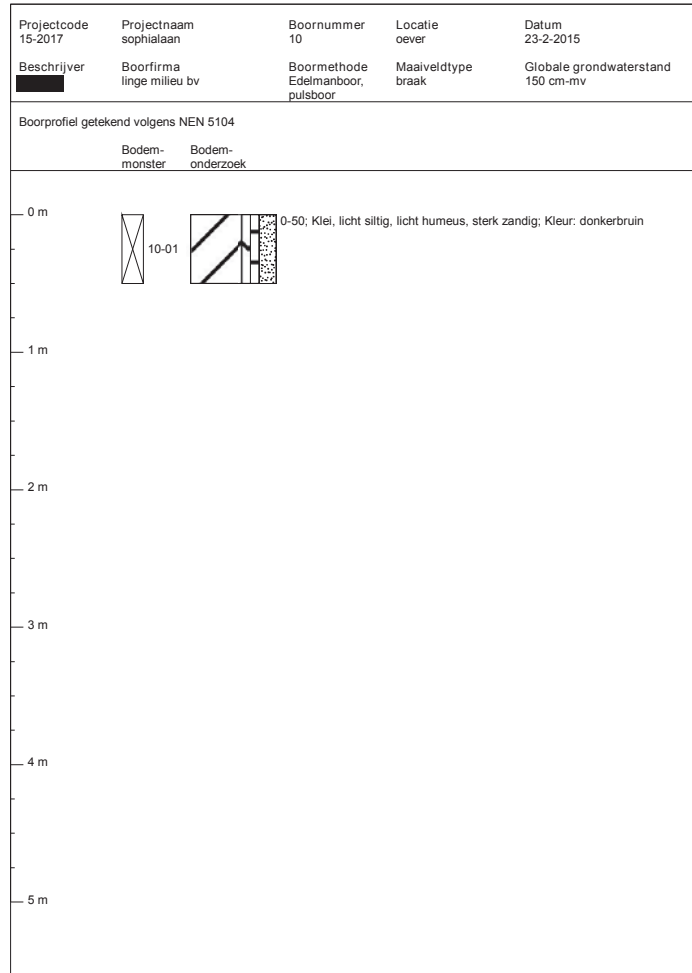
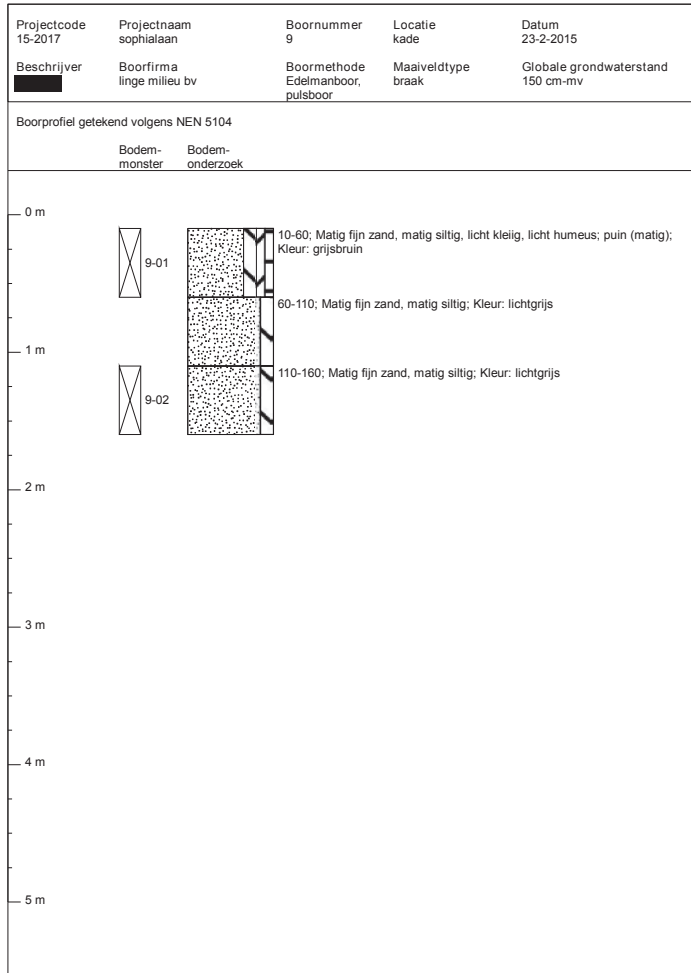
Filterzand 

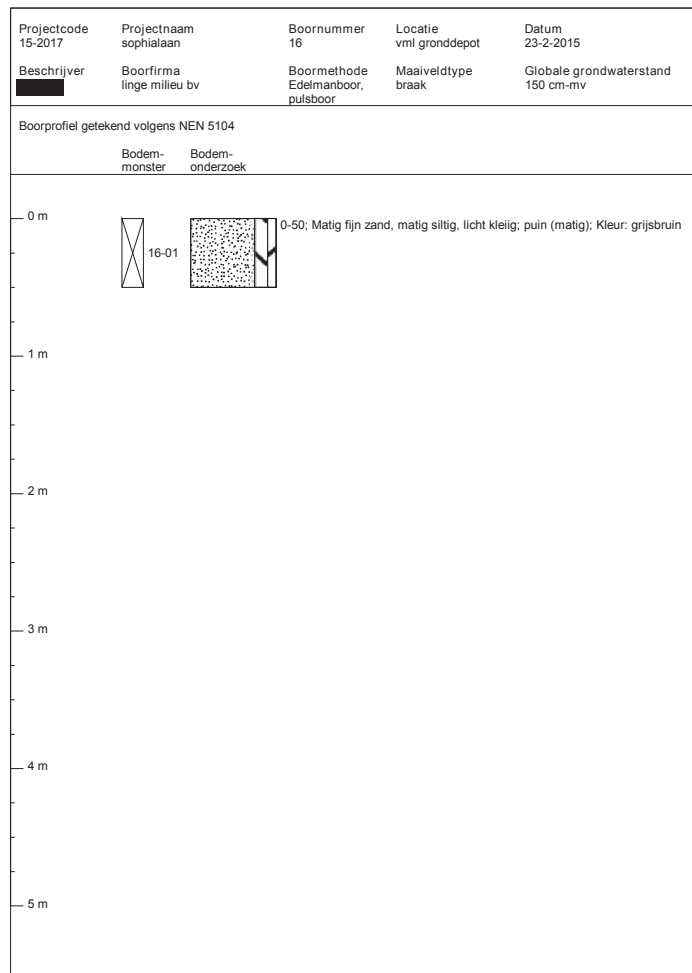
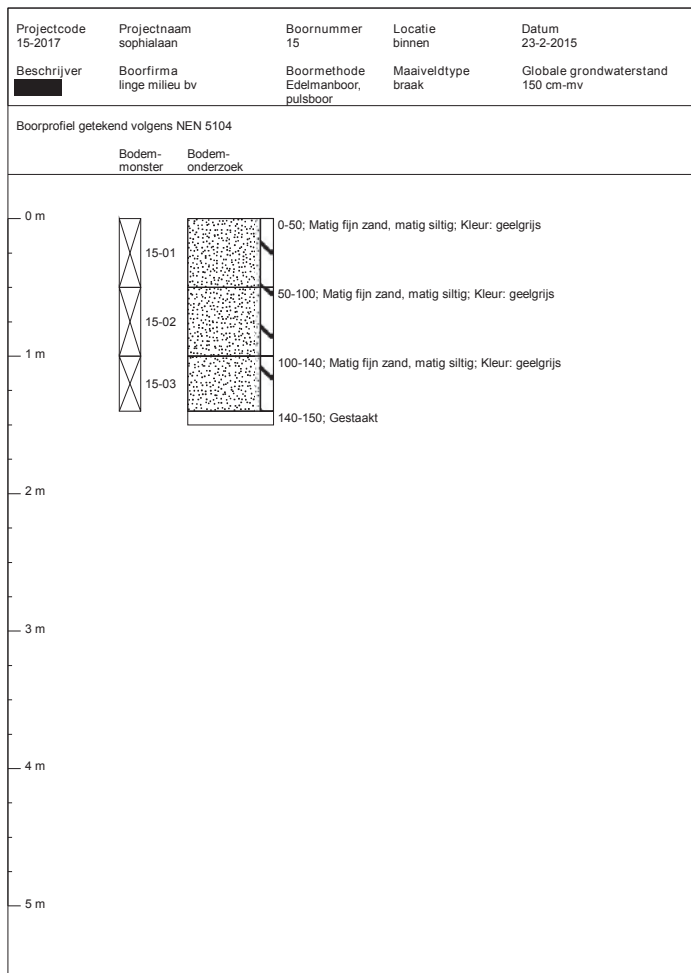
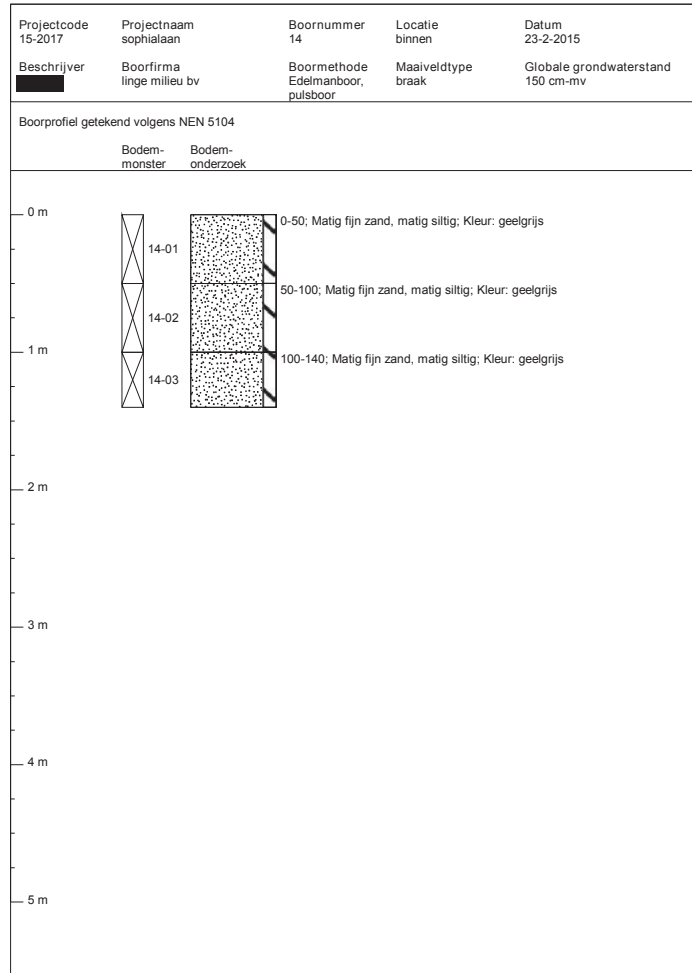
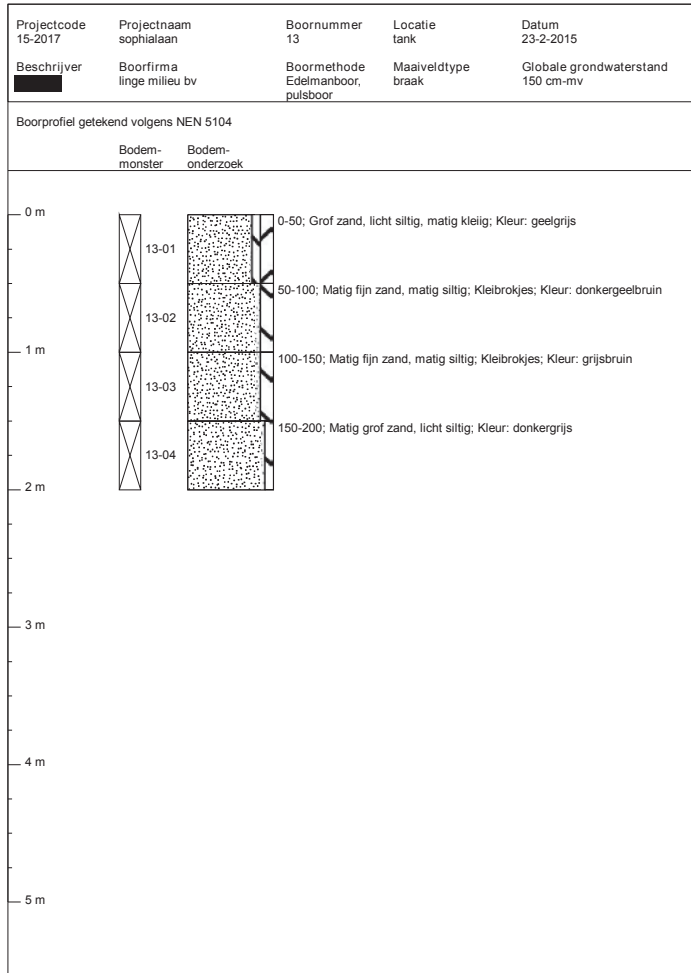
Ongeroerd monster : 

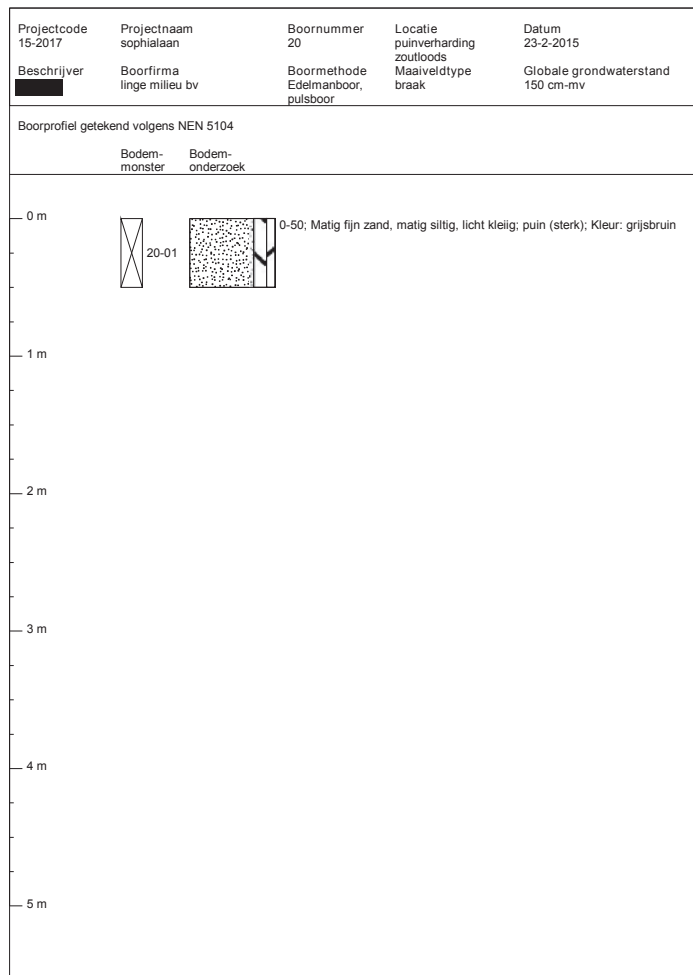
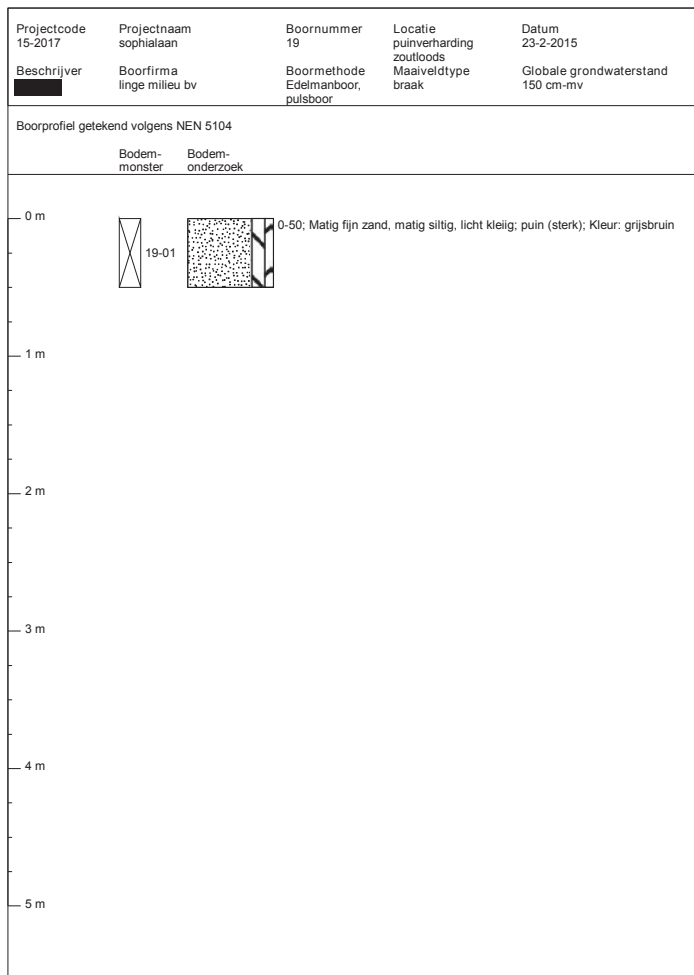
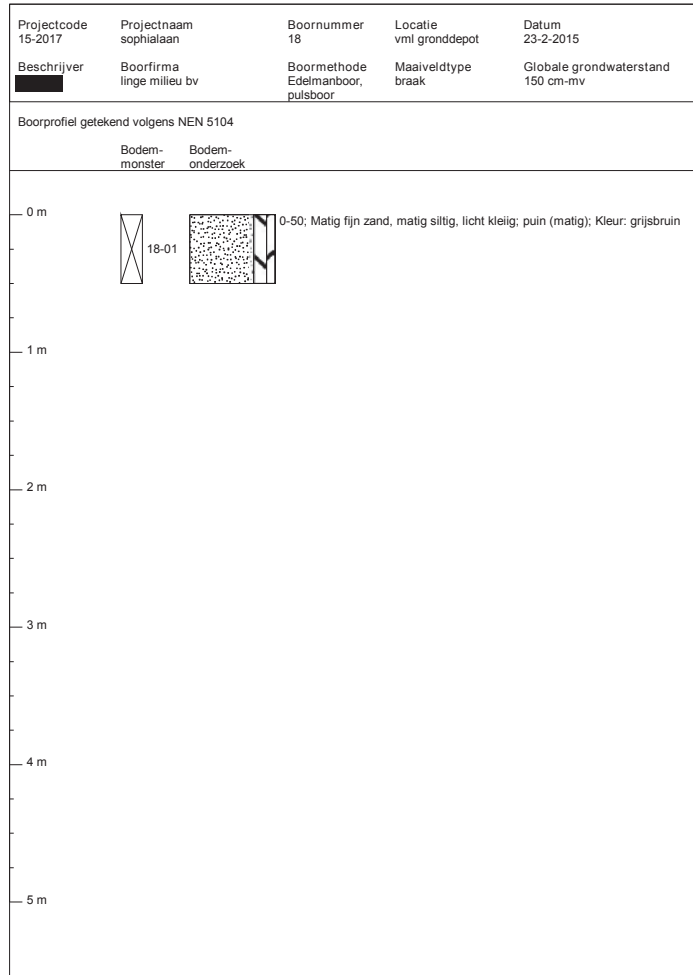
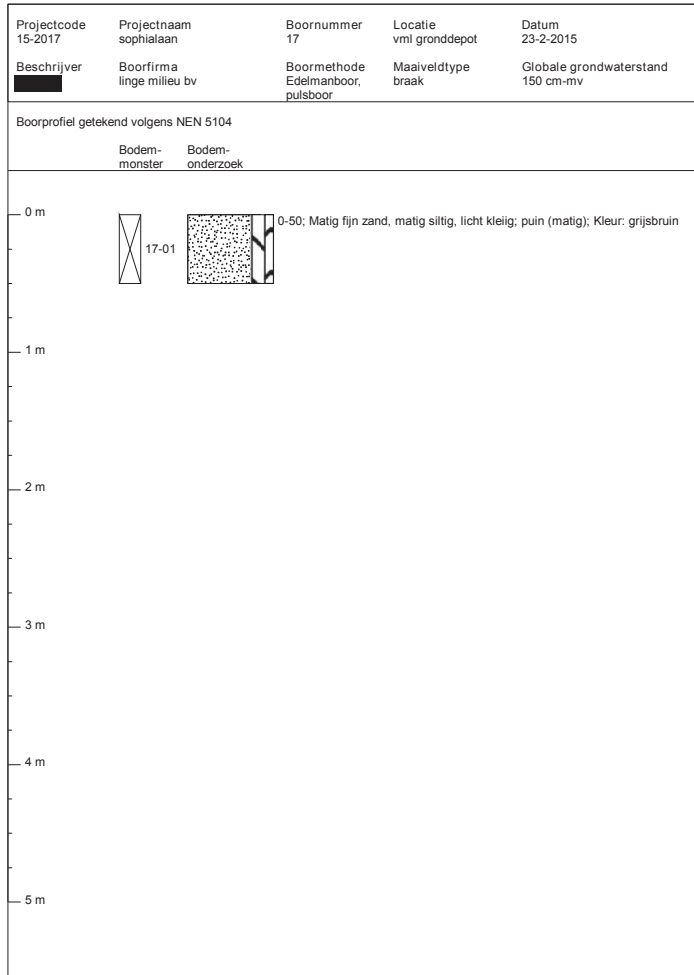
Geroerd monster : 

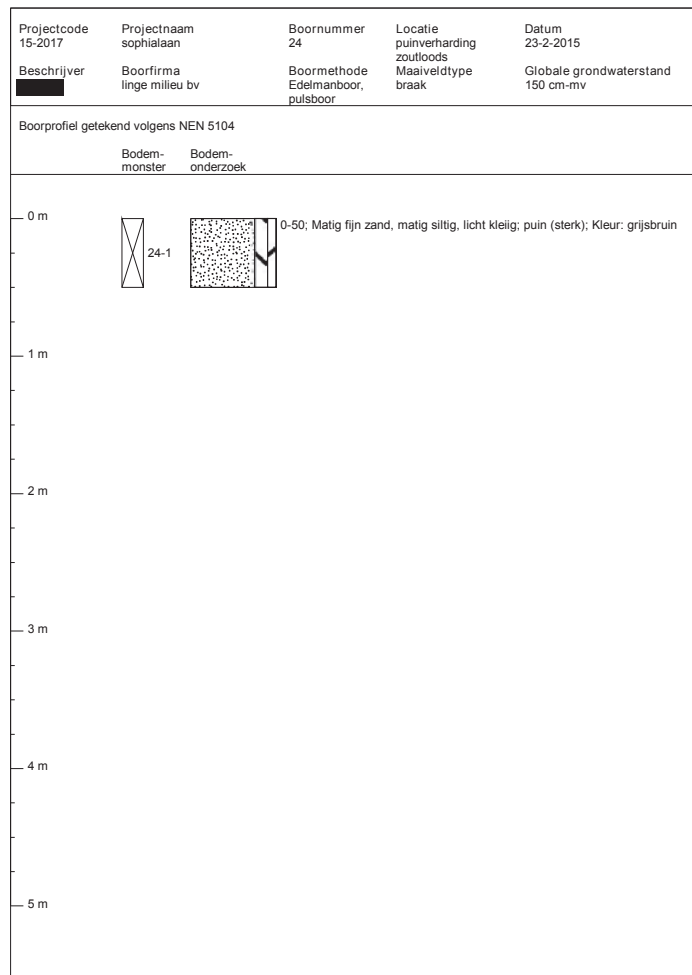
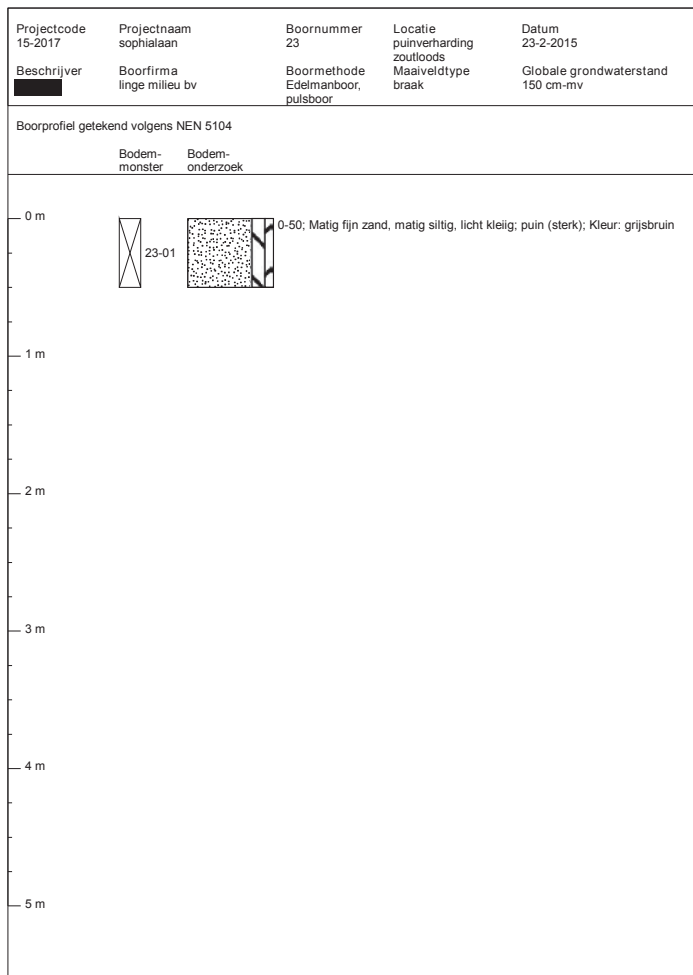
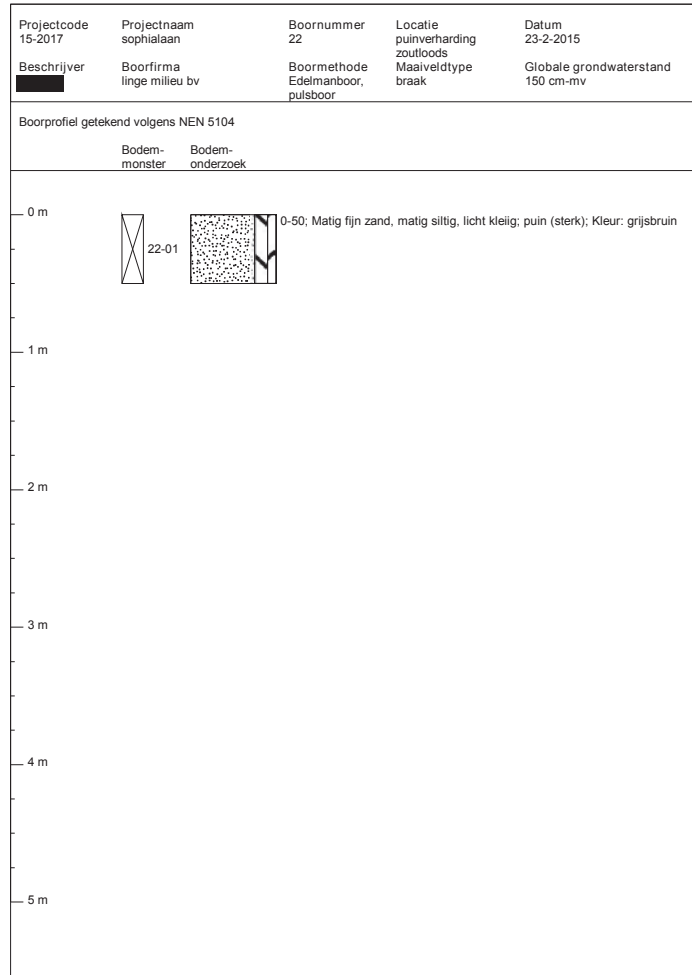
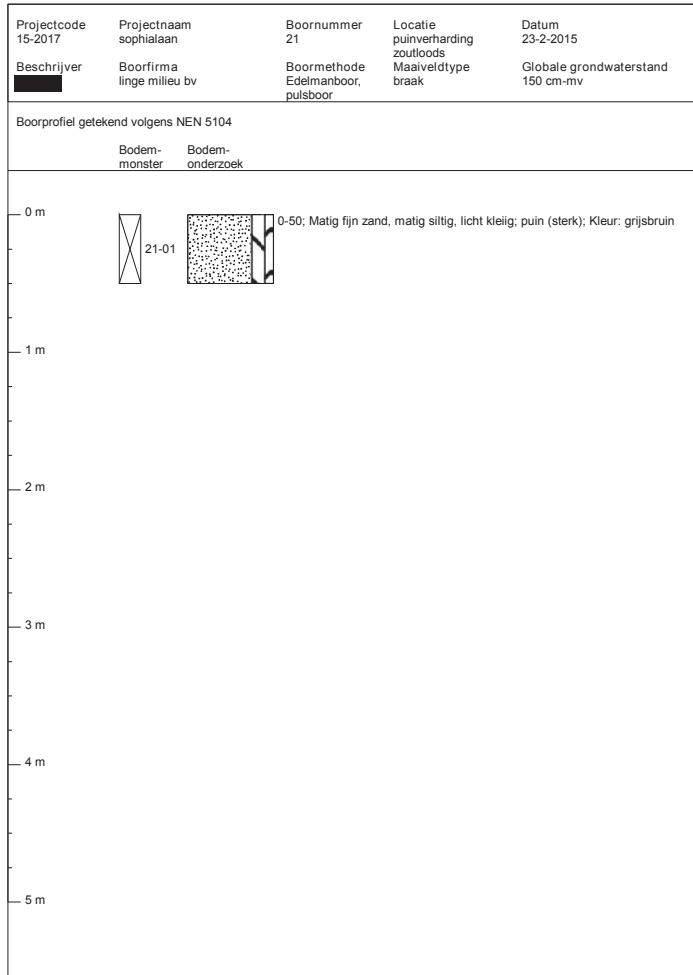


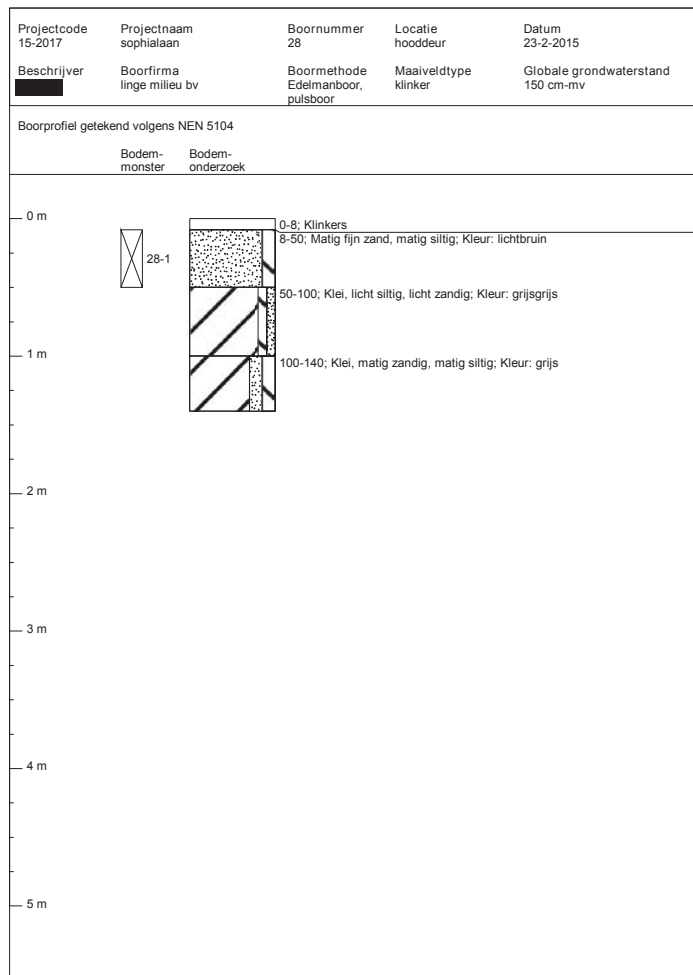
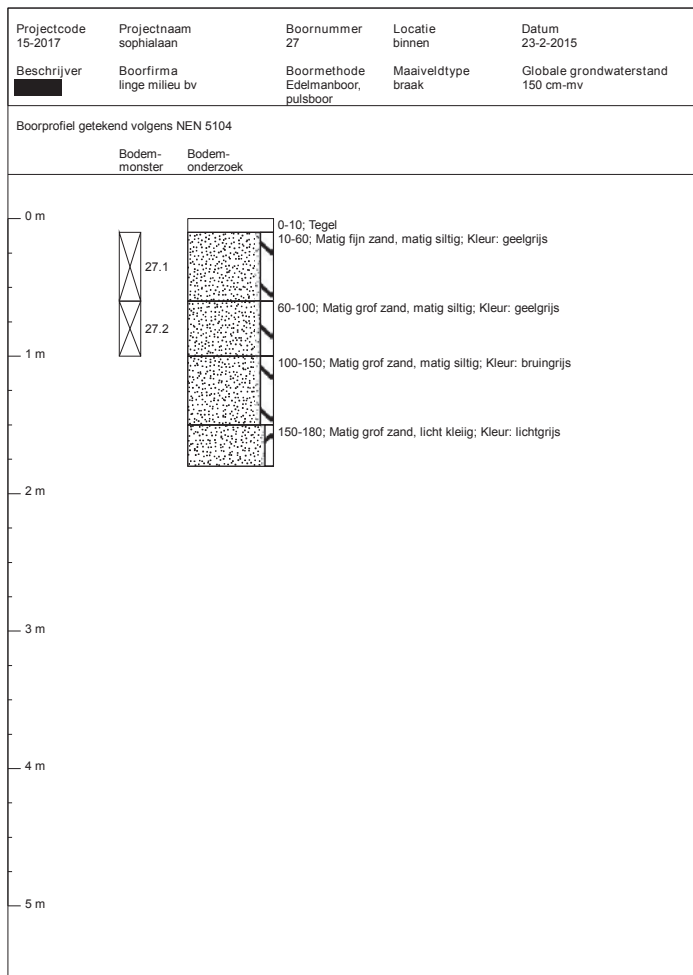
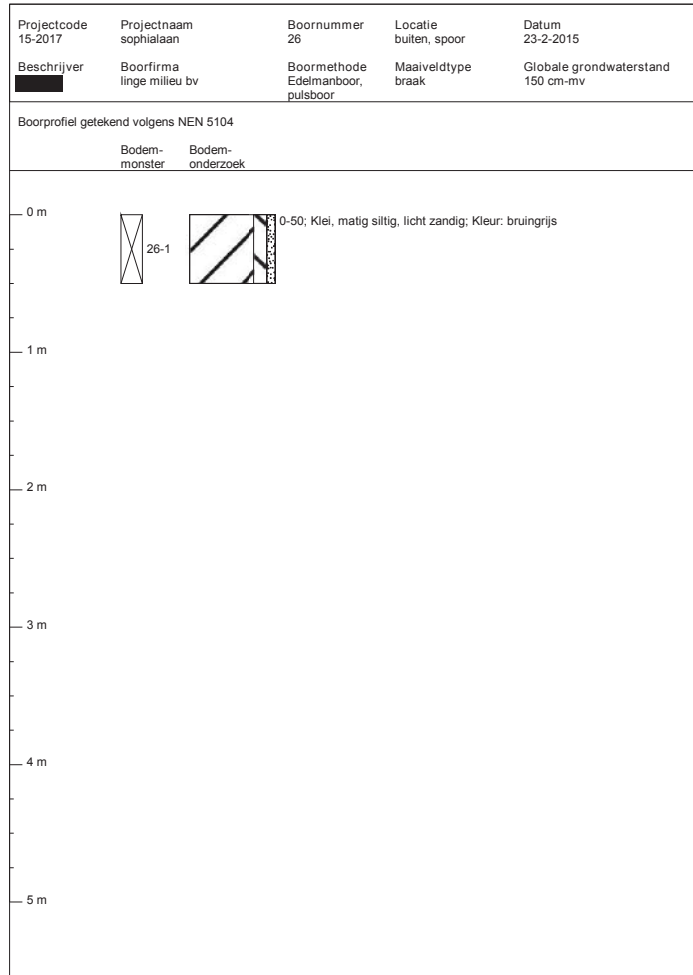
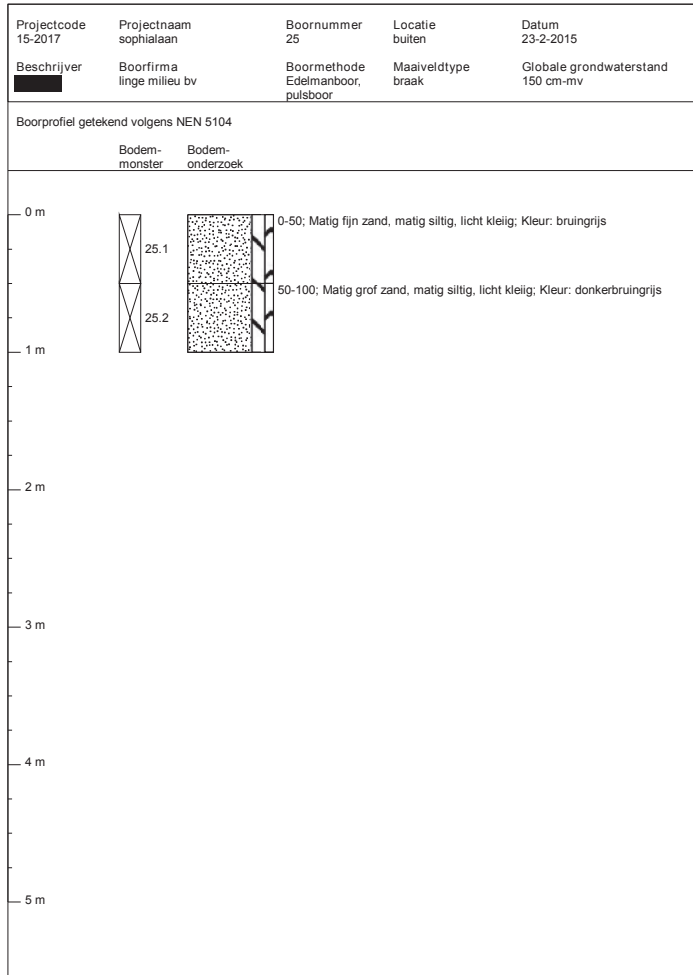


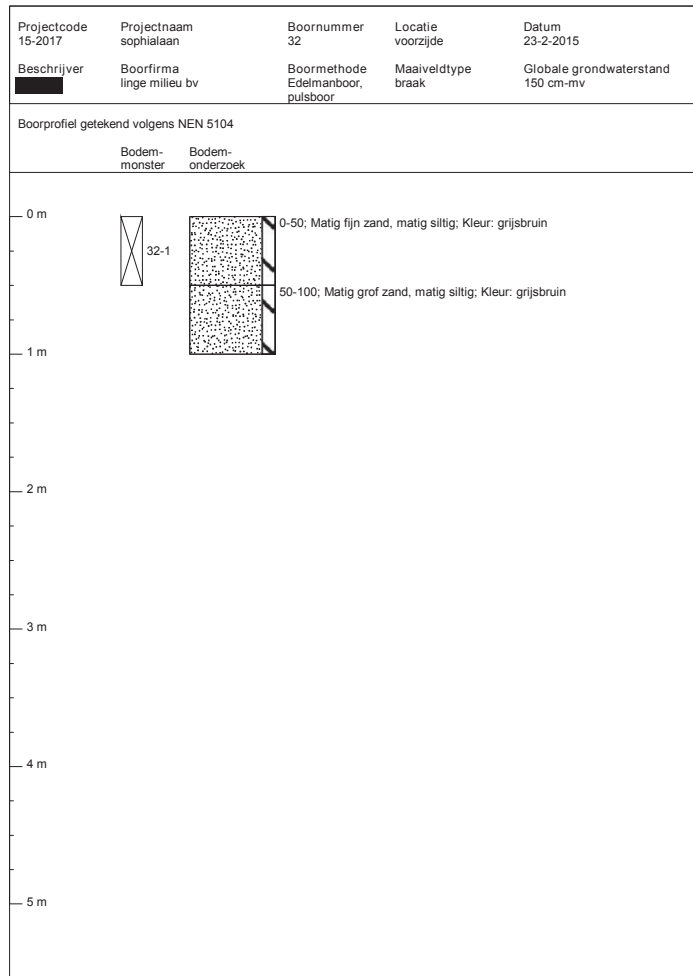
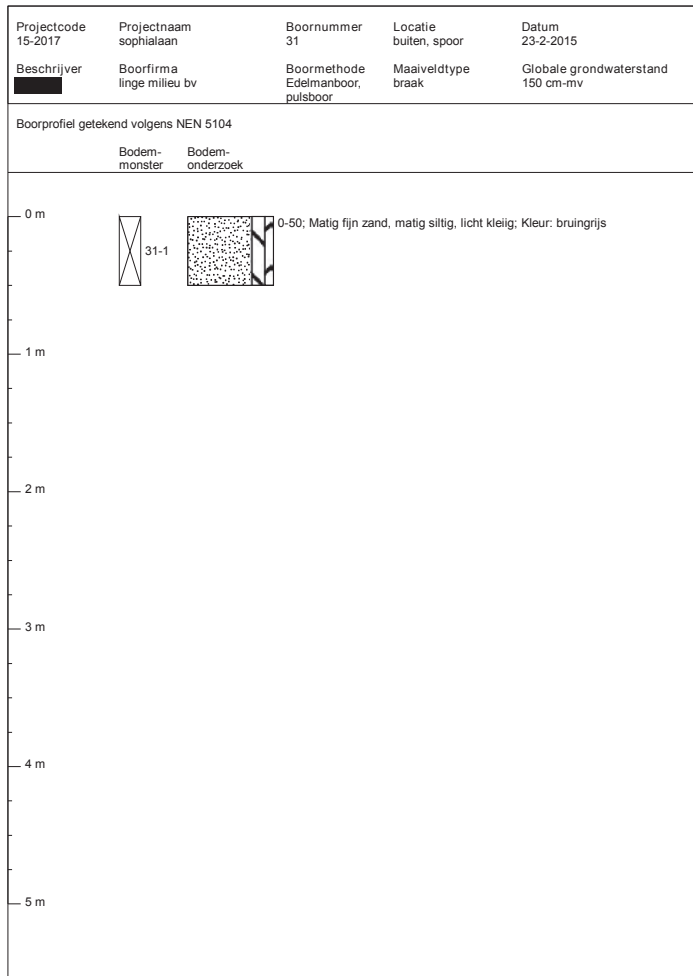
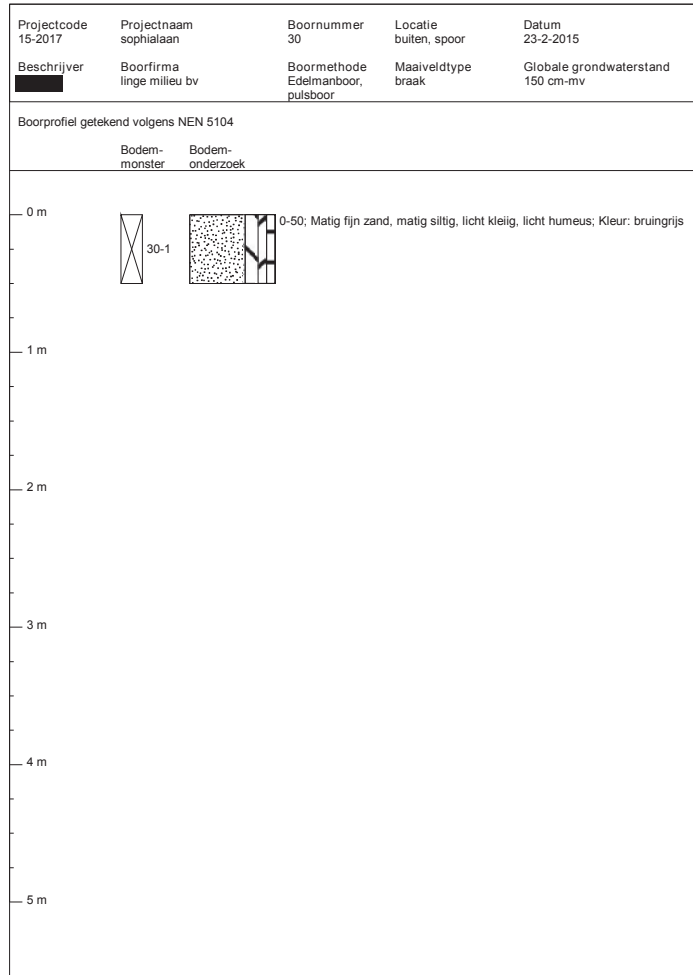
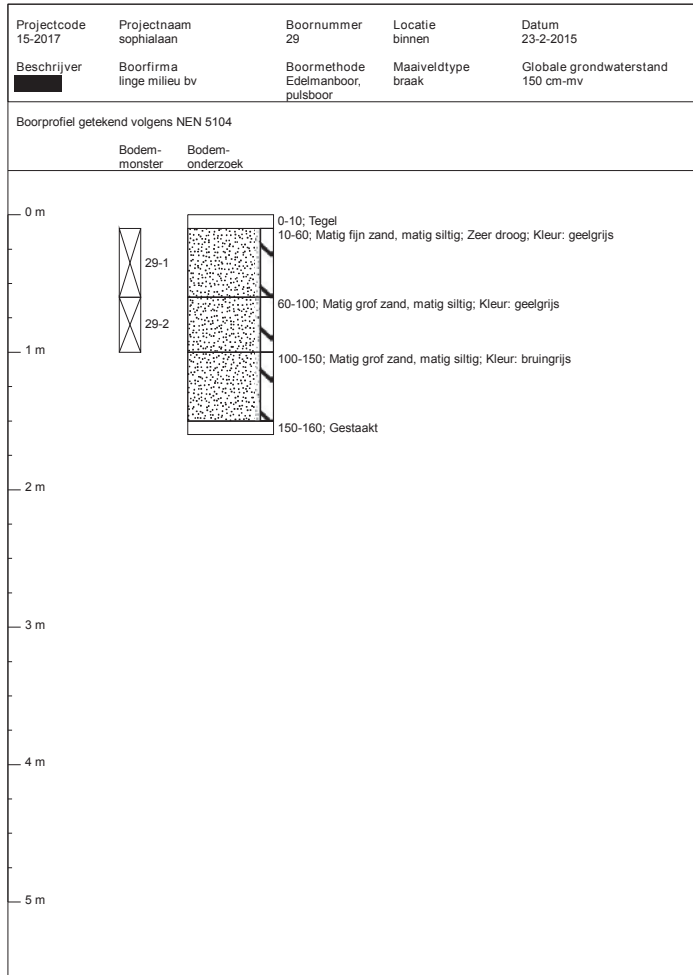


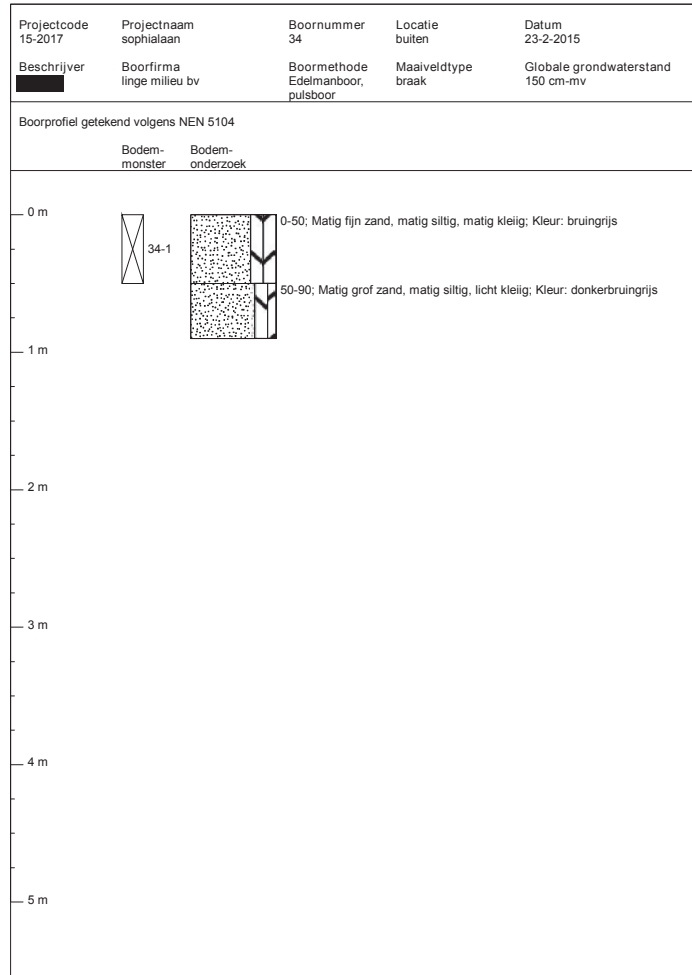
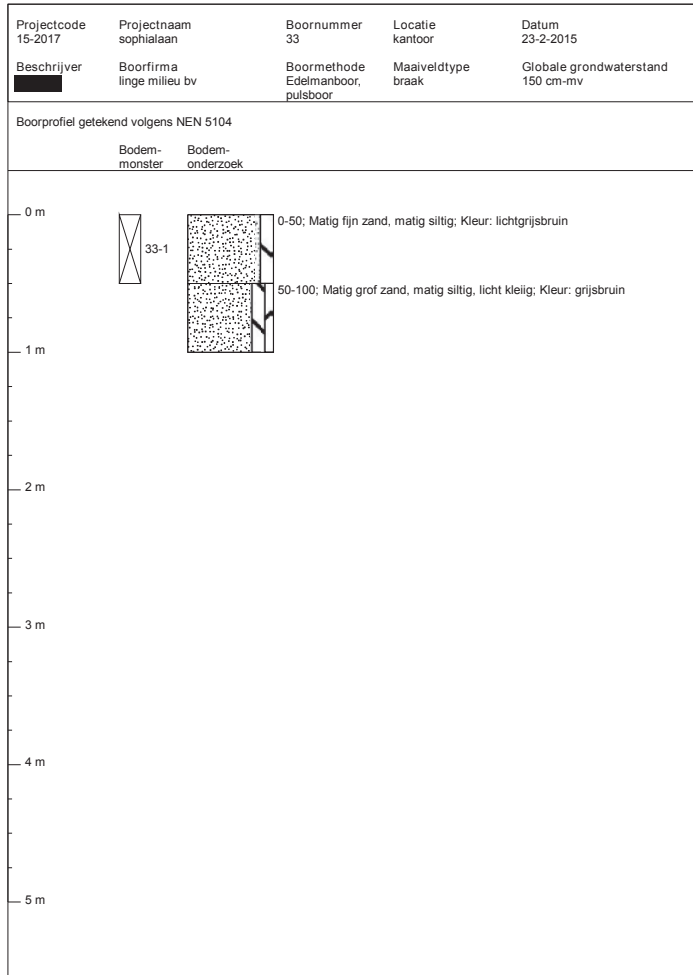












bijlage D1



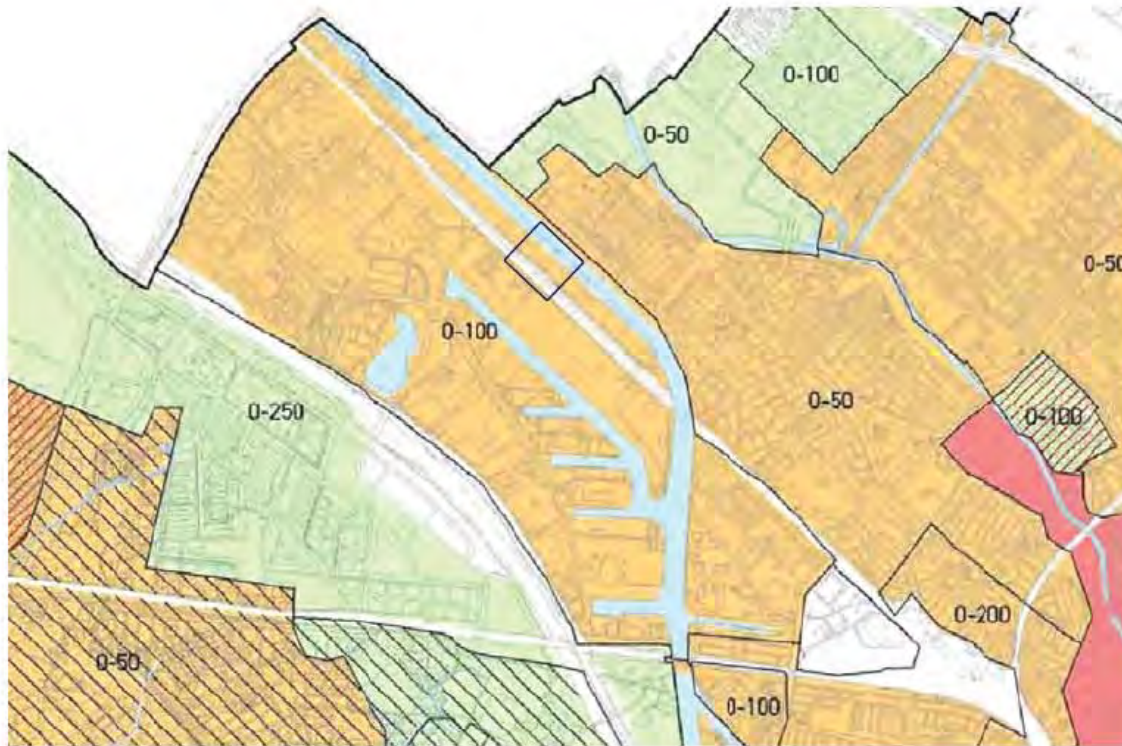
kadastrale kaart

foto's

historische gegevens Gemeente Utrecht



Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele
eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

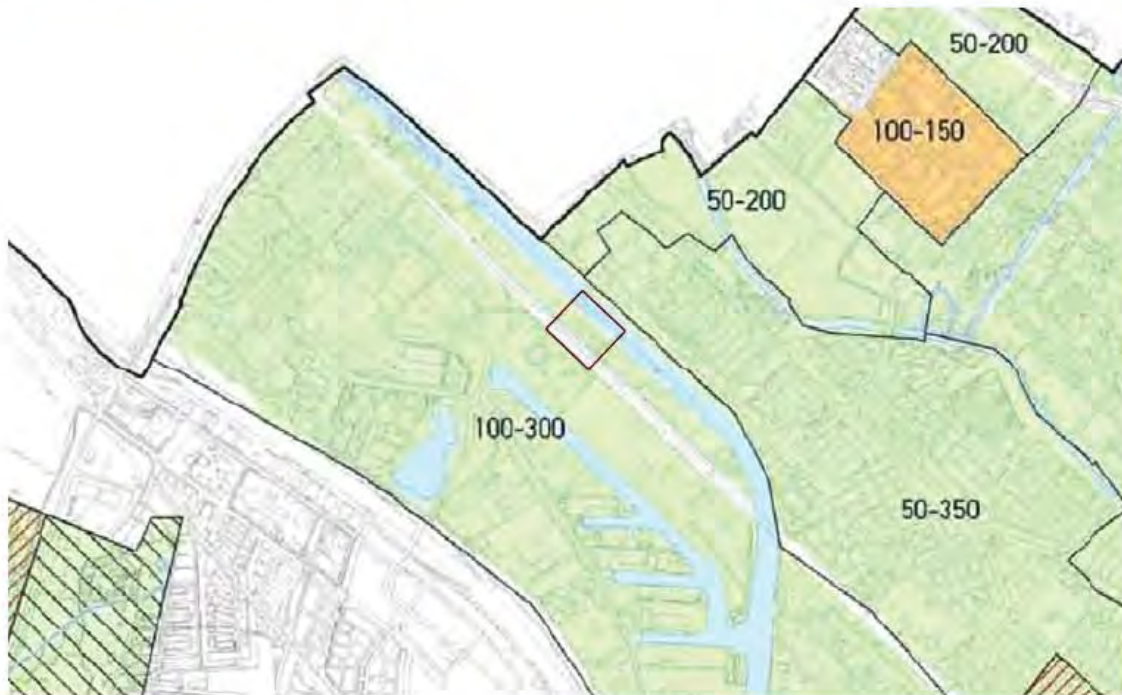


bodemkwaliteitskaart Utrecht

Ontgravingskaart - Laag 1

Ontgravingsklasse

- Industrie
- Wonen
- Landbouw/natuur



Ontgravingskaart - Laag 2

Ontgravingsklasse

- Wonen
- Landbouw/natuur

luchtfoto maart 2007



sept 2006



april 2005





bijlage D2



resultaten eerder onderzoek (2007)

PROJECT 12569

14-11-2007

**VERKENNEND BODEMONDERZOEK
SOPHIALAAN 7 TE UTRECHT**

opdrachtgever:
GIBO
Postbus 40282
3504 AB Utrecht

contactpersoon:
[redacted]
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]



projectleider:
[redacted]

rapporteur:
[redacted]

datum:
14 november 2007

Grondslag BV

Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK
Tel.: 0348-402103
Fax: 0348-402703

Galileistraat 69
1704 SE HEERHUGOWAARD
Tel.: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Oevers 16
8331 VC STEENWIJK
Tel.: 0521-521924
Fax: 0521-521928

In het grondmonster van de bovengrond van boring 26 overschrijdt het minerale olie-gehalte de streefwaarde niet. De individuele PCB-parameters bevinden zich allen onder de detectielimiet (indien een factor van 0,7 wordt gehanteerd teneinde de gemeten gehalten te kunnen toetsen aan de streefwaarde, wordt een overschrijding van de streefwaarde voor de som PCB's gemeten).

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie H

Deellocatie H: werkplaats/magazijn; in de werkplaats is een stellingkast aanwezig met diverse olieproducten en in het magazijn is een vat afgewerkte olie op een lekbak aanwezig; ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Tabel 4.8: Analyseresultaten deellocatie H

tabel 4.6: Analyseresultaten decontatie H																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o s	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
20(0,14-0,70)+ 22(0,14-0,50)	2,8/0,3	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	81	+	-	-	-	-	-			
20(0,70-1,20)+ 21(0,90-1,40)	13,6/3,0	puin+ baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	-	-	-			
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl.- berz.	Naft	Olie	VOC's
										B	T	E	X				
21	2,80-3,80	12	-	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Lu/o s : Percentages lutum en organische stof
 waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde

Het grondmengmonster van de bovengrond van de boringen 20 en 22 bevat een lichte verhoging aan lood. In het mengmonster van boringen 20 en 21 is een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

In grondwater zijn lichte verhogingen aan arseen en chroom gemeten.

4.2.7 Analyseresultaten deellocatie I

Deellocatie I: opslagruimte voor hulpstoffen (kleurstoffen, siliconen en plastijn); ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht.

Tabel 4.9: Analyseresultaten deellocatie I

tabel 4.9: Analyseresultaten deelmatrix I																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o.s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
23(0,14-0,70)+ 24(0,14-,50)	2,6/0,5	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
23(0,70-1,20)	7,0/0,8	baksteen+	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	80#	-			
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl - benz.	Naft.	Olie	VOCI
										B	T	E	X				
24	2.20-3.20	26	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lu/o s : Percentages lutum en organische stof
 waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal : het gehalte overschrijdt de streefwaarde
 getal* : het gehalte wordt grotendeels veroorzaakt door PAK's

In het zintuiglijk schone mengmonster van de bovengrond zijn geen verhogingen boven de streefwaarden gemeten; in de ondergrond is een lichte verhoging aan PAK's en een hiermee samenhangende verhoging aan minerale olie gemeten.

Het grondwater afkomstig uit peilbuis 8 bevat lichte verhogingen aan arseen en nikkel.

4.2.7 Analyseresultaten deellocaties J + K

Deellocatie J: machineruimte met lekbakken en opvangput (ca. 2,6 meter diep); in de put wordt voornamelijk water vermengd met olie opgevangen. De put wordt periodiek geleegd. Ter plaatse kunnen diverse stoffen worden verwacht waaronder minerale olie.

Deellocatie K: aggregaat; het aggregaat staat in een betonnen bak met opstaande rand.

Tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K

tabel 4.10: Analyseresultaten deellocaties J+K																	
grond (mg/kg d.s.)																	
Monster	Lu/o s.	Waarnemingen	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK's 10 VROM	EOX	Olie				
15(0,26-0,50)+ 16(0,16-0,70)	< 1 / 1,1	slakken+, puin+ puin+, puinbrokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450				
15(0,50-1,00)+ 16(0,80-1,40)	1,6 / 0,6	zintuiglijk schoon zintuiglijk schoon	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	200				
16(2,60-3,00)	0,6	olie-water+++, afwijkende geur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8000**				
grondwater (µg/l)																	
Peilbuis	filterstelling (m-mv)	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	VAK				Chl- benz.	Naft.	Olie	VOCl
										B	T	E	X				
16	2,00-3,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-	

Lu/o s. Percentages lutum en organische stof
 waarneming + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
 blanco geen analyse uitgevoerd
 - het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
 getal het gehalte overschrijdt de streefwaarde
 getal** het gehalte overschrijdt de interventiewaarde

In zowel het bodemvreemde bijmengingen bevattende mengmonster van de bovengrond als in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten. Uit het oliechromatogram kan worden afgeleid dat de verhoging aan olie veroorzaakt wordt door mengsel van een lichtere en een zwaardere oliesoort. Daarnaast is in het zintuiglijk schone mengmonster van de ondergrond een lichte verhoging aan PAK's gemeten.

Het grondmengmonster van boring 16(2,60-3,00) waarbij een afwijkende geur en een sterke olie-waterreactie is waargenomen bevat een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie (zwaardere oliesoort).

In het grondwater afkomstig uit peilbuis 16 is een lichte verhoging aan minerale olie gemeten.

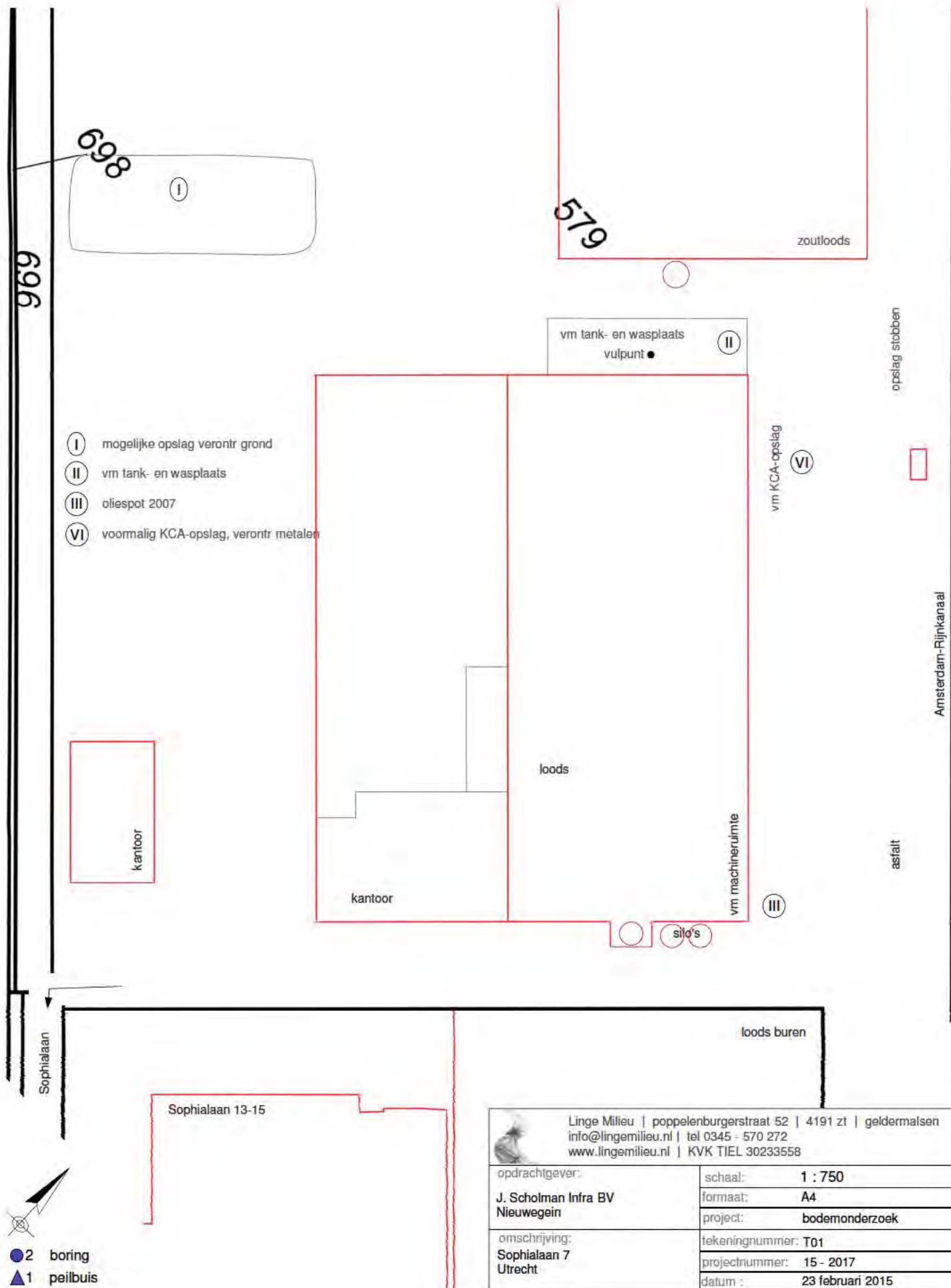
5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

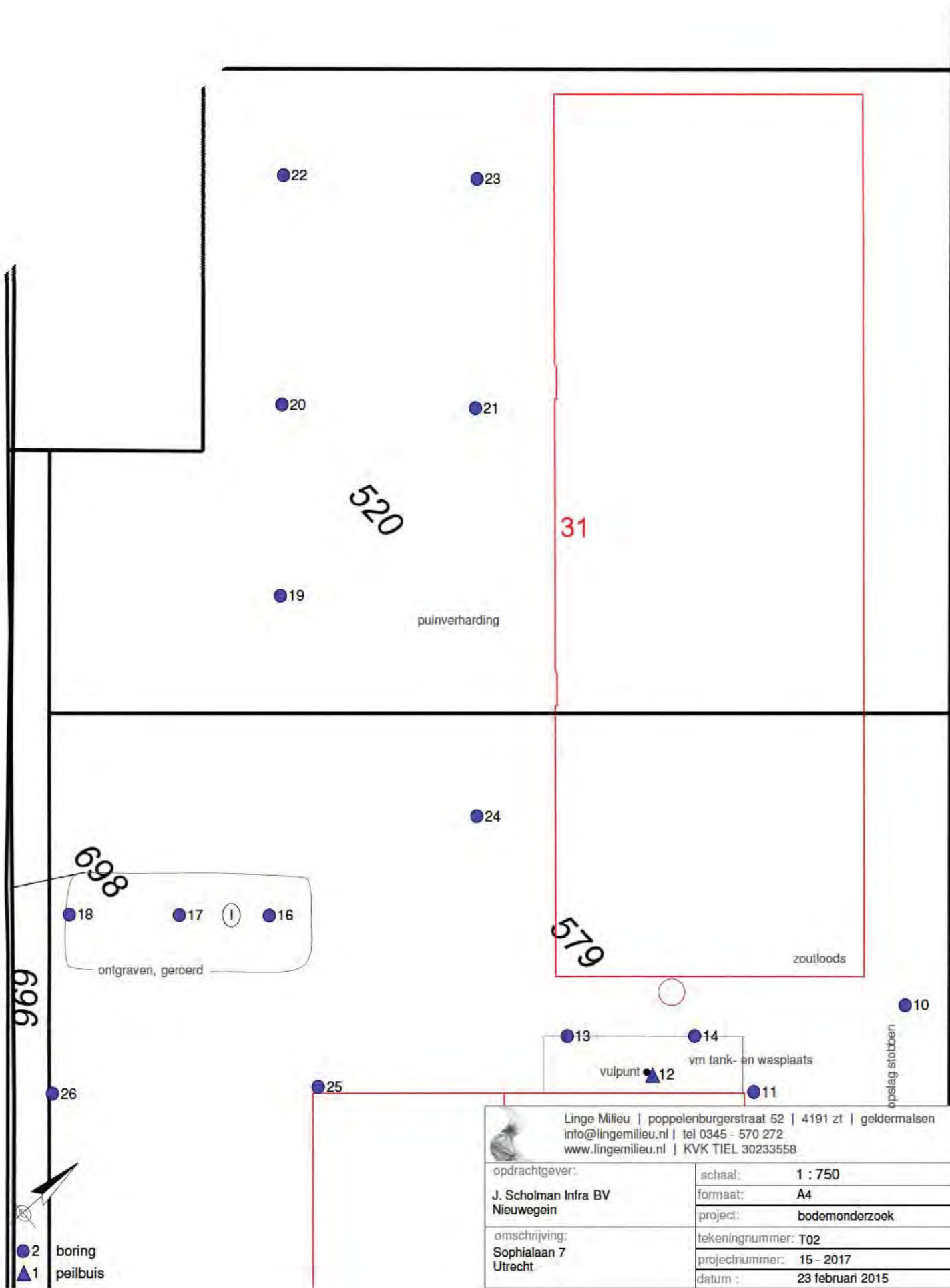
De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de verdachte deellocaties op het terrein van GIBO aan de Sophialaan 7 te Utrecht is vastgelegd. Middels onderhavig onderzoek is voldaan aan de eis tot het vastleggen van de nulsituatie met betrekking tot de bodemkwaliteit in het kader van de milieuvergunning.

bijlage E



situatieschets Sophialaan Utrecht, maart 2015





Bijlage 7



ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT

**in het kader van de aanvraag van een oprichtingsvergunning
ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De
Trip BV te Utrecht**

26 mei 2016

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



**Onderzoek luchtkwaliteit in het kader van de aanvraag van een oprichtingsvergunning
ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te
Utrecht**

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
email :



rapportnummer Tri.Utr.15.LK WB-02	datum 26 mei 2016	
projectleider [redacted]	auteur [redacted]	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax : 0475 - 311558
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
	2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	5
	2.2 algemene beschrijving activiteiten	5
	2.3 representatieve bedrijfssituatie	6
3	Wettelijk kader	7
	3.1 beoordeling luchtkwaliteit	7
	3.2 opzet luchtkwaliteittoets	8
4	Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek	11
	4.1 rekenmodel	11
	4.2 objecten	11
	4.3 immissiepunten	11
	4.4 bronnen	11
5	Rekenresultaten	19
	5.1 fijn stof	19
	5.2 stikstofdioxiden	20
6	Samenvatting en conclusies	21
	Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel	I
	Bijlage 2: berekening emissies naar de lucht	II
	Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel	III
	Bijlage 4: rekenresultaten	IV

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Doel van het onderzoek is toetsing van de NO_2 -immissie en de fijn stof-immissie als gevolg van de activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV aan de Wet milieubeheer.

De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens. Met een verspreidingsmodel is de immissie rondom de locatie berekend.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

Voorliggende rapportage geeft de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit.

2.3 representatieve bedrijfssituatie

Binnen de inrichting van De Trip BV vinden de volgende relevante activiteiten plaats met betrekking tot emissies naar de lucht:

- aan- en afvoer van stuifgevoelig materiaal middels vrachtwagens en schepen;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van stuifgevoelig materiaal middels twee mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- het bewerken (verkleinen en scheiden) van stuifgevoelig materiaal
- opslag van (al dan niet bewerkt) stuifgevoelig materiaal.

Aan- en afvoer van stuifgevoelig materiaal middels vrachtwagens en schepen

De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgt worden richting de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal				
route	voertuig	voertuigenbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting westzijde)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12

Schepen maken gebruik van de insteekhaven bij het inrichtingsterrein aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Dagelijks arriveert en vertrekt circa één schip. Het manoeuvreren van het schip en het stationair draaien van de motor is als emissiebron meegenomen in de berekening.

Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug

De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait.

Intern transport van stuifgevoelig materiaal middels twee mobiele laadsystemen

Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Op- en overslag vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan

Op de kade is een mobiele kraan actief die het laden en lossen van de schepen verzorgt.

Het bewerken (verkleinen en scheiden) van stuifgevoelig materiaal

Binnen de inrichting van De Trip BV wordt stuifgevoelig materiaal verkleind en gescheiden. Het vullen van de bewerkingsmachines geschiedt via een mobiele kraan.

Opslag van (al dan niet bewerkt) stuifgevoelig materiaal.

Binnen de inrichting van De Trip BV wordt stuifgevoelig materiaal opgeslagen in daartoe bestemde opslagvakken.

In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de emissies van fijn stof en stikstofoxiden van bovengenoemde bronnen.

3 Wettelijk kader

3.1 beoordeling luchtkwaliteit

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2 ("luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer. Hierin is opgenomen dat een project doorgang kan vinden indien aan minimaal één van de volgende eisen wordt voldaan:

- * Het project resulteert niet in een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer;
- * Het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Saldering moet plaatsvinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plangebied. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Meer informatie over projectsaldering is te vinden in de Handreiking 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
- * Het project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is sinds 1 augustus 2009 in werking. In het NSL is het begrip NIBM gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM;
- * Een project past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De onder het eerste punt genoemde grenswaarden in de Wet milieubeheer geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit dat op een aangegeven tijdstip moet zijn bereikt.

3.1.1 te beschouwen stoffen

Conform artikel 5 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit¹ dient rekening te worden gehouden met de emissies fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofoxiden (NO_x).

3.1.2 toetsingkader

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden onderstaand weergegeven.

Fijn stof

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) per 2011:

- * 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
- * 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor ultrafijn stof (PM_{2,5}) per 1 januari 2015:

- * jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m³.

Stikstofdioxide

De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) per 2015:

- * 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
- * 200 µg/m³ als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

¹ "Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007", Ministerie van VROM, nr. LMV 2007.109578 inclusief laatste wijziging cf. Wijzigingsregeling (Stcrt. 7230, 2013) (Inwerkingtreding: 22 maart 2013)

Conform de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit² dient getoetst te worden in het jaar waarin de activiteiten worden vergund, terwijl tevens aangegeven moet worden of de beschouwde situatie in de toekomst past binnen de luchtkwaliteitskaders. Aangezien de algemene verwachting is dat de achtergrondconcentraties alleen nog maar afnemen, wordt met de beschouwing van het kalenderjaar 2015 een worst case inzichtelijk gemaakt.

3.2 opzet luchtkwaliteittoets

Hoe een luchtkwaliteittoets dient te worden uitgevoerd is uitgewerkt in de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit (actualisatie 2011) en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). De werkwijze in dit rapport sluit aan bij beide documenten. Enkele belangrijke aspecten voor de luchtkwaliteittoets worden in onderstaande paragrafen besproken.

3.2.1 bronnen

Allereerst wordt een inventarisatie gemaakt van de voor luchtkwaliteit relevante bronnen binnen de inrichting. Niet alleen de bronnen binnen de inrichting kunnen van belang zijn bij berekening en toetsing van de immissieconcentraties; ook bronnen buiten de inrichting, zoals de verkeersaantrekkende werking, dienen beschouwd te worden. Wanneer in de directe omgeving ook bronnen gelegen zijn die (nog) niet in de achtergrondconcentraties zijn meegenomen (bijvoorbeeld nog niet gerealiseerde bronnen), dienen ook deze bronnen bij de berekeningen te worden betrokken.

Voor verkeersaantrekkende werking geldt dat het verkeer dient te worden beschouwd totdat dit is opgenomen in het 'heersende verkeersbeeld'. Daarbij wordt gesteld dat dit de ontsluitingsweg en de weg waarop de ontsluitingsweg uitkomt betreft. Bij het berekenen van de bijdrage van de verkeersaantrekkende werking dient rekening te worden gehouden met uitsluitend het verkeer ten behoeve van de inrichting (dus niet al het bestaande verkeer, dit is reeds opgenomen in de achtergrondconcentraties).

3.2.2 achtergrondconcentraties

Bij de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de in het onderzochte gebied aanwezige achtergrondconcentraties. In onderhavig onderzoek is gebruik gemaakt van de achtergrondconcentraties zoals die in opdracht van het Ministerie van I&M door het RIVM worden aangeleverd³.

3.2.3 zeezoutcorrectie

Concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, worden bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM₁₀) buiten beschouwing gelaten. In bijlage 5 van de Rbl wordt hieraan concreet invulling gegeven voor wat betreft het in de achtergrondconcentraties aanwezige zeezout. Per locatie in Nederland wordt aangegeven met welke getalswaarde de achtergrondconcentratie mag worden gecorrigeerd. Voor de onderhavige locatie (gemeente Utrecht, provincie Utrecht) zijn dit de volgende waarden:

- jaargemiddeld: aftrek van 1 µg/m³,
- 24-uurgemiddeld: aftrek van 2 overschrijdingsdagen.

Artikel 5.19 vierde lid bepaalt dat de concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen in aftrek gebracht worden, indien het kwaliteitsniveau hoger is dan die grenswaarde.

² "Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit", ministerie van I&M – actualisatie 2011

³ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/publicaties/2015/03/16/invoergegevens-luchtkwaliteit-2014.html>

3.2.4 terreinruwheid

De terreinruwheid, symbool z_0 [m], is een effectieve maat voor de hoeveelheid en hoogte van obstakels op de grond. De aanwezigheid van vegetatie, gebouwen en andere structuren is een belangrijke factor voor de verspreiding van stoffen in de atmosfeer: een ruw oppervlak veroorzaakt afremming van de wind aan de grond, waardoor een zekere mate van (mechanische) turbulentie wordt gegenereerd en zich een hoogteafhankelijk windprofiel instelt. Andere benamingen voor ruwheidslengte zijn ruwheid, terreinruwheid, ruwheidshoogte en oppervlakteruwheid.

In Nederland varieert de ruwheidslengte van minder dan een centimeter tot enkele meters. Bij iedere verspreidingsberekening moet één ruwheidslengte worden ingevoerd. Deze wordt bepaald op basis van de terreinruwheid rondom bron en receptor(en). Het gebied waarover de ruwheid wordt bepaald heeft een doorsnede van minimaal 1 km. De ruwheden worden ontleend aan de door het Ministerie van I&M beschikbaar gestelde ruwheidskaart⁴.

In de gehanteerde rekenprogrammatuur kan de waarde door de gebruiker handmatig ingevoerd worden, of via de PreSRM tool op basis van de door het ministerie van I&M vrijgegeven ruwheidskaart van Nederland⁵. Wanneer wordt gekozen voor de optie 'gebaseerd op modelgebied', worden de x- en y coördinaten (rijksdriehoekscoördinatenstelsel) van de linkeronderhoek en rechterbovenhoek van het modelgebied ingevuld. Dit is standaard de 'bounding box' om alle bronnen in het model, met daaromheen een rand van 1 km afgerond op hele kilometers. Geomilieu bepaalt dan geautomatiseerd de gemiddelde terreinruwheid van het gebied. Voor onderhavige situatie is gekozen voor de optie 'gebaseerd op modelgebied' en bedraagt de ruwheid 0,8388 m.

3.2.5 immissiepunten

In de Wet milieubeheer en Rbl is uitwerking gegeven aan de nieuwe Europese Richtlijn luchtkwaliteit⁶, waarin onder andere is uitgewerkt op welke locaties de luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld. Daarbij geldt:

- * geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen bewoning is;
- * geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de Arbo regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiek toegankelijke plaatsen; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingcriterium een rol);
- * geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Voor het bepalen van de rekenpunten dient rekening gehouden te worden met het 'blootstellingcriterium'. Dit criterium houdt in dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingperiode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is. In onderstaande tabel is de uitwerking overgenomen van dit blootstellingcriterium.

⁴ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/publicaties/2014/03/15/ruwheidskaart.html>

⁵ Help functie Geomilieu V2.62

⁶ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

tabel 3-a: overzicht uitwerking blootstellingcriterium		
middelingtijd	op de volgende locaties dient te worden getoetst aan de grenswaarden	op de volgende locaties dient over het algemeen niet te worden getoetst aan de grenswaarden
jaar	- alle locaties waar leden van het publiek regelmatig kunnen worden blootgesteld - bij de gevel van woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen, scholen, ziekenhuizen, bibliotheken, etc.	- alle trottoirs (in tegenstelling tot locaties bij de gevel) en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek naar verwachting van korte duur is - bij de gevel van gebouwen van inrichtingen waar Arbo voorzieningen van toepassing zijn en waar leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben
24 uur (etmaal)	- alle locaties, als voorgaand, alsmede - tuinen bij woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen	- trottoirs (in tegenstelling tot locaties bij de gevel) en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek naar verwachting van korte duur is
uur	- alle locaties, als voorgaand, alsmede - trottoirs (bijvoorbeeld in drukke winkelstraten) - die gedeelten van parkeerterreinen, stations voor openbaar vervoer e.d. die niet volledig zijn afgesloten en waar de wind vrije toegang heeft en waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft - elke in de buitenlucht gelegen locatie waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft	- locaties waar het publiek naar mag worden aangenomen geen reguliere toegang heeft, zoals de middenberm van wegen

Toetsing van de grenswaarden vindt plaats vanaf de inrichtingsgrenzen, waardoor de immissiepunten worden bepaald vanaf de grens van het terrein. Langs de openbare weg worden de immissiepunten gesitueerd op maximaal 10 meter van de wegrand.

De totale immissieconcentratie op de immissiepunten wordt berekend door de lokale bijdrage van de inrichting, de heersende achtergrondconcentratie en de lokale bijdrage van eventueel nabijgelegen bronnen op te tellen.

3.2.6 terminologie

Immissie van stikstofdioxide wordt veroorzaakt door emissies van zowel stikstofmonoxide (NO) als stikstofdioxide (NO₂), samen stikstofoxiden (NO_x) genoemd. In de atmosfeer vinden chemische reacties plaats waardoor een deel van het NO wordt omgezet in NO₂. Op emissieniveau zal daarom van stikstofoxiden worden gesproken, op immissieniveau van stikstofdioxide.

Fijn stof (PM₁₀) is gedefinieerd als in de buitenlucht voorkomende stofdeeltjes die een op grootte selecterende instroomopening passeren met een efficiencygrens van 50 procent bij een aerodynamische diameter van 10 µm. Een andere benaming hiervoor is 'fijn stof'.

Fijn stof (PM_{2,5}) is gedefinieerd als in de buitenlucht voorkomende stofdeeltjes die een op grootte selecterende instroomopening passeren met een efficiencygrens van 50 procent bij een aerodynamische diameter van 2,5 µm.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

4.1 rekenmodel

Ten behoeve van de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit vanwege de aangevraagde activiteiten is een rekenmodel opgesteld. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever en via het kadaster verkregen tekeningen gehanteerd. Het rekenmodel is opgesteld met behulp van het programma "Geomilieu" versie 2.62. Dit programma rekent op basis van STACKS+ (Short Term Air-pollutant Concentrations Kema modelling System) van KEMA. Volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit dienen de concentraties van verontreinigde stoffen bij inrichtingen te worden vastgesteld middels standaardrekenmethode 3, het Nieuw Nationaal Model⁷. Het model STACKS+ is opgebouwd volgens het NNM en geschikt gemaakt voor het doorrekenen van wegverkeer en is goedgekeurd door het ministerie van I&M⁸. Bijlage 3 geeft een overzicht van de invoergegevens van het rekenmodel.

4.2 objecten

In de rekenmodellen zijn alle relevante objecten (gebouwen) en bronnen meegenomen overeenkomstig de door opdrachtgever aangeleverde tekeningen en gegevens. In figuur 3 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

4.3 immissiepunten

Volgens het blootstellingcriterium (§ 3.2.5) dient daar te worden getoetst, waar het aannemelijk is dat daar significante blootstelling plaatsvindt, exclusief de arbeidsplaats. Ten behoeve van de bepaling van de jaar- en uurgemiddelde concentraties zijn hiervoor enkele relevante immissiepunten overgenomen uit het zonemodel voor geluid. Deze betreffen woningen aan onder andere de Amsterdamsestraatweg (zowel in Utrecht als in Maarssen) en de Kantonaleweg, plus een aanvullend immissiepunt bij Sportpark Elinkwijk. Tevens zijn enkele immissiepunten toegevoegd aan het rekenmodel waar de uurgemiddelde concentratie een rol speelt, te weten de OV-haltes bij de Hyperonenweg en de Otto Hahnweg. Figuur 4 geeft de locatie van de immissiepunten.

4.4 bronnen

In deze paragraaf worden de voor luchtkwaliteit relevante bronnen omschreven. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de gehanteerde bronnen, de berekening van de PM₁₀-, NO₂-, PM_{2,5}-emissies en de bedrijfsduur. Figuur 5 geeft een overzicht van alle bronnen binnen de inrichting. De bedrijfsduur van de diverse bronnen is in overeenstemming gebracht met het geluidonderzoek en het geuronderzoek die mede deel uitmaken van de oprichtingsvergunning.

Stuifgevoeligheidsklassen

De emissie van fijn stof is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de deeltjesgrootte en deeltjesgrootteverdeling, het vochtgehalte, de duur van de opslag, de neiging tot conglomeratie, de herkomst, de productiewijze, de uitgevoegde handelingen en de

⁷ artikel 75 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit

⁸ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/regelingen/2011/07/04/overzicht-goedgekeurde-rekenmethoden.html>

windsnelheidsparameters.

In bijlage 4.6 van de NeR⁹ is een klassenindeling van stuifgevoelige stoffen gegeven en zijn aan een aantal goederen stuifgevoeligheidsklassen toegekend. Hierbij is de volgende indeling gemaakt:

- S1 : sterk stuifgevoelig, niet bevochtigbaar
- S2 : sterk stuifgevoelig, wel bevochtigbaar
- S3 : licht stuifgevoelig, niet bevochtigbaar
- S4 : licht stuifgevoelig, wel bevochtigbaar
- S5 : nauwelijks of niet stuifgevoelig

Emissie-eigenschappen

De concentratieverdeling wordt voornamelijk bepaald door de afstand vanaf de bron en de turbulentie in de atmosfeer. De berekende concentratie is recht evenredig met de emissiesterkte en wordt in het algemeen lager naarmate de windsnelheid hoger is. De effectieve emissiehoogte speelt ook een belangrijke rol. Dit is de hoogte van de puntbron met daarbij opgeteld de stijghoogte. De stijghoogte hangt naast de weersomstandigheden onder andere af van de warmte-inhoud van de emissie en de impuls van de emissie. Hoe groter de effectieve hoogte van de bron, hoe verder weg het maximum van de berekende concentraties op grondniveau doorgaans zal liggen en hoe lager het doorgaans zal zijn.

Gezien het feit dat het rekenmodel (Nieuw Nationaal Model) gebaseerd is op het Gaussisch pluimmodel zal bij een hogere stijghoogte het maximum van de berekende concentraties op een grotere afstand zijn gelegen. Door uit te gaan van een minimale uittreedsnelheid wordt ter plaatse van relatief dichtbij gelegen immissiepunten een worst case beschouwd.

4.4.1 bewerking van stuifgevoelige goederen

Voor het bewerken van stuifgevoelige goederen zijn emissiefactoren afgeleid uit:

U.S. Environmental Protection Agency (EPA), Emissions Factors & Policy Applications Center (EFPAC), <http://www.epa.gov/ttn/chief/efpac/index.html>, update augustus 2004.

Hierbij is gebruik gemaakt van de cijfers voor ‘*crushed stone processing operations*’ die in tabel 11.19.2-1 van genoemde publicatie vermeld staan, waarbij een onderscheid is gemaakt in ‘*Tertiary crushing*’ (verkleinen) en ‘*Screening*’ (zeven). In de aangevraagde situatie wordt het materiaal tijdens het handelen bevochtigd. Derhalve dienen voor deze handelingen de emissiefactoren voor “*controlled*” handelingen te worden toegepast.

Bij De Trip BV vinden verschillende bewerkingen van (stuifgevoelige) goederen plaats, die kort samengevat neerkomen op verkleinen en zeven. De verscheidenheid aan (stuifgevoelige) goederen die worden bewerkt is groot. Derhalve is gekozen voor een worst case, waarin:

- * alle geaccepteerde afvalstoffen die worden bewerkt, als stuifgevoelig worden aangemerkt;
- * een aantal geaccepteerde afvalstoffen die worden bewerkt, bevatten (veel) meer vocht dan puin, zoals bijvoorbeeld groenafval. Deze materialen zijn daarom veel minder stuifgevoelig dan puin.;

Tabel 4-a geeft een overzicht van de bewerkingsactiviteit met het bijbehorende, emissieduur, bronverwijzing en emissieconcentratie.

⁹ Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht

tabel 4-a: PM-emissies voor handelingen met stuifgevoelige materialen

activiteit	doorzet [ton/jaar]	emissieduur [h/jr]	emissie-factor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
			PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}
verkleinen puin	60.000	480	3,70E-04	3,70E-04	2,07E-05	2,07E-05
verkleinen houtachtig afval	36.640					
zeven stuifgevoelige stoffen	224.000	480	3,70E-04	3,70E-04	4,80E-05	4,80E-05

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

4.4.2 transport en verlading van stuifgevoelige goederen

Voor de transport- en verlading van stuifgevoelige goederen zijn emissiefactoren afgeleid uit:

U.S. Environmental Protection Agency (EPA), Emissions Factors & Policy Applications Center (EFPAC), last update 18 October 2005, Chapter 11, Table 11.19.2-1¹⁰.

Hierbij is gebruik gemaakt van de cijfers voor 'Truck Unloading – Fragmented Stone' voor de aanvoer van afvalstoffen en 'Truck Unloading – Conveyor, crushed stone' voor de overslag en afvoer van afvalstoffen. Voor de uitstoot van de emissie van fijn stof bij de overslag en afvoer van afvalstoffen is aangesloten bij de emissiefactor voor gebroken puin (granulaat).

Bij De Trip BV vinden de volgende transport- en verladingactiviteiten van stuifgevoelige goederen plaats:

- * aanvoer afvalstoffen;
- * overslag afvalstoffen;
- * afvoer afvalstoffen.

Ten aanzien van de aan- en afvoer en overslag van (afval)stoffen is worst case uitgegaan van een situatie waarbij de gehele doorzet per jaar als stuifgevoelig wordt aangemerkt. In werkelijkheid zal de doorzet van de inrichting niet geheel bestaan uit stuifgevoelige goederen. De aan- en afvoer en overslag van (afval)stoffen is meegenomen in de berekeningen, omdat hierbij fijn stof vrijkomt.

In navolgende tabel 4-b is een overzicht gegeven van de overslagactiviteiten met de bijbehorende doorzetten, emissieduren en emissiefactoren.

tabel 4-b: PM-emissies voor overslag van stuifgevoelige materialen

activiteit	doorzet [ton/jaar]	emissie- duur [h/jr]	bron	emissiefactor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
				PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}
aanvoer stuifgevoelig materiaal	244.000	2.771	EPA: truck unl – frag., stone	8,0E-06	8,0E-06	1,80E-07	1,80E-07
afvoer stuifgevoelig materiaal	244.000	5.675	EPA: truck unl – frag., stone	8,0E-06	8,0E-06	8,77E-08	8,77E-08

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

¹⁰ <http://www.epa.gov/ttn/chief/ap42/ch11/final/c11s1902.pdf>

4.4.3 opslag van stuifgevoelige goederen

De emissie van fijn stof tijdens de opslag van stuifgevoelige materialen vindt plaats als gevolg van verwaaiing. De emissiefactor voor verwaaiing van fijn stof van materiaal in opslag is afkomstig uit:

Vrins, E., 'Fijn stof-emissies bij op- en overslag', Vrins Luchtonderzoek, rapportnummer VrOO8, september 1999, in opdracht van ministerie van VROM

In tabel 4-c is de PM₁₀-emissie voor de opslag van stuifgevoelige materialen weergegeven.

tabel 4-c: PM ₁₀ -emissies voor opslag van stuifgevoelige materialen						
activiteit	oppervlak [ha]	emissieduur [h/jr]	emissiefactor [kg/ton]*		emissie [kg/s]*	
			PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}
opslag 1	0,41	8.760	1	1	1,31E-05	1,31E-05
opslag 2	0,47	8.760	1	1	1,50E-05	1,50E-05
opslag 3 (onder overkapping)	0,30	8.760	1	1	9,59E-06	9,59E-06
opslag 4	0,12	8.760	1	1	3,74E-06	3,74E-06

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

In de praktijk zal het fijn stof echter slechts gedeeltelijk naar de omgeving emitteren. Aangezien niet bekend is welke reductie hiervoor mag worden aangehouden, wordt geen reductie gehanteerd. Tevens wordt ervan uitgegaan dat al het materiaal dat wordt opgeslagen op de betreffende locaties stuifgevoelig is. In werkelijkheid zal dit slechts een gedeelte zijn van de totale opslag. Hiermee wordt een worst case beschouwd.

4.4.4 installaties/machines

Hoewel de temperatuur van uitlaatgassen hoger is dan de omgevingstemperatuur, is deze vanwege de kleine afmetingen van de uitstroomopening en de lage uitreesnelheid, niet in het rekenmodel verdisconteerd¹¹.

De fijn stof- en NO_x-emissie van de machines zijn gebaseerd op de Europese emissiefactoren zoals opgenomen in "DieselNet: Emission Standards >> European Union"¹². Deze emissiefactoren zijn bepaald op basis van verschillende emissiestandaarden uit Europese regelgeving. Voor onderhavig onderzoek wordt uitgegaan van de emissiefactoren voor Stage III B Standards for Nonroad Engines. In deze tabel wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen PM₁₀ en PM_{2,5}. Om deze reden wordt in voorliggend onderzoek met betrekking tot de invoergegevens van PM_{2,5} voor de machines dezelfde invoerwaarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie onderdeel is van PM₁₀, wordt hiermee een worst-case scenario benaderd voor PM_{2,5}.

Onderstaande tabel 4-d geeft een overzicht van het machinepark met de vermogens, emissieduren en emissiefactoren voor PM en NO_x.

¹¹ De ontwikkelaar van de software heeft aangegeven dat middels deze modelleerwijze de werkelijkheid het beste wordt benaderd.

¹² www.dieselnet.com/standards/eu/nonroad.php

tabel 4-d: emissiefactoren machines

machine	ver- mogen [kW]	emissie- duur [h/jr]	emissiefactor [g/kWh]*			emissie [kg/s]*		
			PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x
mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	110	240	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	110	240	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
mobiele kraan op kade	110	1601	0,025	0,025	0,40	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05
shovel 1 (buiten)	180	2920	0,025	0,025	0,40	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05
shovel 2 (onder overkapping)	180	2190	0,025	0,025	0,40	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05
schip (aangemeerd)	335	803	0,025	0,025	2,00	2,33E-06	2,33E-06	1,86E-04
mobiele verkleiningsinstallatie (breker) + mobiele verkleiningsinstallatie (shredder)	368	480	0,025	0,025	3,30	2,56E-06	2,56E-06	3,37E-04
mobiele scheidingsinstallatie	95	480	0,025	0,025	2,00	6,60E-07	6,60E-07	5,28E-05

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

4.4.5 verkeer

Met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking van en naar De Trip BV is er sprake van:

- vrachtwagens;
- personenauto's;
- scheepvaart.

Voor de emissie van fijn stof en stikstofoxiden van het vrachtverkeer maakt het rekenprogramma (Geomilieu 2.62) gebruik van generieke emissiegegevens, die beschikbaar worden gesteld door de Rijksoverheid ¹³.

De kentallen aangaande de verkeersemisies worden in het rekenmodel ontleend aan het te hanteren rekenjaar (in casu 2015). Het verkeer op het terrein van het bedrijf betreft personenauto's en vrachtwagens en is als itemtype 'weg' gemodelleerd. Er is uitgegaan van een representatieve rijnsnelheid van 15 km/u op het inrichtingssterrein en 50 km/u op de openbare weg.

Het parkeren van de vrachtwagens op de weegbrug is in het rekenmodel gemodelleerd als brontype "parkeerplaats", waaraan dezelfde generieke emissiegegevens aan ten grondslag liggen als bij brontype "weg".

Verkeersaantrekkende werking vrachtverkeer

In de bepaling van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met het verkeer van en naar de inrichting aan de Sophialaan 7. Gezien de infrastructuur ter plaatse wordt aangenomen dat al het inrichtingsgebonden verkeer in zuidoostelijke richting rijdt. In paragraaf 3.2.1 is gesteld dat de verkeersaantrekkende werking beschouwd moet worden totdat het inrichtingsgebonden verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval zodra het inrichtingsgebonden verkeer de eerstvolgende kruising heeft bereikt, in casu de

¹³ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/berekenen-luchtvervuiling>

kruising met de Isotopenweg.

Verkeersaantrekkende werking binnenvaartschepen

Met betrekking tot binnenvaartschepen op het Amsterdam Rijnkanaal is sprake van verkeersaantrekkende werking wanneer het schip handelingen verricht die zijn toe te schrijven aan de inrichting, zoals het manoeuvreren richting de insteekhaven. Zulke handelingen zullen plaatsvinden binnen een afstand van 500 m van de insteekhaven, waarmee de totale vaarlengte van de verkeersaantrekkende werking van de schepen uitkomt op 1 km. De maximum vaarsnelheid op het Amsterdam Rijnkanaal bedraagt 18 km/u¹⁴, wat betekent dat een voorbijvarend schip in 0,06 uur de inrichting van De Trip is gepasseerd. Qua emissieduur wordt daarom uitgegaan van een worst case tijdsperiode van 0,5 uur over het hele traject. In het rekenmodel wordt de verkeersaantrekkende werking van de binnenvaartschepen verdeeld over 6 puntbronnen.

Om te bepalen wat de emissie is van de verkeersaantrekkende werking van varende binnenvaartschepen is gebruik gemaakt van de rekenapplicatie Prelude¹⁵. Hierbij is uitgegaan van scheepstype M8 (groot Rijnschip) en 364 schepen per jaar. In navolgende tabel 4-e is een samenvatting gegeven van emissies naar de lucht van de binnenvaartschepen. Een uitgebreid overzicht van de uit Prelude afkomstige gegevens is terug te vinden in bijlage 2.

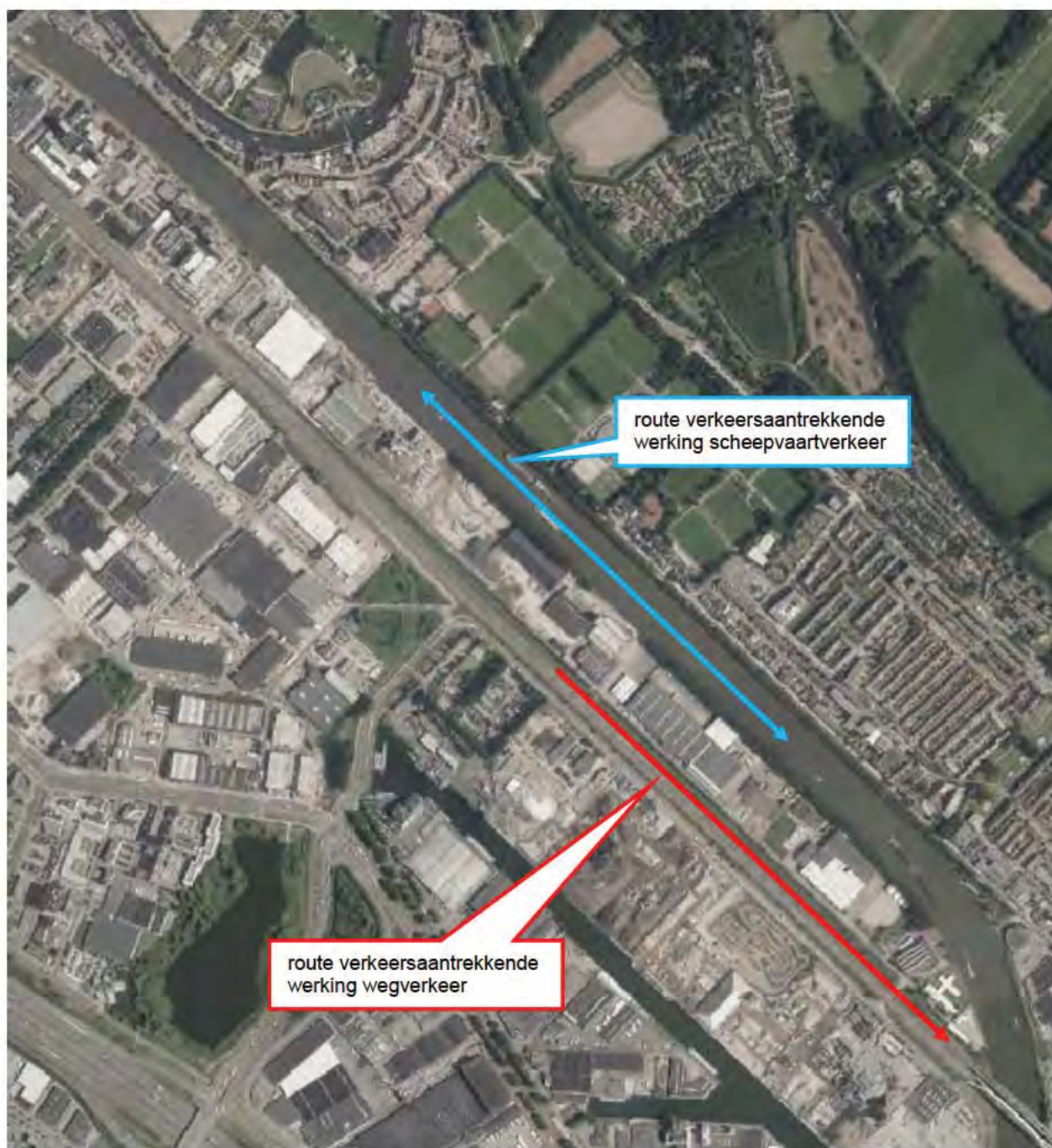
tabel 4-e: emissiefactoren binnenvaartschepen							
ladingstoestand	emissieduur [h/jr]	emissiefactor [g/km]*			jaarlijkse emissie [kg/s]*		
		PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x
geladen	n.v.t.	16,3	16,3	482,0	7,40E-08	7,40E-08	2,46E-06
leeg		14,5	14,5	488,7	6,58E-08	6,58E-08	2,19E-06
TOTAAL		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,40E-07	1,40E-07	4,65E-06

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

Met betrekking tot de invoer in het rekenmodel is de verkeersaantrekkende werking verdeeld over diverse puntbronnen. In navolgende figuur 2 zijn de routes van de verkeersaantrekkende werking, zoals deze zijn verwerkt in het rekenmodel, weergegeven op een luchtfoto.

¹⁴ <http://www.wegwijzerark.nl/>

¹⁵ <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/slag/rekeninstrumenten-0/binnenvaartschepen/>



4.4.6 overzicht emissies

In tabel 4-b zijn de wijzigingen opgenomen van de invoergegevens met betrekking tot aanvoer, afvoer, bewerking en opslag van stuifgevoelige materialen, alsmede de activiteiten van machines op het inrichtingsterrein.

tabel 4-b: overzicht emissies naar de lucht					
bron		emissie*			emissieduur [h]
nr.	omschrijving	PM ₁₀ [kg/s]	PM _{2,5} [kg/s]	NO _x [kg/s]	
<u>handelingen en bewerkingen stuifgevoelige goederen</u>					
H01	verkleinen stuifgevoelige stoffen	2,07E-05	2,07E-05	—	480
H02	zeven stuifgevoelige stoffen	4,80E-05	4,80E-05	—	480
<u>opslag van stuifgevoelige goederen</u>					
OP01	opslag	1,31E-05	1,31E-05	—	8.760
OP02	opslag	1,50E-05	1,50E-05	—	8.760
OP03	opslag onder overkapping	9,59E-06	9,59E-06	—	8.760
OP04	opslag	3,74E-06	3,74E-06	—	8.760
<u>transport- en verlading van stuifgevoelige stoffen</u>					
Ov01	aanvoer stuifgevoelig materiaal	1,80E-07	1,80E-07	—	2.771
Ov01	afvoer stuifgevoelig materiaal	8,77E-08	8,77E-08	—	5.675
<u>machines</u>					
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	240
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	240
MK	mobiele kraan op kade	7,64E-07	7,64E-07	1,22E-05	1601
SB	shovel 1 (buiten)	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05	2920
SO	shovel 2 (onder overkapping)	1,25E-06	1,25E-06	2,00E-05	2190
S	schip (aangemeerd)	2,33E-06	2,33E-06	1,86E-04	803
MV	mobiele verkleiningsinstallatie	2,56E-06	2,56E-06	3,37E-04	480
MS	mobiele scheidingsinstallatie	6,60E-07	6,60E-07	5,28E-05	480
schip VAW 1t/m6	verkeersaantrekkende werking scheepvaart	1,40E-07	1,40E-07	4,65E-06	182

* Als emissiefactoren voor PM_{2,5} zijn dezelfde waarden gehanteerd als voor PM₁₀. Aangezien PM_{2,5} per definitie een onderdeel van PM₁₀ is, wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd.

5 Rekenresultaten

Hiernavolgend zijn de berekeningsresultaten gepresenteerd. Bijlage 4 geeft de rekenresultaten in alle gehanteerde immissiepunten. De resultaten zijn berekend op basis van de situatie waarin alle vijf de proceslijnen actief zijn: aangezien het ook voor kan komen dat één proceslijn actief is, wordt hiermee een worst-case situatie inzichtelijk gemaakt.

5.1 fijn stof

Onderstaande tabel 5-a geeft een overzicht van de berekeningsresultaten voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In de tabel zijn de waarden van de jaargemiddelde totaalconcentraties ter plaatse van de immissiepunten opgenomen, alsmede de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de inrichting van De Trip BV op de jaargemiddelde concentratie. Tevens zijn per immissiepunt het aantal overschrijdingsdagen van de daggemiddelde concentratie opgenomen.

tabel 5-a: jaargemiddelde immissie PM ₁₀ en PM _{2,5}								
immissiepunt		jaargemiddelde immissieconcentratie [µg/m ³]						
id.	omschrijving	PM ₁₀				PM _{2,5}		
		totaal concentratie *	achtergrond-concentratie *	bijdrage inrichting	over-schrijdings-dagen	totaal concentratie	achtergrond-concentratie	bijdrage inrichting
ZS05	Kantonaleweg 3	22,9	22,8	0	12	14,3	14,3	0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	23,1	23	0,1	12	14,7	14,6	0,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	23,4	23	0,4	12	15,1	14,6	0,4
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	23,3	23,2	0,1	12	15	14,9	0,1
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	23	23	0,1	12	14,7	14,6	0,1
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24	24	0	14	15,5	15,5	0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	23,2	23	0,2	12	14,9	14,7	0,2
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	23,3	23,2	0,1	12	14,9	14,9	0,1
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	23,2	23,2	0	12	14,9	14,9	0
Z5	Maarssenbroeksed jk 1A	22,9	22,8	0	12	14,3	14,3	0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW-5	23,5	23	0,5	12	15,1	14,6	0,5
t1	Sportpark Elinkwijk	23,4	23	0,4	12	15	14,6	0,4
t2	Hyperonenweg	22,9	22,9	0	12	14,4	14,4	0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	23,3	23	0,3	12	15	14,7	0,3
t3	Otto Hahnweg	22,9	22,9	0,1	12	14,4	14,4	0
grenswaarde:		40			35	25		

*exclusief zeezoutcorrectie

Tabel 5-a laat zien dat voor zowel de jaargemiddelde immissieconcentratie, als het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Aangezien de rekenresultaten van fijn stof binnen het toetsingskader blijven, hoeft geen zeezoutcorrectie te worden toegepast (zie paragraaf 3.2.3).

5.2 stikstofdioxiden

Navolgende tabel 5-b geeft een overzicht van de berekeningsresultaten voor de stof stikstofdioxide (NO₂). In de tabel zijn de waarden van de jaargemiddelde totaalconcentraties ter plaatse van de immissiepunten opgenomen, alsmede de achtergrondconcentraties en de bijdrage van de inrichting van De Trip BV op de jaargemiddelde concentratie. Tevens zijn per immissiepunt het aantal overschrijdingsdagen van de uurgemiddelde concentratie opgenomen.

tabel 5-b: jaargemiddelde immissie NO₂

immissiepunt		jaargemiddelde immissieconcentratie [µg/m ³]			
id.	omschrijving	NO ₂			
		totaal concentratie	achtergrondconcentratie	bijdrage inrichting	overschrijdingsdagen
ZS05	Kantonaleweg 3	25,9	25,9	0	0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	24	24	0,1	0
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	24,3	24	0,4	0
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	24,2	24,1	0,1	0
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	24	24	0	0
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,7	24,7	0	0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	22,3	22,1	0,2	0
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	24,2	24,1	0,1	0
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	24,1	24,1	0,1	0
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	25,9	25,9	0	0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	24,4	24	0,5	0
t1	Sportpark Elinkwijk	24,4	24	0,5	0
t2	Hyperonenweg	25,3	25,3	0	0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	22,5	22,1	0,4	0
t3	Otto Hahnweg	25,3	25,3	0,1	0
grenswaarde:		40			18

Tabel 5-b leert dat voor zowel de jaargemiddelde immissieconcentratie, als het aantal overschrijdingsdagen voor de stof NO₂ wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

6 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is de aanvraag van een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

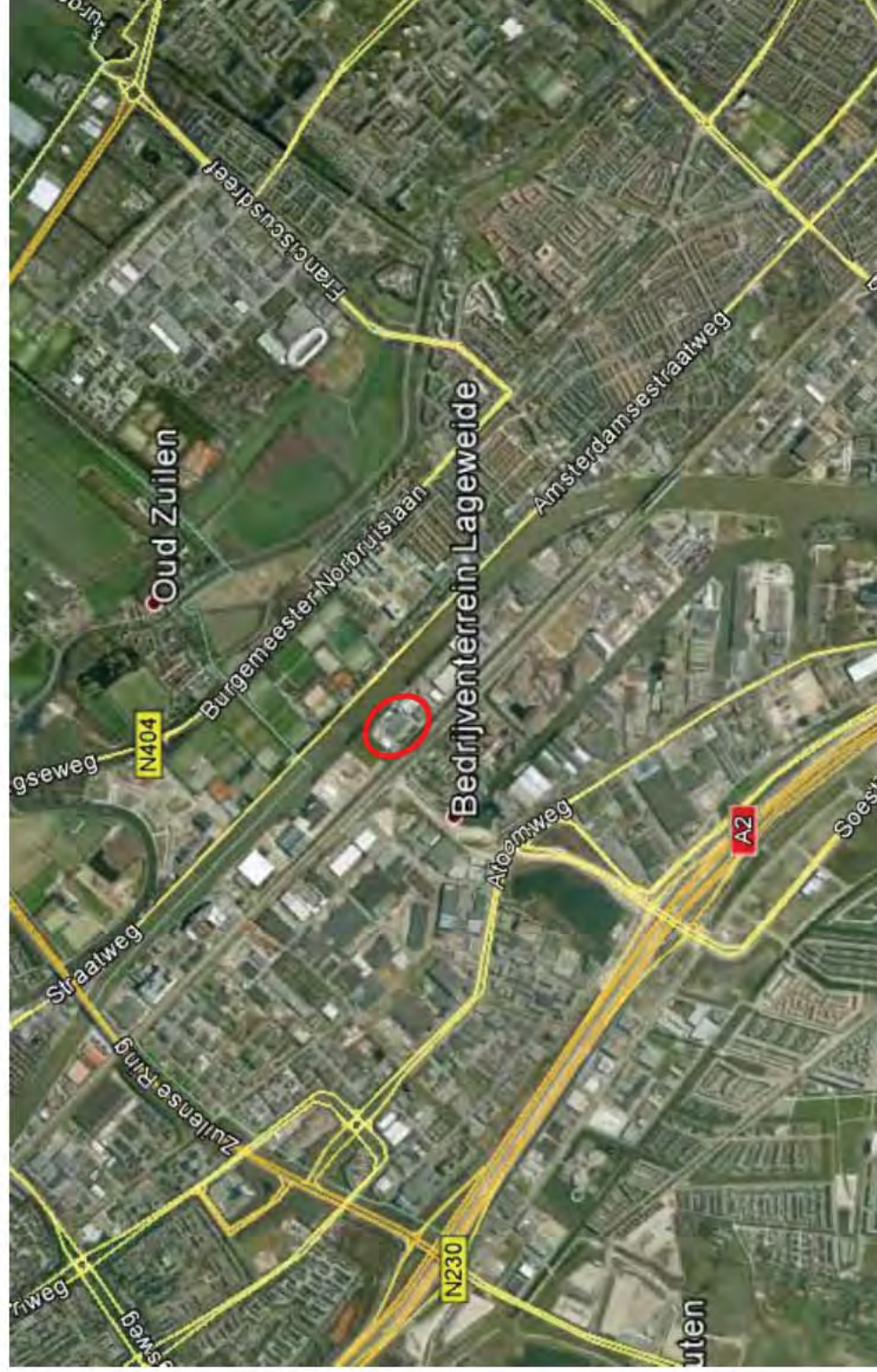
De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens. Met een verspreidingsmodel is de luchtkwaliteit rondom de locatie inzichtelijk gemaakt.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

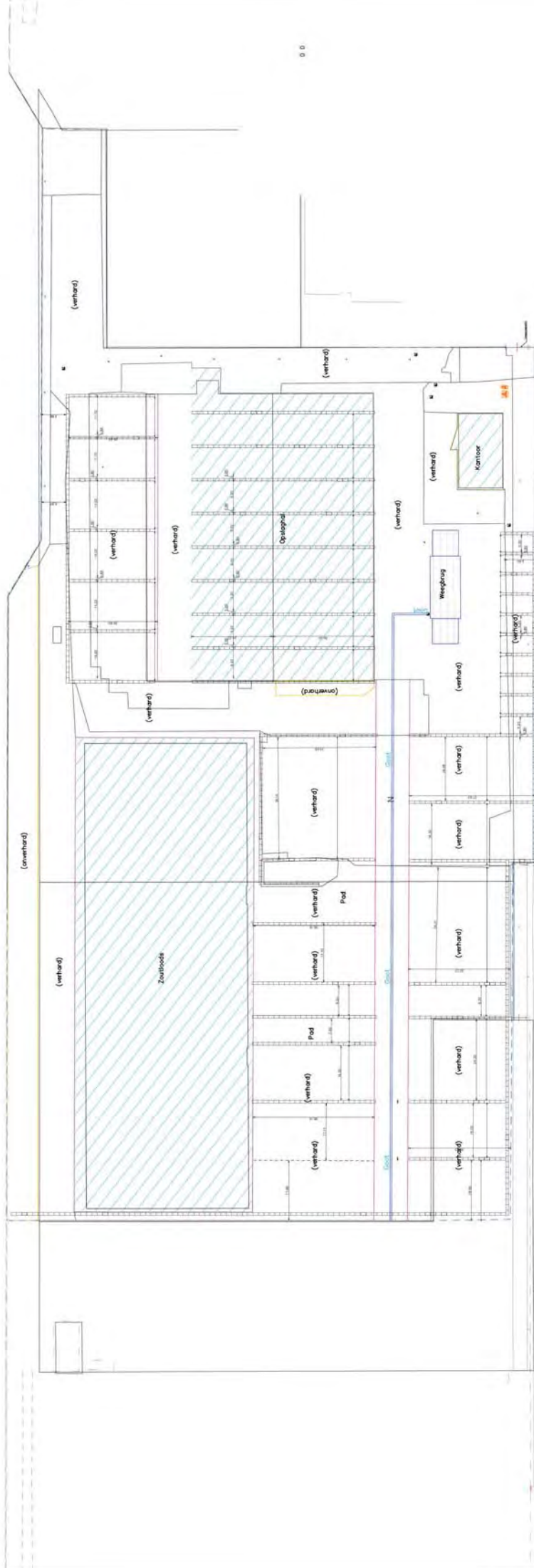
Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor alle immissiepunten voor zowel PM_{10} , $PM_{2,5}$ als NO_2 wordt voldaan wordt aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

Blijkens het bovenstaande vormen de emissies naar de lucht als gevolg van de aangevraagde activiteiten geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en de bevindingen van dit luchtkwaliteitonderzoek.

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel



Figuur 1: geografische ligging inrichting



Legenda

Product: 12010000 / 12010000

toedijgingen aan verscheiden kleine (acht – o.g. buurlingen) werden die niet zekoor zijn van de boerdere (oor)weg kunnen

Books

Pretest

Stichting

Woodcut.

05

V B 0 0

000

52

1

0

•

24

9
E
E

•

Sop. a aan 3 en 3

te U ec t

1

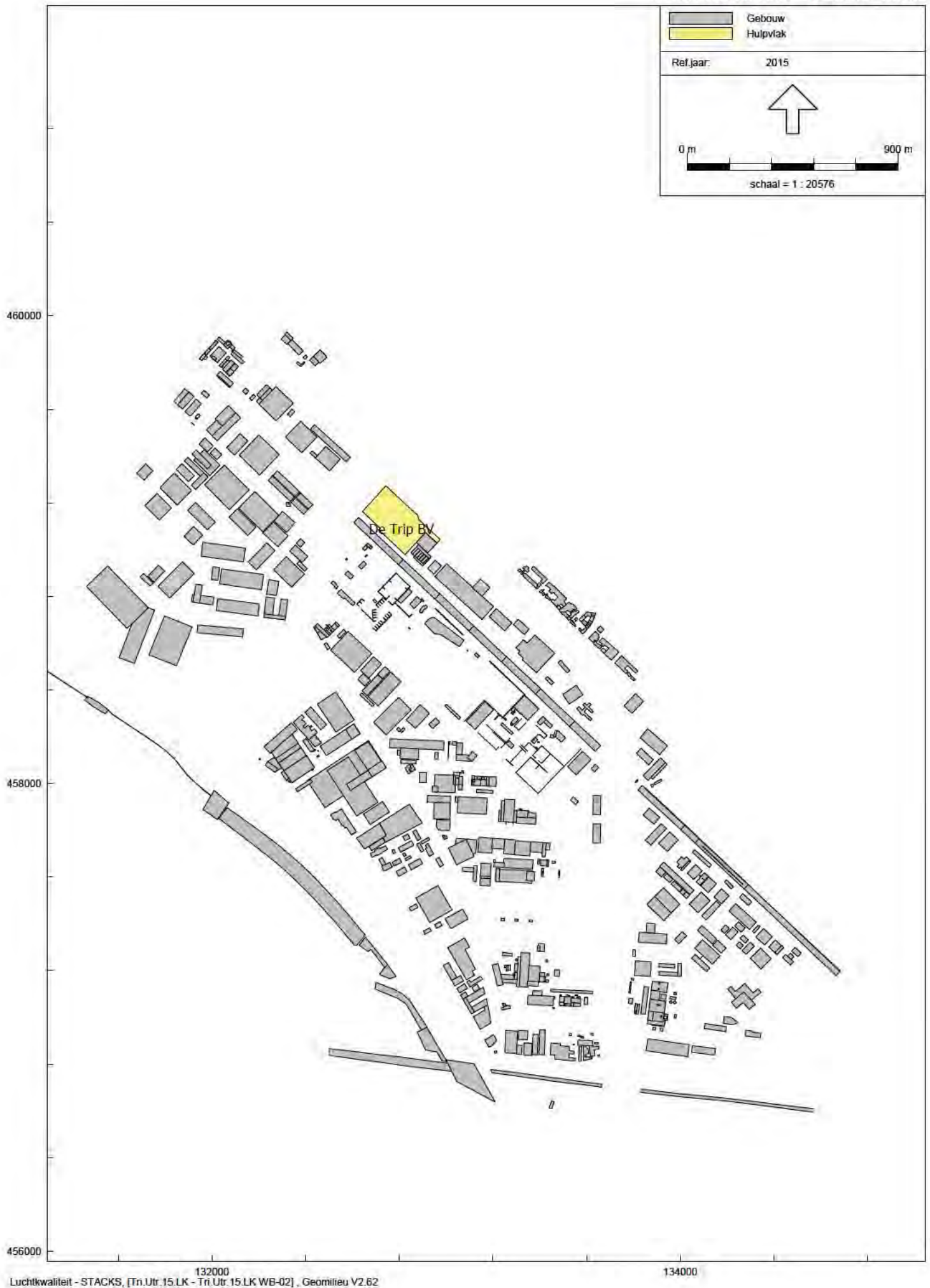
©

6

2

Sop aan 3 en 3 35 2AR
teU ec t

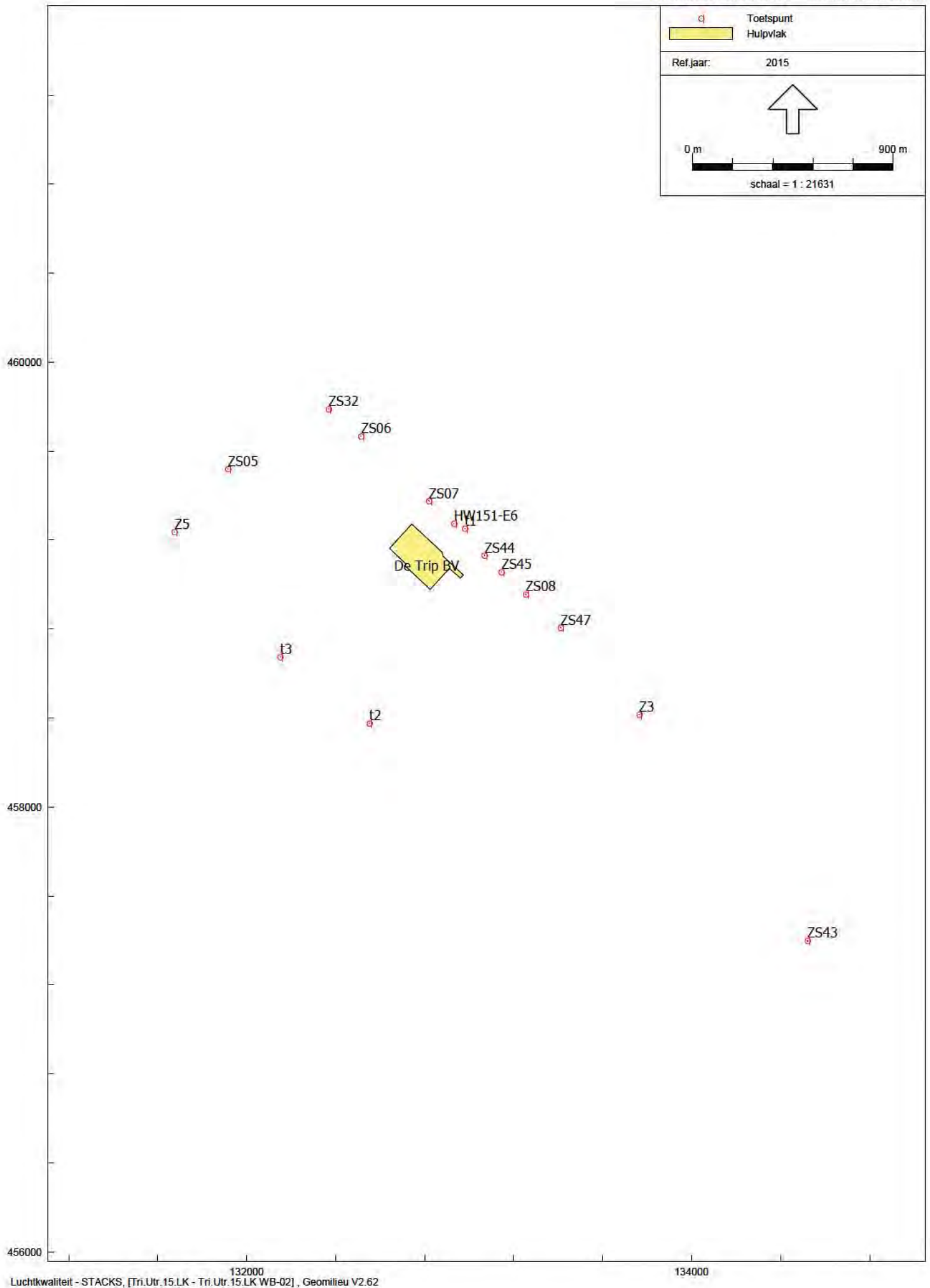
1



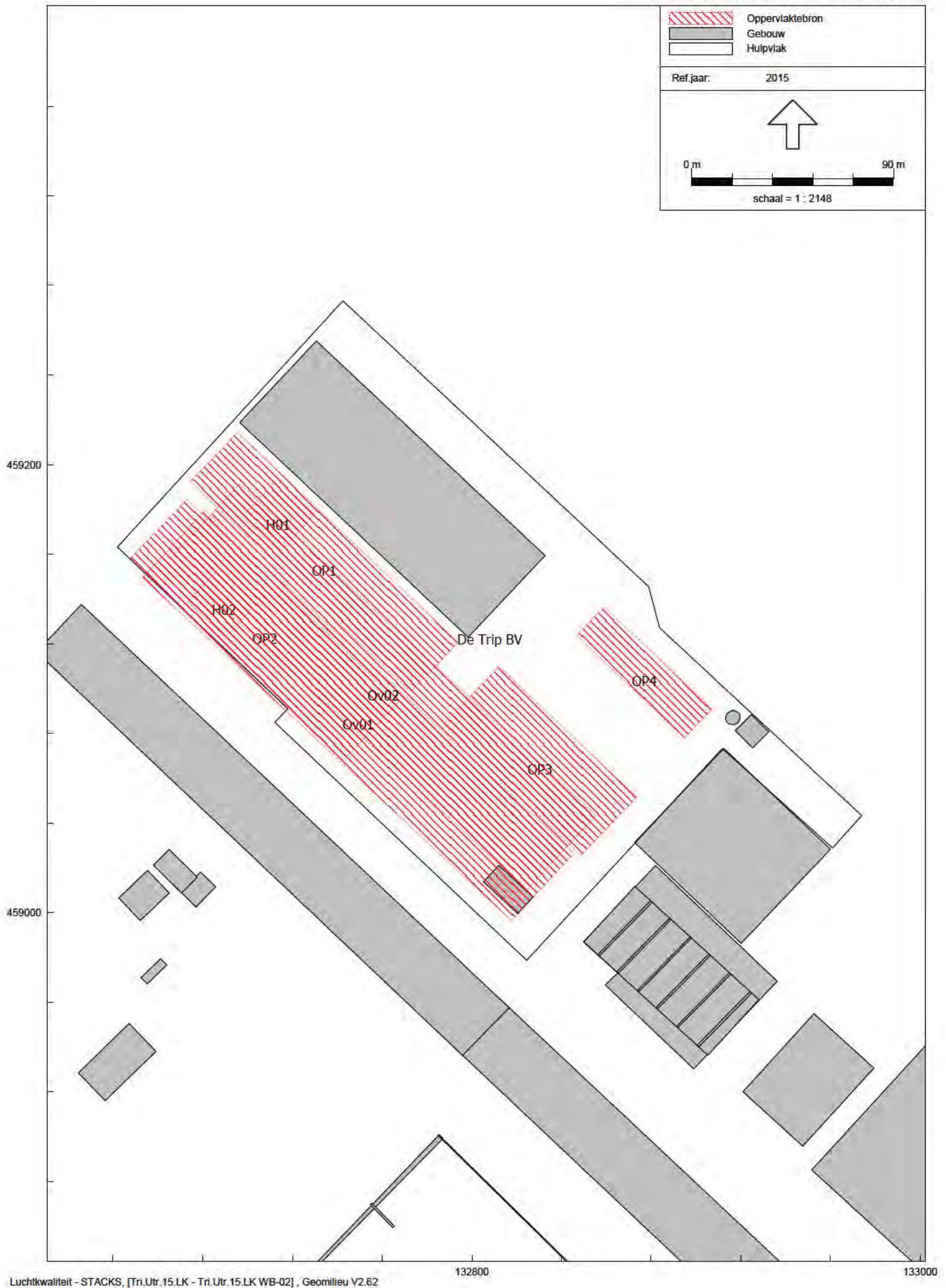
Figuur 3: grafische weergave rekenmodel - objecten



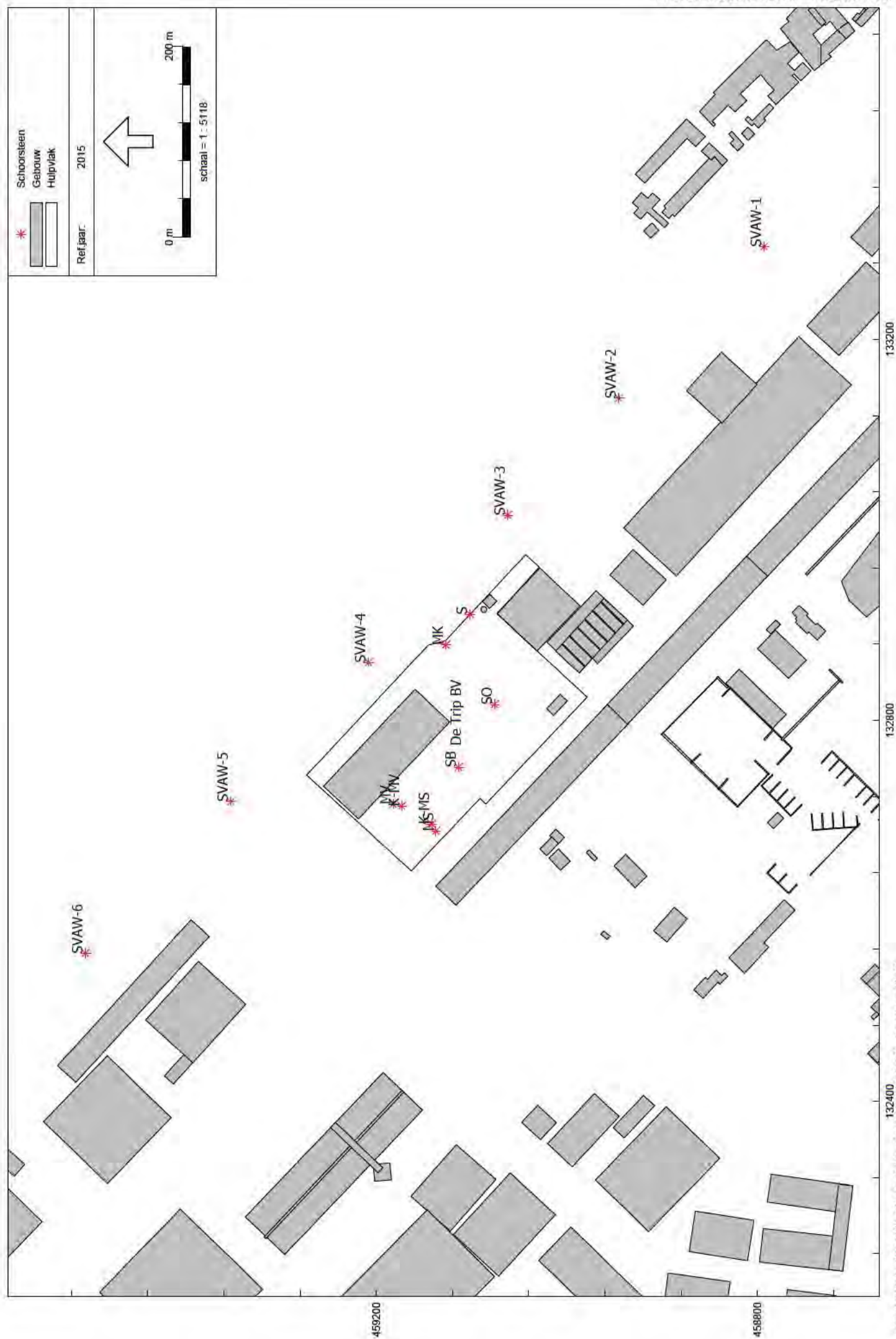
Figuur 4a: grafische weergave rekenmodel - immissiepunten



Figuur 4b: grafische weergave rekenmodel - immissiepunten

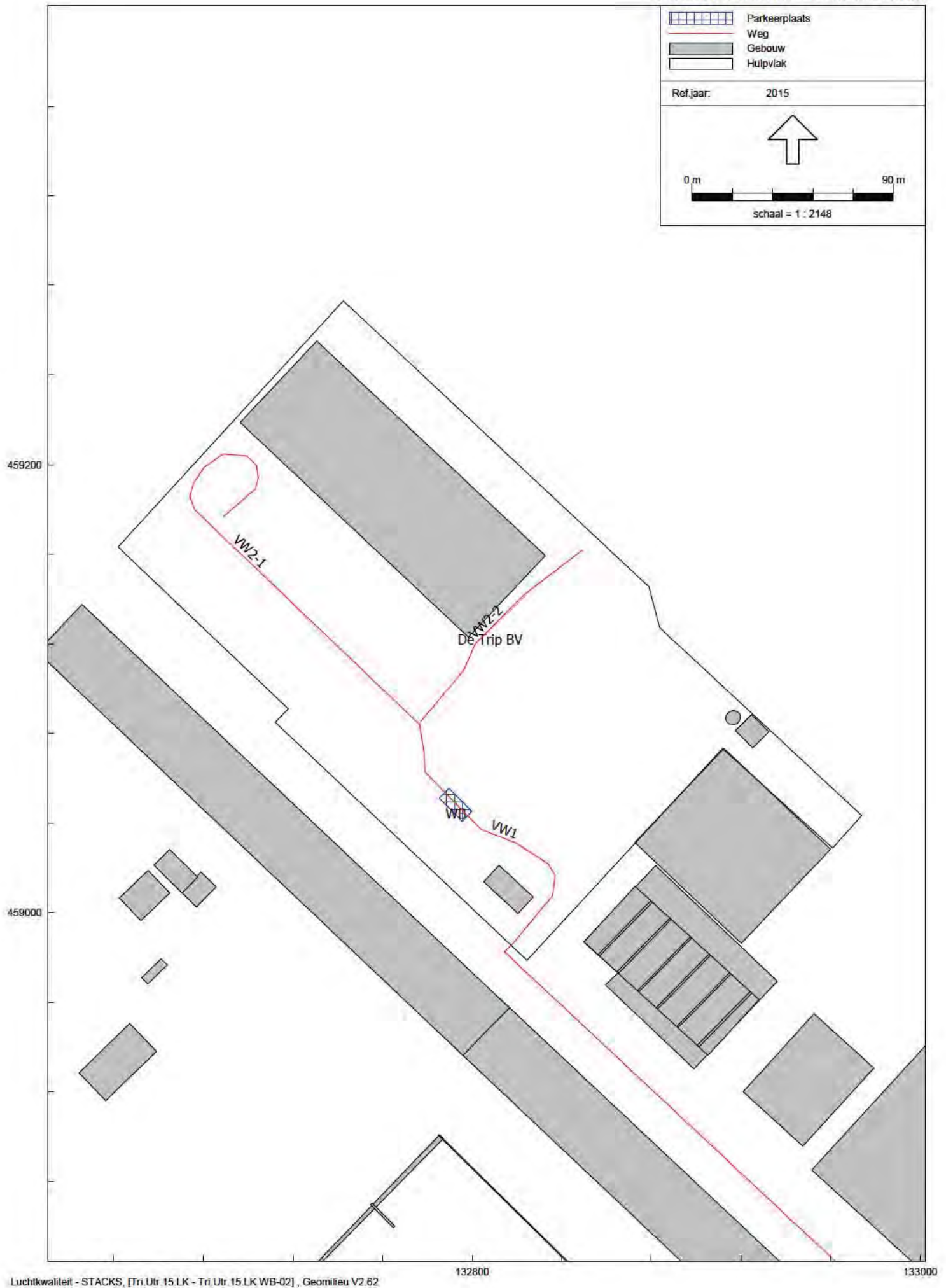


Figuur 5a: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen



Luchtkwaliteit - STACKS, [Tr.Uit. 15.LK - Tr.Uit. 15.LK WB-02], Geomilieu V2.62

Figuur 5b: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (puntbronnen/schoorstenen)



Figuur 5c: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (verkeer)



Figuur 5d: grafische weergave rekenmodel - emissiebronnen (verkeersaantrekkende werking)

Bijlage 2: berekening emissies naar de lucht

Uittreksel uit Prelude 1.1 (rekenapplicatie luchttemissies binnenvaart)

Pluimvaarweg	Scheepstype	Ladingstoestand	Richting	Stof	Emissiefactor g/km	Aantal schepen per jaar	Afstand (km)	trendfactor	Emissie (g/jaar)	Emissie (kg/jr)	Emissie (kg/s)
CEMT Va	M8	geladen	beide	Fijn Stof	16,3	181,0	1,0	0,8	2333	2	7,40E-08
CEMT Va	M8	geladen	beide	NOx	482,0	181,0	1,0	0,9	77645	78	2,46E-06
CEMT Va	M8	leeg	beide	Fijn Stof	14,5	181,0	1,0	0,8	2075	2	6,68E-08
CEMT Va	M8	leeg	beide	NOx	428,7	181,0	1,0	0,9	69064	69	2,19E-06

Totale emissie
(kg/s)

PM10 / PM2.5	1,40E-07
NOx	4,65E-06

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport:	Lijst van model eigenschappen		
Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02		
Model eigenschap			
Omschrijving	Tri.Utr.15.LK WB-02		
Verantwoordelijke	RPK		
Rekenmethode	STACKS		
Aangemaakt door	roel op 31-3-2015		
Laatst ingezien door	op 26-5-2016		
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.62		
Referentiejaar	2015		
GCN referentiepunt	X:	-999.00	Y: -999.00
Rekenperiode	1-1-1995 tot 31-12-2004		
Stoffen	NO2, PM10, PM2.5		
Zeezoutcorrectie	Nee		
Weekend verkeersverdeling	Weekdag		
Verkeersverdeling zaterdag	L: 0.87, M: 0.52, H 0.33		
Verkeersverdeling zondag	L: 0.84, M: 0.34, H 0.16		
Terreinruwheid	0.8388		
Steekproefberekening	Nee		
Berekening met achtergrond	Ja		
Custom meteo	Nee		
Store journal files	Nee		
Custom emission file	Nee		

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02										
Groep:	Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking										
	(hoofdgroep)										
	Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS										
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Emis NOx	Emis PM10	Emis PM2.5	%NO2	Bedr. uren		
OP1	opslag 1	132695,46	459214,35	2,50	0,00000000	0,00001310	0,00001310	5,00	8760,00		
OP2	opslag 2	132647,80	459158,22	2,50	0,00000000	0,00001500	0,00001500	5,00	8760,00		
OP3	opslag 3 onder overkapping	132812,12	459109,87	2,50	0,00000000	0,00000959	0,00000959	5,00	8760,00		
OP4	opslag 4	132894,78	459077,94	2,50	0,00000000	0,00000374	0,00000374	5,00	8760,00		
H01	verkleinen stuijfoeelige stoffen	132713,01	459193,28	2,50	0,00000000	0,00002070	0,00002070	5,00	480,00		
H02	zeven van stuijfoeelige stoffen	132688,78	459155,30	2,50	0,00000000	0,00004800	0,00004800	5,00	480,00		
Ov01	aanvoer stuijfoeelig materiaal	132653,15	459149,55	2,50	0,00000000	0,00000018	0,00000018	5,00	2771,00		
Ov02	afvoer stuijfoeelig materiaal	132665,54	459158,09	2,50	0,00000000	0,00000009	0,00000009	5,00	5675,00		

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02																	
Groep:	Tri.Utr.15.LK - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Parkeerplaatsen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS																	
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Type	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)
WB	weegbrug	132789,68	459055,50	Verdeling	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--

Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02	
Groep:	Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Parkeerplaatsen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS	
Naam	%Bus(A)	%Bus(N)
WB	--	--

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02											
Groep: Tri.Utr.15.LK - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep)											
Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS											
Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Emis NOx	Emis PM10	Emis PM2.5	Bedr. uren	Int.diam.	Ext.diam.	Flux
MV	mobiele verkleiningsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	0,00033700	0,00000256	0,00000256	480,00	0,10	0,20	0,100
K-MV	mobiele kraan tbv verkleiningsinstallatie	132709,89	459173,39	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	240,00	0,10	0,20	0,100
MS	Mobile scheidingsinstallatie	132683,78	459137,54	2,00	0,00005280	0,00000066	0,00000066	480,00	0,10	0,20	0,100
K-MS	mobiele kraan tbv scheidingsinstallatie	132691,08	459141,76	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	240,00	0,10	0,20	0,100
MK	mobiele kraan op kade	132879,29	459127,00	2,00	0,00001220	0,00000076	0,00000076	1601,00	0,10	0,20	0,100
SB	shovel 1 (buiten)	132750,80	459113,63	2,00	0,00002000	0,00000125	0,00000125	2920,00	0,10	0,20	0,100
S0	shovel 2 (onder overkapping)	132816,50	459075,84	2,00	0,00002000	0,00000125	0,00000125	2190,00	0,10	0,20	0,100
S	schip	132911,27	459101,42	2,00	0,00018600	0,00000233	0,00000233	803,00	0,10	0,20	0,100
SVAW-1	schip VAW	133297,43	458793,06	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-2	schip VAW	133138,04	458945,80	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-3	schip VAW	133015,18	459062,02	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-4	schip VAW	132860,78	459208,13	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-5	schip VAW	132714,67	459352,57	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100
SVAW-6	schip VAW	132555,29	459505,31	2,00	0,00000465	0,00000014	0,00000014	30,30	0,10	0,20	0,100

Model: Tri.Utr.15.LK WB-02
 Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Gas temp	Warmte	Geb.bron	%NO2
MV	285,0	0,00	Ja	5,00
K-MV	285,0	0,00	Ja	5,00
MS	285,0	0,00	Ja	5,00
K-MS	285,0	0,00	Ja	5,00
MK	285,0	0,00	Nee	5,00
SB	285,0	0,00	Nee	5,00
SO	285,0	0,00	Nee	5,00
S	285,0	0,00	Nee	5,00
SVAW-1	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-2	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-3	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-4	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-5	285,0	0,00	Ja	5,00
SVAW-6	285,0	0,00	Ja	5,00

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Model:Tri.Utr.15.LK WB-02Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking(hoofdgroep)

Groep:Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.		X-1	Y-1	wegtype	V	Lengte	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)
VAW	vrachtwagens VAW		133667,28	458184,33	Normaal	50	1173,36	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
Vw2-1	vrachtwagens route 2-1		132776,51	459083,94	Normaal	15	216,27	320,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
Vw1	vrachtwagens route 1		132818,29	458986,24	Normaal	15	133,86	384,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--
Vw2-2	vrachtwagens route 2-2		132776,80	459085,09	Normaal	15	106,80	64,00	5,21	4,69	2,34	--	--	--	--	--

Geomilieu V2.62

26-5-2016 15:32:01

Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02
Groep:	Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep)
	Lijst van wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
VAW	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW2-1	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW1	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--
VW2-2	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--

Model:	Tri.Utr.15.LK WB-02				
Groep:	Tri.Utr.15.LK - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep)				
	Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS				
Naam	Omschr.	X	Y		
ZS05	Kantona leweg 3	131915,78	459520,30		
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	132514,35	459667,60		
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96		
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	133254,46	458956,76		
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	132368,74	459789,72		
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	134520,89	457399,19		
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	133069,32	459131,96		
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	133145,88	459056,75		
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	133410,86	458806,96		
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	133764,46	458415,87		
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	131676,17	459236,78		
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931,55	459274,47		
t1	Sportpark Elinkwijk	132980,27	459252,29		
t2	Hyperonenweg	132552,05	458376,61		
t3	Otto Hahnweg	132150,15	458674,11		

Bijlage 4: rekenresultaten

Bijlage 4: rekenresultaten
PM10

Rapport:		Resultatentabel				
Model:		Tri.Utr.15.LK WB-02				
Resultaten voor model:		Tri.Utr.15.LK WB-02				
Stof:		PM10 - Fijnstof				
Zeezoutcorrectie:		Nee				
Referentiejaar:		2015				
Naam	Omschrijving	PM10 Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 # Overschreidingen 24 uur	limiet [-]
ZS05	KantonaLeweg 3	22,9	22,8	0,0	0	12
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	23,1	23,0	0,1	0	12
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	23,4	23,0	0,4	0	12
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	23,3	23,2	0,1	0	12
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	23,0	23,0	0,1	0	12
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,0	24,0	0,0	0	14
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	23,2	23,0	0,2	0	12
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	23,3	23,2	0,1	0	12
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	23,2	23,2	0,0	0	12
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	22,9	22,8	0,0	0	12
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	23,5	23,0	0,5	0	12
t1	Sportpark Elinkwijk	23,4	23,0	0,4	0	12
t2	Hyperonenweg	22,9	22,9	0,0	0	12
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	23,3	23,0	0,3	0	12
t3	Otto Hahnweg	22,9	22,9	0,1	0	12

Rapport:		Resultatentabel		
Model:		Tri.Utr.15.LK WB-02		
Resultaten voor model:		Tri.Utr.15.LK WB-02		
Stof:		PM2.5 - Zeer fijnstof		
Referentiejaar:		2015		
Naam	Omschrijving	PM2.5 Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM2.5 Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM2.5 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
ZS05	Kantonaalweg 3	14,3	14,3	0,0
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	14,7	14,6	0,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	15,1	14,6	0,4
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	15,0	14,9	0,1
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	14,7	14,6	0,1
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	15,5	15,5	0,0
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	14,9	14,7	0,2
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	14,9	14,9	0,1
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	14,9	14,9	0,0
Z5	Maarssenbroeksedijk 1A	14,3	14,3	0,0
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	15,1	14,6	0,5
t1	Sportpark Elinkwijk	15,0	14,6	0,4
t2	Hyperonenweg	14,4	14,4	0,0
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	15,0	14,7	0,3
t3	Otto Hahnweg	14,4	14,4	0,0

Rapport:		Resultatentabel				
Model:		Tri.Utr.15.LK WB-02				
Resultaten voor model:		Tri.Utr.15.LK WB-02				
Stof:		NO2 - Stikstofdioxide				
Referentiejaar:		2015				
Naam	Omschrijving	NO2 Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]	
ZS05	Kantona leweg 3	25,9	25,9	0,0	0	
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	24,0	24,0	0,1	0	
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	24,3	24,3	0,4	0	
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	24,2	24,1	0,1	0	
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (	24,0	24,0	0,0	0	
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	24,7	24,7	0,0	0	
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	22,3	22,1	0,2	0	
ZS47	Amsterdamsestraatweg 895	24,2	24,1	0,1	0	
Z3	Amsterdamsestraatweg 712	24,1	24,1	0,1	0	
Z5	Maarssebroeksedijk 1A	25,9	25,9	0,0	0	
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	24,4	24,0	0,5	0	
t1	Sportpark Elinkwijk	24,4	24,0	0,5	0	
t2	Hyperonenweg	25,3	25,3	0,0	0	
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	22,5	22,1	0,4	0	
t3	Otto Hahnweg	25,3	25,3	0,1	0	

Bijlage 8



GEURONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

14 maart 2016

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

België

Brussel

Clovisslaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be



Geuronderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
email :



rapportnummer Tri.Utr.15.GO WB-02	datum 14 maart 2016	
projectleider [redacted]	auteur [redacted]	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax : 0475 - 311558
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	2
	2.1 situering inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	2
	2.2 algemene beschrijving activiteiten	2
	2.3 aangevraagde bedrijfssituatie – geurrelevante activiteiten	2
3	Toetsingskader	4
	3.1 landelijk geurbeleid	4
	3.2 lokaal beleid	4
	3.3 planologisch	5
4	Geuremissie	6
	4.1 continu en fluctuerend	6
	4.2 overzicht geurkentallen	6
	4.3 omschrijving activiteiten en berekening geuremissie	7
	4.4 samenvatting geurbronnen	9
5	Berekeningssystematiek	10
	5.1 algemeen	10
	5.2 immissiepunten	10
	5.3 geurbronnen	10
	5.4 terreinruwheid	11
6	Resultaten berekeningen en toetsing	12
	6.1 immissiepunten	12
	6.2 geurcontouren	12
	6.3 toetsing	12
7	Samenvatting en conclusies	13
	Bijlage 1, figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel	I
	Bijlage 2, overzicht berekening geuremissies	II
	Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel	III
	Bijlage 4, rekenresultaten	IV

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een geuronderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig: (1) het verzoek van het bevoegd gezag naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit, (2) de nu in te dienen oprichtingsvergunning, onderdeel milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding en (3) een omgevingsvergunningaanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan.

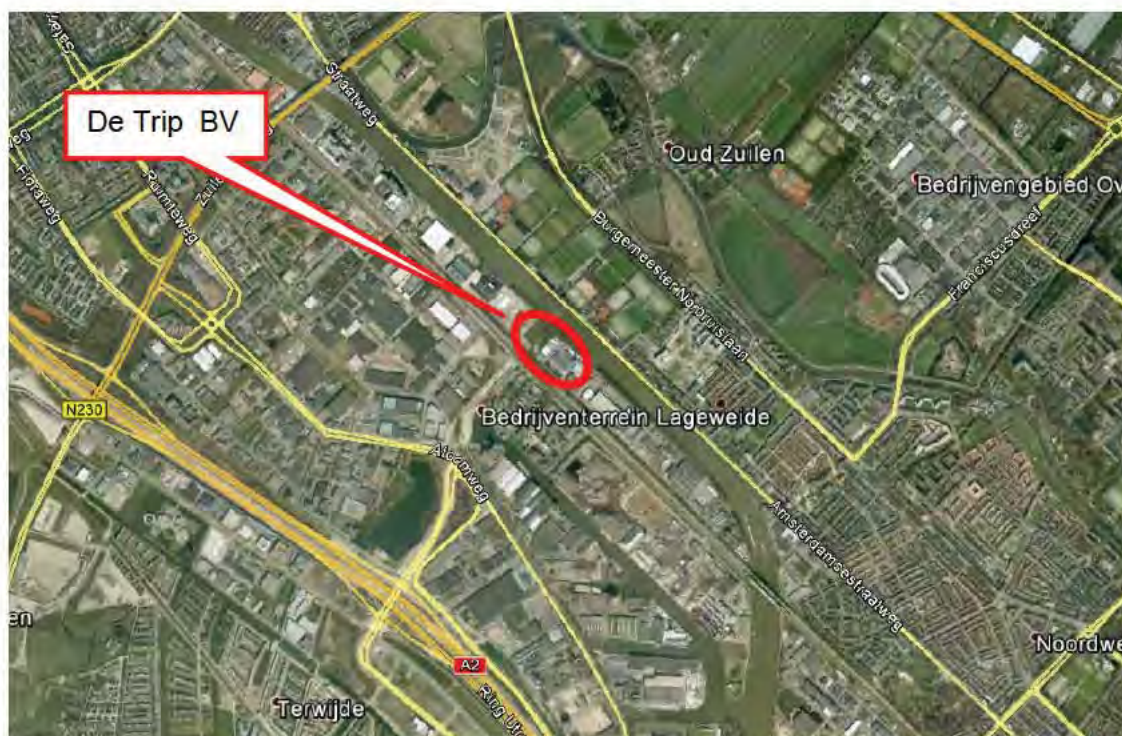
Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geuremissie van de inrichting naar haar directe omgeving. De emissies vanwege de inrichting zijn berekend aan de hand van kentallen verkregen uit metingen aan vergelijkbare processen, emissiefactoren uit de literatuur en specifieke bedrijfsgegevens.

Voorliggende rapportage geeft de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde geuronderzoek.

2 Uitgangspunten

2.1 situering inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Dit terrein maakt deel uit van industrieterrein Lage Weide. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich op circa 130 meter afstand van het inrichtingsterrein in oostelijke richting aan de Amsterdamsestraatweg, aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Figuur 1 geeft de topografische ligging van de inrichting.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:

1. op- en overslag van diverse grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen en afvalstoffen van eigen werken;
2. inname, op- en overslag van afvalstoffen zoals grond en afvalmateriaal van derden;
3. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden;

2.3 aangevraagde bedrijfssituatie – geurrelevante activiteiten

De geurrelevante activiteiten betreffen handelingen met groenafval (houtachtig en niet-houtachtig) alsmede RKG-slib.

De jaarlijkse doorzet van niet-houtachtig groenafval (waaronder grasmaaisel afkomstig uit eigen werken) bedraagt 30.000 ton. Dit afval wordt gedurende de maanden mei t/m november aangevoerd in gesloten ladingen. Het afval wordt op het buitenterrein gedeponeerd en middels een kraan in containers geladen.

Het houtachtig groenafval (16.640 ton/j) wordt gedurende het gehele jaar aangevoerd in batches van 640 ton (26 batches per jaar, dus één batch per twee weken). Het aangevoerde houtachtig groenafval van één batch wordt op het buitenterrein opgeslagen. Dit groenafval wordt verkleind en opgeslagen in afwachting van afvoer.

Daarnaast wordt RKG-slib aangevoerd, opgeslagen en ontwaterd.

3 Toetsingskader

3.1 landelijk geurbeleid

De brief van de Minister van VROM van 30 juni 1995¹ vormt de basis voor de beoordeling van geurbelaste situaties. De essentie van deze brief is dat het bevoegd gezag dient vast te stellen welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is en dat maatregelen ter bestrijding van geuroverlast moeten worden bepaald in overeenstemming met het ALARA-principe. In 2005 is het begrip ALARA in de Wet milieubeheer vervangen door het begrip BBT (Beste Beschikbare Technieken). Deze Beste Beschikbare Technieken moeten worden toegepast om een hoog beschermingsniveau te bereiken.

Als instrumentarium voor het bepalen van het acceptabel hinderniveau is in de NeR de hindersystematiek geur opgenomen. De hindersystematiek leidt tot het toepassen van een Bijzondere regeling geldend voor een bepaalde bedrijfstak of tot een specifieke afweging voor een individuele situatie, rekening houdend met het landelijke en lokale geurbeleid.

3.2 lokaal beleid

De regels omtrent de toelaatbare geuremissie vanwege bedrijven op het industrieterrein Lage Weide zijn verankerd in het bestemmingsplan². Uit het bestemmingsplan blijkt dat oprichting van een bedrijf mogelijk is mits daardoor de totale geurbelasting op woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, binnen en buiten het plangebied niet toeneemt. Algemeen wordt gesteld³ dat een geuremissie van ten hoogste 0,5 ou_E/m³ nauwelijks of geen geur waarneembaar is en klachten onwaarschijnlijk zijn. Indien de geurbelasting vanwege een bedrijf niet meer dan 0,5 ou_E/m³ als 98-percentiel bedraagt, zal het bedrijf dus geen noemenswaardige geurimmissie tot gevolg hebben, waardoor de totale geurimmissie niet zal toenemen.

Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat bij nieuwvestiging van bedrijven voldaan moet worden aan een geurconcentratie als 98-percentiel waarbij een hedonische waarde van H = -0,5 geldt. Voor de in de omgeving gelegen diervoederbedrijven, zo blijkt uit de toelichting, wordt deze hedonische waarde bereikt bij een geurconcentratie van 0,7 ou_E/m³. Het is aannemelijk dat het karakter van de geur vanwege Scholman (groenafval) minder hinderlijk (aangenamer) zal zijn dan de geur afkomstig van diervoederbedrijven. De concentratie bij een hedonische waarde van H=-0,5 zal voor Scholman dan ook hoger dan 0,7 ou_E/m³ liggen.

Indien getoetst wordt aan 0,5 ou_E/m³ als 98-percentiel conform bestemmingsplan zal in ieder geval ook worden voldaan aan de concentratie waarbij H=-0,5.

3.3 bijzondere regeling G2

De voorheen geldende regels uit de NeR, bijzondere regeling G2 – hoewel niet van toepassing op de inrichting – dienden om een aanvaardbaar geurklimaat te realiseren. Om die reden zal de berekende geurimmissie vanwege De Trip eveneens worden getoetst aan de geurnormering uit de bijzondere regeling G2:

¹ opgenomen in de NeR

² vastgesteld door de raad van de gemeente Utrecht op 17 juli 2014

³ VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", editie 2009, bijlage 5.3

tabel 3-a: toetsingswaarden geur conform bijzondere regeling G2 (NeR)		
percentiel	immissieconcentratie [ou_E/m^3]	
	geurgevoelige objecten	minder te beschermen geurgevoelige objecten
98	1,5	4,5
99,5	3	9
99,9	6	18

Aangaande het beschermingsniveau van geurgevoelige objecten verwijst de NeR naar de Handleiding geur⁴. In deze Handleiding is gesteld dat woningen een normaal beschermingsniveau genieten en dat voor bedrijfswoningen, verspreid liggende woningen en woningen in een landelijk gebied een lager beschermingsniveau van toepassing kan zijn. In casu betreffen de meest nabij gelegen woningen “geurgevoelige objecten”. Deze normstelling is overigens ruimer dan de norm uit het lokale bestemmingsplan.

3.4 planologisch

De Trip valt onder categorie 4.2 volgens de reeds genoemde publicatie “bedrijven en milieuzonering”. Volgens deze publicatie geldt voor geur een richtafstand van 300 m. Op de beoogde locatie waar De Trip zich wil vestigen zijn echter bedrijfscategorieën van ten hoogste categorie 4.1 toegelaten (richtafstand 200 m). Indien echter wordt aangetoond dat het bedrijf milieuhygiënisch aan categorie 4.1 voldoet is de inrichting planologisch inpasbaar. Volgens bovengenoemde publicatie is inpassing mogelijk bij een geurimmissie van $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel en/of de concentratie waarbij $H=-0,5$. Gezien het gestelde in de vorige paragraaf vormt $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel hiervan de meest strenge toetsing.

⁴ Handleiding geur: bepalen van het aanvaardbaar hinderniveau van industrie en bedrijven (niet veehouderijen); Agentschap NL, 28 juni 2012

4 Geuremissie

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt wat de geuremissie is van de activiteiten zoals genoemd in hoofdstuk 2. Als basis hiervoor worden kentallen gebruikt van geurmetingen die verricht zijn bij vergelijkbare processen bij vergelijkbare inrichtingen. Vervolgens wordt uit deze kentallen en de bedrijfsduur per activiteit, alsmede de doorzet en het opslagoppervlak, de geuremissie berekend.

4.1 continu en fluctuerend

Qua geuremissie wordt onderscheid gemaakt tussen continue en fluctuerende geurbronnen. Opslag van groenafval is bijvoorbeeld een continue geurbron, wat inhoudt dat de emissie gelijkmatig verdeeld is over de tijdperiode van een uur. In de beschikbare verspreidingsmodellen wordt gerekend met hele uren, waarbij de gebruikte meteorologische gegevens uurgemiddelden zijn.

Bronnen die binnen een uur afwisselend wel en niet actief zijn, worden "fluctuerende" bronnen genoemd. Een voorbeeld hiervan is het lossen van een vrachtwagen, daar dit slechts in enkele minuten per uur en verspreid over de dag plaatsvindt.

Om een fluctuerende bron zodanig in het verspreidingsmodel op te nemen dat de immissiesituatie niet wordt onder- / overschat moet de emissie, conform NTA 9065⁵, worden omgerekend naar een uurgemiddelde emissie met onderstaande formule:

$$E_{\text{uurgemiddeld}} = E_{\text{momentaan}} * \sqrt{f}$$

waarbij geldt:

$E_{\text{uurgemiddeld}}$ (E_u): uurgemiddelde geuremissie [ou_E/h];

$E_{\text{momentaan}}$ (E_m): de momentane geuremissie [ou_E/h];

f : de fractie binnen het uur dat de emissie optreedt.

4.2 overzicht geurkentallen

In onderstaande tabel 4-a is een overzicht gegeven van de geurkentallen die betrekking hebben op de activiteiten binnen de inrichting.

tabel 4-a: overzicht geurkentallen			
activiteit / handeling	geuremissiekental		literatuurbron
	waarde [$\cdot 10^6$]	eenheid	
aanvoer RKG-slib	0,096	ou_E/ton	3
aanvoer groenafval niet-houtachtig	0,435	ou_E/ton	1
afvoer groenafval niet-houtachtig	0,00225	ou_E/ton	4
verkleinen en zeven groenafval houtachtig	2,0	ou_E/ton	2
opslag groenafval niet-houtachtig	0,430	$\text{ou}_E/\text{ton/h}$	1
opslag verkleind groenafval houtachtig	0,00075	ou_E/ton	4

1: Rapport 94-202: "Compostering van groenafval (geen GFT-afval) – Branche geuronderzoek in opdracht van BVOR", van TNO-MEP, d.d. juni 1994

2: Rapport VVC097B: "Geuronderzoek Van Vliet Contrans – Meetrapport als aanvulling van het milieu-effectrapport en vergunningaanvraag Wet milieubeheer", van PRA Odourmet, d.d. juni 1997

3: Rapport NVAZ02A4: "Geuronderzoek NV Afvalzorg te Halfweg", van PRA Odourmet, d.d. 24 april 2003;

4: Rapport WERV04B3: "Geuronderzoek Biomassa Van Werven Energie B.V. te Biddinghuizen", van PRA Odourmet, d.d. augustus 2004;

⁵ Nederlandse technische afspraak; Luchtkwaliteit – Geurmetingen – Meten en rekenen geur, NTA 9065:2012, december 2012

4.3 omschrijving activiteiten en berekening geuremissie

Hiernavolgend wordt per activiteit omschreven en onderbouwd welke geurkentallen zijn gebruikt en wordt de geuremissie en bedrijfsduur van de geurrelevante activiteiten bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- aanvoer en lossen materialen;
- opslag;
- verkleinen en zeven;
- afvoer.

In bijlage 2 wordt een totaaloverzicht gegeven van de berekeningen zoals deze in navolgende paragrafen worden beschouwd.

4.3.1 aanvoer en lossen materialen

Kentallen

De aanvoer van groenafval kan worden onderverdeeld in 30.000 ton/j niet-houtachtig (waaronder grasachtig materiaal) en 16.640 ton/j houtachtig.

Handelingen met onverkleind houtachtig groenafval (waaronder stobben, snoeihout en stammen) worden als niet geurrelevant beschouwd [2].

De aanvoer van niet-houtachtig groenafval vindt plaats in gesloten containers, waardoor hier geen geuremissie ontstaat. Geuremissie kan wel ontstaan bij het lossen van de vrachten. Voor de aanvoer van het niet-houtachtige materiaal zal worden uitgegaan van het kengetal uit het brancheonderzoek [1] gemeten aan het opzetten van hopen, waarvan de geuremissie vergelijkbaar wordt verondersteld met de geuremissie tijdens lossen, te weten $0,435 \cdot 10^6$ ou_E/ton.

Voor het lossen van RKG-slib wordt het kental uit [3] gehanteerd. In betreffende rapportage is een geuremissie van $7,65 \cdot 10^6$ ou_E/h gemeten, uitgaande van het lossen van 80 ton/h. Het emissiekental bedraagt daarmee $0,096 \cdot 10^6$ ou_E/ton.

Geuremissie

De aanvoer van niet-houtachtig groenafval vindt plaats met vrachten van gemiddeld 7,5 ton, waarbij het lossen ongeveer 5 minuten in beslag neemt. De uurcapaciteit bedraagt $(60/5 * 7,5 =) 90$ ton/h, wat leidt tot een momentane geuremissie E_m van $(90 * 0,435 \cdot 10^6 =) 39,2 \cdot 10^6$ ou_E/h. Deze bron kan worden beschouwd als fluctuerende bron. Een jaarcapaciteit van 30.000 ton betekent dat ongeveer 4.000 vrachten per jaar worden gelost. Er vanuit gaande dat in een uur gemiddeld één vracht wordt gelost, bedraagt de uurfractie f $(5 / 60 =) 0,083$. E_u bedraagt dan $(39,2 \cdot 10^6 * \sqrt{0,083} =) 11,3 \cdot 10^6$ ou_E/h gedurende 4.000 uur per jaar.

De berekening van de geuremissie van de aanvoer van RKG-slib verloopt op gelijke wijze: dit wordt aangevoerd in vrachten van gemiddeld 10 ton, terwijl het lossen 1 minuut per vracht in beslag neemt (uurcapaciteit: $(60/1 * 10 =) 600$ ton/h; $E_m = (600 * 0,095 \cdot 10^6 =) 57,6 \cdot 10^6$ ou_E/h). De jaarcapaciteit bedraagt 9.000 ton, wat betekent dat 900 vrachten per jaar worden gelost. Één vracht per uur betekent een uurfractie van $(1/60 =) 0,017$, waardoor $E_u = (57,6 \cdot 10^6 * \sqrt{0,017} =) 7,44 \cdot 10^6$ ou_E/h, gedurende 900 h/j.

4.3.2 opslag

Kentallen

Aan de opslag van gemengd groenafval is in meerdere onderzoeken gemeten. In het brancheonderzoek [1] is een waarde gemeten van $0,43 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/(\text{ton} \cdot \text{h})$.

In [4] is de geuremissie van de opslag van verkleind houtachtig groenafval (in het betreffend onderzoek aangeduid als "shreddermateriaal") gemeten. Deze bedraagt $0,00075 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/(\text{m}^2 \cdot \text{h})$.

Volgens [3] is de geuremissie vanwege de opslag van RKG-slib verwaarloosbaar en wordt om die reden in voorliggend onderzoek verder niet beschouwd.

Geuremissie

Gedurende de maanden mei t/m november wordt grasachtig materiaal aangevoerd. Uit § 4.3.1 volgt dat per uur (en per vracht) 7,5 ton wordt aangevoerd. Uitgegaan wordt van 8 vrachten per dag, wat betekent dat per dag ($7,5 \times 8 =$) 60 ton (200 m^3)⁶ wordt aangevoerd. Gedurende de dag (acht uur) wordt dus ten hoogste een opslaghoeveelheid van 200 m^3 bereikt. Voor de bepaling van de geuremissie wordt uitgegaan van een gemiddelde opslagduur van 4 uur per dag, gedurende de maanden mei t/m november (600 h/j)⁷. De geuremissie bedraagt ($0,43 \cdot 10^6 \times 60 =$) $25,8 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$.

Het aangevoerde grasachtig materiaal wordt door een kraan in containers geladen. Volle containers worden afgedekt, waardoor geen geuremissie meer plaatsvindt. Het kan echter voorkomen dat een hoeveelheid materiaal gedurende de avond- en nachtperiode (in totaal 16 uur) op het terrein blijft liggen, omdat hiermee geen hele container meer gevuld kan worden. Dit zal maximaal 40 m^3 (12 ton) materiaal zijn, gedurende 2.400 h/j ⁸, terwijl de geuremissie dan ($0,43 \cdot 10^6 \times 12 =$) $5,16 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$ bedraagt.

Het houtachtig groenafval wordt aangevoerd in batches van 640 ton; per jaar worden ($16.640 / 640 =$) 26 batches aangevoerd (één batch per twee weken). Het aangevoerde materiaal wordt vervolgens verkleind (zie § 4.3.3) en daarna opgeslagen in de daarvoor bestemde opslagvakken. Na verkleining neemt het materiaal een volume in van⁹ 2.560 m^3 . Het geuremitterend oppervlak bedraagt 1.050 m^2 (uitgaande van een opslaghoogte van 4 m). De geuremissie bedraagt dan ($0,00075 \cdot 10^6 \times 1.050 =$) $0,79 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$. Het verkleinde materiaal van iedere batch zal maximaal twee weken in opslag blijven, waardoor continu verkleind materiaal aanwezig kan zijn.

4.3.3 verkleinen en zeven

Kentallen

Bij De Trip wordt houtachtig groenafval verkleind. Hiervoor wordt de waarde uit [2] gebruikt, gemeten aan het verkleinen van bomen en takken (met aanhangend groen): $2,0 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{ton}$. Dit kental wordt ook voor het zeven gebruikt.

Geuremissie

De aangevoerde 16.640 ton houtachtige fractie wordt verkleind. Met een capaciteit van 50 ton/h bedraagt de geuremissie ($50 \times 2,0 \cdot 10^6$) $= 100 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$ gedurende ($16.640 / 50 =$) 333 uur per jaar. Voor het zeven wordt van dezelfde capaciteit uitgegaan, waardoor deze geuremissie eveneens $100 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$ gedurende 333 h/j bedraagt.

⁶ uitgaande van een gemiddelde soortelijke massa van grasachtig materiaal van $0,3 \text{ ton/m}^3$

⁷ 7 maanden = 150 dagen per jaar à 4 uur per dag

⁸ 7 maanden = 150 dagen per jaar à 16 uur per dag

⁹ uitgaande van een gemiddelde soortelijke massa van verkleind houtachtig groenafval van $0,25 \text{ ton/m}^3$

4.3.4 afvoer en laden materialen

Kentallen

De afvoer van het grasachtige materiaal vindt plaats in gesloten containers waardoor deze activiteit geen relevante geuremissie heeft.

Voor de aanvoer van verkleind houtachtig groenafval wordt uitgegaan van geuremissie zoals deze in [4] is gehanteerd. Hier wordt gebruik gemaakt van de verschilfactor tussen op- en overslag die volgt uit de bijzondere regeling G4 (GFT-composteringen) uit de NeR. Uit de NeR blijkt een verschil van een factor 3 tussen de getalswaarden voor de kentallen van opslag [$\text{ou}_E/\text{m}^2/\text{h}$] en de overslag [ou_E/ton]. Aangezien in [4] een geuremissie voor de opslag van $0,00075 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/(\text{m}^2 \cdot \text{h})$ is gemeten, wordt voor de overslag een kental van $0,00225 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{ton}$ gehanteerd.

Geuremissie

De afvoer van verkleind houtachtig groenafval vindt plaats met vrachten van gemiddeld 30 ton, waarbij het laden ongeveer 10 minuten in beslag neemt. De uurcapaciteit bedraagt $(60/10 \cdot 30 =) 180 \text{ ton/h}$. Dit leidt tot een momentane geuremissie E_m van $(180 \cdot 0,00225 \cdot 10^6 =) 0,405 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$. Deze bron kan worden beschouwd als fluctuerende bron. Uitgaande van een jaarcapaciteit van 16.640 ton worden ongeveer 555 vrachten per jaar worden gelost. In een uur wordt gemiddeld één vracht geladen, wat de uurfractie f op $(10 / 60 =) 0,167$ brengt. De uurgemiddelde emissie E_u bedraagt dan $(0,405 \cdot 10^6 \cdot \sqrt{0,167} =) 0,165 \cdot 10^6 \text{ ou}_E/\text{h}$ gedurende 555 uur per jaar.

4.4 samenvatting geurbronnen

In navolgende tabel 4-b zijn de in paragraaf 4.3 beschreven geurbronnen samengevat. Tevens is in deze tabel de hedonische weegfactor bijgevoegd en de gewogen geuremissie (in ou_E/s) die daaruit voortvloeit. De gewogen geuremissie is tevens de waarde die in het rekenmodel wordt ingevoerd.

Figuur 4 geeft de locatie van de gemodelleerde geurbronnen (zie ook bijlage 3).

tabel 4-b: brongegevens verspreidingsberekeningen								
bron		locatie*		geuremissie		duur [h/jr]	jaar- lijkse emis- sie [$\cdot 10^9$ ou_E/J]	aandeel
nr.	omschrijving	X	Y	[$\cdot 10^6$ ou_E/h]	[ou_E/s]			
A1	aanvoer RKG-slib	132812,5	459110,9	7,4	2066	900	6,7	4,4%
A2	aanvoer groenafval niet-houtachtig	132688,3	459147,1	11,3	3139	4000	45,2	29,5%
Af1	afvoer verkleind groenafval houtachtig	132672,2	459175,7	0,2	46	555	0,1	0,1%
B1	verkleinen groenafval houtachtig	132682,1	459170,9	100,0	27778	333	33,3	21,7%
B2	zeven groenafval houtachtig	132672,0	459177,6	100,0	27778	333	33,3	21,7%
O1	opsl. groenafval niet-hout avond+nacht	132669,3	459135,8	5,2	1433	2400	12,4	8,1%
O2	opsl. groenafval niet-hout dag	132686,1	459121,3	25,8	7167	600	15,5	10,1%
O3	opslag verkleind groenafval houtachtig	132643,2	459162,2	0,8	219	8760	6,9	4,5%
tot.							153,2	100%

* bij oppervlaktebronnen wordt de locatie van het eerste vormpunt weergegeven

5 Berekeningssystematiek

5.1 algemeen

Ten behoeve van de bepaling van de geurbelasting in de omgeving van de inrichting vanwege de aangevraagde activiteiten is een verspreidingsmodel opgesteld. Als basis voor het opgestelde model zijn de door opdrachtgever en via het kadaster verkregen tekeningen gehanteerd. Het rekenmodel is opgesteld met behulp van het programma "Geomilieu STACKS-G", versie 3.00. Dit programma rekent op basis van STACKS+ (Short Term Air-pollutant Concentrations Kema modelling System) van KEMA. De verspreidingsberekeningen worden uitgevoerd conform het Nieuw Nationaal Model.

Het Nieuw Nationaal Model (NNM) beschrijft het transport en de verdunning van stoffen in de atmosfeer op basis van het Gaussisch pluimmodel. Het betreft een "lange termijn" berekening en een beschouwde periode van één jaar. De gebruikte meteorologische gegevens bestaan uit uurgemiddelde gegevens van onder meer de windrichting, de windsnelheid, de zonne-instraling en de temperatuur.

Het NNM berekent op verschillende gridpunten en immissiepunten de geurconcentratie voor elk afzonderlijk uur van de beschouwde periode. Hieruit volgt gedurende welk percentage van de jaarlijkse uren een bepaalde uurgemiddelde concentratie wordt overschreden (de overschrijdingsfrequentie). In de onderstaande tabel 5-a zijn de invoerparameters voor de verspreidingsberekening met het Nieuw Nationaal Model weergegeven.

tabel 5-a: invoerparameters voor de verspreidingsberekening met het NNM	
parameter	gebruikt
meteorologische periode	1-1-1995 tot 31-12-2004
ruwheidslengte z_0	0,785
meteorologisch referentiepunt	X 210690; Y 499574

Bijlage 3 geeft een overzicht van de rekenparameters. Figuur 3 geeft de locatie van de gemodelleerde gebouwen.

5.2 immissiepunten

De immissiepunten zijn gekozen ter plaatse van de locaties van in de meest nabij gelegen woningen (zie figuur 4 en bijlage 3). De puntlocatie zijn ontleend aan het door de gemeente Utrecht beschikbaar gestelde akoestisch rekenmodel van industrieterrein Lage Weide.

5.3 geurbronnen

Conform de in 2012 gemaakt afspraak¹⁰ mag bij het modelleren van puntbronnen in standaardrekenmethode 3, de rekenmethode van het NNM, de buitendiameter van de emissiebron niet groter zijn dan 20% van de hoogte van de puntbron. Hiermee wordt voorkomen dat oppervlaktebronnen ten onrechte worden gemodelleerd als puntbronnen. Dit betekent dat in voorliggende situatie alle geurrelevante activiteiten als puntbronnen worden gemodelleerd. De gemodelleerde bronnen zijn weergegeven in figuur 5. In bijlage 3 wordt een overzicht van de invoergegevens aangaande de geurbronnen weergegeven.

¹⁰ zie: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/rekenen-meten/nnm/paarse-boekje/>

5.4 terreinruwheid

De terreinruwheid, symbool z_0 [m], is een effectieve maat voor de hoeveelheid en hoogte van obstakels op de grond. De aanwezigheid van vegetatie, gebouwen en andere structuren is een belangrijke factor voor de verspreiding van stoffen in de atmosfeer: een ruw oppervlak veroorzaakt afremming van de wind aan de grond, waardoor een zekere mate van (mechanische) turbulentie wordt gegenereerd en zich een hoogteafhankelijk windprofiel instelt. Andere benamingen voor terreinruwheid zijn ruwheid, ruwheidslengte, ruwheidshoogte, ruwheidsfactor en oppervlakteruwheid.

In Nederland varieert de ruwheidslengte van minder dan een centimeter tot enkele meters. Bij iedere verspreidingsberekening moet één ruwheidslengte worden ingevoerd. Deze wordt bepaald op basis van de terreinruwheid rondom bron en receptor(en). Het gebied waarover de ruwheid wordt bepaald heeft een doorsnede van minimaal 1 km.

De terreinruwheid wordt in het rekenmodel bepaald aan de hand van de KNMI-ruwheidskaart en bedraagt in onderhavige situatie 0,785.

6 Resultaten berekeningen en toetsing

Hiernavolgend zijn de berekeningsresultaten van de geurimmissies gepresenteerd. Onderscheid wordt gemaakt tussen de immissies ter plaatse van immissiepunten in de omgeving en geurcontouren. Bijlage 4 geeft de rekenresultaten in alle gehanteerde immissiepunten.

6.1 immissiepunten

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende geurconcentraties in de relevante immissiepunten.

tabel 6-a: geurimmissie					
immissiepunt		locatie		geurimmissie per percentiel [ou _E /m ³]	
id.	omschrijving	X	Y	98	99,5
200-1	toetspunt 200m	132894,6	459404,8	0,3	1,0
200-2	toetspunt 200m	133060,0	459243,1	0,2	0,6
200-3	toetspunt 200m	133158,3	459144,9	0,1	0,5
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	132931,6	459274,5	0,3	1,1
vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965,8	459232,6	0,3	1,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,6	459376,0	0,5	1,7
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133014,0	459184,5	0,3	0,9
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,2	459242,7	0,3	1,1

6.2 geurcontouren

Figuur 6 geeft een grafische weergave van de geurimmissies middels contouren.

6.3 toetsing

Uit tabel 6-a blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 ou_E/m³ als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat ter plaatse van woningen geen of nauwelijks geur vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Zoals gesteld in § 3.2 neemt de totale geurbelasting vanwege het industrieterrein dan niet toe. De geurimmissie voldoet tevens aan het toetsingscriterium conform de bijzondere regeling G2 uit de NeR.

Uit de rekenresultaten blijkt dat ook op 200 meter afstand van De Trip de geurimmissie minder dan 0,5 ou_E/m³ als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat de inrichting van De Trip voldoet aan de richtafstand voor geur voor een categorie 4.1-bedrijf.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een geuronderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht.

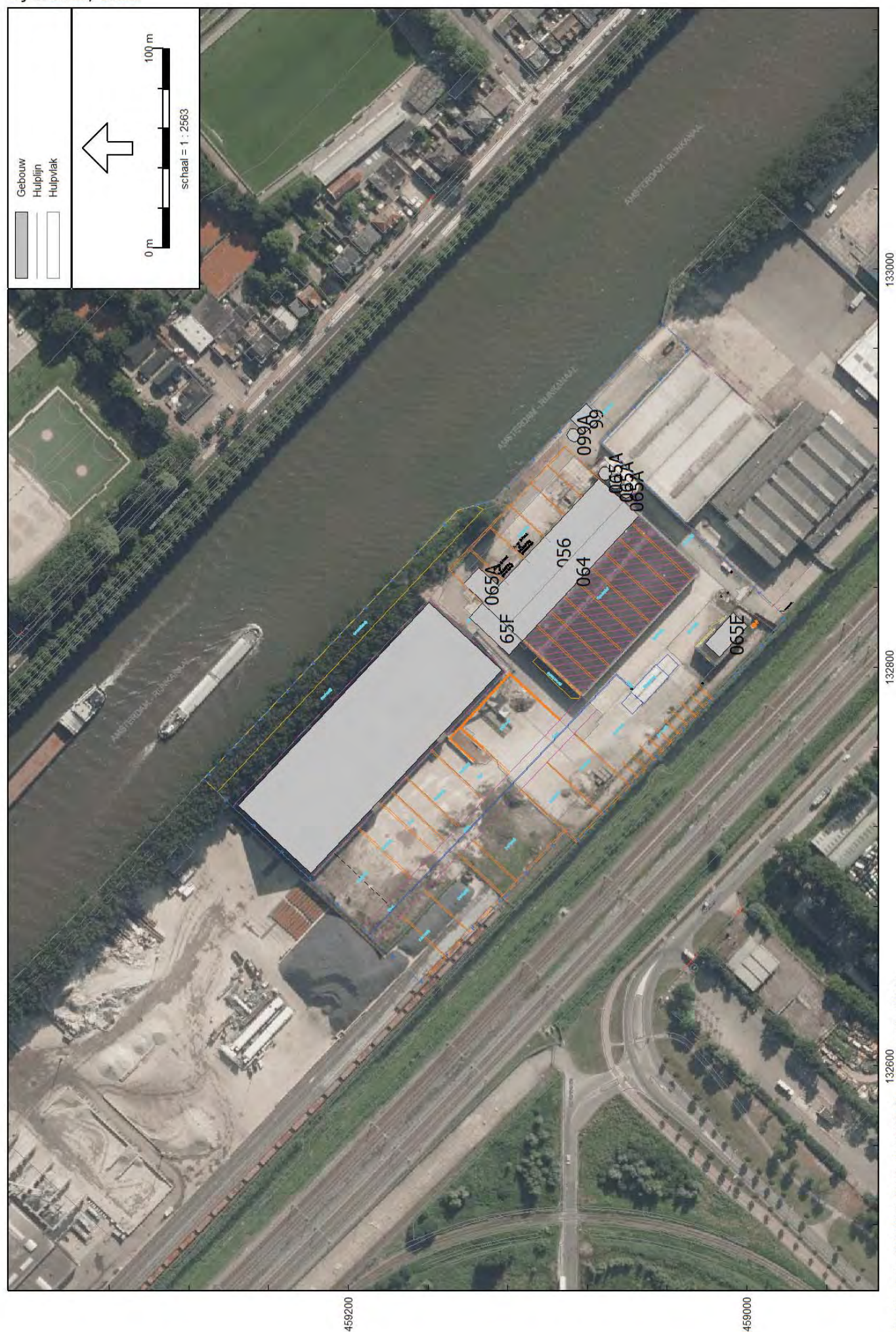
Aan de hand van de aangevraagde bedrijfssituatie is een rekenmodel opgesteld. Middels dit rekenmodel zijn de effecten van de aangevraagde activiteiten – met betrekking tot geur – inzichtelijk gemaakt.

Uit de uitgevoerde verspreidingsberekeningen blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van omliggende woningen ten hoogste $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel bedraagt. Hierdoor neemt de totale geurimmissie vanwege het industrieterrein Lage Weide niet toe en kan omgevingsvergunning worden verleend. De geurimmissie voldoet tevens aan het toetsingscriterium conform de bijzondere regeling G2 uit de NeR.

Daarnaast blijkt dat De Trip voor het aspect geur voldoet aan de richtafstand voor een categorie 4.1-bedrijf.

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van geur geen belemmering vormen voor het verlenen van een omgevingsvergunning en dat de inrichting planologisch inpasbaar is. Het bevoegd gezag wordt derhalve verzocht vergunning te verlenen op basis van de uitgangspunten en bevindingen van onderhavig onderzoek.

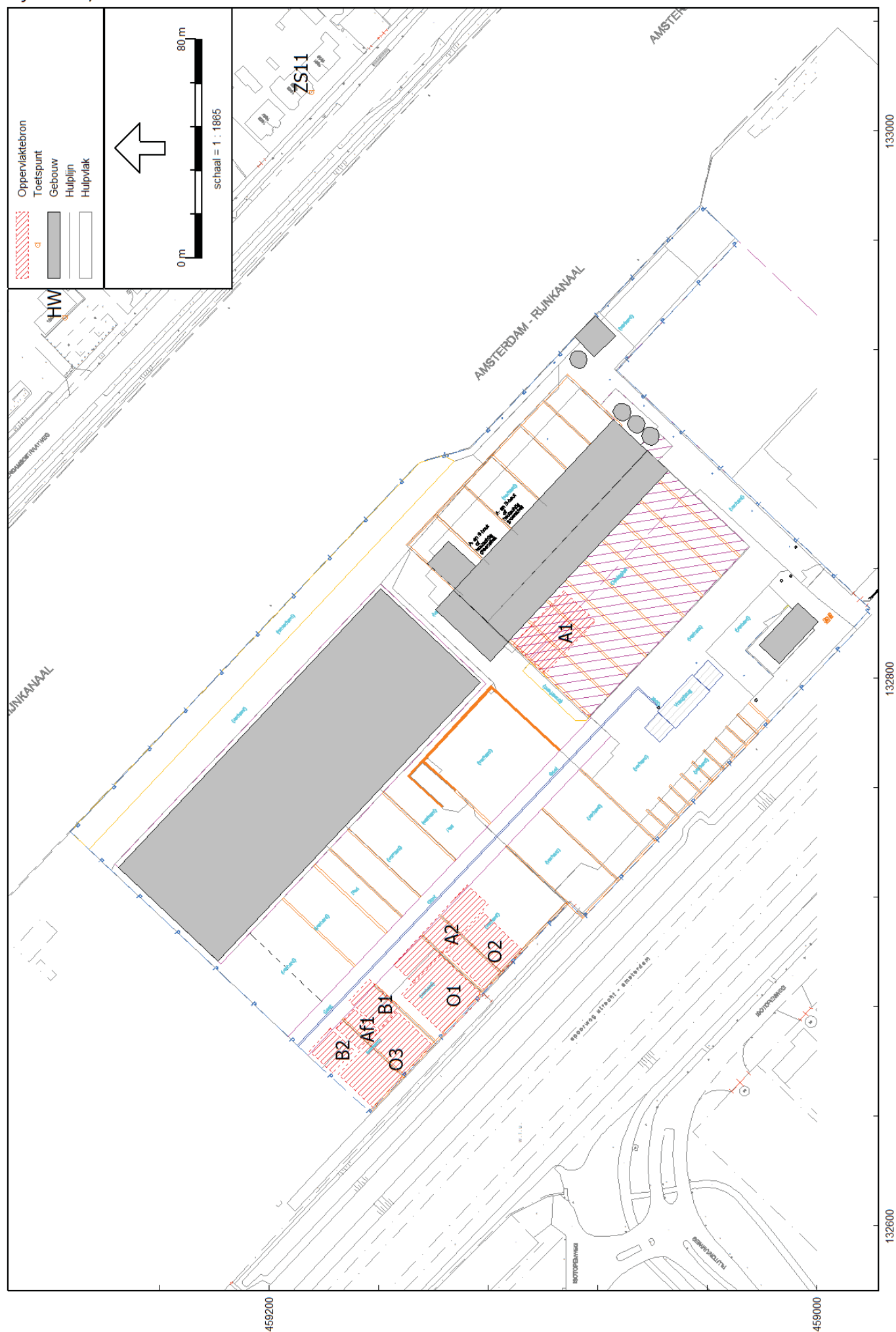
Bijlage 1, figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel



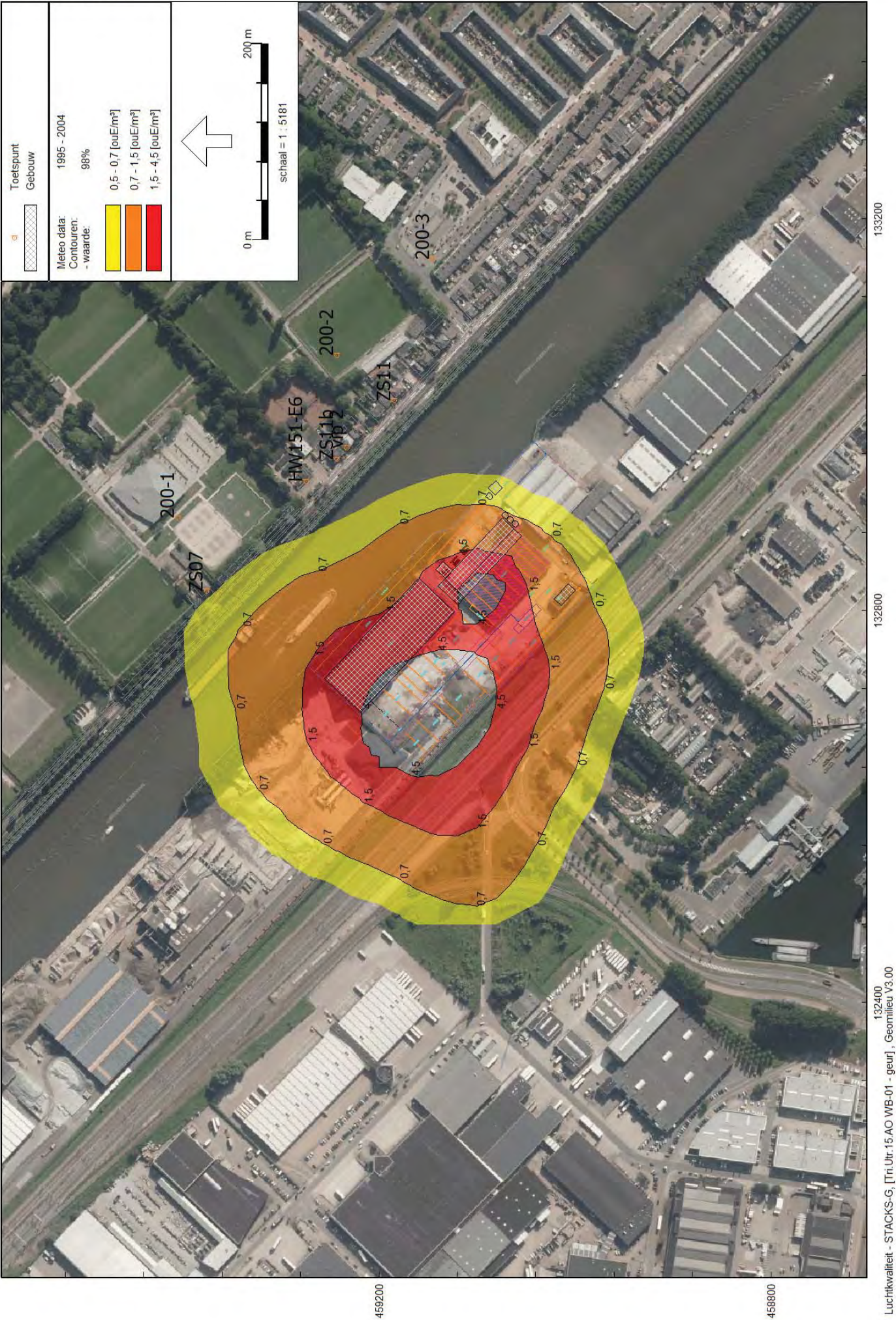
Figuur 3: Grafische weergave rekenmodel: objecten



Figuur 4: Grafische weergave rekenmodel: immissiepunten



Figuur 5: Grafische weergave rekenmodel: bronnen



Figuur 6: Geurcontour 98-percentiel

Bijlage 2, overzicht berekening geuremissies

Bijlage 2 - berekening geuremissie

[illegible]

Bijlage 3, invoergegevens rekenmodel

Rapport:	Lijst van model eigenschappen	
Model:	geur	
Model eigenschap		
Omschrijving	geur	
Verantwoordelijke	██████████	
Rekenmethode	STACKS-G	
Aangemaakt door	robert op 13-4-2015	
Laatst ingezien door	██████████ op 9-6-2015	
	Model aangemaakt met	
	GCN referentiepunt	
	Geomilieu V2.62	
Rekenperiode	X: 133022.33 Y: 458264.32	
	1-1-1995 tot 31-12-2004	
Terreinruwheid	0.7851	
Custom meteo	Nee	
Store Journal files	Nee	
Custom emission file	Nee	
Calculation type	Uurgemiddeld	
Improved Low wind speed calculation	Nee	

Model:	geur			
Groep:	(hoofdgroep)			
	Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G			
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte
056	GIB0 produktiehal	132832,13	459132,65	6,50
064	GIB0gebouw	132820,37	459120,66	9,00
065A	GIB0 Loods	132841,93	459142,07	6,00
065A	GIB0 Silo	132886,43	459063,13	25,00
065A	GIB0 Silo	132890,84	459068,29	32,50
065A	GIB0 Silo	132895,25	459073,46	26,50
065E	GIB0 Kantoor	132820,49	458999,56	8,50
65F	Gibo gebouw	132832,02	459132,69	6,50
99	los installatie	132824,67	459088,44	3,00
099A	GIB0 Silo bij los installatie	132914,45	459089,42	15,00
	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40

Model: Groep:	geur (hoofdgroep) Lijst van oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G					
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Geur	Bedr. uren
A1	aanvoer RKG-slib	132812,47	459110,85	2,00	2044,00	900,00
A2	aanvoer groenafval niet-houtachtig	132688,34	459147,05	2,00	3139,00	4000,00
AF1	afvoer verkleind groenafval houtachtig	132672,17	459175,88	2,50	46,00	555,00
B1	verkleinen groenafval houtachtig	132682,13	459170,94	2,50	27778,00	333,00
B2	zeven groenafval houtachtig	132672,00	459177,61	2,50	27778,00	333,00
O1	opsl. groenafval niet-hout avond+nacht	132669,33	459135,75	6,00	1433,00	2400,00
O2	opsl. groenafval niet-hout dag	132686,09	459121,29	6,00	7167,00	600,00
O3	opslag verkleind groenafval houtachtig	132643,22	459162,20	6,00	219,00	8760,00

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	X	Y
200-1	toetspunt 200m	132894, 55	459404, 75
200-2	toetspunt 200m	133060, 04	459243, 13
200-3	toetspunt 200m	133158, 27	459144, 93
HW51-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931, 55	459274, 47
Vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965, 81	459232, 59
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819, 60	459375, 96
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013, 96	459184, 54
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954, 23	459242, 71

Model: geur
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	DeltaX	DeltaY
01		20	20

Bijlage 4, rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: geur
Resultaten voor model: geur

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	98% [ouE/m³]	99,50% [ouE/m³]
200-1	toetspunt 200m	132894,55	459404,75	0,3	1,0
200-2	toetspunt 200m	133060,04	459243,13	0,2	0,6
200-3	toetspunt 200m	133158,27	459144,93	0,1	0,5
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=5	132931,55	459274,47	0,3	1,1
vip 2	Amsterdamsestraatweg 1041	132965,81	459232,59	0,3	1,1
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96	0,5	1,7
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013,96	459184,54	0,3	0,9
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,23	459242,71	0,3	1,1

Bijlage 9



AKOESTISCH ONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

1 april 2016

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



Akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :
telefoon :
telefax :
email :



rapportnummer Tri.Utr.15.AO WB-04	datum 1 april 2016	
projectleider [redacted]	auteur [redacted]	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax : 0475 - 311558
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	5
2.2	algemene beschrijving activiteiten	6
2.3	representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven	6
2.4	representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods	7
2.5	representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan	8
2.6	incidentele bedrijfssituaties	8
3	Toetsingskader	9
3.1	normstelling directe hinder	9
3.2	normstelling indirecte hinder	9
3.3	bestemmingsplan	10
3.4	vigerende geluidnormen	10
4	Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek	11
4.1	objecten	11
4.2	immissiepunten	11
4.3	bronnen	11
5	Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie	16
5.1	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten	16
5.2	maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	16
5.3	richtafstanden / bestemmingsplan	17
6	Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie	18
6.1	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	18
6.2	maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	18
7	Samenvatting en conclusies	19
	Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel	I
	Bijlage 2: bronverantwoording	II
	Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel	III
	Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	IV
	Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	V

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid in het bestemmingsplan en in de geluidszone aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

In het bepalen van de geluiduitstraling van de inrichting is de bedrijfsvoering van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit beschouwd, alsmede de bedrijfsvoeringen van Gibo (voorheen gevestigd op het perceel in kwestie) en de zoutloods van Eurosalt.

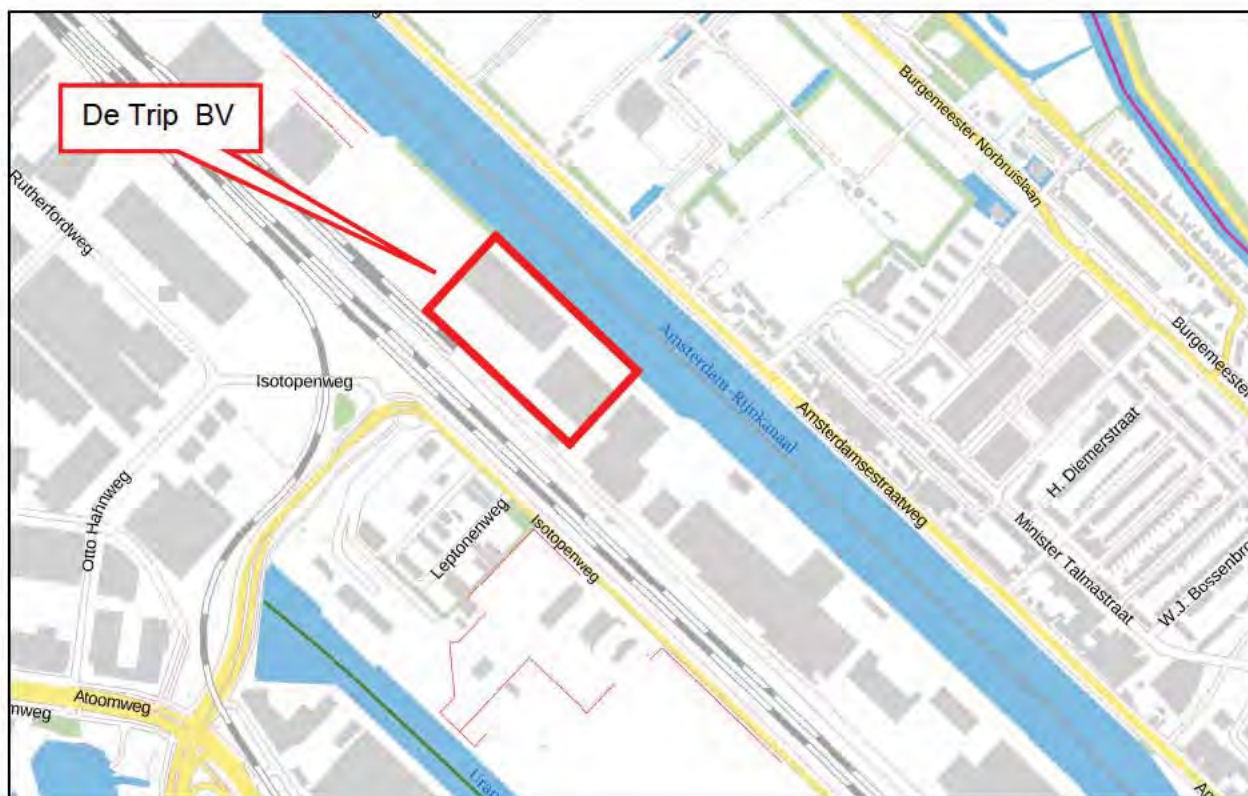
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek en worden alle in onderhavige procedure verhandelde akoestische onderzoeken ingetrokken en vervangen door voorliggende rapportage.

2 Uitgangspunten

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht (perceelnummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk)). Dit terrein maakt deel uit van het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide, waarvan de gemeente Utrecht de zonebeheerder is. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich binnen de geluidzone op circa 120 meter afstand van het inrichtingsterrein, zie figuur 1. Op het terrein waren voorheen de inrichtingen Gipsbouw bv (Gibo) en Eurosalt gevestigd. Voor Gibo is een vergunning van kracht, waarin ook geluidruimte is vastgelegd die is vertaald naar het zonemodel. Eurosalt valt onder het Activiteitenbesluit, waarin standaard geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor beide bedrijven is op grond hiervan en van de akoestische onderzoeken die daarbij zijn uitgevoerd, geluidruimte gereserveerd in het geluidzonemodel. De bestaande akoestische onderzoeken en de beschikbare gezamenlijke geluidruimte zijn bij de uitgangspunten voor dit onderzoek betrokken.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV.

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:

1. op- en overslag van diverse afval-, grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen;
2. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

In de navolgende paragrafen zijn de akoestisch relevante activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV nader uitgewerkt in drie representatieve bedrijfssituaties, die nooit gelijktijdig zullen plaatsvinden.

De melding ten behoeve van het Activiteitenbesluit ten behoeve van de huidige situatie betreft in hoofdlijnen het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen, vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor. Daarnaast vindt de opslag van grond- en hulpstoffen plaats, zoals strooizout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Deze werkzaamheden zijn beschreven onder punt 1 en 2.

Voor toekomstige situatie wordt, middels de omgevingsvergunningen (milieu en afwijken bestemmingsplan) die worden aangevraagd, een uitbreiding van de opslag- en doorzetcapaciteiten voorzien, alsmede de acceptatie van andere afvalstoffen.

In navolging van paragraaf 5.3 van de Handreiking 'Industrielawaai en vergunningverlening' wordt de bedrijfsvoering omschreven in representatieve bedrijfssituaties; waarbij rekening gehouden wordt met een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. Dit betekent voor voorliggend onderzoek dat de maximale geluiduitstraling over het etmaal beschouwd wordt. Dit is een worst case benadering, aangezien dit niet iedere dag voor hoeft te komen.

Hierna volgt de omschrijving van drie representatieve bedrijfssituaties, waarbij, naast andere relevante geluidbronnen, per bedrijfssituatie één hoofdactiviteit centraal staat die voor de geluiduitstraling naar de omgeving maatgevend is.

2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven

In RBS 1 vinden de volgende akoestisch relevante activiteiten plaats:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods.

Deze werkzaamheden worden zowel binnen de gemelde bedrijfssituatie als binnen de aangevraagde toekomstige situatie uitgevoerd. Er kunnen in deze situatie op een maatgevende dag veel in- of externe transportbewegingen plaatsvinden, bijvoorbeeld bij het lossen van een schip of bij gebruik van de volledige capaciteit van de zoutloods (zoals nu reeds is vergund voor Eurosalt). In de berekeningen is daarom geen onderscheid gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie en zijn alle vervoersbewegingen gedimensioneerd op de grootst aangevraagde capaciteit en de maximale dag.

Aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens

De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgd worden richting de opslagvakken aan de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

Transportbewegingen van afvoer van de zoutloods ten behoeve van de bevoorrading elders zijn opgenomen in het aantal voertuigbewegingen.

In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht aantal voertuigbewegingen				
route	voertuig	aantal voertuigbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting opslagvakken)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12

Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug

De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait gedurende een tijdsperiode van 1 minuut per weging.

Intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen

Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan

Op de kade zijn een mobiele kraan en transportbanden actief die het laden en lossen van de schepen verzorgen richting respectievelijk de opslagvakken nabij de kade en de zoutloods.

Activiteit in de zoutloods

Ten behoeve van voorliggend onderzoek is aangaande de activiteiten binnen in de zoutloods uitgegaan van de meest uitgebreide situatie: gladheidsbestrijding. Deze situatie wordt zo geschetst dat alle voertuigbewegingen die de inrichting bereiken in dat geval bestemd zijn voor de zoutloods. In de zoutloods is dan een shovel actief die de vrachtwagens laadt. Ondanks dat deze situatie alleen voorkomt wanneer de weersomstandigheden zodanig zijn, is om een worst case-situatie te hanteren dit in iedere berekening meegenomen.

2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods

In RBS 2 vindt geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de westzijde van het terrein tegen de zoutloods is een verkleiningsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een puinbreker), gecombineerd met een mobiele scheidingsinstallatie. Doordat deze verkleiningsinstallatie tussen de opslagvakken geplaatst wordt, blijft de geluiduitstraling naar de omgeving beperkt.

De verkleiningsinstallatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is. De mobiele kraan kan ook voorzien zijn van een crusher, waarbij het motorgeluid van de kraan overheersend is: het crushen zelf is akoestisch niet relevant en wordt om die reden niet verder beschouwd.

2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan

In RBS 3 vindt, net als bij RBS 2 geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen van materiaal middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden van materiaal middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan is een mobiele verkleiner en/of mobiele scheidingsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een houtverkleiner). Deze installatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is.

2.6 incidentele bedrijfssituaties

Gedurende 12 dagen per jaar kan de inrichting afwijken van de bovengenoemde representatieve bedrijfssituaties. De incidentele situaties kunnen opgedeeld worden in twee afzonderlijke bedrijfssituaties, maar deze zullen gezamenlijk niet meer dan 12 keer per jaar voorkomen.

Incidentele bedrijfssituatie 1

In deze bedrijfssituatie zijn alle activiteiten gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 1, met als enige uitzondering dat het laden en lossen van schepen niet alleen in de dagperiode, maar ook in de avond- en nachtperiode kan plaatsvinden.

Incidentele bedrijfssituatie 2

De activiteiten in deze bedrijfssituatie zijn gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 2, met als enige verschil dat de verkleiningsinstallatie (inclusief scheidingsinstallatie) actief is in de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan in plaats van tegen de zoutloods.

3 Toetsingskader

3.1 normstelling directe hinder

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

De toetsing aangaande het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zal plaatsvinden op basis van de akoestische inpasbaarheid binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de vastgestelde hogere grenswaarden (MTG's) bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook zal rekening worden gehouden met de bestaande rechten voor dit perceel die in de huidige vergunning op deze locatie zijn opgenomen. Dit is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en de vergunningverlener. Op grond hiervan zullen controlepunten in de vergunning worden opgenomen.

In het Activiteitenbesluit is in artikel 2.17 lid 2 opgenomen dat moet worden voldaan aan 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens. Op grond van artikel 2.20 lid 1 kan hier middels maatwerkvoorschriften van worden afgeweken als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze normen vervallen als er een omgevingsvergunning van kracht wordt, aangezien deze voorschriften alleen van toepassing zijn als de gehele inrichting onder het Activiteitenbesluit valt. In het geval dat een inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein, is de belangrijkste voorwaarde dat de geluidzone wordt gerespecteerd. Indien hieraan is voldaan kunnen hogere grenswaarden op 50 meter afstand of andere grenswaarden op andere afstanden in een maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Aangaande het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) wordt, ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen, getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hierbij geldt een streefwaarde gelijk aan het ter plaatse optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) vermeerderd met 10 dB. De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) mogen echter de 70 dB(A) etmaalwaarde in beginsel niet overschrijden. Gezien de verleende MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde bij de woningen aan de overzijde van het kanaal, kan worden uitgegaan van de grenswaarde 70 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde geldt ook op grond van het Activiteitenbesluit.

3.2 normstelling indirecte hinder

De verkeersbewegingen van en naar de inrichting worden beoordeeld conform de "Circulaire indirecte hinder"¹. In het kader van de zonevaststelling rond het industrieterrein Lage Weide is geen rekening gehouden met de hier bedoelde transportbewegingen, hetgeen in lijn is met artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Afdeling van de Raad van State heeft onder meer overwogen in de uitspraak van 13 oktober 1997 in zaak no. E03.96.0906 (AB 1998, 29) dat de geluidimmissie vanwege verkeersbewegingen op een openbare weg (op of buiten het industrieterrein) van en naar een inrichting op een gezoneerd industrieterrein, niet mag worden getoetst aan de voor de inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Wanneer dit wel zou gebeuren, zou het speciale regime van de Wet geluidhinder, dat er onder meer van uitgaat dat een verruiming van de geluidruimte van de verkeersbewegingen op de openbare weg is toegestaan, worden doorkruist. Mede op basis van het bovenstaande wordt de geluidimmissie vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet inzichtelijk gemaakt.

¹ "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996"

3.3 bestemmingsplan

Volgens de recente uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vestiging tot maximaal milieucategorie 3.2 mogelijk op deze locatie². De standaard richtafstand voor een categorie 3.2 bedrijf is 100 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid).

De standaard richtwaarden zijn voor geluid op deze afstand zijn gebaseerd op de grenswaarden voor het gebiedstype “gemengd gebied”, vanwege de aanwezigheid van bedrijven en drukke verkeerswegen in de omgeving (Amsterdamsestraatweg, Amsterdam Rijnkanaal). Deze richtwaarden zijn voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 50 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 45 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

3.4 vigerende geluidnormen

Op het perceel waar De Trip zich zal vestigen bevond zich voorheen de inrichting van Gibo. In de maatwerkvoorschriften³ voor geluid is vastgelegd dat ter hoogte van woningen (in casu Amsterdamsestraatweg 1023) de geluidbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode niet meer mag bedragen dan 47/41/41 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en 60/55/50 voor de maximale geluidniveaus.

² Uitspraak 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016.

³ Beschikking afgegeven door de gemeente Utrecht op 24 april 2007 met kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

Ten behoeve van de berekening van de geluidimmissie van de inrichting op de rekenpunten is een rekenmodel opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het programma "Geomilieu" versie 3.11. Het zonemodel is aangeleverd door de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en is ten behoeve van beide aanvragen aangepast naar de beoogde situatie. De invoergegevens van het rekenmodel zijn ondergebracht in bijlage 3.

4.1 objecten

In het rekenmodel zijn alle relevante objecten en bodemgebieden opgenomen. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt conform het vergunde model rekening gehouden met een bodemfactor van 0,5. In figuur 3 van bijlage 1 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

Opslagvakken

In de rekenmodellen zijn tevens de opslagen meegenomen in de opslagvakken, waarbij, vanwege het tegen de wanden opgeslagen materiaal, rekening gehouden wordt met een reflectiefactor van 0,3 aan de binnenzijde van de opslagvakken. Aangezien de opslagen tijdens bewerkingsactiviteiten permanent aanwezig zijn (in bewerkte en/of onbewerkte vorm) is het modelleren van de opslagen en diens geluidabsorberende werking legitiem.

In de opslagvakken onder de overkapping is, indien een shovel aan het werk is, steeds een opslag aanwezig met een gemiddelde hoogte van 4 m.

Keerwand aan kanaalzijde

De keerwand op de kade wordt aan de kanaalzijde bekleed met geluidabsorberend materiaal met een maximale reflectiefactor van 0,3 om zo reflecties van geluid naar de omgeving te beperken.

4.2 immissiepunten

De geluidimmissie vanwege de activiteiten binnen de inrichting wordt berekend ter plaatse van de zonebewakingspunten. Figuur 4 van bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Om de geluidbelasting vanwege de inrichting te kunnen toetsen aan de eisen voor milieucategorie 3.2, worden op 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van de geluidgevoelige bestemmingen toetspunten geplaatst (rekenhoogte 5 m).

4.3 bronnen

4.3.1 overzicht geluidbronnen

Navolgende tabellen 4-a en 4-b geven een overzicht van de geluidbronnen die actief zijn in respectievelijk de representatieve en incidentele bedrijfssituatie aangaande de bepaling van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Aangezien in de incidentele bedrijfssituatie enkele geluidbronnen wijzigen ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie, laat tabel 4-b alleen zien welke geluidbronnen wijzigen. De overige geluidbronnen zijn gelijk aan de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 4-c geeft een overzicht van de geluidbronnen met betrekking tot de maximale geluidniveaus. Bij de bepaling van de geluidimmissie als gevolg van maximale geluidniveaus wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten. Om deze reden wordt in deze

tabel alleen aangegeven bij welke bedrijfssituatie deze geluiden optreden in de dag-, avond- of nachtperiode.

In navolgende tabellen zijn, naast het bronnummer, de bronomschrijving en het bronvermogen (gemiddeld dan wel maximaal) opgenomen wat de bedrijfsduur van elke geluidbron in de dag-, avond- en nachtperiode is.

Onder het kopje “ontleend aan” is vermeld waar de gehanteerde bronvermogens uit afkomstig zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in elders uitgevoerde metingen (EM), literatuur (L^4), berekeningen (B) of bureau-ervaringscijfers (BE). Met betrekking tot diverse bronvermogens voor de maximale geluidniveaus is gebruik gemaakt van het geluidonderzoek van de naastgelegen inrichting Bentum Recycling Centrale⁵ (in tabel vermeld als BRC). Geluidbronnen die betrekking hebben op activiteiten van de zoutloods zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek dat voor de zoutloods is uitgevoerd⁶. Deze geluidbronnen hebben in de tabellen de vermelding “Z” gekregen.

Figuur 5 van bijlage 1 geeft de situering van de diverse geluidbronnen.

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (RBS1)	104	EM	7,5	—	0,3
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem	103	EM	4	2	2
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping	103	EM	4	2	2
WB	vr.wagens weegbrug	93	EM	4	1,2	1,2
K	mobiele kraan (RBS2 + RBS3)	104	EM	4	—	—
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginst. (RBS2)	116	EM	8	—	—
V3/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie (RBS3)	110	EM	8	—	—
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	82 dB(A)/m ²	B	*	—	—
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	81 dB(A)/m ²	B	—	*	—
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	78 dB(A)/m ²	B	—	—	*
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	84 dB(A)/m ²	B	*	—	—
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	83 dB(A)/m ²	B	—	*	—
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	80 dB(A)/m ²	B	—	—	*
TBs	transportband silo	88	Z	10	—	—
TBe-1	transportband elevator	81	Z	10	—	—
AE	aandrijving elevator	86	Z	10	—	—
TBe-2	transportband elevator	81	Z	10	—	—

⁴ Ontleend aan het onderzoek van Peutz: Geluidvermogens van vrachtwagens bij lage snelheden - EHA Granneman et al. Publicatie in het blad Geluid, maart 2013

⁵ Geluid in de omgeving ten gevolge van op- en overslag en breken van asfaltgranulaat op de BRC locatie Sophialaan te Utrecht - opgesteld door Peutz, rapportnummer FA4552-1RA002 d.d. 4 april 2014.

⁶ Akoestisch onderzoek Eurosalt Utrecht voor aanvraag oprichtingsvergunning krachtens de Wet milieubeheer, opgesteld door Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs (kenmerk 20101179-02, d.d. 28 juli 2010).

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS

bron- nummer	bronomschrijving	bron- vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
mobiele bronnen						
VW1, VW2-1, VW2-2	Vrachtwagens	102	L	**	**	**

*Zie bijlage 2: de bedrijfsduur van iedere geluidbron die actief is in de dag-, avond- en nachtperiode is verwerkt in de bepaling van het bedrijfsduurgecorrigeerde halniveaueu.

**De bedrijfsduur van de voertuigbewegingen is afhankelijk van het aantal bewegingen, de routelengte op het inrichtingsterrein, de rijnsnelheid en het aantal bronpunten dat de rijroute simuleert. Het aantal voertuigen is terug te vinden in tabel 2-b.

tabel 4-b: overzicht geluidbronnen IBS (afwijkend van RBS)

bron- nummer	bronomschrijving	bron- vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (IBS1)	104	EM	12	4	8
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem (IBS2)	103	EM	12	4	8
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping (IBS1)	103	EM	12	4	8
K	mobiele kraan (IBS2)	104	EM	12	4	8
V2/S	mobiele verkleinings- /scheidinginstallatie (IBS2)	116	EM	12	4	8

tabel 4-c: overzicht LAmx-geluidbronnen

bron- nummer	bronomschrijving	bron- vermogen [dB(A)]	ontleend aan	activiteit**		
				dag	avond	nacht
puntbronnen						
V2/S	mobiele verkleiningsinstallatie	126	B	RBS /IBS	IBS	IBS
S1 t/m 26	schrappen	115	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
vw1 t/m vw8	vw LAmx	110	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
SiS	storten materiaal in schip	115	BRC	RBS /IBS	—	—
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	120	BRC	RBS /IBS	—	—
SiO1 t/m SiO14	storten materiaal in opslagvak	115	BRC	RBS /IBS	—	—
lk1 t/m k18	dichtslaan laadklep	120	BRC	RBS /IBS	—	—

Bronvermogens mobiele werktuigen

Aangaande de geluidemissie van de mobiele werktuigen en installaties zijn gemiddelde bronvermogens gehanteerd. Deze gemiddelden zijn bepaald aan de hand van diverse metingen, uitgevoerd aan soortgelijke werktuigen en installaties. Zie bijlage 2 voor de verdere onderbouwing van deze bronvermogens.

Laden schip

In het schip wordt alleen materiaal van kleine omvang gestort. Hierbij wordt de systematiek gehanteerd zoals Peutz toepast in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling Centrale⁵. Hieruit volgt dat het storten van materiaal gemiddeld effectief gezien over de dagperiode zo laag is dat dit verwaarloosbaar is tegenover het bronvermogen van de kraan (104 dB(A)).

Het storten van materiaal in het schip is wel meegenomen in de berekening van de geluidimmissie als gevolg van piekgeluiden. Voor een schip dat aangemeerd ligt in de insteekhaven wordt voor het storten van materiaal in het ruim gebruik gemaakt van de L_{Amax} geluidbron voor het storten van asfaltgranulaat in het schip, zoals ook gebruikt in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling. Hierbij is het mogelijk dat de grijper van de kraan op de kade tegen de scheepswand komt: dit is in het L_{Amax} rekenmodel gesimuleerd door hetzelfde bronvermogen te gebruiken als het dichtslaan van de laadklep van een vrachtwagen.

Geluiduitstraling zoutloods

In de zoutloods is sprake van drie geluidbronnen: het rijden van vrachtwagens, een shovel die de vrachtwagens vult en het stationair draaien van de vrachtwagens tijdens het vullen door de shovel. Deze geluidbronnen zorgen tezamen voor een bepaald halniveau. Ten behoeve van voorliggend onderzoek is een inschatting gemaakt van het halniveau, waarbij de vloer en de wanden van de loods een gemiddelde absorptie hebben van 0,5 meegekregen om zo de opslagen te simuleren. Het dak heeft een gemiddelde absorptie van 0,0 meegekregen (maximale reflectie). Aangezien het geluidniveau in de loods in de dagperiode anders is dan in de avond- en/of nachtperiode, zijn hiervoor aparte berekeningen uitgevoerd. In elk van deze berekeningen is de bedrijfsduur van de bronnen voor die specifieke etmaalperiode gehanteerd. Aangezien de hieruit voortvloeiende bedrijfsduurcorrectie slechts eenmaal toegepast kan worden, is deze alleen in de separate berekening van het halniveau meegenomen en niet in de rekensoftware.

De gebouwdelen die maatgevend zijn voor de geluiduitstraling is de open poort en het dak. In de rekensoftware kan de geluidemissie volgens de II.7-methode uit de HMRI worden ingevoerd. De isolatiewaarden van het dak zijn ontleend aan het geluidonderzoek voor Eurosalt⁶.

4.3.2 bijzondere geluiden en trillingen

Gezien de relevante bronnen binnen het bedrijf zal de geluidimmissie vanwege de inrichting geen muziek- of impulsachtig karakter hebben.

Gedragsregels

In het kader van “good housekeeping” heeft het bedrijf gedragsregels opgesteld. Deze gedragsregels omvatten onder meer een verbod op het dichtslaan van laadkleppen van vrachtwagens en het gebruiken van achteruitrijsignalering. Bij de entree worden chauffeurs verzocht de laadklep van de vrachtwagen niet dicht te laten vallen bij het lossen van goederen, alsmede de achteruitrijsignalering uit te schakelen.

Dichtslaan van laadkleppen

Het kan echter sporadisch voorkomen dat een laadklep toch dichtslaat. Om daarom toch enig inzicht te verschaffen in het effect hiervan is in het L_{Amax} rekenmodel hier rekening mee gehouden. Voor dit type geluidbron is gebruik gemaakt van hetzelfde bronvermogen zoals dit is gebruikt bij het geluidonderzoek voor de naastgelegen inrichting van Bentum Recycling.

Achteruitrijsignalering

Het gebruiken van achteruitrijsignalering door de vrachtwagens is eveneens niet toegestaan op het inrichtingsterrein. Dit wordt direct bij de entree duidelijk op een bord aangegeven

zodat chauffeurs hier rekening mee houden. De shovels en mobiele kranen op het inrichtingsterrein maken eveneens geen gebruik van achteruitrijsignalering.

Geluiden met een tonaal karakter zijn uitgezonderd van de straffactor van +5 dB, omdat de inrichting zich op een gezoneerd industrieterrein bevindt. Voor de achteruitrijsignalering is wel een inschatting gemaakt van het effect naar de omgeving toe, mocht dit geluid zich toch voordoen ondanks de gedragsregels. Hierbij gaat men er vanuit dat het maximaal 1 minuut duurt voordat de signalering door een medewerker binnen de inrichting opgemerkt wordt en tot een halt geroepen wordt. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid bij een klein deel van het totale aantal vrachtwagens voorkomen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de toename van de geluidbelasting als gevolg van de achteruitrijsignalering (inclusief de straffactor van +5 dB). Hieruit blijkt dat gemiddeld over de etmaalperiodes de geluidbelasting met niet meer dan 0,1 dB zal toenemen in de geschetste situatie.

Trillingshinder

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding of een verharding van betonplaten waarbij met een lage snelheid wordt gereden. Hierdoor worden trillingen, veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet dicht langs woningen zullen rijden dan via de openbare weg, kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie

In dit hoofdstuk worden de berekende geluidimmissies van de inrichting gepresenteerd. Een uitgebreid overzicht van de rekenresultaten van de geluidimmissie is ondergebracht in respectievelijk bijlage 4 en 5.

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) zonepunten

Tabel 5-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor representatieve bedrijfssituatie 1, 2 en 3.

tabel 5-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$)				
immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
		dag	avond	nacht
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	47 / 41 / 40	38 / 38 / 38	38 / 34 / 34
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	47 / 41 / 40	38 / 38 / 38	38 / 35 / 35
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	46 / 41 / 40	37 / 37 / 37	37 / 34 / 34
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	44 / 39 / 38	36 / 36 / 36	36 / 33 / 33
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	41 / 38 / 37	34 / 34 / 34	33 / 31 / 31

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) bedraagt ten hoogste 47, 38 en 38 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Aangezien de inrichting gelegen is op het krachtens de Wet geluidhinder gezondeerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht dient de geluidimmissie inpasbaar te zijn binnen de zone. De toets van de inpasbaarheid is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht).

Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gibo en Eurosalt).

5.2 maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)

Tabel 5-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidsniveaus ($L_{A,max}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten.

tabel 5-b: maximaal geluidniveau ($L_{A,max}$)				
immissiepunt		maximaal geluidniveau ($L_{A,max}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS		
		dag	avond	nacht
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	64	58	58
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	63	60	60
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	62	58	58
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	61	55	55
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	58	52	52

Het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 64, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde wordt hiermee niet overschreden. Er wordt zowel aan de richtwaarden uit de 'Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening' voldaan als aan de grenswaarden voor het maximale geluidniveau uit het Activiteitenbesluit.

5.3 richtafstanden / bestemmingsplan

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens			
immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

De tabel laat zien dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voldoen aan de grenswaarde op 100 m die geldt voor een milieucategorie 3.2 bedrijf, uitgaande van het gebiedstype "gemengd gebied".

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$)

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor incidentele bedrijfssituatie 1 en 2.

tabel 6-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$)				
immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS1 / IBS2		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	51 / 46	51 / 46	51 / 46
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	50 / 45	50 / 45	50 / 44
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	49 / 46	49 / 45	49 / 45
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	48 / 45	48 / 45	48 / 45
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	45 / 44	45 / 43	45 / 43

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,LT}$) bedraagt ten hoogste 51, 51 en 51 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 6-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor de incidentele bedrijfssituaties.

tabel 6-b: maximaal geluidsniveau (L_{Amax})				
immissiepunt		maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	64	64	64
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	63	63	63
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	62	62	62
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	61	61	61
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	58	58	58

Het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 64, 64 en 64 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid van de inrichting in de geluidzone en in het bestemmingsplan aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de drie representatieve bedrijfssituaties, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

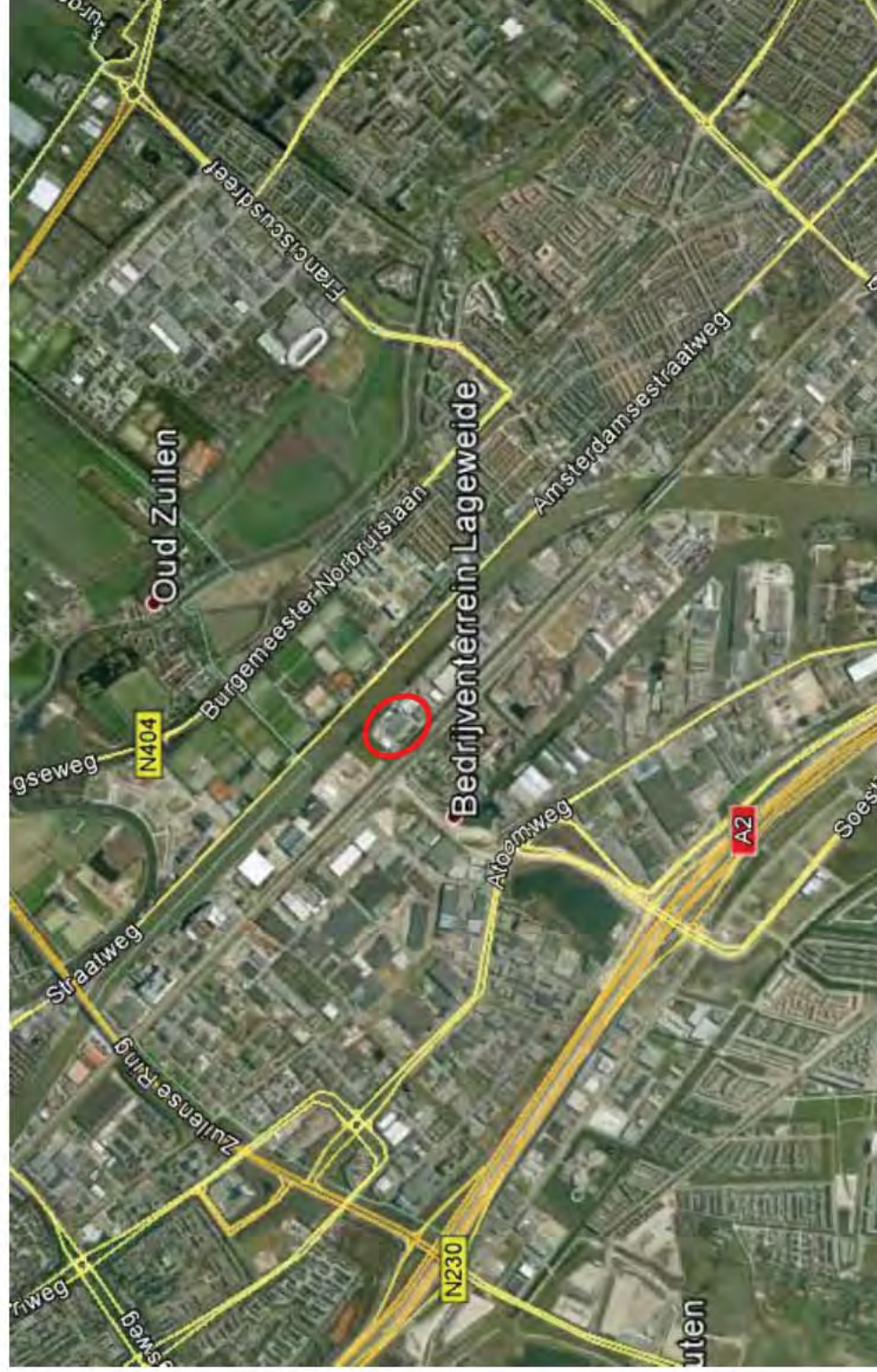
Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door bijvoorbeeld het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het opstellen van gedragsregels.

Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie ($L_{A,r,LT}$) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gibo en Eurosalt).

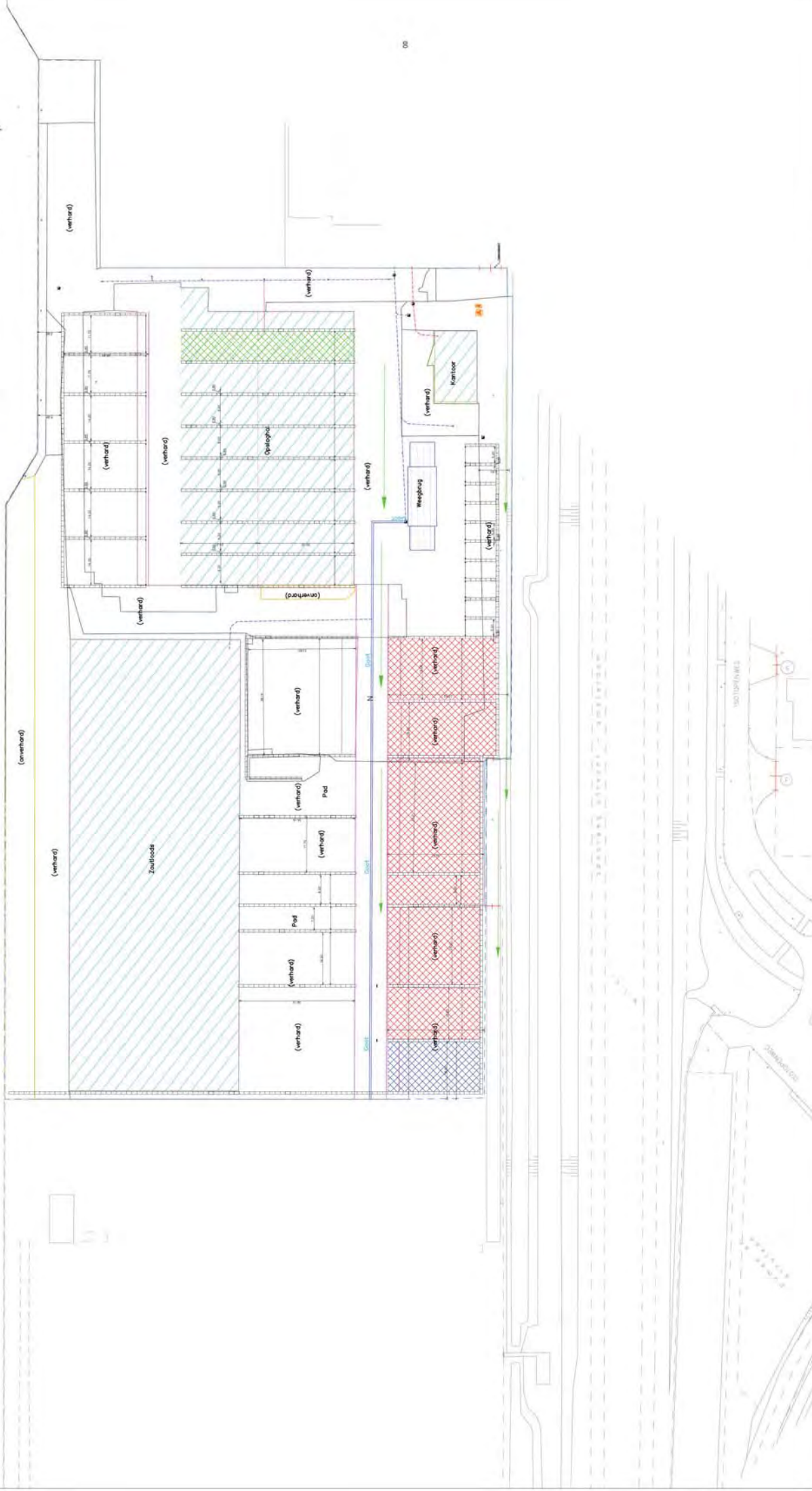
De maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) voldoen aan de gehanteerde normstelling.

Op afstand van 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 in omgevingstype “gemengd gebied”.

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel

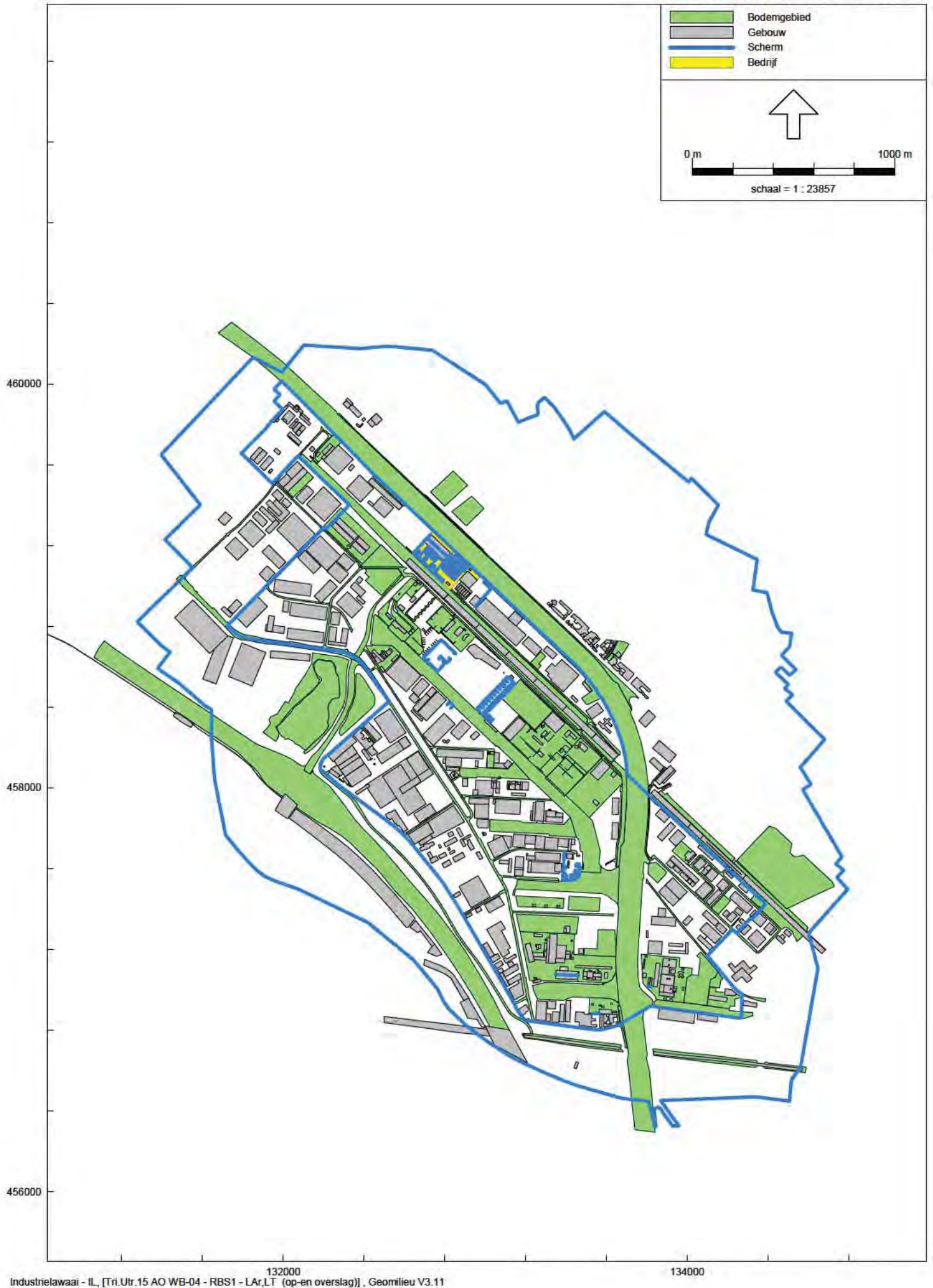


Figuur 1: geografische ligging inrichting



Gestralen opgelaten partij (afval) stoffen:	Materialen	A, B, C, D, E:	opslag uitpandig of inpandig (o.a. kwaliteitsfunctie)
B: Tweede hands bouwmaterialen/bouwgereedschap	B: Beton	B: Beton	opslag uitpandig of inpandig (o.a. kwaliteitsfunctie)
C: Glas (volglas/consumtentenglas)	C: Glas	C: Glas	opslag inpandig of overdekt
D: A-hout en B-hout (ongeshredderd)	D: A-hout, B-hout	D: A-hout, B-hout	opslag inpandig of overdekt
E: B-hout (geschredderd)	E: B-hout	E: B-hout	opslag inpandig of overdekt
F: Papier en karton	F: Papier, Karton	F: Papier, Karton	opslag inpandig of overdekt
G: bouw- en sloophout	G: bouw- en sloophout	G: bouw- en sloophout	opslag inpandig of overdekt
H: RKC (elft)	H: RKC	H: RKC	opslag inpandig of overdekt
I: niet-houtig groenafval	I: niet-houtig groenafval	I: niet-houtig groenafval	opslag inpandig of overdekt
K: groenafval	K: groenafval	K: groenafval	opslag inpandig of overdekt

Materialen	g v u w
Beton	B
Glas	G
A-hout	A
B-hout	B
Papier	P
Karton	K
Bouw- en sloophout	B
RKC	R
Niet-houtig groenafval	N
Groenafval	G



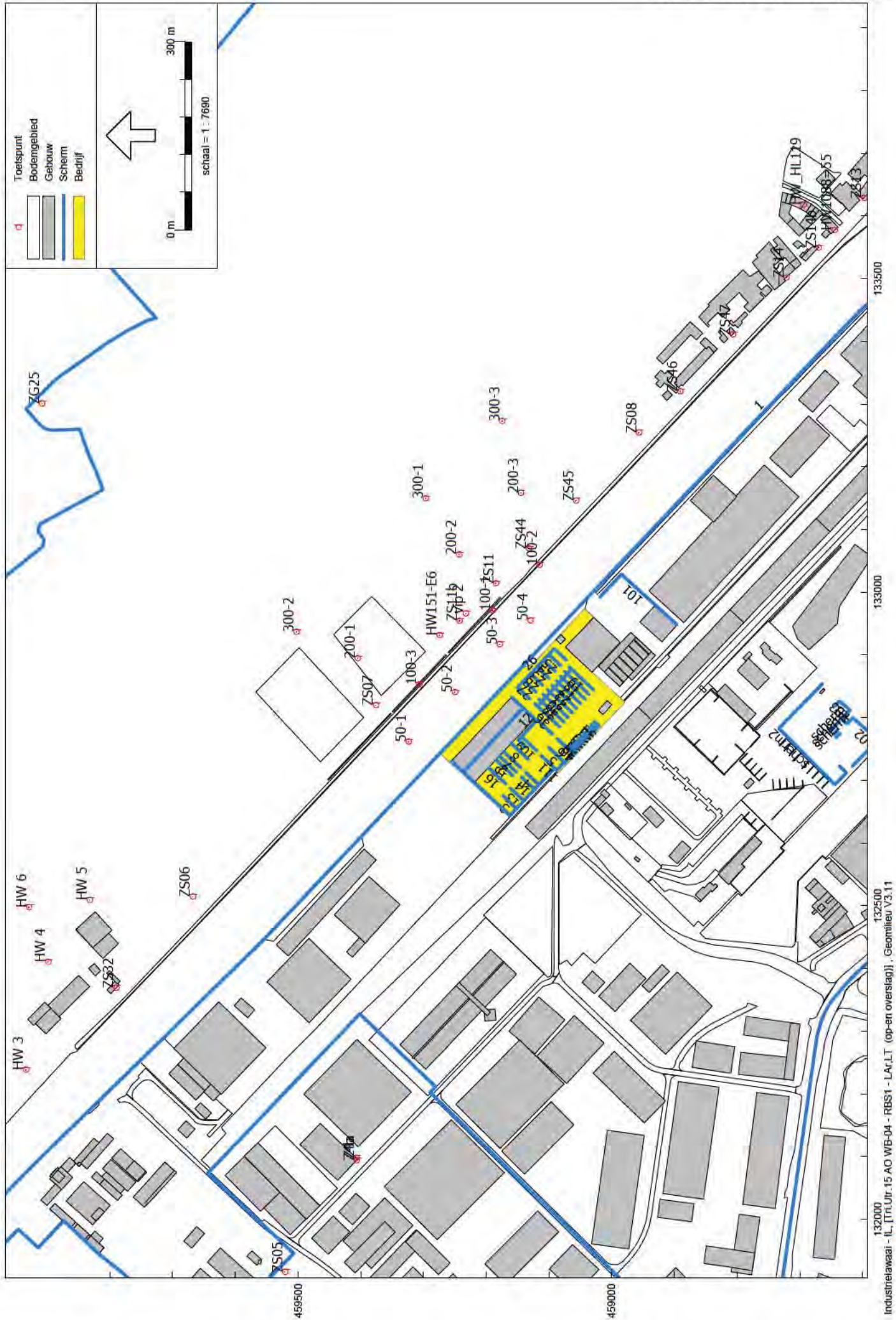
Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.15 AO WB-04 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)], Geomilieu V3.11

Figuur 3a: grafische weergave rekenmodel - objecten



Industrielaan - IL, [Tr. Utr. 15 AO WB-04 - RBS1 - LA,LT (op-en overslag)], Geomileu V3.11

Figuur 3b: grafische weergave rekenmodel - objecten





132600
132800
133000
Industrielaan 15 - IL, (T)Utr. 15 AO WB-04 - RBS1 - LA(LT (op-en overslag)), Geomilieu V3.11

Figuur 5a: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS1)



132600
132800
Industrielaan 15 - IL, [Tru] 15 AO WB-04 - RBS2 - LA_rLT (bewerken) , Geomilieu V3.11

Figuur 5b: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS2)



132600
132800
133000
459000
Industrielaan 15, [Tru] 15 AO WB-04 - RBS3 - LA_rLT (bewerken), Geomilieu V3.11

Figuur 5c: grafische weergave rekenmodel - geluidbronnen (RBS2)

Figuur 5d: grafische weergave rekenmodel - LAmix geluidbronnen

Bijlage 2: bronverantwoording

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	102,5	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0
#2	102,7	59,9	81,5	88,5	91,9	98,9	96,0	95,3	89,7	79,6
#3	102,8	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7
gemiddeld	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1

bronvermogen mobiele kraan

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	103,4	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2
#2	103,7	57,2	75,1	90,0	93,0	97,2	98,2	97,5	93,9	88,4
gemiddeld	103,6	64,8	76,2	90,0	92,4	97,0	99,4	96,3	92,3	86,1

bronvermogen zware verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	115,3	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9
#2	116,5	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1
gemiddeld	115,9	77,1	88,9	101,2	104,9	109,9	110,7	109,2	105,5	100,5

bronvermogen lichte verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	108,9	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2
#2	111,7	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1
gemiddeld	110,5	62,3	87,3	100,2	100,9	105,6	104,8	101,8	98,4	89,9

	Bronvermogeniveau L_w										T [uur]	%	C_b [dB]
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k			
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	4,167	34,7	-4,6

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T =

3,64 s)

$$V = 102900 \text{ m}^3 \quad A = 4546 \quad 10\log(4/A) = -30,6$$

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,5	26,4	52,7	53,5	62,4	65,1	64,7	63,2	58,1	49,0
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	60,9	29,6	35,5	39,2	47,6	52,4	58,2	53,8	50,2	33,5
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	67,0	21,5	41,1	50,0	54,9	59,5	63,2	61,5	54,7	41,4
TOTAAL	72,4	31,7	53,1	55,2	63,2	66,4	67,6	65,7	60,2	49,8

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	31,3	-5,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T =

V=

102900 m³

3,64 s)

A=

4546

10log(4/A)=

-30,6

	Halniveau dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,1	25,9	52,3	53,0	62,0	64,7	64,3	62,8	57,6	48,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	60,5	29,1	35,0	38,7	47,1	51,9	57,7	53,3	49,7	33,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	66,6	21,0	40,6	49,5	54,4	59,0	62,7	61,0	54,2	40,9
TOTAAL	72,0	31,2	52,6	54,7	62,8	65,9	67,1	65,3	59,7	49,3

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
 gemiddelde absorptie dak: 0,0



	3,64 s)										T		Cb [dB]
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	[uur]	%	
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	15,6	-8,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T =

$$V= 102900 \text{ m}^3 \quad A= 4546 \quad 10\log(4/A)= -30,6$$

Halniveau												
dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k			
shovel (5 min vullen per vw)	67,0	22,9	49,3	50,0	59,0	61,7	61,3	59,8	54,6	45,5		
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	57,5	26,1	32,0	35,7	44,1	48,9	54,7	50,3	46,7	30,0		
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	63,6	18,0	37,6	46,5	51,4	56,0	59,7	58,0	51,2	37,9		
TOTAAL	69,0	28,2	49,6	51,7	59,8	62,9	64,1	62,3	56,7	46,3		

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : breker + kraan
 MeetDatum : 22-11-2013
 Meetduur : 00:00:16
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 2,00
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	56,0	65,2	74,1	80,3	83,8	84,3	82,2	77,1	67,0	89,4
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9	115,3



H:\Projecten\Attero Zuid BV\Locatie Venlo\5) Foto's\Verificatieonderzoek 22-11-2013\2013-11-22 10.52.38.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : Meting 5: Brekerinstallatie Peterson 7400A
 MeetDatum : 11-2-2009
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : 4,40
 Windsnelheid [m/s] : 4,00
 Hoek windricht [°] : 250,00
 RV [%] : 75,00
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 2,50
 Meetafstand [m] : 18,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie [Hz]	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	46,0	60,0	68,0	69,0	76,0	77,0	76,0	73,0	69,0	82,4
Achtergr [dB(A)]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DGeo [dB]	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	-
DAlu+R [dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
DBodem [dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	-
Lw [dB(A)]	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1	116,5



C:\Geluidmetingen LSM\Essent\CF - AOS Maastricht\M11-02-2009 LSM\Users\2270\Top.Job\Essent.Job\maastricht.Job\Meting005.CPB.Project\Foto 1.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : metingen voor rapport
 Bronnaam : mobiele kraan
 MeetDatum : 2-6-2014
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 0,50
 Meetafstand [m] : 15,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie	[Hz]	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	38,9	48,5	57,5	59,1	64,2	67,8	62,1	57,1	48,7	70,9
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2	103,4



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_113414.jpg



Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel	
Geluidbron	:	Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand	
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006	
Beschrijving geluid	:	diesel kraan en turbo (2100 rtm/min)	
Stoorlawaai	:	geen	
Bronhoogte [m]	:	1.5	<i>Bepaling halve of hele bol</i>
Meetafstand [m] (<20)	:	10	Afstand bron-ontvanger 10.1 [m]
Meethoogte [m]	:	3	Omweg via bodem 11.0 [m]
			Bijdrage door bodem 2.7 [dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	28.1	46.0	60.9	63.9	68.1	69.1	68.4	64.8	59.3	74.6
Dgeo [dB]	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	57.2	75.1	90.0	93.0	97.2	98.2	97.5	93.9	88.4	103.7

Gebruikte meetapparatuur

(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

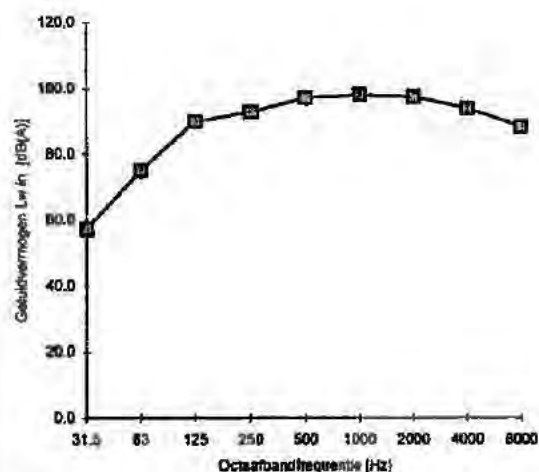
Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[°]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[°]



Schets meetsituatie

Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : rijdend materieel
 Bronnaam : shovel opduwen materiaal (023)
 MeetDatum : 17-4-2015
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,50
 Meetafstand [m] : 10,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	35,0	53,7	55,0	62,9	67,6	69,0	66,7	61,4	49,0	73,5
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0	102,5



H:\Projecten\Van Lenthe Dalfsen\Dalfsen\5) foto's\2015 - Foto's 17-04-2015\20150417_120306.jpg

Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel	
Geluidbron	:	Shovel Volvo L120C verplaatst grond	
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006	
Beschrijving geluid	:	diesel	
Stoorlawaai	:	geen	
Bronhoogte [m]	:	1.5	<i>Bepaling halve of hele bol</i>
Meetafstand [m] (<20)	:	5	Afstand bron-ontvanger 5.0 [m]
Meethoogte [m]	:	2	Omweg via bodem 6.1 [m]
			Bijdrage door bodem 2.2 [dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	36.9	58.5	65.5	68.9	75.9	73.0	72.3	66.7	56.6	79.7
Dgeo [dB]	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	59.9	81.5	88.5	91.9	98.9	96.0	95.3	89.7	79.6	102.7

Gebruikte meetapparatuur

(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

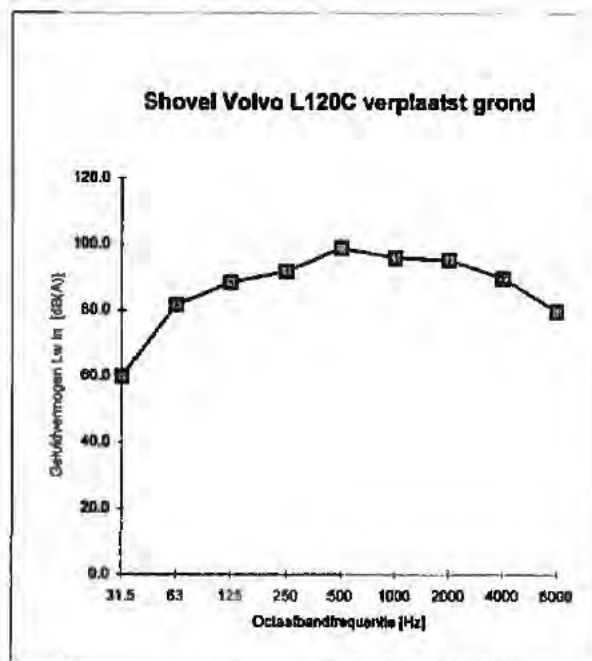
	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : metingen voor rapport
 Bronnaam : shovel intern transport
 MeetDatum : 2-6-2014
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,50
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	30,1	66,6	55,6	71,5	69,8	70,5	69,2	64,6	57,8	77,1
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7	102,8



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_124352.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : crambo 5000 meting
 MeetDatum : 6-9-2012
 Meetduur : 00:01:36
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 2,00
 Meetafstand [m] : 12,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	37,0	52,8	64,6	66,6	73,4	74,3	69,2	63,7	54,6	78,3
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2	108,9



H:\Projecten\Vandervelden\5) Foto\Foto 06-09-2012\IMAGE_165.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : Raptor XL - Arjes inclusief kraan Liebherr
 Bronnaam : Meting 33 - Raptor XL - rechts achter
 MeetDatum : 5-10-2010
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II, #
 Bronhoogte [m] : 2,50
 Meetafstand [m] : 14,00
 Meethoogte [m] : 2,70

Frequentie [Hz]		31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	32,4	62,0	70,6	71,0	74,8	72,7	71,2	68,6	60,2	79,9
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	--
DAlu+R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw	[dB(A)]	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1	111,7



N:\SCM Milieu\Projecten\Hermsen Beheer BV 10.13010.010\Duiven\Geluid\Meting\GRR Duiven\Usera\2270\Top.Job\GRR duiven.J
 ob\Meting033,LoggingCPB,Project\Foto 1.jpg

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen Model: RBS1 - LAR,LT (op-en overstag)	
Model eigenschap	RBS1 - LAR,LT (op-en overslag)
Omschrijving	■■■■■
Verantwoordelijke	IL
Rekenmethode	balke001 op 5-3-2010
Aangemaakt door	■■■■■ op 4-4-2016
Laatst ingezien door	GN-V5.00
Model aangemaakt met	Zonebewakingsmodel Lage Weide
Origineel project	Groep Export : Gibo-Gipsbouw BV - 1998
Originele omschrijving	
Geïmporteerd door	balke001 op 5-3-2015
Standaard maaiveldhoogte	10
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8

Bijlage 3 - invoergegevens algemeen

RBS1 - LAR,LT (op-en overslag)														
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking														
De Trip BV														
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
065E	Kantoor	132820,49	458999,56	8,50	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99	los installatie	132924,67	459088,44	3,00	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
ES	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40	10,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
065E	0,80	0,80
99	0,80	0,80
ES	0,80	0,80

Bijlage 3 - invoergegevens
algemeen

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L	31
	dak nieuwe loods eurosalt	132815,47	459141,14	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	139,89	2 dB	0,20	0,20
		132832,61	459159,47	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,07	0 dB	0,80	0,80
		132730,81	459255,03	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,83	0 dB	0,80	0,80
		132798,45	459123,05	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,92	0 dB	0,80	0,80
		132696,58	459218,86	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,03	0 dB	0,80	0,80
11	keerwand De Trip	132793,95	459027,82	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	217,77	0 dB	0,80	0,80
12	keerwand De Trip	132773,56	459093,87	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	94,72	2 dB	0,50	0,50
9	keerwand De Trip	132759,23	459132,10	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	15,66	2 dB	0,50	0,50
10	keerwand De Trip	132746,85	459119,22	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	17,87	2 dB	0,50	0,50
15	keerwand De Trip	132706,98	459156,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,07	0 dB	0,50	0,50
16	keerwand De Trip	132694,46	459168,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,90	0 dB	0,80	0,80
13	keerwand De Trip	132687,71	459161,38	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,21	0 dB	0,50	0,50
14	keerwand De Trip	132705,93	459144,26	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,15	0 dB	0,50	0,50
3	keerwand De Trip	132655,18	459151,60	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	29,17	0 dB	0,50	0,50
4	keerwand De Trip	132693,17	459116,04	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,99	0 dB	0,50	0,50
1	keerwand De Trip	132719,79	459091,07	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,93	0 dB	0,50	0,50
2	keerwand De Trip	132712,81	459151,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,22	0 dB	0,50	0,50
7	keerwand De Trip	132720,21	459144,75	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,70	0 dB	0,50	0,50
8	keerwand De Trip	132733,31	459132,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,62	0 dB	0,50	0,50
5	keerwand De Trip	132726,86	459073,25	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,00	0 dB	0,50	0,50
6	keerwand De Trip	132741,31	459059,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,28	0 dB	0,80	0,80
32	keerwand De Trip	132773,76	459033,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,09	0 dB	0,50	0,50
33	keerwand De Trip	132778,21	459028,88	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,18	0 dB	0,50	0,50
34	keerwand De Trip	132782,45	459024,86	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,26	0 dB	0,50	0,50
29	keerwand De Trip	132769,35	459037,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,15	0 dB	0,50	0,50
30	keerwand De Trip	132765,08	459041,34	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,06	0 dB	0,50	0,50
31	keerwand De Trip	132760,63	459045,57	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,12	0 dB	0,50	0,50
35	keerwand De Trip	132756,37	459049,62	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	9,97	0 dB	0,50	0,50
39	keerwand De Trip	132752,03	459053,73	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,13	0 dB	0,50	0,50
40	keerwand De Trip	132747,69	459057,85	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,19	0 dB	0,50	0,50
36	keerwand De Trip	132785,43	459082,53	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,72	0 dB	0,80	0,80
37	keerwand De Trip	132792,96	459075,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,60	0 dB	0,50	0,50
38	keerwand De Trip	132800,23	459069,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,38	0 dB	0,50	0,50
20	keerwand De Trip	132807,76	459062,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,96	0 dB	0,50	0,50
21	keerwand De Trip	132815,03	459055,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,99	0 dB	0,50	0,50
22	keerwand De Trip	132822,30	459049,30	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,69	0 dB	0,50	0,50
17	keerwand De Trip	132829,57	459042,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,02	0 dB	0,50	0,50

Bijlage 3 - invoergegevens algemeen

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)
 Tr1.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
 Groep: De Trip BV
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
11	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
12	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,88	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
36	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
22	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,20	0,20
	0,80	0,80
	0,80	0,80
	0,80	0,80
	0,80	0,80
11	0,50	0,50
12	0,50	0,50
9	0,50	0,50
10	0,50	0,50
15	0,50	0,50
16	0,50	0,50
13	0,50	0,50
14	0,50	0,50
3	0,50	0,50
4	0,50	0,50
1	0,50	0,50
2	0,50	0,50
7	0,50	0,50
8	0,50	0,50
5	0,50	0,50
6	0,80	0,80
32	0,50	0,50
33	0,50	0,50
34	0,50	0,50
29	0,50	0,50
30	0,50	0,50
31	0,50	0,50
35	0,50	0,50
39	0,50	0,50
40	0,50	0,50
36	0,50	0,50
37	0,50	0,50
38	0,50	0,50
20	0,50	0,50
21	0,50	0,50
22	0,50	0,50
17	0,50	0,50

Bijlage 3 - invoergegevens algemeen

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)														
Groep: Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking														
De Trip BV														
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L	31
18	keerwand De Trip	132837,10	459035,80	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,46	0 dB	0,50	
19	keerwand De Trip	132844,10	459028,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,57	0 dB	0,50	
26	keerwand De Trip	132830,24	459130,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	137,13	0 dB	0,30	
27	keerwand De Trip	132841,26	459120,61	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	26,44	0 dB	0,50	
28	keerwand De Trip	132852,12	459110,24	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	26,26	0 dB	0,50	
23	keerwand De Trip	132863,04	459100,01	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,95	0 dB	0,50	
24	keerwand De Trip	132873,96	459089,84	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,94	0 dB	0,50	
25	keerwand De Trip	132883,04	459081,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	25,17	0 dB	0,50	
	keerwand	132697,37	459219,49	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	78,47	0 dB	0,80	
	hoogste punt opslagen	132818,34	459117,64	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	79,90	0 dB	0,50	

Bijlage 3 - invoergegevens algemeen

Model:	RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking														
	De Trip BV														
	Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
18	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
19	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
25	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAR, LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
18	0,50	0,50
19	0,80	0,80
26	0,50	0,50
27	0,50	0,50
28	0,50	0,50
23	0,50	0,50
24	0,50	0,50
25	0,50	0,50
	0,80	0,80
	0,50	0,50

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132855,50	132910,42	1,50	1,50	1,50	Relatief	81,17	7,001	--	0,333	64,80	76,20	90,00	92,40

Model:	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)							
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL							
Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal		
MK	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59		

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)

Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model:	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)											
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal		
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr, LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
TBS	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001

Model:	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal			
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
TBS	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84			
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75			
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92			
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75			
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20			

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)

Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model:	RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)										
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking										
	(hoofdgroep)										
	Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL										
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO_M	Lengte	
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16	
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16	
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS1

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)

Groep: Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking

(hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model:	RBS2 - LAr, LT (bewerken)											
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr	Totaal	
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS2

RBS2 - LAr, LT (bewerken)												
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking												
(hoofdgroep)												
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL												
Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDamping
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	132719,29	459189,46	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBS	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee
TBe-3	mobiele kraan	132724,07	459182,01	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee

Model: RBS2 - LAr, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	8,002	--	--	77,10	88,90	101,20	104,90	109,90	110,70	109,20	105,50	100,50	115,91
LS2-1	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBS	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
K	4,001	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - RBS2

Model: RBS2 - LAR,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model:	RBS2 - LAr,LT (bewerken)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO_M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS2

Model:	RBS2 - LAr, LT (bewerken)														
	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking														
Groep:	(hoofdgroep)														
	Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS2 - LAr, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model:	RBS3 - LAr,LT (bewerken)											
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr	Totaal	
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50		102,20	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132826,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132726,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBS	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V3/S	Mobile verkleinings-/scheidinginstallatie	132691,35	459133,95	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobile kraan	132691,08	459141,76	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model:	RBS3 - LAr, LT (bewerken)													
Groep:	Tr1.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL													
Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBS	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
V3/S	Nee	8,002	--	--	62,30	87,30	100,20	100,90	105,60	104,80	101,80	98,40	89,90	110,53
K	Nee	8,002	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model:	RBS3 - LAr,LT (bewerken)																
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking																
	(hoofdgroep)																
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL																
Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Relatief aan onderliggend item	Hoogte	ISO_M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - RBS3

Model: RBS3 - LAr, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)															
Tri.utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking															
Groep: (hoofdgroep)															
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL															
Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132855,92	132910,84	1,50	1,50	1,50	Relatief	81,17	12,000	4,000	8,000	64,80	76,20	90,00	92,40

Model:	IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)									
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL									
Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal				
MK	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59				

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model:	IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)												
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL												
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal			
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20			
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20			
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20			

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS1-8	mobiel laadsysteem	132863,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBS	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	12,000

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)													
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking													
Groep: (hoofdgroep)													
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL													
Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr	Totaal
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00		93,20
LS2-1	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-3	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-5	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-7	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-2	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-4	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-6	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
LS2-8	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10		102,66
TBS	4,000	8,000	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10		87,84
TBe-1	4,000	8,000	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80		80,75
AE	4,000	8,000	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60		85,92
TBe-2	4,000	8,000	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80		80,75

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - IBS1

Model:	IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)																
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking																
	(hoofdgroep)																
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL																
Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - IBS1

Model:	IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking														
	(hoofdgroep)														
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAR,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO_M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - IBS1

Model: IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAr,LT - IBS1

Model:	IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking														
	(hoofdgroep)														
	Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: IBS1 - LAR,LT (op-en overslag)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS2

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Model:	IBS2 - LAR, LT (bewerken)											
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal		
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS2

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.AO WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie	132692,80	459138,69	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBS	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132683,92	459145,50	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS2

Model:	IBS2 - LAr,LT (bewerken)													
Groep:	Tr1.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep)													
	Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL													
Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	Nee	12,000	4,000	8,000	77,10	88,90	101,20	104,90	109,90	110,70	109,20	105,50	100,50	115,91
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	12,000	4,000	8,000	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBS	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
K	Nee	12,000	4,000	8,000	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAR,LT - IBS2

Model:	IBS2 - LAR,LT (bewerken)									
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep)									
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL									
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids	
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256	
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256	
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - IBS2

Model:	IBS2 - LAR,LT (bewerken)																
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking																
	(hoofdgroep)																
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL																
Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAr,LT - IBS2

Model:	IBS2 - LAr,LT (bewerken)														
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking														
	(hoofdgroep)														
	Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAR,LT - IBS2

Model: IBS2 - LAR,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO_M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAR,LT - IBS2

Model: IBS2 - LAR,LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens geluidbronnen LAR,LT - IBS2

Model: IBS2 - LAR, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: IBS2 - LAR, LT (bewerken)
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmx - RBS

Model:	RBS - LAmx										
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking										
	(hoofdgroep)										
	Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL										
Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw1	vw LAmx	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw2	vw LAmx	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw3	vw LAmx	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw4	vw LAmx	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw5	vw LAmx	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw6	vw LAmx	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw7	vw LAmx	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw8	vw LAmx	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00	
kl1	dichtslaen laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmix - RBS

Model: RBS - LAmix
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefL	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	Nee	Nee	8,002	--	--	82,90	93,90	105,30	116,30	122,10	120,20	116,70	111,00	101,70	125,73
S1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
S1S	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmx - RBS

Model:	RBS - LAmx										
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking										
	(hoofdgroep)										
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	
Lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Sisb	bonk grijper tegen scheepswand	132901,88	459116,32	0,10	0,10	11,40	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si01	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si02	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si03	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si04	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si05	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si06	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si07	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si08	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si09	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si010	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si011	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si012	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si013	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Si014	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	0,00	360,00	
Lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
Lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmix - RBS

Model: RBS - LAmix															
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking															
Groep: (hoofdgroep)															
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL															
Naam	GeenRefL	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
Lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Si01	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si02	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si03	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si04	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si05	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si06	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si07	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si08	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si09	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si010	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si011	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si012	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si013	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si014	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Lk2	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk3	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk4	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk5	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk6	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk7	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk8	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk9	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk10	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk11	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk12	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk13	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk14	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmox - IBS

Model: IBS - LAmox											
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking											
Groep: (hoofdgroep)											
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidinginstallatie	132693,65	459138,27	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S1	schrapen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S2	schrapen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S3	schrapen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S4	schrapen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S5	schrapen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S6	schrapen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S7	schrapen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S8	schrapen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S9	schrapen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S10	schrapen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S11	schrapen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S12	schrapen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S13	schrapen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S14	schrapen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S15	schrapen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S16	schrapen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S17	schrapen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S18	schrapen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S19	schrapen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S20	schrapen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S21	schrapen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S22	schrapen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S23	schrapen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S24	schrapen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S25	schrapen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
S26	schrapen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw1	vw LAmox	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw2	vw LAmox	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw3	vw LAmox	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw4	vw LAmox	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw5	vw LAmox	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw6	vw LAmox	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw7	vw LAmox	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
vw8	vw LAmox	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmix - IBS

Model: IBS - LAmix
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenRefL	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	82,90	93,90	105,30	116,30	122,10	120,20	116,70	111,00	101,70	125,73
S1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
S1S	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmex - IBS

Model:	IBS - LAmex													
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking													
	(hoofdgroep)													
	Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL													
Naam	Omschr.		X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.		Type	Richt.	Hoek		
Lk2	dichtslaan laadklep		132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk15	dichtslaan laadklep		132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk16	dichtslaan laadklep		132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk17	dichtslaan laadklep		132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk18	dichtslaan laadklep		132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Sisb	bonk grijper tegen scheepswand													
Si01	storten materiaal in opslagvak		132901,88	459116,32	0,10	0,10	11,40	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si02	storten materiaal in opslagvak		132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si03	storten materiaal in opslagvak		132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si04	storten materiaal in opslagvak		132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si05	storten materiaal in opslagvak		132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si06	storten materiaal in opslagvak		132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si07	storten materiaal in opslagvak		132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si08	storten materiaal in opslagvak		132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si09	storten materiaal in opslagvak		132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si010	storten materiaal in opslagvak		132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si011	storten materiaal in opslagvak		132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si012	storten materiaal in opslagvak		132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si013	storten materiaal in opslagvak		132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Si014	storten materiaal in opslagvak		132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk3	dichtslaan laadklep		132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief	aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk2	dichtslaan laadklep		132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk3	dichtslaan laadklep		132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk4	dichtslaan laadklep		132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk5	dichtslaan laadklep		132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk6	dichtslaan laadklep		132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk7	dichtslaan laadklep		132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk8	dichtslaan laadklep		132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk9	dichtslaan laadklep		132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk10	dichtslaan laadklep		132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk11	dichtslaan laadklep		132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk12	dichtslaan laadklep		132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk13	dichtslaan laadklep		132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		
Lk14	dichtslaan laadklep		132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief		Normale puntbron	0,00	360,00		

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbronnen LAmix - IBS

Model: IBS - LAmix Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking (hoofdgroep) Groep: Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL															
Naam	GeenRefL	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
Lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk15	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk16	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk17	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk18	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Si01	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si02	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si03	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si04	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si05	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si06	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si07	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si08	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si09	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si010	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si011	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si012	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si013	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si014	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Lk2	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk3	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk4	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk5	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk6	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk7	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk8	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk9	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk10	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk11	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk12	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk13	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Lk14	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63
MK	mobiele kraan	132855, 92	132910, 84	1, 50	1, 50	1, 50	Relatief	81, 17	7, 001	--	0, 333	64, 80	76, 20
Sign	Vw - Achteruitrijsignaal	132817, 93	132776, 51	1, 00	1, 00	1, 00	Eigen waarde	134, 28	12, 000	4, 000	8, 000	64, 00	86, 60
Sign	Vw - Achteruitrijsignaal	132776, 80	132885, 20	1, 00	1, 00	1, 00	Eigen waarde	152, 01	12, 000	4, 000	8, 000	64, 00	86, 60
Sign	Vw - Achteruitrijsignaal	132776, 51	132689, 12	1, 00	1, 00	1, 00	Eigen waarde	216, 27	12, 000	4, 000	8, 000	64, 00	86, 60

Model:	LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering										
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking										
	(hoofdgroep)										
	Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL										
Naam	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal			
MK	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59			
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94			
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94			
Sign	92,70	94,90	97,60	96,80	94,60	88,60	81,20	102,94			

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	72
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	12
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	1,00	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	60

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model:	LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering											
Groep:	Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking											
	(hoofdgroep)											
	Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL											
Naam	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal		
VW1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-2	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		
VW2-1	56,60	76,20	85,10	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20		

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR.LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Puntenbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaienveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefL.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789, 62	459050, 57	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	4, 001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813, 99	459105, 00	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828, 57	459090, 89	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842, 24	459078, 39	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856, 31	459064, 33	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-9	mobiel laadsysteem	132845, 58	459135, 96	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
LS2-11	mobiel laadsysteem	132869, 10	459114, 29	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
LS2-13	mobiel laadsysteem	132888, 91	459095, 11	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663, 13	459172, 64	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697, 24	459160, 79	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728, 60	459090, 77	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771, 31	459121, 10	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750, 26	459091, 39	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733, 16	459144, 45	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783, 06	459038, 64	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708, 17	459118, 01	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821, 84	459097, 76	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836, 42	459083, 65	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850, 10	459071, 15	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864, 16	459057, 09	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 500
LS2-10	mobiel laadsysteem	132855, 29	459125, 62	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
LS2-12	mobiel laadsysteem	132878, 81	459103, 96	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
LS2-14	mobiel laadsysteem	132898, 62	459084, 77	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	0, 280
TBS	transportband silo	132886, 41	459123, 10	1, 80	1, 80	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	10, 004
TBe-1	transportband elevator	132884, 61	459120, 01	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	10, 004
AE	aandrijving elevator	132881, 97	459122, 21	1, 80	1, 80	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	10, 004
TBe-2	transportband elevator	132834, 55	459153, 31	1, 50	1, 50	10, 00	Relatief	Normale puntbron	0, 00	360, 00	Nee	Nee	10, 004

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model:	LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering														
Groep:	Tr1.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking														
	(hoofdgroep)														
	Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL														
Naam	Cb(u) (A)	Cb(u) (N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal			
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20			
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-9	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
LS2-11	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
LS2-13	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66			
LS2-10	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
LS2-12	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
LS2-14	0,100	0,100	52,00	88,50	81,50	97,40	95,70	96,40	95,10	90,50	83,70	102,79			
TBS	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84			
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75			
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92			
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75			

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)

Groep: Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Gebied	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	--	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	8,000	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	False	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
 Tr1.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	63,21	49,81	81,66
D-a	62,71	49,31	81,19
D-n	59,71	46,31	78,19

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO_M	Lengte
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00	7,16

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage Weide Zonebewaking
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
P-d	7,16	2	4	Ja	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	0,00	0,00
P-a	7,16	2	4	Ja	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	0,00	0,00
P-n	7,16	2	4	Ja	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	0,00	0,00

Bijlage 3 - invoergegevens
geluidbr. bepaling invloed achteruitrijsignalering (RBS1)

Model: LAR, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	TypeLw	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
P-d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	43,24	64,64	66,74	74,74	77,94	79,14	77,24
P-a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	42,74	64,14	66,24	74,34	77,44	78,64	76,84
P-n	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	False	39,74	61,14	63,24	71,34	74,44	75,64	73,84

Model: LAr, LT (bewerken materiaal) check signalering
Tri.Utr.15.A0 WB-04 - Lage weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
P-d	71,74	61,34	84,00	12,000	--	--
P-a	71,24	60,84	83,53	--	4,000	--
P-n	68,24	57,84	80,53	--	--	8,000

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$)

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	50,0	39,9	40,4	63,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	46,1	37,0	36,9	59,9
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	44,5	35,8	35,5	58,8
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	40,0	32,2	31,5	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	43,0	36,0	34,9	59,7
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	40,6	33,2	32,3	56,1
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	39,3	32,7	31,4	56,8
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	36,8	29,8	28,7	53,4
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	37,0	30,1	29,0	53,2
50-1_A	punt op 50m	5,00	42,3	35,8	34,5	57,0
50-2_A	punt op 50m	5,00	48,2	38,2	38,6	60,8
50-3_A	punt op 50m	5,00	56,3	42,4	45,5	66,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	55,6	42,1	45,0	65,5
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,8	18,1	15,2	40,6
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,8	23,4	21,1	47,2
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,3	23,9	21,6	47,6
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	25,2	22,8	49,0
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	13,6	11,3	8,8	32,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	29,7	24,6	22,8	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	28,4	23,2	21,5	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	27,9	24,4	22,1	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	30,0	24,2	22,6	48,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	46,0	37,0	36,9	61,6
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	21,5	18,9	16,4	42,1
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,9	12,5	9,7	35,5
Z1b_A	Boerderij	5,00	-0,5	-0,2	-3,2	20,9
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,0	12,3	9,4	35,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	25,0	20,9	18,8	44,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	15,9	16,6	13,6	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	17,6	18,2	15,2	40,1
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	15,8	16,4	13,4	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,2	12,5	9,8	34,8
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	21,1	18,1	43,6
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,0	21,4	19,2	45,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,2	22,3	19,9	46,0
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,6	22,3	20,9	47,0
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,2	18,3	16,5	40,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,8	14,8	11,9	37,7
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	15,2	15,4	12,4	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,0	17,4	14,4	40,2
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,1	19,0	16,0	41,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,4	22,3	19,3	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,3	11,2	8,3	33,8
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,0	12,8	9,9	35,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	7,5	5,1	2,6	27,6
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,4	13,2	10,3	35,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,6	11,5	8,6	34,0
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,2	0,2	-2,7	21,5
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	3,9	3,8	0,9	25,0
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	13,9	13,7	10,8	36,6
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	23,5	23,9	20,9	47,1
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	32,6	27,6	25,8	50,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	41,2	33,9	33,0	56,4
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	37,0	28,8	28,3	52,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	21,7	18,2	15,9	41,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,0	38,4	38,1	61,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,4	37,7	38,0	62,8
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	10,8	10,3	7,5	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	14,6	13,5	10,7	36,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	28,8	23,2	21,6	46,8
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	25,0	18,8	17,3	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	30,2	24,3	22,8	48,0
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	13,5	11,8	9,1	33,8
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	30,0	26,5	24,2	50,0
ZS34_A	Bessemmerlaan 123	5,00	20,3	17,6	15,1	41,0
ZS35_A	Bessemmerlaan 91	5,00	19,6	17,0	14,5	40,3
ZS36_A	Bessemmerlaan 77	5,00	19,4	16,8	14,3	40,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	18,9	16,5	14,0	39,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	18,7	16,2	13,7	39,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	18,3	15,8	13,3	39,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	18,1	15,7	13,2	38,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	17,9	15,5	13,0	38,7
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	14,9	12,9	10,3	35,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	44,4	36,1	35,6	58,9
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	40,9	32,8	32,2	55,7
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	35,0	27,1	26,4	51,3
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	32,8	25,9	24,8	50,3
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	22,8	23,1	20,2	46,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,6	15,4	12,6	38,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT
RBS1 - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,4	37,7	38,0	62,8
MK	mobiele kraan	1,50	46,6	--	35,2	51,6
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	32,2	31,7	28,7	57,8
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,4	23,4	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,7	28,5	25,4	44,3
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,5	26,0	23,0	59,5
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	25,6	27,3	24,3	42,8
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,3
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	20,3	22,0	19,0	37,5
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	20,1	21,8	18,8	37,2
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,1	18,1	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	6,8	--	--	10,2
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	6,4	--	9,7
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	3,4	6,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	43,2	39,7	36,7	62,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	40,0	36,6	33,6	59,0
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	39,5	35,4	32,4	58,0
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	35,3	31,8	28,9	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	38,3	35,8	32,8	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	36,1	32,8	29,8	55,3
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	35,5	32,6	29,6	56,3
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	32,5	29,5	26,5	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	33,2	29,8	26,8	52,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	41,0	35,6	32,7	56,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	44,3	37,8	34,9	60,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	47,2	42,2	39,2	65,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,2	41,8	38,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	28,4	17,7	14,7	41,3
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,0	23,3	20,3	47,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,4	23,7	20,7	47,8
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,8	25,1	22,0	49,1
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	16,6	11,2	8,2	32,5
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,5	24,4	21,4	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	29,9	23,0	20,0	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	30,4	24,2	21,2	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	29,9	24,1	21,1	47,8
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	41,0	36,7	33,7	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	25,2	18,6	15,6	42,2
Z1a_A	Boerderij	5,00	21,7	12,2	9,2	36,0
Z1b_A	Boerderij	5,00	6,9	-0,4	-3,5	21,4
Z2_A	RWS-woning	5,00	21,0	12,1	9,1	35,7
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	28,3	20,8	17,8	44,9
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	25,5	16,4	13,3	39,0
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	26,8	17,9	14,9	40,7
Z5_A	Maarssebroeksedijk 1A	5,00	28,7	16,2	13,2	39,8
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,3	12,2	9,2	35,0
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	20,7	17,6	44,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,2	21,3	18,3	45,2
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,0	22,2	19,2	46,4
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,3	21,9	18,9	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,8	18,0	15,0	40,1
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,0	14,6	11,6	38,1
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,7	15,1	12,1	38,5
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,7	17,0	14,0	41,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	18,5	15,5	43,2
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,4	21,6	18,6	44,8
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,3	10,9	7,9	34,4
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,6	12,6	9,6	36,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	10,1	5,0	2,0	27,7
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,6	13,0	9,9	36,3
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,1	11,3	8,3	34,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	7,9	0,0	-3,0	22,1
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	12,0	3,6	0,6	25,7
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	22,4	13,5	10,5	37,1
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	30,9	23,6	20,6	47,3
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarsse)	5,00	34,2	27,6	24,6	50,8
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	37,5	33,6	30,7	55,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	34,7	28,5	25,5	52,0
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	25,5	18,1	15,1	41,9
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	41,2	38,2	35,2	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	41,4	37,5	34,5	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	17,0	10,3	7,3	33,1
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	21,1	13,3	10,2	36,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	28,8	23,0	20,0	46,7
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	26,8	18,6	15,5	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	29,9	24,2	21,1	47,9
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	17,7	11,5	8,5	34,0
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	34,3	26,3	23,3	50,2
ZS34_A	Bessemmerlaan 123	5,00	24,3	17,3	14,3	41,1
ZS35_A	Bessemmerlaan 91	5,00	23,6	16,7	13,7	40,4
ZS36_A	Bessemmerlaan 77	5,00	23,4	16,5	13,5	40,2
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	23,1	16,2	13,2	39,8
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	22,9	15,9	12,9	39,5
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	22,5	15,5	12,5	39,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	22,4	15,4	12,4	39,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	22,2	15,3	12,2	38,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	19,3	12,7	9,7	35,9
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	39,0	35,6	32,6	58,0
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	35,6	32,3	29,3	55,0
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	33,5	27,0	24,0	51,0
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	32,4	25,8	22,7	50,1
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	34,4	22,8	19,8	47,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	23,9	15,3	12,3	38,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT
RBS2 - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	41,4	37,5	34,5	62,2
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	2,00	37,0	--	--	42,3
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,9	31,5	28,5	57,5
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,3	23,3	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,6	28,4	25,4	44,2
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,1	25,6	22,6	59,1
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,7	26,5	23,5	42,2
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	19,6	21,4	18,4	36,8
K	mobiele kraan	1,50	19,6	--	--	28,0
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,2	36,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,0	18,0	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,4	--	--	12,8
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,9	--	12,3
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,9	9,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	42,2	39,7	36,7	62,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	39,0	36,6	33,6	59,0
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	38,1	35,4	32,4	58,0
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	34,0	31,8	28,9	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	37,2	35,8	32,8	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	34,5	32,8	29,8	55,3
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	34,6	32,6	29,6	56,3
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	31,5	29,5	26,5	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	31,6	29,8	26,8	52,4
50-1_A	punt op 50m	5,00	39,6	35,6	32,7	56,6
50-2_A	punt op 50m	5,00	42,0	37,8	34,9	59,9
50-3_A	punt op 50m	5,00	46,9	42,2	39,2	65,6
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,1	41,8	38,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	18,9	17,7	14,7	40,4
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,6	23,3	20,3	47,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,0	23,7	20,7	47,4
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,1	25,1	22,0	48,8
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	14,9	11,2	8,2	32,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,5	24,4	21,4	47,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	27,4	23,0	20,0	46,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	27,4	24,2	21,2	47,2
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	26,7	24,1	21,1	47,6
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	39,8	36,7	33,7	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	20,1	18,6	15,6	41,9
Z1a_A	Boerderij	5,00	13,1	12,2	9,2	35,4
Z1b_A	Boerderij	5,00	0,3	-0,4	-3,5	20,8
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,3	12,1	9,1	35,0
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	22,8	20,8	17,8	44,6
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	19,3	16,4	13,3	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	21,5	17,9	14,9	40,2
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,8	16,2	13,2	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,6	12,2	9,2	34,7
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,4	20,7	17,6	43,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,6	21,3	18,3	44,9
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,9	22,2	19,2	45,9
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,0	21,9	18,9	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	18,0	15,0	40,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	15,0	14,6	11,6	37,6
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,5	15,1	12,1	37,9
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,2	17,0	14,0	40,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,1	18,5	15,5	41,2
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	21,6	18,6	44,0
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,5	10,9	7,9	33,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,9	12,6	9,6	35,7
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,7	5,0	2,0	27,5
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,2	13,0	9,9	35,6
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,9	11,3	8,3	33,9
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,8	0,0	-3,0	21,4
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	5,1	3,6	0,6	24,9
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	14,2	13,5	10,5	36,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	25,8	23,6	20,6	47,0
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	31,1	27,6	24,6	50,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	37,4	33,6	30,7	55,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	32,3	28,5	25,5	51,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	20,7	18,1	15,1	41,6
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	40,0	38,2	35,2	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	40,2	37,5	34,5	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	11,4	10,3	7,3	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	15,6	13,3	10,2	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	24,3	23,0	20,0	46,5
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	22,0	18,6	15,5	42,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	25,4	24,2	21,1	47,7
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	13,3	11,5	8,5	33,7
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	29,4	26,3	23,3	49,9
ZS34_A	Bessemmerlaan 123	5,00	19,0	17,3	14,3	40,8
ZS35_A	Bessemmerlaan 91	5,00	18,4	16,7	13,7	40,1
ZS36_A	Bessemmerlaan 77	5,00	18,2	16,5	13,5	39,9
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	18,6	16,2	13,2	39,5
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	18,3	15,9	12,9	39,3
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	17,9	15,5	12,5	38,8
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	17,8	15,4	12,4	38,7
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	17,7	15,3	12,2	38,5
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	14,3	12,7	9,7	35,6
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	37,7	35,6	32,6	58,0
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	34,7	32,3	29,3	54,9
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	29,3	27,0	24,0	50,8
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	27,4	25,8	22,7	49,9
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	24,3	22,8	19,8	45,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	16,1	15,3	12,3	38,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT
RBS3 - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11b A - Amsterdamsestraatweg 1045
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	40,2	37,5	34,5	62,2
TBs	transportband silo	1,80	32,8	--	--	36,1
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,9	31,5	28,5	57,5
V3/S	Mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	1,50	31,6	--	--	37,3
AE	aandrijving elevator	1,80	30,9	--	--	34,3
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	27,6	--	--	27,7
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	26,8	26,3	23,3	35,3
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	26,6	28,4	25,4	44,2
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	26,1	25,6	22,6	59,1
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,6	--	--	29,1
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	25,1	24,7	21,7	51,5
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,8	26,6	23,6	42,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	24,7	26,5	23,5	42,2
K	mobiele kraan	1,50	23,8	--	--	29,4
TBe-2	transportband elevator	1,50	23,1	--	--	26,7
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	19,6	21,4	18,4	36,8
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,2	36,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,0	18,0	36,9
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	18,9	20,7	17,7	36,1
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	18,4	20,1	17,1	35,5
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,1	35,5
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	18,3	20,1	17,0	35,5
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	15,6	17,4	14,4	33,0
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	13,4	15,2	12,2	31,1
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	12,0	30,7
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	11,0	12,8	9,7	28,7
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,4	--	--	12,8
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	8,7	10,5	7,5	26,3
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	26,9	--	27,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	24,1	24,2
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,9	--	12,3
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,9	9,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	52,1	52,1	52,1	63,1
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	53,2	53,2	53,2	63,6
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	49,6	49,6	49,6	59,6
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	49,6	49,6	49,5	59,9
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	47,8	47,8	47,7	58,3
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	48,0	48,0	47,9	58,8
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	41,9	41,9	41,8	54,0
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	43,8	43,9	43,8	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	45,9	45,9	45,8	59,0
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	46,8	46,8	46,7	59,7
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	43,5	43,5	43,4	55,0
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	44,5	44,5	44,4	56,1
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	42,4	42,4	42,2	56,1
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	43,4	43,4	43,2	56,8
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	39,8	39,8	39,6	52,7
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	40,7	40,7	40,6	53,4
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	40,0	40,1	40,0	52,2
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	41,0	41,1	41,0	53,2
50-1_A	punt op 50m	1,50	45,7	45,7	45,6	57,2
50-1_B	punt op 50m	5,00	45,6	45,6	45,4	57,0
50-2_A	punt op 50m	1,50	50,9	50,9	50,8	60,3
50-2_B	punt op 50m	5,00	51,5	51,5	51,4	60,8
50-3_A	punt op 50m	1,50	56,6	56,6	56,5	64,9
50-3_B	punt op 50m	5,00	59,0	59,0	59,0	66,6
50-4_A	punt op 50m	1,50	56,3	56,3	56,3	63,9
50-4_B	punt op 50m	5,00	58,5	58,5	58,5	65,5
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	25,4	25,5	25,2	40,6
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,5	30,6	30,2	47,2
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,9	31,0	30,6	47,6
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,9	32,0	31,6	49,0
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	18,3	18,4	18,1	32,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	33,9	34,0	33,8	47,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	32,8	32,9	32,7	46,5
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	32,8	32,9	32,7	47,3
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	34,5	34,6	34,4	48,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	49,3	49,3	49,2	61,6
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	25,5	25,6	25,2	42,1
Z1a_A	Boerderij	5,00	19,8	19,9	19,6	35,5
Z1b_A	Boerderij	5,00	6,7	6,8	6,4	20,9
Z2_A	RWS-woning	5,00	18,2	18,3	17,9	35,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	29,6	29,7	29,4	44,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	21,6	21,8	21,2	38,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	23,3	23,5	22,9	40,1
Z5_A	Maarssebroeksedijk 1A	5,00	21,5	21,7	21,1	38,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,9	19,1	18,6	34,8
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,9	28,0	27,7	43,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,7	28,8	28,5	45,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,8	28,9	28,5	46,0
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,5	47,0
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,2	28,2	28,1	40,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,2	21,3	20,9	37,7
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,2	22,3	22,0	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,9	25,0	24,7	40,2
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,9	26,0	25,7	41,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,6	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,2	17,3	16,9	33,8
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,4	18,5	18,0	35,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,6	11,8	11,3	27,6
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	19,3	19,5	19,0	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	17,8	17,9	17,5	34,0
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	6,7	6,8	6,4	21,5
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	10,6	10,7	10,3	25,0
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	19,7	19,9	19,4	36,6
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	29,9	30,0	29,6	47,1
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	36,0	36,1	35,9	50,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	45,0	45,0	44,9	56,4
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	40,8	40,8	40,7	52,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	26,7	26,7	26,5	41,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	50,7	50,7	50,7	61,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	50,4	50,4	50,4	62,8
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	16,6	16,7	16,3	32,8
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	19,9	20,0	19,6	36,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	33,4	33,4	33,3	46,9
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	28,9	28,9	28,7	42,9
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	34,6	34,6	34,5	48,1
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	18,7	18,8	18,4	33,8
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	33,6	33,7	33,3	50,0
ZS34_A	Bessemmerlaan 123	5,00	24,4	24,6	24,2	41,0
ZS35_A	Bessemmerlaan 91	5,00	23,8	23,9	23,5	40,3
ZS36_A	Bessemmerlaan 77	5,00	23,6	23,7	23,3	40,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	23,1	23,2	22,8	39,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	22,9	23,0	22,6	39,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	22,5	22,6	22,2	39,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	22,4	22,5	22,1	38,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	22,2	22,3	21,9	38,7
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	19,5	19,6	19,2	35,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	48,0	48,0	47,9	58,9
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	44,8	44,8	44,8	55,7
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	38,6	38,7	38,6	51,3
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	36,4	36,5	36,3	50,3
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	29,7	29,9	29,5	46,0
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	21,4	21,5	21,0	38,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT
IBS1 - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
 LAeq bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	50,7	50,7	50,7	61,8
MK	mobiele kraan	1,50	48,5	48,5	48,5	51,3
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	38,8	38,8	38,8	42,1
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	38,3	38,3	38,3	41,6
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	38,1	38,1	38,1	41,6
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	37,4	37,4	37,4	40,7
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	36,3	36,3	36,3	39,8
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	35,0	35,0	35,0	38,4
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	33,8	33,8	33,8	37,2
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	33,7	33,7	33,7	37,2
TBS	transportband silo	1,80	33,3	33,3	33,3	35,9
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,7	31,2	28,2	57,3
AE	aandrijving elevator	1,80	31,3	31,3	31,3	34,0
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	27,9	27,5	24,5	36,5
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	27,4	29,1	26,1	45,0
TBe-1	transportband elevator	1,50	26,1	26,1	26,1	28,9
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	24,9	--	--	25,7
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	24,6	24,1	21,1	57,6
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	23,9	25,7	22,7	41,6
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	23,5	23,1	20,1	50,1
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	23,2	25,0	22,0	41,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	23,0	24,8	21,8	40,6
TBe-2	transportband elevator	1,50	21,5	21,5	21,5	24,7
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	16,4	18,2	15,2	33,9
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	13,2	15,0	11,9	30,9
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	10,5	12,3	9,3	28,4
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	10,4	12,2	9,2	28,2
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	7,5	--	--	11,1
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	24,2	--	25,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	21,4	22,1
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	7,0	--	10,6
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	4,0	7,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Nee
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	42,5	42,1	41,8	57,4
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	42,6	42,2	41,8	58,0
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	47,6	47,3	47,1	62,4
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	48,2	47,7	47,5	62,9
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	45,7	45,4	45,3	58,5
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	46,2	46,0	45,8	59,0
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	38,7	38,5	38,3	53,3
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	39,7	39,4	39,1	55,0
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	43,1	43,0	42,8	58,4
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	44,5	44,3	44,1	59,1
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	41,3	41,2	41,0	54,2
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	42,6	42,4	42,3	55,4
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	40,8	40,6	40,5	55,7
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	41,5	41,3	41,1	56,3
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	38,1	38,0	37,8	52,1
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	38,2	38,0	37,8	52,7
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	39,2	39,1	39,0	51,6
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	40,4	40,3	40,2	52,6
50-1_A	punt op 50m	1,50	45,5	45,4	45,2	57,0
50-1_B	punt op 50m	5,00	46,5	46,4	46,3	56,9
50-2_A	punt op 50m	1,50	46,1	45,7	45,5	59,4
50-2_B	punt op 50m	5,00	46,0	45,5	45,2	60,0
50-3_A	punt op 50m	1,50	49,4	48,4	48,2	63,7
50-3_B	punt op 50m	5,00	51,2	50,0	49,7	65,6
50-4_A	punt op 50m	1,50	49,0	48,1	47,9	62,5
50-4_B	punt op 50m	5,00	50,2	49,1	48,8	64,3
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	28,6	28,6	28,5	40,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	37,2	37,2	37,1	47,7
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	37,6	37,6	37,6	48,2
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	38,3	38,3	38,2	49,4
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,5	25,5	25,4	33,6
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,2	43,2	43,2	50,3
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	42,0	42,0	42,0	49,1
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	37,6	37,6	37,5	47,8
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	37,6	37,6	37,5	48,4
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	45,6	45,3	45,1	61,0
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	32,0	32,0	32,0	42,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	23,8	23,8	23,7	35,8
Z1b_A	Boerderij	5,00	11,3	11,3	11,2	21,4
Z2_A	RWS-woning	5,00	24,3	24,3	24,2	35,5
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	34,5	34,5	34,4	45,4
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	30,7	30,7	30,7	39,4
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	32,4	32,4	32,4	41,3
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	29,9	30,0	29,9	39,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,0	25,0	25,0	35,4
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,0	33,0	33,0	44,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,0	35,0	34,9	45,6
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,5	35,5	35,4	46,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,9	29,7	29,4	46,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,3	29,3	29,2	40,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,7	25,7	25,6	37,9
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,7	25,7	25,6	38,0
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,0	28,0	27,9	40,3
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,2	30,2	30,2	41,6
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,5	44,4
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,9	23,9	23,8	34,3
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	24,1	24,0	36,1
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,9	16,9	16,8	27,9
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,7	24,7	24,7	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	24,1	24,1	34,6
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	12,0	12,0	12,0	22,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	15,4	15,4	15,3	25,5
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	26,4	26,4	26,3	37,2
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	37,6	37,6	37,6	47,8
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	45,5	45,5	45,5	52,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	43,2	43,1	42,9	55,9
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	43,3	43,2	43,2	52,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	31,5	31,5	31,4	42,3
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,1	45,8	45,5	61,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	45,2	44,7	44,4	62,2
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	21,3	21,3	21,2	33,1
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	26,0	26,0	25,9	36,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	36,7	36,7	36,6	47,3
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	33,0	32,9	32,9	43,4
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	37,9	37,9	37,8	48,5
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	24,4	24,4	24,4	34,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	41,1	41,1	41,0	50,8
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	30,9	30,9	30,8	41,5
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	30,3	30,2	30,2	40,9
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	30,0	30,0	30,0	40,6
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	29,6	29,6	29,5	40,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	29,4	29,3	29,3	39,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	28,9	28,9	28,9	39,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	28,8	28,8	28,8	39,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	28,7	28,6	28,6	39,2
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	25,9	25,9	25,8	36,3
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	45,1	44,9	44,8	58,0
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	43,5	43,4	43,3	55,2
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	41,8	41,8	41,7	51,7
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	40,2	40,2	40,1	50,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	37,1	37,1	37,0	46,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	27,9	27,9	27,8	38,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT
IBS2 - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
LAEq bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,1	45,8	45,5	61,1
LS1-1	mobiel laadsysteem	1,50	41,1	41,1	41,1	45,0
LS1-4	mobiel laadsysteem	1,50	37,7	37,7	37,7	41,6
LS1-5	mobiel laadsysteem	1,50	37,0	37,0	37,0	41,0
LS1-2	mobiel laadsysteem	1,50	36,8	36,8	36,8	40,6
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	34,0	34,0	34,0	38,0
TBs	transportband silo	1,80	32,5	--	--	35,9
VW1	vrachtwagens route 1	1,00	31,3	30,9	27,8	56,9
AE	aandrijving elevator	1,80	30,5	--	--	34,0
LS1-3	mobiel laadsysteem	1,50	30,2	30,2	30,2	33,9
WB	vrachtwagens weegbrug	1,50	27,5	27,0	24,0	36,0
LS1-6	mobiel laadsysteem	1,50	27,0	27,0	27,0	30,9
TBe-1	transportband elevator	1,50	25,4	--	--	28,9
LS2-8	mobiel laadsysteem	1,50	25,0	26,8	23,8	42,1
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	9,30	24,9	--	--	25,7
K	mobiele kraan	1,50	24,6	24,6	24,6	28,6
LS2-7	mobiel laadsysteem	1,50	24,5	26,2	23,2	41,6
LS1-8	mobiel laadsysteem	1,50	24,3	24,3	24,3	28,4
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	1,00	24,0	23,6	20,6	57,1
LS1-7	mobiel laadsysteem	1,50	23,6	23,6	23,6	27,6
LS2-6	mobiel laadsysteem	1,50	23,6	25,3	22,3	40,7
LS2-1	mobiel laadsysteem	1,50	23,5	25,3	22,3	40,8
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	1,00	23,5	23,0	20,0	50,0
LS2-2	mobiel laadsysteem	1,50	22,2	23,9	20,9	39,4
LS2-5	mobiel laadsysteem	1,50	20,8	22,6	19,5	38,0
TBe-2	transportband elevator	1,50	20,7	--	--	24,7
LS2-4	mobiel laadsysteem	1,50	19,4	21,2	18,1	36,6
LS2-3	mobiel laadsysteem	1,50	19,3	21,1	18,1	36,5
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	0,00	9,3	--	--	12,9
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	9,30	--	24,2	--	25,0
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	9,30	--	--	21,4	22,1
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	0,00	--	8,8	--	12,4
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	0,00	--	--	5,8	9,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

DAGPERIODE REPRESENTatieve BEDRIJFSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen							
#	LAeq,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAr3,LT	
HW151-E6_	46,2	11,98	0,0	46,2	0	46,2	
ZS07_A	41,3	11,98	0,0	41,3	0	41,3	
ZS11_A	47,2	11,98	0,0	47,2	0	47,2	
ZS11b_A	47,5	11,98	0,0	47,5	0	47,5	
ZS44_A	44,5	11,98	0,0	44,5	0	44,5	
ZS45_A	40,9	11,98	0,0	40,9	0	40,9	

copy uit GM							
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li	
HW151-E6_	Woonwag	5	46,2	38,1	37,5	61,9	
ZS07_A	Amsterda	5	41,3	34,6	33,4	56,6	
ZS11_A	Amsterda	5	47,2	39,4	38,7	62,1	
ZS11b_A	Amsterda	5	47,5	38,8	38,5	63	
ZS44_A	Amsterda	5	44,5	36,9	36	59,2	
ZS45_A	Amsterda	5	40,9	33,4	32,5	55,8	

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering vrachtwagen							
#	LAeq,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAr2,LT	
HW151-E6_	48,1	0,02	-26,8	21,3	5	26,3	
ZS07_A	43,1	0,02	-26,8	16,3	5	21,3	
ZS11_A	48,8	0,02	-26,8	22,0	5	27,0	
ZS11b_A	49,3	0,02	-26,8	22,5	5	27,5	
ZS44_A	46,1	0,02	-26,8	19,2	5	24,2	
ZS45_A	42,5	0,02	-26,8	15,7	5	20,7	

copy uit GM							
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li	
HW151-E6_	Woonwa	5	43,6	43,6	43,6	47,3	
ZS07_A	Amsterdi	5	38,4	38,4	38,4	42,3	
ZS11_A	Amsterdi	5	43,8	43,8	43,8	47,5	
ZS11b_A	Amsterdi	5	44,7	44,7	44,7	48,3	
ZS44_A	Amsterdi	5	40,9	40,9	40,9	44,8	
ZS45_A	Amsterdi	5	37,5	37,5	37,5	41,5	

toename
vanwege
signalering
[dB]

#	achteruitrijsignalering		
	LAr,LT	[dB(A)]	
1	46,2		0,04
2	41,3		0,03
3	47,2		0,03
6	47,5		0,03
7	44,5		0,03
8	40,9		0,03

120 vrachtwagens in dagperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,0249 uur

AVONDPERIODE REPRESENTATIEVE BEDRIJFSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen						
#	LAeqj,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAr2,LT
1	38,1	3,99	0,0	38,1	0	38,1
2	34,6	3,99	0,0	34,6	0	34,6
3	39,4	3,99	0,0	39,4	0	39,4
6	38,8	3,99	0,0	38,8	0	38,8
7	36,9	3,99	0,0	36,9	0	36,9
8	33,4	3,99	0,0	33,4	0	33,4

copy uit GM						
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
W151-E6	Woonwag	5	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A	Amsterda	5	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A	Amsterda	5	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A	Amsterda	5	47,5	38,8	38,5	63
ZS44_A	Amsterda	5	44,5	36,9	36	59,2
ZS45_A	Amsterda	5	40,9	33,4	32,5	55,8

36 vrachtwagens in avondperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,00747 uur

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering shovel						
#	LAeqj,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LAr1,LT
1	44,7	0,00747	-27,3	17,4	5	22,4
2	39,9	0,00747	-27,3	12,6	5	17,6
3	45,1	0,00747	-27,3	17,9	5	22,9
6	45,7	0,00747	-27,3	18,4	5	23,4
7	42,4	0,00747	-27,3	15,1	5	20,1
8	38,9	0,00747	-27,3	11,6	5	16,6

copy uit GM						
Naam	Omschrijv	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6	Woonwag	5	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A	Amsterdai	5	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A	Amsterdai	5	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A	Amsterdai	5	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A	Amsterdai	5	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A	Amsterdai	5	37,5	37,5	37,5	41,5

toename
van wege
signalering

#	achteruitrijsignaleri LA _r ,LT [dB(A)]	toename van wege signalering [dB]
1	38,2	0,11
2	34,7	0,08
3	39,5	0,09
6	38,9	0,12
7	37,0	0,08
8	33,5	0,08

NACHTPERIODE REPRESENTATIEVE BEDRIJFSSITUATIE

bedrijfstoestand 2

overige bronnen						
#	LAeq,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LARI2,LT
1	37,5	7,99	0,0	37,5	0	37,5
2	33,4	7,99	0,0	33,4	0	33,4
3	38,7	7,99	0,0	38,7	0	38,7
6	38,5	7,99	0,0	38,5	0	38,5
7	36,0	7,99	0,0	36,0	0	36,0
8	32,5	7,99	0,0	32,5	0	32,5

copy uit GM						
Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_ Woonwagi		5	46,2	38,1	37,5	61,9
ZS07_A_ Amsterdar		5	41,3	34,6	33,4	56,6
ZS11_A_ Amsterdar		5	47,2	39,4	38,7	62,1
ZS11b_A_ Amsterdar		5	47,5	38,8	38,5	63
ZS44_A_ Amsterdar		5	44,5	36,9	36	59,2
ZS45_A_ Amsterdar		5	40,9	33,4	32,5	55,8

36 vrachtwagens in nachtperiode

5 percentage vrachtwagens dat signalering ingeschakeld heeft (ondanks bord bij ingang)

0,5 minuut = 0,0083 uur (tijd achteruitrijden voordat iemand tot halt roept - per vrachtwagen)

50 percentage effectieve duur signalering

bedrijfsduur = 0,00747 uur

bedrijfstoestand 1

alleen achteruitrijsignalering shovel						
#	LAeq,LT	h	Cb	L+h+Cb	K	LARI1,LT
1	44,6	0,00747	-30,3	14,3	5	19,3
2	39,6	0,00747	-30,3	9,3	5	14,3
3	45,0	0,00747	-30,3	14,7	5	19,7
6	45,6	0,00747	-30,3	15,3	5	20,3
7	42,1	0,00747	-30,3	11,8	5	16,8
8	38,7	0,00747	-30,3	8,4	5	13,4

copy uit GM						
Naam	Omschrijvi	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li
HW151-E6_ Woonwagi		5	43,6	43,6	43,6	47,3
ZS07_A_ Amsterdar		5	38,4	38,4	38,4	42,3
ZS11_A_ Amsterdar		5	43,8	43,8	43,8	47,5
ZS11b_A_ Amsterdar		5	44,7	44,7	44,7	48,3
ZS44_A_ Amsterdar		5	40,9	40,9	40,9	44,8
ZS45_A_ Amsterdar		5	37,5	37,5	37,5	41,5

toename
vanwege
signalering
[dB]

#	achteruitrij- LAeq,LT [dB(A)]	
1	37,6	0,06
2	33,4	0,05
3	38,7	0,05
6	38,6	0,06
7	36,0	0,05
8	32,5	0,05

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT - achteruitrijsignalering groep "overige bronnen"

Rapport: Resultatentabel
 Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: overige bronnen
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li	
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	46,2	38,1	37,5	61,9	
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	41,3	34,6	33,4	56,6	
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,2	39,4	38,7	62,1	
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	47,5	38,8	38,5	63,0	
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	44,5	36,9	36,0	59,2	
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	40,9	33,4	32,5	55,8	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 - rekenresultaten LAr,LT - achteruitrijsignalering groep "signalering"

Rapport: Resultatentabel
 Model: LAr,LT (bewerken materiaal) check signalering
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: signalering
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Li	
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	43,6	43,6	43,6	47,3	
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	38,4	38,4	38,4	42,3	
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	43,8	43,8	43,8	47,5	
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	44,7	44,7	44,7	48,3	
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	40,9	40,9	40,9	44,8	
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	37,5	37,5	37,5	41,5	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmaz
LAmaz totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	60,6	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	66,7	61,7	61,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	63,3	57,1	57,1
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	55,8	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	59,2	54,6	54,6
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	57,2	52,2	52,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	55,1	51,0	51,0
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	52,5	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	53,3	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	58,9	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	63,5	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	72,8	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	75,2	65,0	65,0
antz_A	Antoniuszlekenhuis	24,00	43,1	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,7	42,0	42,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,1	42,5	42,5
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,3	42,9	42,9
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	31,1	30,9	30,9
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	47,0	45,8	45,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	45,6	44,3	44,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,6	44,9	44,9
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	47,3	44,0	44,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	61,5	58,3	58,3
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	40,0	38,7	38,7
Z1a_A	Boerderij	5,00	34,1	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	33,0	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,9	40,1	40,1
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	37,3	36,5	36,5
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	38,6	37,5	37,5
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	39,2	35,1	35,1
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,8	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,2	38,8	38,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,0	40,1	40,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,4	41,5	41,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,3	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,1	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,7	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	46,6	36,8	36,8
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	45,3	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	44,3	42,5	42,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	49,0	47,7	47,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	57,6	53,2	53,2
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	55,9	48,2	48,2
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	40,4	37,5	37,5
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	58,1	58,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	63,1	59,6	59,6
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,9	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	34,8	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	46,2	42,7	42,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmox
LAmox totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,7	40,2	40,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	47,5	44,2	44,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	33,0	31,9	31,9
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	46,6	45,6	45,6
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	39,1	37,5	37,5
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	38,4	37,2	37,2
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	38,2	37,0	37,0
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	37,6	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	37,5	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	37,0	36,0	36,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,9	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	36,7	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,7	33,1	33,1
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	61,3	55,4	55,4
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	58,4	52,1	52,1
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	54,3	47,9	47,9
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	52,4	45,7	45,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	46,3	40,9	40,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 - rekenresultaten LAmox
RBS - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS - LAmox
LAmox bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht
Bron	Omschrijving				
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	58,1	58,1
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	0,10	63,5	--	--
lk6	dichtslaan laadklep	1,00	59,3	--	--
lk8	dichtslaan laadklep	1,00	59,0	--	--
lk7	dichtslaan laadklep	1,00	58,7	--	--
lk5	dichtslaan laadklep	1,00	58,2	--	--
SiS	storten materiaal in schip	0,10	58,2	--	--
S15	schrappen	0,50	58,1	58,1	58,1
lk15	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk4	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	--	--
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	57,1	--	--
Si07	storten materiaal in opslagvak	1,50	56,4	--	--
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	55,9	55,9	55,9
Si06	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,7	--	--
lk16	dichtslaan laadklep	1,00	55,5	55,5	55,5
lk13	dichtslaan laadklep	1,00	55,4	--	--
lk3	dichtslaan laadklep	1,00	55,2	--	--
Si05	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,2	--	--
lk1	dichtslaan laadklep	1,00	55,0	--	--
Si08	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,0	--	--
S8	schrappen	0,50	54,7	54,7	54,7
S7	schrappen	0,50	54,1	54,1	54,1
lk12	dichtslaan laadklep	1,00	53,9	--	--
lk10	dichtslaan laadklep	1,00	53,7	--	--
S6	schrappen	0,50	53,5	53,5	53,5
Si03	storten materiaal in opslagvak	1,50	53,4	--	--
lk9	dichtslaan laadklep	1,00	53,2	--	--
S21	schrappen	0,50	52,8	52,8	52,8
Si02	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,7	--	--
Si01	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,5	--	--
Si012	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,3	--	--
lk14	dichtslaan laadklep	1,00	52,2	--	--
lk11	dichtslaan laadklep	1,00	52,0	--	--
vw2	vw LAmox	1,00	51,3	51,3	51,3
S5	schrappen	0,50	50,8	50,8	50,8
Si013	storten materiaal in opslagvak	1,50	50,7	--	--
S17	schrappen	0,50	50,5	50,5	50,5
S3	schrappen	0,50	50,2	50,2	50,2
S16	schrappen	0,50	50,2	50,2	50,2
S4	schrappen	0,50	50,1	50,1	50,1
S2	schrappen	0,50	50,0	50,0	50,0
Si04	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,9	--	--
S22	schrappen	0,50	49,9	49,9	49,9
Si011	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,8	--	--
Si010	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,2	--	--
Si09	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,0	--	--
vw3	vw LAmox	1,00	48,6	48,6	48,6
Si014	storten materiaal in opslagvak	1,50	48,5	--	--
S13	schrappen	0,50	48,4	48,4	48,4
lk17	dichtslaan laadklep	1,00	48,1	48,1	48,1
S1	schrappen	0,50	48,1	48,1	48,1
vw5	vw LAmox	1,00	48,0	48,0	48,0
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	48,0	--	--
S23	schrappen	0,50	45,9	45,9	45,9
vw4	vw LAmox	1,00	45,6	45,6	45,6
S12	schrappen	0,50	45,6	45,6	45,6
vw1	vw LAmox	1,00	44,9	44,9	44,9
vw6	vw LAmox	1,00	44,4	44,4	44,4
S14	schrappen	0,50	42,9	42,9	42,9
S11	schrappen	0,50	42,8	42,8	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 - rekenresultaten LMax
RBS - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS - LMax
 LMax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
S10	schraper	0,50	42,6	42,6	42,6
S18	schraper	0,50	42,5	42,5	42,5
S9	schraper	0,50	42,3	42,3	42,3
S24	schraper	0,50	41,6	41,6	41,6
lk18	dichtslaan laadklep	1,00	41,5	41,5	41,5
vw7	vw LMax	1,00	41,0	41,0	41,0
S19	schraper	0,50	37,6	37,6	37,6
S20	schraper	0,50	36,7	36,7	36,7
S25	schraper	0,50	34,0	34,0	34,0
S26	schraper	0,50	33,4	33,4	33,4
vw8	vw LMax	1,00	29,3	29,3	29,3
LMax	(hoofdgroep)		63,5	58,1	58,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmix
LAmix totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	60,6	60,6	60,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	66,7	66,7	66,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	63,3	63,3	63,3
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	55,8	55,8	55,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	59,2	59,2	59,2
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	57,2	57,2	57,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	55,1	55,1	55,1
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	52,5	52,5	52,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	53,3	53,3	53,3
50-1_A	punt op 50m	5,00	58,9	58,9	58,9
50-2_A	punt op 50m	5,00	63,5	63,5	63,5
50-3_A	punt op 50m	5,00	72,8	72,8	72,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	75,2	75,2	75,2
antz_A	Antoniuszlekenhuis	24,00	36,0	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,9	45,9	45,9
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	46,4	46,4	46,4
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	46,8	46,8	46,8
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,0	34,0	34,0
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	53,6	53,6	53,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	53,6	53,6	53,6
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,6	47,6	47,6
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	47,3	47,3	47,3
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	61,5	61,5	61,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	40,6	40,6	40,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,9	43,9	43,9
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	39,6	39,6	39,6
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	41,4	41,4	41,4
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,0	33,0	33,0
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	41,6	41,6	41,6
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,7	43,7	43,7
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,9	43,9	43,9
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,3	39,3	39,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,2	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,9	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,6	39,6	39,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,9	31,9	31,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,6	32,6	32,6
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	35,0	35,0	35,0
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	46,5	46,5	46,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	54,9	54,9	54,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	57,6	57,6	57,6
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	55,9	55,9	55,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	40,4	40,4	40,4
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	63,5	63,5
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	63,1	63,1	63,1
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,9	31,9	31,9
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	46,2	46,2	46,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmox
LAmox totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,7	45,7	45,7
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	47,5	47,5	47,5
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	33,0	33,0	33,0
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	50,0	50,0	50,0
ZS34_A	Bessemerlaan 123	5,00	39,6	39,6	39,6
ZS35_A	Bessemerlaan 91	5,00	38,9	38,9	38,9
ZS36_A	Bessemerlaan 77	5,00	38,6	38,6	38,6
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	38,0	38,0	38,0
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	37,9	37,9	37,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	37,4	37,4	37,4
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	37,3	37,3	37,3
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	37,1	37,1	37,1
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	34,3	34,3	34,3
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	61,3	61,3	61,3
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	58,4	58,4	58,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	54,3	54,3	54,3
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	52,4	52,4	52,4
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	46,1	46,1	46,1
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	36,1	36,1	36,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 - rekenresultaten LAmix
IBS - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
Model: IBS - LAmix
LAmix bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
Groep: (hoofdgroep)

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht
Bron	Omschrijving				
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	63,5	63,5	63,5
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	0,10	63,5	63,5	63,5
lk6	dichtslaan laadklep	1,00	59,3	59,3	59,3
lk8	dichtslaan laadklep	1,00	59,0	59,0	59,0
lk7	dichtslaan laadklep	1,00	58,7	58,7	58,7
lk5	dichtslaan laadklep	1,00	58,2	58,2	58,2
SiS	storten materiaal in schip	0,10	58,2	58,2	58,2
S15	schrapen	0,50	58,1	58,1	58,1
lk15	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk4	dichtslaan laadklep	1,00	57,5	57,5	57,5
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	57,1	57,1	57,1
Si07	storten materiaal in opslagvak	1,50	56,4	56,4	56,4
lk2	dichtslaan laadklep	1,00	55,9	55,9	55,9
Si06	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,7	55,7	55,7
lk16	dichtslaan laadklep	1,00	55,5	55,5	55,5
lk13	dichtslaan laadklep	1,00	55,4	55,4	55,4
lk3	dichtslaan laadklep	1,00	55,2	55,2	55,2
Si05	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,2	55,2	55,2
lk1	dichtslaan laadklep	1,00	55,0	55,0	55,0
Si08	storten materiaal in opslagvak	1,50	55,0	55,0	55,0
S8	schrapen	0,50	54,7	54,7	54,7
S7	schrapen	0,50	54,1	54,1	54,1
lk12	dichtslaan laadklep	1,00	53,9	53,9	53,9
lk10	dichtslaan laadklep	1,00	53,7	53,7	53,7
S6	schrapen	0,50	53,5	53,5	53,5
Si03	storten materiaal in opslagvak	1,50	53,4	53,4	53,4
lk9	dichtslaan laadklep	1,00	53,2	53,2	53,2
S21	schrapen	0,50	52,8	52,8	52,8
Si02	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,7	52,7	52,7
Si01	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,5	52,5	52,5
Si012	storten materiaal in opslagvak	1,50	52,3	52,3	52,3
lk14	dichtslaan laadklep	1,00	52,2	52,2	52,2
lk11	dichtslaan laadklep	1,00	52,0	52,0	52,0
vw2	vw LAmix	1,00	51,3	51,3	51,3
S5	schrapen	0,50	50,8	50,8	50,8
Si013	storten materiaal in opslagvak	1,50	50,7	50,7	50,7
S17	schrapen	0,50	50,5	50,5	50,5
S3	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S16	schrapen	0,50	50,2	50,2	50,2
S4	schrapen	0,50	50,1	50,1	50,1
S2	schrapen	0,50	50,0	50,0	50,0
Si04	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,9	49,9	49,9
S22	schrapen	0,50	49,9	49,9	49,9
Si011	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,8	49,8	49,8
Si010	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,2	49,2	49,2
Si09	storten materiaal in opslagvak	1,50	49,0	49,0	49,0
vw3	vw LAmix	1,00	48,6	48,6	48,6
Si014	storten materiaal in opslagvak	1,50	48,5	48,5	48,5
S13	schrapen	0,50	48,4	48,4	48,4
lk17	dichtslaan laadklep	1,00	48,1	48,1	48,1
S1	schrapen	0,50	48,1	48,1	48,1
vw5	vw LAmix	1,00	48,0	48,0	48,0
S23	schrapen	0,50	45,9	45,9	45,9
vw4	vw LAmix	1,00	45,6	45,6	45,6
S12	schrapen	0,50	45,6	45,6	45,6
vw1	vw LAmix	1,00	44,9	44,9	44,9
vw6	vw LAmix	1,00	44,4	44,4	44,4
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	2,00	43,4	43,4	43,4
S14	schrapen	0,50	42,9	42,9	42,9
S11	schrapen	0,50	42,8	42,8	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 - rekenresultaten LMax
IBS - bronbijdragen maatgevend beoordelingspunt

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS - LMax
 LMax bij Bron voor toetspunt: ZS11 A - Amsterdamsestraatweg 1023
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
S10	schraper	0,50	42,6	42,6	42,6
S18	schraper	0,50	42,5	42,5	42,5
S9	schraper	0,50	42,3	42,3	42,3
S24	schraper	0,50	41,6	41,6	41,6
lk18	dichtslaan laadklep	1,00	41,5	41,5	41,5
vw7	vw LMax	1,00	41,0	41,0	41,0
S19	schraper	0,50	37,6	37,6	37,6
S20	schraper	0,50	36,7	36,7	36,7
S25	schraper	0,50	34,0	34,0	34,0
S26	schraper	0,50	33,4	33,4	33,4
vw8	vw LMax	1,00	29,3	29,3	29,3
LMax	(hoofdgroep)		63,5	63,5	63,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 10



**NRB-ANALYSE IN HET KADER VAN AANVRAAG
OM EEN OMGEVINGSVERGUNNINGINGEVOLG
WET ALGEMENE BEPALINGEN OMGEVINGSRECHT**

ten behoeve van De Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

30 mei 2016

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namen

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Productieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



NRB-analyse in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [redacted]
telefoon : [redacted]
telefax : [redacted]
mobiel : [redacted]
E-mail : [redacted]

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.NRB-01	datum 30 mei 2016	
projectleider [redacted]	auteur [redacted]	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
telefoon: 0475 - 420191
telefax: 0475 - 568855
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Voorzieningen en maatregelen	5
	2.1 algemeen stappenplan NRB 2012	5
	2.2 uitvoering stappenplan	5
3	Samenvatting en conclusies	9
	Bijlage I, overzicht (afval)stoffen	I
	Bijlage II, Toetsingsschema BRCL	7

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland BV een NRB-analyse uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De NRB-analyse maakt deel uit van de aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Aan de hand van een inventarisatie en door de opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie is voor de inrichting voorliggende NRB-analyse opgesteld. Deze NRB-analyse wordt uitgevoerd teneinde inzichtelijk te maken welke voorzieningen c.q. maatregelen getroffen moeten worden om een verwaarloosbaar bodemrisico te waarborgen voor de bodembedreigende bedrijfsmatige activiteiten die uitgevoerd worden binnen de inrichting.

Conform artikel 9.2 van de Regeling Omgevingsrecht (Mor)¹, dient bij vergunningverlening rekening te worden gehouden met de best beschikbare technieken zoals opgenomen in de bijlage van de Mor. Met betrekking tot het aspect bodem zijn de maatregelen en voorzieningen voortvloeiende uit de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012 (NRB) aangewezen als een best beschikbare techniek. Voorliggend onderzoek is opgesteld conform de richtlijnen zoals deze beschreven zijn in de NRB. De algemene eisen voor bijvoorbeeld bulkopslag van brandstof zijn geregeld vanuit het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer en bijbehorende regeling en zijn mede gebaseerd op de NRB en diverse PGS-richtlijnen.

In deel 3 van de NRB is een stappenplan opgenomen dat bestaat uit 7 stappen en als einddoel heeft het bereiken van een verwaarloosbaar bodemrisico. Voorliggende analyse is opgesteld conform dit stappenplan.

¹ Regeling omgevingsrecht, Staatscourant 30-03-2010, nr.2010.231

2 Voorzieningen en maatregelen

In dit hoofdstuk wordt bekeken welke voorzieningen c.q. maatregelen binnen de inrichting getroffen dienen te worden om voor de bodembelastende activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico te bereiken, één en ander conform de NRB 2012.

2.1 algemeen stappenplan NRB 2012

De systematiek van deel 3 van de NRB 2012 is toegepast. Op pagina 31, deel 3, van de richtlijn is het stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan omvat 7 stappen. Uit het resultaat van de analyse blijkt of er sprake is van een verwaarloosbaar bodemrisico. Uit de inventarisatie van de aanwezige of de nog te nemen maatregelen c.q. voorzieningen (cvm) zal blijken of dit het resultaat zal zijn.

Overeenkomstig het stappenplan dienen de volgende zaken uitgewerkt te worden:

- a) stap 1: Voer een inventarisatie uit van de activiteiten die uitgevoerd worden binnen de inrichting en welke stoffen hierbij aanwezig zijn;
- b) stap 2: Bepaal of de betreffende stoffen bodembelastend/bodembedreigend kunnen zijn aan de hand van het Stoffenschema;
- c) stap 3: Bepaal welke BRCL van toepassing is c.q. het beste bij de activiteit aansluit;
- d) stap 4: Inventariseer of de aanwezige of de nog te nemen maatregelen c.q. voorzieningen (cvm) voldoende zijn om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen;
- e) stap 5 en 6: Indien de gekozen cvm's van de betreffende activiteiten uit stap 4 niet aansluiten bij een categorie uit BRCL's (bijlage 1 van de NRB), dan dient men te bepalen of de standaard BRCL wordt gekozen of voor maatwerk tot het bereiken van het verwaarloosbaar bodemrisico. Tevens wordt bekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn om een verwaarloosbaar bodemrisico te realiseren;
- f) stap 7: Indien het behalen van een verwaarloosbaar bodemrisico niet mogelijk is middels standaardcombinaties van cvm's vindt een onderbouwing plaats, waarom de standaard cvm niet haalbaar c.q. redelijk is.

2.2 uitvoering stappenplan

Voor de door De Trip BV aangevraagde activiteiten is het stappenplan van de NRB doorlopen.

Stap 1: Inventarisatie

In bijlage I (die gelijk is aan bijlage 3 bij de vergunningaanvraag) is een inventarisatie opgenomen van potentieel bodembelastende (afval)stoffen die binnen de inrichting van De Trip BV worden toegepast.

Deze stoffen worden ingenomen, gesorteerd, op- en overgeslagen, opgebult, gemengd (waar dat volgens wettelijke regelingen is toegestaan) en afgevoerd. Voor enkele stoffen zijn er aanvullende werkzaamheden van toepassing:

- verkleinen en zeven van A- en B-hout en snoeihout
- zeven van grond en zeefzand
- verkleinen en zeven van puin
- ontwateren van RKG-slib.

Stap 2: Vaststelling bodembedreigendheid

In de voornoemde bijlage is tevens aangegeven of de activiteiten die binnen de inrichting uitgevoerd worden aan te merken zijn als bodembedreigend.

Stap 3: BRCL

In bijlage II van de voorliggende NRB-analyse zijn voor de van toepassing zijnde activiteiten de betreffende BRCL's opgenomen. De stoffen/activiteiten en de van toepassing zijnde BRCL's zijn opgenomen in de eerste drie kolommen (A t/m C) van het toetsingsschema. In de kolommen A en B is opgenomen welke bodembelastende stof / activiteit het betreft. Kolom C geeft weer welke BRCL overeenkomstig de NRB 2012 betrekking heeft op de stof/activiteit. In kolom D wordt aangegeven welke voorzieningen en maatregelen vereist zijn en op welke wijze invulling gegeven dient te worden aan de vermelde aandachtspunten. De daarbij behorende cvm uit de NRB 2012 wordt weergegeven in kolom E. Kolom F geeft voor de betreffende activiteit/stof weer of met de cvm een verwaarloosbaar bodemrisico behaald wordt overeenkomstig de NRB 2012.

Stap 4: Inventarisatie voorzieningen en maatregelen

In het toetsingsschema dat als bijlage II bij deze NRB-analyse is bijgevoegd, zijn de combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm's) die getroffen zullen worden met betrekking tot de bodembedreigende stoffen/activiteiten opgenomen in de kolommen D.

Voorzieningen

De aard van de cvm's is verwoord in de tabel behorende bij deze bijlage en de bijlage Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen. De gekozen voorzieningen en maatregelen (cvm) hebben als doel dat zij leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting.

Vloeistofkerende vloer

Een vloeistofkerende voorziening is een fysieke barrière die een stof tijdelijk kan keren, dit in tegenstelling tot een vloeistofdichte vloer die een duurbelasting moet kunnen verdragen.

Daar vloeistofkerende voorzieningen stoffen maar tijdelijk keren, gelden daaraan gekoppeld organisatorische beheermaatregelen (zie het onderdeel Maatregelen in dit document) zodat gemorste vloeistoffen direct worden opgeruimd, voordat indringing in de bodem kan plaatsvinden.

De ter plaatse aanwezige voorzieningen op het buitenterrein zijn thans aan te merken als vloeistofkerende voorzieningen. Bij De Trip BV is vooral sprake van activiteiten waarvoor een vloeistofkerende voorziening toereikend is met het oog op bodembescherming.

Vloeistofdichte vloeren

Daar tevens sprake zal zijn van het ontwateren van RKG-slib, wordt hiervoor een vloeistofdichte vloer gerealiseerd conform de systematiek van de AS SIKB 6700. Naast de vloeistofdichtheid van de vloer zal aandacht bestaan voor de vloeistofdichtheid van nieuw aan te leggen bedrijfsriool met de benodigde zuiveringstechnische voorziening.

IBC's c.q. mobiele opslagtank²

De aanwezige mobiele stalen IBC's (t.b.v. diesel op werklocaties) voldoen aan de in het Besluit en de Regeling gerefereerde bepalingen en relevante onderdelen van de PGS 30.

Emballage (inclusief kunststof IBC's)

De aanwezige opslag in emballage (KCA / KGA, bestrijdingsmiddelen) voldoen aan de PGS 15. Betreffende emballage is opgeslagen conform de PGS-15 en op lekbakken (brandbare vloeistoffen) geplaatst of vallen binnen de in de PGS 15 opgenomen vrijstellingsbepalingen (< drempelwaarden).

Containers

Voor het opslaan van bodembedreigende (en uitlogende) bulkstoffen (zie bijlage 3) wordt ook gebruik gemaakt van vloeistofdichte (en indien nodig tegen inregen beschermende) containers. Naast het feit dat enige ingenomen afvalstoffen als bodembedreigend worden aangemerkt, geldt dat ook kantoor-/ bedrijfsafval op een verantwoorde wijze in containers worden opgeslagen.

Maatregelen

Naast de genoemde voorzieningen worden ook specifieke maatregelen genomen om bodemverontreiniging te voorkomen. De maatregelen vloeien voort uit de diverse BRCL's en betreffen algemene en meer specifieke maatregelen.

* Algemene maatregelen, bestaande uit:

- a) visueel toezicht;
- b) algemene zorg;

* Specifieke maatregelen, bestaande uit:

- c) visuele (uitwendige) controle van voorzieningen;
- d) periodieke inspectie en controle van de vloeistofdichte voorziening.

Hierna is een korte toelichting gegeven over hoe door De Trip BV invulling gegeven wordt aan de maatregelen.

Ad a)

Visueel toezicht betreft het preventief en (pro-)actief visueel toezicht houden op activiteiten/ stoffen met als doel bodemverontreiniging te voorkomen. Visueel toezicht is gericht op enerzijds het signaleren en anderzijds het actief reageren op het ontstaan van een eventuele bodembedreigende situatie als gevolg van morsing, lekkage van diesel en kca/ kga. Bij eventuele morsing of lekkage kan direct door medewerkers met beschikbare hulpmiddelen (zoals bezem, schep, absorptiekorrels, opvangvoorzieningen etc.) actie ondernomen worden om de gemorste of gelekte stoffen op te ruimen.

Tijdens de bedrijfsvoering zijn binnen de inrichting altijd één of meerdere medewerkers aanwezig die aandacht hebben voor de dagelijkse gang van zaken c.q. handelingen die uitgevoerd worden.

² Infomil: Een IBC wordt ook gezien als verpakking, zolang deze voldoet aan hoofdstuk 6.5 van het ADR. Dat volgt uit de definitie van opslagtank. Vaak is een IBC een kunststof kubus van 1000 liter, maar er zijn ook andere vormen en maten. Een IBC is te herkennen aan het kenmerk volgens ADR hoofdstuk 6.5.2 en het bijbehorende certificaat. Bij een dubbelwandige stalen IBC die ook kan voldoen aan de eisen voor stationaire opslagtanks, kan de ondernemer ervoor kiezen om de IBC te behandelen als opslagtank. Bij de IBC moet een certificaat zitten waaruit blijkt dat deze voldoet aan ADR hoofdstuk 6.5. Vervolgens moet de IBC elke 2,5 jaar herkeurd worden volgens ADR hoofdstuk 6.5.4. Als de ADR keuring verloopt, is de IBC volgens de definitie een opslagtank geworden. Want dan is het een opslagvoorziening met een inhoud van ten minste 300 liter die niet voldoet aan ADR hoofdstuk 6.5. Net als andere verpakkingen hoeven IBC's met diesel niet opgeslagen in een PGS 15 voorziening. Hiervoor gelden wel de eisen voor bodembescherming uit Activiteitenregeling artikel 4.9 en 4.10. Dat is in principe een vloeistofdichte vloer of lekbak. Maar een volledig gesloten IBC is een vloeistofkerende vloer met incidentmanagement volgens artikel 2.3 voldoende. Dit volgt uit artikel 4.10 lid 2 en geldt bijvoorbeeld als de leiding met een goed afsluitende dop op de vulopening zit.

Ad b)

Onder algemene zorg wordt “good housekeeping” verstaan. Binnen de inrichting werkt men zo veilig en ordelijk mogelijk, waardoor hieraan voldaan wordt. IBC-containers worden zodanig uitpandig geplaatst dat geen gevaar bestaat voor aanrij, waarmee mogelijke lekkages worden voorkomen. Voor de kunststof IBC-containers geldt dat deze zijn voorzien van een lekbakconstructie die tegen inregenen is beschermd zodat eventuele morsing of lekkage wordt opgevangen en gecontroleerd kan worden afgevoerd. Eén en ander met betrekking tot eerder verwoorde “good housekeeping” is door De Trip BV opgenomen in procedures en werkinstructies die onderdeel uitmaken van het integraal zorgsysteem. Daarnaast valt “incidentenmanagement” onder algemene zorg. In het kader van het incidentenmanagement worden medewerkers op de hoogte gesteld van de acties die men dient te ondernemen in geval van een morsing, lekkage of calamiteit die kan leiden tot een bodembedreigende situatie. Door medewerkers op de hoogte te brengen over de handelingen die verricht dienen te worden bij een eventuele morsing, lekkage of calamiteit wordt de gevolgen hiervan tot een minimum beperkt. Eén en ander met betrekking tot “incidentenmanagement” is door De Trip BV opgenomen in procedures en werkinstructies die onderdeel uitmaken van het integraal zorgsysteem.

Ad c)

De opslag van niet-inerte (afval)stoffen vindt altijd overdekt of inpandig plaats. Op het buitenterrein kunnen de hier bedoelde afvalstoffen alleen in overdekte, tegen uitlekken beschermde containers aanwezig zijn. De opslag van inerte stoffen vindt buiten of inpandig dan wel onder een overkapping plaats. In dit kader wordt ook verwezen naar de bij de inrichting behorende inrichtingstekening. De betreffende vloer zal jaarlijks intern beoordeeld op deugdelijkheid middels een visuele controle. Voor de jaarlijkse bedrijfsinterne controle wordt gebruik gemaakt van de lijst die staat beschreven in bijlage D van de SIKB AS 6700 (voorheen CUR-PBV Aanbeveling 44).

Opslagvoorzieningen voor vloeistoffen zoals in IBC-tanks, emballage, lekbakken e.d. worden regelmatig onderworpen aan een visuele controle. Bij deze visuele controle wordt onder meer de technische staat van de voorziening beoordeeld en wordt gekeken of de lekbakken vloeistoffen bevatten en zo ja of deze verwijderd dienen te worden om het opvangvolume te waarborgen. Voor de IBC-voorzieningen wordt enerzijds aangesloten op de verplichtingen volgens uit de ADR (kunststof voorzieningen) en anderzijds de verplichtingen die volgen uit het Activiteitenbesluit/-regeling (metalen voorzieningen).

Ad d)

De vloeistofdichte voorzieningen, inclusief de bedrijfsriolering, worden overeenkomstig de termijnen zoals opgenomen in AS 6700 op vloeistofdichtheid geïnspecteerd en gekeurd. De inspectie en keuring vindt plaats door een conform het Besluit bodemkwaliteit erkende instantie. Dit betekent het volgende:

- * tenminste 1 maal per 6 jaar wordt de vloeistofdichte voorziening door een Onafhankelijk Deskundig Inspecteur (ODI) visueel geïnspecteerd en gekeurd;
- * jaarlijks wordt de vloeistofdichte voorziening in eigen beheer visueel geïnspecteerd (zie ad c)).

Stap 5 tot en met 7: maatwerk

Deze stappen zijn in geval van de onderhavige inrichting niet aan de orde, daar de inrichting voldoet aan de BRCL's zoals opgenomen in de NRB 2012.

3 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-Tech Nederland BV een NRB-analyse uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De NRB-analyse is opgesteld in het kader van een aanvraag om een oprichtingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Aan de hand van een inventarisatie ter plaatse en door de opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie is voor de inrichting voorliggende NRB-analyse opgesteld.

Door het treffen van de diverse maatregelen c.q. voorzieningen zoals in hoofdstuk 2 omschreven, wordt een verwaarloosbaar bodemrisico behaald overeenkomstig de NRB 2012. Gezien het feit dat de getroffen maatregelen c.q. voorzieningen overeenkomstig het gestelde in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten zijn aangelegd of worden opgeslagen, voldoet de inrichting aan de Best Beschikbare Techniek (BBT).

Blijkens het bovenstaande vormen de aangevraagde bodembedreigende bedrijfsmatige activiteiten geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

Bijlage I, overzicht (afval)stoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	euralcodering	euralcodering omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslaghoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodembelasting	stuifklaas	geuremitterend	brandbaar
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	10 13 14	betonafval	B	10.000 m ³	10	loggestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee
	17 01 01	beton									
	17 01 02	stenen									
	17 01 03	tegels en keramische producten									
	17 01 07	niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten									
	17 03 02	niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk)									
	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen									
	17 05 08	niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast									
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	19 12 09	minerale stoffen (bijv. zand, steen)	G	200 m ³	4	loggestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
	20 02 02	grond en stenen									
	17 06 04	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal									
Ingenomen afvalstof	17 09 04	niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	A	3.200 m ³	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee
	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking									
	Bij G	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk									
Ingenomen afvalstof	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescher ming, dijk- bekleding en damwanden)	gevaarlijke stof voor zover niet-gevaarlijk									

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-3 van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stui-fklasse	geur-emitte-rend	brand-baar
Ingenomen afvalstof	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)	C	16.000 m ³	10	loggestort	buiten	nee	S2-S5	nee	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)									
	20 02 02	grond en stenen									
	20 03 03	veegvuil									
	Niet-toepasbare grond, bouwstoffen en baggerspecie [1] conform Bbk				10	loggestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee
	Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)				3	loggestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee
	Calamiteiten-partijen										
	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)		1.000 m ³	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	nee
	17 05 06	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk)									
	20 02 02	grond en stenen									
	20 03 03	veegvuil									
	17 05 03*	grond en stenen die gevaarlijke stoffen bevatten									
	17 05 05*	baggerspecie die gevaarlijke stoffen bevat									

[3] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

[1] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse > Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-3 van bijlage 1	max. opslaghoeveelheid	opslaghoogte (max.)	Opslagwijze*	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brandbaar
Vrijkomend afval	Scheidings-/zeefresidu	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking		3	Losgestort of dichte container	overkapt/binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S2-S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Glas	10 11 12 15 01 07 17 02 02 19 12 05 20 01 02	niet onder 10 11 11 vallend glasafval glazen verpakking glas glas glas	D	10.000 ton	10	loggestort, container	neer	S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38 03 01 04* 17 02 04* 19 12 06*	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	E	A- en B-hout: 2.000 ton	8	loggestort	neer (A-hout, B-hout ongeschredderd) ja (C-hout en geshredderd B-hout)	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Papier en karton	15 01 01 19 12 01 20 01 01	papieren en kartonnen verpakking papier en karton papier en karton	F	2.000 ton	4	loggestort, container	neer	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	RKG-slib	20 03 06	afval van het reinigen van riolen	H	200 m ³	4	loggestort, container	ja	-	ja	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural- code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag- hoeveelheid	opslag- hoogte (max.)	Opslag- wijze*	opslagplaats	bodem- belastend	stui- f- klasse	geur- emitte- rend	brand- baar
Ingenomen afvalstof	Groenafval 02 01 03 02 01 07 02 01 99 20 02 01	afval van plantaardige weefsels afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet- houtachtig: 200 m ³ houtachtig: 4.200 m ³ waarvan max. 2.560 m ³ verkleind	5 8	containers loggestort	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet- houtachtig en niet- gesche- iden) nee (snoei- hout)	S5	Ja nee	nee
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu groenafval e.d.	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			5	loggestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja
Ingenomen afvalstof	Dakafval 17 03 01* 17 03 02 17 03 03* 17 09 03* 17 09 04	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten overig bouw- en sloopafval (inclusief gemengd afval) dat gevaarlijke stoffen bevat niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval	K	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	Metalen (al of niet gemengd) 15 01 04 16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	metalen verpakking ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen	L	150 ton	10	loggestort, container	buitenterrein (niet- bodembe- dreigend) afgedekt/ binnen of in dichte container	nee (alumin- ium, ijzer, staal) ja (overige en ongeschei- den stromen)	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Asbesthouden de materialen 17 06 01* 17 06 05*	asbesthoudend isolatiemateriaal asbesthoudende bouwmaterialen	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt /binnen	ja	-	nee	nee

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof	eural- code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-3 van bijlage 1	max. opslag- hoeveelheid	opslag hoogte (max.)	Opslag- wijze*	opslagplaats	bodem- belastend	stui- f- klasse	geur- emitte- rend	brand- baar
Ingenomen afvalstof	17 03 01* 17 03 02 17 03 03*	Teerhoudend asfalt en teerhoudend/ bitumeus bouw- en sloopafval	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O	150 ton	10	losgestort, in container of overkapt/ binnen	ja	S5-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39 16 01 03	Kunststoffen en banden	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen afgedankte banden	P Q	kunststoffen 150 ton banden: 150 ton	10	losgestort, in container of overkapt	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	20 03 99	Zwerfvuil	niet elders genoemd stedelijk afval	R	150 ton	10	losgestort, in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof	eural-code	toelichting / aard van toepassing	doorzet-capaciteit per jaar	opslag-hoeveelheid	opslag-hoogte	opslagwijze	opslag-plaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar	
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV Ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [5]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdings-middelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbeschermingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	in pandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t.	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	in pandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/grondstof	Bouwproducten e.d. (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra conform Bbk	n.v.t.	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	losgestort, en in silo's (S1 en S2)	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslag-voorziening cf. PGS 15	in pandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval -containers	in pandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[⁵] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (e k met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik, die op eigen werken ingezet worden voor het affanken van machines en materieel.

Bijlage II, Toetsingsschema BRCL

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen					
A	B	C	D		F
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	Activiteiten	te hanteren BRCL conform NRB 2012	aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)		wordt voldaan aan cvm uit betreffende BRCL
			voorziening	maatregelen	
C: verontreinigde grond > klasse wonen e.d. (cf Bbk) E(2): B-hout (geshredderd) G: bouw- en sloofafval I: Niet-houtachtig groenafval K: dakafval L: metalen M: C-hout N: asbesthoudende materialen O: teerhoudend/bitumeus afval R: zwerfvuil Stroolzout	opslag	3.1.1 opslag droog stortgoed	- kerende voorziening en aandacht voor hemelwater in de vorm van een overkapping of afdekking. De Trip BV: binnen (zoutloods), onder overkapping, doelmatig afgedekt of in een dichte container.	visueel toezicht en algemene zorg	cvm nr. I uit tabel 3.1.1 ja
	overslag	3.1.2 overslag droog stortgoed		visueel toezicht en personeel	cvm nr. I uit tabel 3.1.2 ja
I: Niet-houtachtig groenafval H: RKG-slib	overslag en opslag	3.1.3 Overslag en opslag van nat stortgoed	- vloeistofdichte voorziening en; - aandacht voor hemelwater in de vorm van een overkapping of afdekking. De Trip BV: RKG slib op vloeistofdichte vloer onder overkapping. Eventueel overig nat stortgoed incidenteel op dezelfde locatie of in vloeistofdichte, afgedekte container.	- periodieke inspectie en controle vloeistofdichte voorziening en - visueel toezicht en algemene zorg	cvm nr. I uit tabel 3.1.3 ja

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen						
A	B	C	D		E	F
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	Activiteiten	te hanteren BRCL conform NRB 2012	aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)		wordt voldaan aan cvm uit betreffende BRCL	verwaarloosbaar bodemrisico
			voorziening	maatregelen		
H: RKG-slib	Bewerkingen (ontwateren)	4.2 half open proces of bewerking	- vloeistofdichte voorziening en; - aandacht voor hemelwater of gecontroleerde afvoer. De Trip BV: vloeistofdichte vloer, afscheider, overkapping.	- periodiek inspectie én controle - vloeistofdichte voorziening en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.	ja	ja
			- kerende voorziening en; - aandacht voor geschikte emballage. De Trip BV: enkelwandig kunststof IBCvoorziening. De tank/lekbak is tegen inregenen beschermd	- visueel toezicht en; - faciliteiten en personeel.	ja	ja
Dieselolie (IBC's)	opslag	3.3.2 Op- en overslag viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage	- enkelwandige tank en - kerende voorziening.	- controle op vol raken lekbak en; - visuele controle uitwendig op lekkage en; - faciliteiten en personeel	ja	ja
		1.3 opslag in bovengrondse (mobiele) tank vrij van de ondergrond opgesteld	De Trip BV: enkelwandige stalen mobiele IBC-tanks in lekbakconstructie.			
KCA/KGA, uitlopend bedrijfsafval en bestrijdingsmiddelen	opslag	3.3.2 op- en overslag van viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage	kerende voorziening (kast c.q. container) in combinatie met lekbak en gebruik van geschikte emballage.	- visueel toezicht en; - controle op vol raken lekbak en - faciliteiten en personeel.	ja, combinatie van cvm I en II uit tabel 3.3.2	ja
	overslag	3.3.2 op- en overslag van viskeuze stoffen en vloeistoffen in emballage	De Trip BV: opslag KCA/KGA en bestrijdingsmiddelen in geschikte emballage al of niet in combinatie met			ja

maatregelen c.q. voorzieningen met betrekking tot de op- en overslag en be-/verwerkingsactiviteiten van te accepteren (afval)stoffen					
A	B	C	D		F
bodembedreigende stof (zie voor lettercode bijlage 1, tabel 2c van de aanvraag)	Activiteiten	te hanteren BRCL conform NRB 2012	aanwezige combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm)		verwaarloosbaar bodemrisico
			voorziening	maatregelen	
			lekbak (brandbaar) of opslag minder dan drempelwaarden PGS15. Bedrijfsafval in dichte container.		

Bijlage 11

NOTITIE

Aan : Veiligheidsregio Utrecht, Brandweer
Van : 
Onderwerp : Warmtestralingsbelasting De Trip BV
Datum : 19 november 2015

M-Tech Nederland BV heeft de warmtestralingsbelasting bepaald naar aanleiding van de opslag van van los opgeslagen hout en losopgeslagen papier binnen de inrichting van De Trip BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De warmtestralingsbelasting dient op grond van artikel 7.7 van het Bouwbesluit inzichtelijk te worden gemaakt en mag niet meer dan 15 kW/m^2 bedragen in relatie tot een op een aangrenzend perceel gelegen gebouw of bouwvlak. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de daartoe erkende programma Infomil bepalingmethoden Warmtestralingsbelasting versie 1.0 2003¹.

Het betreft hierbij de opslag van papier onder de overkapping in bulk vorm met een omvang van 54,4 m (b) x 9,2 m (d) en een hoogte van nooit meer dan 4 m en een totale opslag van maximaal 2.000 ton (2.000 m^3).

De opslagen van hout zijn verschillend van omvang. De opslagen zijn nooit hoger dan 8 meter en de totale opslag binnen de inrichting is niet groter dan 2.000 ton (10.000 m^3).

Voor de berekeningen is uitgegaan van de dimensionering van de opslagen zoals deze in tabel 1-a zijn opgenomen.

De warmtestralingsbelasting is bepaald met behulp van het softwareprogramma "Infomil Bepalingmethode Warmtestralingsbelasting Versie 1.0 2003". Hierbij zijn een achttal situaties beschouwd te weten:

- a) opslag van hout ten opzichte van het gebouw gelegen ten noorden van de inrichting (A);
- b) opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten westen van de inrichting (B);
- c) opslag van hout ten opzichte van de zoutloods gelegen binnen de inrichting (C);
- d) deelopslag hout ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (D)
- e) deelopslag van hout ten westen ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (E).

Zie ook bijgevoegde situatieschets (bijlage A). Hierbij is middels rode en blauwe arcering de opslag van hout aangeduid en met groene arcering de opslag van papier.

Van alle scenario's is de warmtestralingsbelasting bepaald ten opzichte van het beoordelingspunt als gevolg van een brand.

Het toegepaste softwareprogramma bepaald de warmtestralingsbelasting op grond van gesimuleerde opslag van vurenhout. Vurenhout (19 MJ/kg) heeft een andere verbrandingswaarde dan papier (13.7 MJ/kg^2). Opgemerkt wordt dat het papier in alle vakken onder de overkapping kan worden opgeslagen. Daar papier een lagere verbrandingswaarde heeft dan vurenhout en de meest kritische opslaglocatie is berekend, kan de berekening van vurenhout hier als worst-case worden beschouwd in relatie tot de papieropslag (zie bijlage C onder E).

De opslagen zijn aan deels begrensd door keerwanden met een hoogte van 4 m. In de plattegrondtekening (bijlage A) zijn de keerwanden opgenomen.

¹ <https://www.rjksoverheid.nl/documenten/brochures/2012/04/27/infoblad-buitenopslag-brandbare-niet-milieugevaarlijke-stoffen-bouwbesluit-2012>

² Waarde komt uit document "Verbrandingswaarden van producten en materialen" afkomstig van de website www.brandweerkennisnet.nl

NOTITIE

Op basis van de opslagen is de warmtestralingsbelasting in elke van de scenario's bepaald.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m ²) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten											
situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt ² (m)		Warmtestraling (kW/m ²)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	15,60	28,80	8	4	106,59	7,80	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32
B	143,08	28,80	8	4	18,60	14,40	11,49	13,08	14,28	14,94	14,97
C	45,00	34,41	8	4	50,36	22,50	3,69	3,79	3,86	3,90	3,91
D	143,08	34,41	8	4	36,26	22,50	6,29	6,59	6,81	6,94	6,96
E	35,00	9,20	4	4	19,67	17,50	5,42	5,81	5,92	5,73	5,28

In bijlage B zijn de uitdraaien van het softwareprogramma bijgevoegd. Opgemerkt wordt dat voor de zijden van de opslagen die niet direct grenzen aan een keerwand de afstand is aangehouden in het midden van de hellingshoek (< 45°). Dit komt neer op een afstand van 4 meter gerekend van de "voet" van de opslag.

De met blauwe arcering (in de tekening, bijlage A) weergegeven houtopslag is alleen aanwezig zolang geen relevante bebouwing op het buurperceel aanwezig is. De situatie tot het nabijgelegen gebouw (reeds aanwezig) ten noorden van de inrichting is middels de berekening (A) inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt opgemerkt dat in situatie E respectievelijk C en D de breedte van opslag door het programma op 35 en 45 meter wordt gezet daar de warmtestralingsbelasting van de bredere gedeeltes geen bijdrage heeft op het beoordelingspunt.

In bijlage C is een weergave gegeven van het materiaalgebruik en de opbouw c.q. uitvoering van de zoutloods.

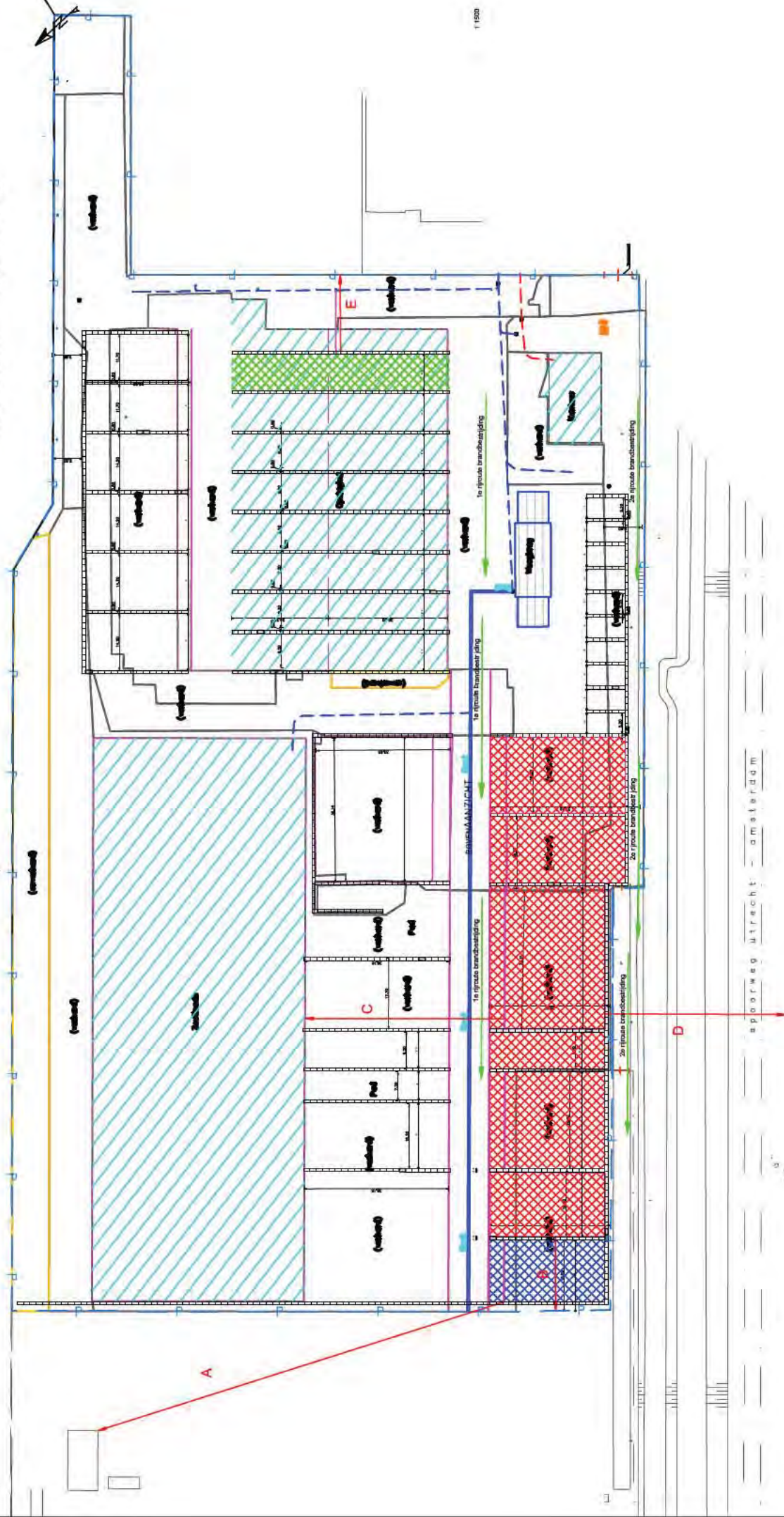
In de berekeningen is geen rekening gehouden mitigerende maatregelen (wordt-casebenadering). Voorts is voor de afstand in relatie tot situatie D uitgegaan van het dichtst tot de spoor aanwezige opslagvakken (eveneens wordt-casebenadering). In de praktijk zal het voor kunnen komen dat tussen de brandbare stoffen altijd een leeg vak of een vak met niet-brandbare opslag wordt toegepast.

Uit de berekende warmtestralingsbelastingen en de bouwkundige uitvoering van de zoutloods vloeit voort dat in alle beschouwde situaties voldaan wordt aan de eis van 15 kW/m² zoals opgenomen in artikel 7.7 lid 3a. van het Bouwbesluit alsmede inzichtelijk is gemaakt of de situatie voldoet aan Artikel 2.84 van het Bouwbesluit.

NOTITIE

Bijlage A

AMSTERDAM – RIJNKAAL



1500

B	15-11-2015	Inrichtingsdatum versnavig		Conscripting
Formaat	1 MB	Inrichtingsdatum versnavig		
Getuend door	15-11-2015	Inrichtingsdatum versnavig		
Versie	15-11-2015	Inrichtingsdatum versnavig		
Datum	15-11-2015	Inrichtingsdatum versnavig		
Status	definitief	Inrichtingsdatum versnavig		
Mickel Nieuwenhof BV Postbus 100 6045 JC Breda T: 0475-438191 F: 0475-438195 E-mail: info@mickel-nieuwenhof.nl				

Legend

	Geopark (UNESCO)
	World Biosphere Reserve
	Naturepark
	Naturepark, under research planning up to national and regional level
	State Project Structure Project
	World Biosphere Reserve
	Geopark National
	Geopark N.A.
	World Biosphere Reserve

Legenda

M-tech Nederland BV
Productieweg 1G
6045 JC Roermond
Tel 0475-420191
Fax 0475-568855
E-mail info@m-tech-nederland.nl

NOTITIE

Bijlage B

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 15,6 m.

De diepte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 7,8 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 106,59 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 70,95%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	0,32
Beoordelingspunt 2	5	0,32
Beoordelingspunt 3	7,5	0,32
Beoordelingspunt 4	10	0,32
Beoordelingspunt 5	12,5	0,32

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage I: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De diepte van de opslag bedraagt 143,08 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,4 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 18,6 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 83,02%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	11,49
Beoordelingspunt 2	5	13,08
Beoordelingspunt 3	7,5	14,28
Beoordelingspunt 4	10	14,94
Beoordelingspunt 5	12,5	14,97

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 45 m.

De diepte van de opslag bedraagt 34,41 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 22,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 50,36 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 45 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 75,9%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	3,69
Beoordelingspunt 2	5	3,79
Beoordelingspunt 3	7,5	3,86
Beoordelingspunt 4	10	3,9
Beoordelingspunt 5	12,5	3,91

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 45 m.

De diepte van de opslag bedraagt 34,41 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 22,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 36,26 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 45 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 78,18%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	6,29
Beoordelingspunt 2	5	6,59
Beoordelingspunt 3	7,5	6,81
Beoordelingspunt 4	10	6,94
Beoordelingspunt 5	12,5	6,96

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag

De breedte van de opslag bedraagt 35 m.

De diepte van de opslag bedraagt 9,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 4 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 19,67 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel)

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 35 m in rekening gebracht

De berekende vlamhoogte bedraagt 12 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m². boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 82,6%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	5,42
Beoordelingspunt 2	5	5,81
Beoordelingspunt 3	7,5	5,92
Beoordelingspunt 4	10	5,73
Beoordelingspunt 5	12,5	5,28

NOTITIE

Bijlage C

03



Bijlage 12

RIE-/BBT-TOETS

ten behoeve van De Trip BV

**in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning
ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7
te Utrecht**

30 mei 2016

**RIE-/BBT-toets in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning
ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de inrichting van De Trip
BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht**

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon :

telefoon :

telefax :

mobiel :

E-mail :

rapportnummer Tri.Utr.15.Wabo.RIE-01	datum 30 mei 2016	
projectleider [redacted]	auteurs [redacted]	status definitief

M-tech Nederland BV

Produktieweg 1g

6045 JC ROERMOND

telefoon: 0475 420191

telefax : 0475 568855

E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
	1.1 achtergrond	4
	1.2 indeling rapport	5
2	Beschrijving aangevraagde activiteiten	6
	2.1 vigerende situatie	6
	2.2 aangevraagde activiteiten en capaciteiten	7
3	BBT-conclusies	9
	3.1 van toepassing zijnde RIE-categorieën	9
	3.2 van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's	9
4	Nederlandse BBT-informatiedocumenten	12
	Bijlage I, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Afvalbehandeling	I
	Bijlage II, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Op- en overslag bulkgoederen	II
	Bijlage III, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Energie-efficiëntie	III

1 Inleiding

1.1 achtergrond

De Richtlijn Industriële Emissies (2010/75/EU, RIE, of Industrial Emissions Directive, IED) omvat een integratie van de IPPC-Richtlijn¹ met de Richtlijn grote stookinstallaties, de Afvalverbrandingsrichtlijn, de Oplosmiddelenrichtlijn en drie Richtlijnen voor de titaandioxide-industrie. De richtlijn is op 6 januari 2011 in werking getreden. Middels deze herziening is er meer afstemming met een aantal andere richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de Kaderrichtlijn water.

Installaties die onder de Richtlijn Industriële Emissies vallen (doorgaans aangeduid als "IPPC-installaties"), dienen milieugevolgen te voorkomen, dan wel tot een minimum te beperken door toepassing van de Best Beschikbare Technieken (BBT's). BBT omvat de technieken, die de beste bescherming voor het milieu bieden en waarvan vastgesteld is dat deze technisch en economisch toegepast kunnen worden in een bepaalde branche en/of sector. BBT's zijn beschreven in de zogenaamde BAT Reference Documents (BREF's), die betrekking hebben op een bepaalde bedrijfstak of procesonderdeel.

Op basis van artikel 5.4 eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) dient het bevoegd gezag bij het bepalen van de voor een inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken rekening te houden met BBT-conclusies en met bij ministeriële regeling aangewezen informatiedocumenten over beste beschikbare technieken.

De bedoelde ministeriële regeling is de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor). In artikel 9.2 van de Mor is opgenomen dat het bevoegd gezag bij de bepaling van de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken rekening houdt met de relevante BBT-conclusies en Nederlandse informatiedocumenten over beste beschikbare technieken, die zijn opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage. In de bedoelde bijlage van de Mor zijn de vastgestelde en van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten met betrekking tot de Best Bestaande Technieken (BBT) opgenomen. Met deze documenten moet voor zowel IPPC als niet-IPPC installaties rekening gehouden worden.

Sinds 1 januari 2013 moet bij het bepalen van beste beschikbare technieken (BBT) rekening worden gehouden met BBT-conclusies. BBT-conclusies worden door de Europese commissie vastgesteld en bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (Uitvoeringsbesluit van Europese commissie). Zij worden daarom in de Nederlandse regelgeving niet meer apart aangewezen.

BBT-conclusies is een document met de conclusies over beste beschikbare technieken, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid van de Richtlijn industriële emissies (*definitie in artikel 1.1 eerste lid van het Besluit omgevingsrecht*):

- * Met BBT-conclusies overeenkomstig artikel 13 *viijfde* lid worden BBT-conclusies bedoeld die vastgesteld worden op basis artikel 75 tweede lid van de Richtlijn industriële emissies. Dit zijn de BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de Richtlijn industriële emissies.
- * Met BBT-conclusies overeenkomstig artikel 13 *zevende* lid worden de bestaande BREF's bedoeld. Het hoofdstuk waarin de beste beschikbare technieken (BAT hoofdstuk) staan uit deze BREF's geldt als BBT-conclusies.

De rol van BREF's is dat zij als achtergronddocument en ter verduidelijking van de BBT-conclusies dienen.

¹Integrated Prevention, Pollution and Control (IPPC)
Tri.Utr.15.Wabo.RIE-01

In het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning overeenkomstig artikel 2.1 eerste lid onder e van de Wabo voor de inrichting van De Trip BV wordt een zogenaamde RIE-/BBT-toets uitgevoerd. De resultaten van de toetsing aan de voor De Trip BV relevante onderdelen uit de van toepassing zijnde BBT-conclusies en Nederlandse informatiedocumenten over BBT-documenten zijn in het voorliggende rapport opgenomen.

1.2 indeling rapport

De rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat een beknopte beschrijving van de bedrijfsmatige activiteiten, die binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd worden. In hoofdstuk 3 is een toetsing van de aangevraagde activiteiten aan de RIE-richtlijn opgenomen. Verder is in dit hoofdstuk nagegaan of de activiteiten onder een bepaalde RIE-categorie vallen en welke BBT-conclusies in dat geval direct of indirect van toepassing zijn. In hoofdstuk 4 is toegelicht welke Nederlandse BBT-informatiedocumenten op de onderhavige inrichting van toepassing (kunnen) zijn.

2 Beschrijving aangevraagde activiteiten

2.1 vigerende situatie

De Trip BV voert thans diverse activiteiten uit binnen het kader van onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor waardoor thans sprake is van een type B inrichting. Op 5 maart 2015 is hiervoor een melding ingevolge artikel 1.10 Activiteitenbesluit ingediend.

Op basis van de thans vigerende melding zijn globaal de hoofdactiviteiten met afvalstoffen en bijbehorende inname- en opslagcapaciteiten toegestaan zoals vermeld in onderstaande tabel 2-a.

Tabel 2-a: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten o.b.v. melding Activiteitenbesluit				
code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment (ton)	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m ³	2.000	scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	scheiden, opbulken
C	(vervulde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, berm-schraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	ontwateren (slib), scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	Maximaal 2.000 ton	20.000	opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloofafval (gemengd), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	10.000	scheiden, opbulken
H	RKG (slib), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	2.000	ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 200 m ³	20.000	scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 600 m ³	16.640	verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 50 ton	-	

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt thans de opslag c.q. het gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Ook vindt opslag van motorbrandstoffen in bovengrondse tanks plaats.

2.2 aangevraagde activiteiten en capaciteiten

De aanleiding voor deze aanvraag is de uitbreiding van de activiteiten, met name de inname en opslag van nieuwe afvalstromen, waaronder gevaarlijke afvalstoffen, de toename van de opslagcapaciteiten van afvalstoffen tot hoeveelheden groter dan genoemd in onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), het innemen van deze afvalstoffen van derden (ontdoeners) en het breken van puin vrijkomend uit bouw- en sloofafval. In tabel 2-b is een overzicht van de afvalstoffenopslag en inname van de totale inrichting opgenomen. Vanwege deze veranderingen binnen de inrichting van De Trip BV is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Tabel 2-b: overzicht afval stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden, ton)	Aan te vragen jaarcapaciteit	Activiteit
A	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden)	maximaal 2.000 m ³	2.000	3.200 m ³	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
B	Steenachtig bouw- en sloofafval	maximaal 10.000 ton	50.000	10.000 m ³	60.000	Opslag, overslag, opbulken/mengen, scheiden, verkleinen
C	(Vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib), niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	16.000 m ³	224.000	Opslag, overslag, opbulken/mengen, scheiden
D	Glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	10.000 ton	20.000	Opslag, overslag
E	A-hout en B-hout	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden, verkleinen
F	Papier en karton	maximaal 2.000 ton	20.000	2.000 ton	20.000	Opslag, overslag, scheiden
G	Bouw- en sloofafval (gemengd)	maximaal 45 m ³	10.000	200 m ³	10.000	Opslag, overslag, scheiden, opbulken
H	RKG-slib	maximaal 45 m ³	2.000	200 m ³	9.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden, ontwateren, mengen
I	Niet-houtachtig groenafval (bijvoorbeeld grasachtig materiaal)	maximaal 200 m ³	20.000	60 ton (200 m ³)	30.000	Opslag, overslag, opbulken, scheiden
J	Houtachtig groenafval	maximaal 600 m ³	16.640	4.200 m ³ (waarvan maximaal 2.560 m ³)	16.640	Opslag, overslag, opbulken, scheiden

Tabel 2-b: overzicht afval stoffen en capaciteiten						
code	Inname bij de Trip	Reeds gemeld: opslagcapaciteit op enig moment	Reeds gemeld: jaarcapaciteit (ton/jaar)	Aan te vragen; opslagcapaciteit op enig moment (incl. van derden, ton)	Aan te vragen jaarcapaciteit	Activiteit
				verkleind)		verkleinen
K	Dakafval	maximaal 50 ton	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
L	Metalen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
M	C-hout	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
N	Asbesthoudende materialen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
O	Teerhoudend asfalt, teerhoudend/bitumeus bouw- en sloopafval	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
P	Kunststoffen	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
Q	Banden	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken
R	Zwerfvuil	-	-	150 ton	n.v.t.	Opslag, overslag, opbulken

Naast de hierboven opgenomen activiteiten vindt ook de opslag en gebruik plaats van divers bulkmateriaal (niet zijnde afval) en hulpstoffen, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, bouwmaterialen, dieselolie in mobiele tanks, allen binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Deze bulkstoffen zijn opgenomen in tabel 2-c, de overige hulpstoffen worden in emballage opgeslagen in zijn terug te vinden in bijlage 3 bij de aanvraag.

Tabel 2-c: overzicht opslag overige bulkstoffen huidige situatie			
soort	Maximale capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	15.000 liter	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000 ton	opslag
Bouwproducten (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	opslag

In de voorliggende RIE- en BBT-toets zijn de bovenstaande activiteiten nader beschouwd en getoetst aan de Europese Richtlijn Industriële Emissies en de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor).

Benadrukt wordt dat voor wat betreft de kwaliteit (ISO 9001 en ISO 14001) wordt aangesloten op de kwaliteitssystemen die reeds zijn geïmplementeerd voor het moederbedrijf (Jos Scholman, Morsebaan 1, 3439 NA Nieuwegein).

3 BBT-conclusies

3.1 van toepassing zijnde RIE-categorieën

Aan de hand van bijlage I van de Richtlijn Industriële Emissies is systematisch nagegaan, welke van de hierin genoemde categorieën mogelijksterwijs van toepassing zijn op de door De Trip BV aangevraagde activiteiten. Vervolgens is getoetst of de aangevraagde activiteiten de eventueel opgenomen drempelwaarde/ondergrens bij een betreffende RIE-categorie onderschrijdt of overschrijdt. Aan de hand hiervan wordt bepaald, welke van de aangevraagde activiteiten RIE-plichtig zijn. In navolgende tabel 3-a is het voorafgaande overzichtelijk opgenomen.

tabel 3-a: toetsing aangevraagde activiteiten aan RIE-categorieën bijlage I			
Hoofdcategorie	Subcategorie	Overschrijding drempelwaarde/ondergrens	RIE-plichtig
5. Afvalbeheer	5.3 b) Nuttige toepassing, of een combinatie van nuttige toepassing en verwijdering, van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van 75 ton per dag, door middel van één of meer van de volgende activiteiten, met uitzondering van activiteiten die onder de Richtlijn 91/271/EEG inzake de behandeling van afvalwater vallen: i) biologische behandeling ii) voorbehandeling van afval voor verbranding of meeverbranding	ja	ja
	5.5. Tijdelijke opslag van niet onder punt 5.4 vallende gevaarlijke afvalstoffen, in afwachting van een van de onder de punten 5.1, 5.2, 5.4 en 5.6 vermelde behandelingen, met een totale capaciteit van meer dan 50 ton, met uitsluiting van tijdelijke opslag, voorafgaande aan inzameling, op de plaats van productie	ja	ja

Op basis van de toetsing van de aangevraagde activiteiten aan de categorieën van bijlage I van de RIE, zoals hierboven vermeld, kan geconcludeerd worden dat De Trip BV een RIE-plichtige inrichting is op basis van de in bovenstaande tabel genoemde activiteiten conform de Richtlijn Industriële Emissies.

3.2 van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's

Zoals blijkt uit de voorafgaande paragraaf geldt in geval van De Trip BV een RIE-plicht op basis van RIE-categorie 5.3b en 5.5. Op basis van bijlage 1 van de Richtlijn Industriële Emissies zijn de relevante BBT-conclusies/ BREF's van toepassing op de onderhavige inrichting, zoals opgenomen in tabel 3-b.

tabel 3-b: van toepassing zijnde BBT-conclusies/ BREF's			
Categorie bijlage 1 RIE	aangewezen Europees informatiedocument i.r.t. categorie bijlage 1 RIE	van toepassing op De Trip BV?	toelichting
<i>primair relevante BREF-documenten</i>			
5.1 en 5.3b	BREF Afvalbehandeling	ja	Zie uitwerking in bijlage 1.
<i>tevens van belang zijnde BBT-conclusies/ BREFs</i>			
5.1 en 5.3b	BREF Koelsystemen bulkgoederen	Nee	N.v.t. bij De Trip BV aangezien er geen sprake is van industriële koelsystemen
5.1 en 5.3b	BREF Op- en overslag	ja	Zie uitwerking in bijlage 2.
5.1 en 5.3b	BREF Energie-efficiëntie	ja	Zie uitwerking in bijlage 3.
<i>REF-documenten</i>			
referentiedocument	REF Cross Media & Economics	ja	Deze is niet verder uitgewerkt daar dit enkel van belang is bij de beoordeling van aanvullende BBT-maatregelen. Dit document geeft geen BBT-maatregelen waaraan thans getoetst kan worden.
referentiedocument	REF Monitoring	ja	Dit document geeft geen BBT-maatregelen waaraan thans getoetst kan worden.

Zoals uit tabel 2 afgeleid kan worden, dient in dit kader getoetst te worden aan de BBT-conclusies die opgenomen zijn in respectievelijk de BREF Afvalbehandeling, de BREF Op-/overslag bulkgoederen en de BREF Energie-efficiëntie. Hierna is een toelichting opgenomen ten aanzien van de toetsing aan de voornoemde Europese BBT-informatiedocumenten.

BREF Afvalbehandeling

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in respectievelijk paragraaf 5.1 (algemene BAT's) en paragraaf 5.2 (BAT's voor specifieke afvalverwerkingstechnieken) van de BREF Afvalbehandeling. In bijlage I zijn de algemene en processpecifieke BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage I bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Afvalbehandeling. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

BREF op- en overslag bulkgoederen

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in paragraaf 5.1 tot en met 5.4 van de BREF Op- en overslag bulkgoederen. In bijlage II zijn de BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage II bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Op- en overslag van bulkgoederen. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

BREF energie-efficiëntie

In dit kader worden de best beschikbare technieken beoordeeld en getoetst die opgenomen zijn in hoofdstuk 4 van de BREF Energie-efficiëntie. In bijlage III zijn de BAT's overzichtelijk opgenomen en getoetst op toepasbaarheid in relatie tot de activiteiten die ter plaatse van De Trip BV uitgevoerd worden. Op basis van de in bijlage III bijgevoegde toetsing kan geconcludeerd worden dat de inrichting De Trip BV voldoet aan de BAT's uit de BREF Energie-efficiëntie. Aangezien de beste beschikbare technieken (BAT) uit deze BREF per januari 2013 gelden als BBT-conclusies, wordt daarmee voldaan aan de BBT-conclusies.

4 Nederlandse BBT-informatiedocumenten

In de bijlage van de Ministeriële Regeling Omgevingsrecht (Mor) zijn de Nederlandse BBT-informatiedocumenten opgenomen. In tabel 4-a zijn de voor De Trip BV relevante Nederlandse BBT-informatiedocumenten weergegeven.

tabel 4-a: van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten over BBT		
nummer	naam BBT-informatiedocument	bron
1	Handleiding luchtemissies	infomil.nl
2	NRB 2012; Nederlandse richtlijn bodembescherming	agentschapnl.nl
3	PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen"	publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl
4	PGS 30 "Vloeibare brandstoffen: bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties"	publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl

Onderstaand is een toelichting met betrekking tot de van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten over BBT opgenomen. Tevens wordt uiteengezet op welke wijze en/of waar deze in de vergunning(aanvraag) voor De Trip BV opgenomen zijn. Opgemerkt wordt dat voor de activiteiten van De Trip BV geldt dat de activiteiten met bulkopslag (IBC's) vallen binnen de scope van het Activiteitenbesluit. Genoemde informatiedocumenten zijn derhalve slechts indirect via het Activiteitenbesluit (en bijbehorende regeling) op de inrichting van toepassing.

Ad 1

In de Handleiding luchtemissies zijn eisen en maatregelen opgenomen ten aanzien van alle denkbare emissies naar het compartiment lucht, waarbij gedacht dient te worden aan onder meer (fijn) stof, geur en overige emissies.

In de vergunningaanvraag en de hierbij gevoegde rapportages/onderzoeken (luchtkwaliteit, geur), zijn de diverse emissies naar het compartiment lucht en de maatregelen/voorzieningen die getroffen worden, toegelicht en getoetst aan de algemene eisen uit deze Handleiding luchtemissies. Hieruit blijkt dat de inrichting voldoet aan BBT.

Ad 2

In de NRB 2012 zijn eisen en maatregelen opgenomen met betrekking tot bodembeschermende voorzieningen die vereist zijn, indien men bepaalde activiteiten wenst uit te voeren. De activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden, worden uitgevoerd op voorzieningen die in combinatie met diverse maatregelen zorgen voor een verwaarloosbaar bodemrisico in overeenstemming met de NRB.

In de vergunningaanvraag alsmede de bodemrisico-analyse die als separate bijlage bij de vergunningaanvraag gevoegd is, zijn de diverse aspecten met betrekking tot de bodem toegelicht. Hieruit blijkt dat de inrichting voldoet aan BBT met betrekking tot de bodembeschermende voorzieningen.

Ad 3

De PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen" bevat eisen en maatregelen inzake diverse milieu-items, zoals bodem, water, emissies en externe veiligheid in relatie tot de opslag van gevaarlijke stoffen, waaronder oliën, vetten en dergelijke.

De opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (emballage waaronder kunststof IBC's) voldoet aan de thans geldende eisen overeenkomstig PGS 15. Ten aanzien van de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen wordt voldaan aan BBT.

Ad 4

De PGS 30 bevat eisen en maatregelen inzake diverse milieu-items, zoals bodem, water, emissies en externe veiligheid in relatie tot de bovengrondse tankopslag van vloeibare brandstoffen en de overslag c.q. het aftanken van deze brandstoffen.

De opslag van dieselolie in mobiele stalen tanks (stalen IBC's) vindt binnen de inrichting plaats in overeenstemming met deze PGS-richtlijnen, waarvoor verwezen wordt naar de toelichting in de vergunningaanvraag. Ten aanzien van de opslag van vloeibare brandstoffen wordt voldaan aan BBT.

Bijlage I, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Afvalbehandeling

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
Algemeen	1a t/m 1e	Implementatie en naleving van een milieu- zorgsysteem (EMS) welke de volgende functies, al naar gelang de afzonderlijke omstandigheden, omvat: a. definitie van een milieubeleid voor de installatie door het topmanagement b. planning en vaststelling van de noodzakelijke procedures c. implementatie van de procedures d. controle van de prestaties en het nemen van corrigerende maatregelen e. controle door het topmanagement.	Ja	De Trip BV (het moederbedrijf) heeft een integraal zorgsysteem opgesteld en geïmplementeerd binnen haar organisatie welke de totale KAM-aspecten omvat. Het zorgsysteem is opgezet conform VCA**, ISO-NEN 9001:2008, NEN-EN ISO 14001:2004	Ja
	1f t/m 1k	Drie andere functies die het bovenstaande stapsgewijs kunnen aanvullen, worden als ondersteunende maatregelen beschouwd. De afwezigheid hiervan is echter in het algemeen niet in strijd met BAT. Deze drie aanvullende stappen zijn: f. het managementsysteem en de audit-procedure door een geaccrediteerde certificeringsautoriteit of een external EMS verifier laten onderzoeken en valideren g. voorbereiding en publicatie van een gewone milieuverklaring h. implementatie en naleving van een internationaal geaccepteerd vrijwillig systeem zoals EMAS of NEN- ISO 14001 Specifiek voor deze bedrijfstak is het ook belangrijk om rekening te houden met volgende potentiële functies van het EMS: i. rekening houden met de milieugevolgen van het uiteindelijk buiten bedrijf stellen van de eenheid wanneer een nieuwe installatie wordt ontworpen j. rekening houden met de ontwikkeling van schonere technologieën k. voor zover praktisch uitvoerbaar, regelmatige sectorale benchmarks uitvoeren	Ja	Zie ten aanzien van 1a t/m 1e	Ja
	2	zorg ervoor dat alle details van de ter plaatse uitgevoerde activiteiten beschikbaar zijn. In de volgende documentatie is een groot deel daarvan opgenomen: a. beschrijvingen van de afvalverwerkingsmethoden en - procedures die in de installatie toegepast worden b. diagrammen van de belangrijkste punten van de installatie met enige relevantie voor het milieu, compleet met processtroombigrammen (schematische weergave) c. details van de chemische reacties en de kinetiek/ energiebalans van deze reacties d. details van de filosofie van het besturingssysteem en hoe het besturingssysteem de milieubewakingsinformatie integreert e. details van de wijze waarop beveiliging wordt geboden tijdens abnormale bedrijfscondities zoals tijdelijke stillegging, opstarten en stillegging f. een instructiehandleiding g. een operationeel logboek h. een jaarlijks onderzoek naar de uitgevoerde werkzaamheden en het behandelde afval.	Ja	De vermelde documentatie met betrekking tot de activiteiten en installaties die binnen de inrichting uitgevoerd c.q. aanwezig zijn, maakt onlosmakelijk deel uit van het integraal zorgsysteem (het moederbedrijf) dat door De Trip BV opgesteld en geïmplementeerd is binnen haar bedrijf.	Ja
	3	zorg voor het instellen van een goede beheerprocedure die ook de onderhoudsprocedure omvat en een adequaat trainingsprogramma, waarin de preventieve acties zijn opgenomen die werknemers moeten ondernemen in verband met kwesties die gezondheid en veiligheid of milieurisico's betreffen	Ja	In het integraal zorgsysteem (het moederbedrijf) zijn de onderhouds- en beheerprocedures geïntegreerd die tevens voorzien in opleiding en training van werknemers.	Ja
	4	streef naar een nauwe relatie met de partij die het afval produceert/aanvoert zodat de vestiging van de klanten maatregelen implementeert waardoor het afval van de vereiste kwaliteit is om het afvalbehandelingsproces te kunnen uitvoeren	Ja	Door De Trip BV wordt een nauwe relatie onderhouden met alle klanten die afval binnen haar inrichting aanvoeren, dit ook in het kader van klanttevredenheid.	Ja
	5	zorg te allen tijde voor voldoende beschikbaar en aanwezig personeel met de vereiste vakkennis. Alle medewerkers dienen een specifieke opleiding/cursus voor hun functie te volgen en dienen daarnaast bijscholing te ontvangen	Ja	Bij de werving van personeel wordt door De Trip BV geselecteerd op basis van opleiding/ vakkennis. Daarnaast maken training/ bijscholing onderdeel uit van het integraal zorgsysteem (moederbedrijf).	Ja
Waste IN Om de kennis van waste IN te verbeteren, is het de bedoeling dat BAT:	6	concrete kennis van waste IN heeft. Een dergelijke kennis moet rekening houden met waste OUT, de beoogde afvalverwerking, het soort afval, de oorsprong van het afval, de procedure die overwogen wordt en het risico.	Ja	Bij De Trip BV heeft men concrete kennis in huis met betrekking tot de afvalstoffen die ingenomen en be-/verwerkt worden binnen de inrichting. Deze concrete kennis is onder meer in de praktijk opgedaan in de 15 à 20 jaar dat men deze afvalstoffen reeds inneemt/verwerkt op andere locaties.	Ja
	7	een voor-acceptatieprocedure met tenminste de volgende onderdelen: a. het binnenkomend afval met het oog op de geplande verwerking testen b. ervoor zorgen dat alle benodigde informatie over de aard van het proces (de processen) die leiden tot het ontstaan van het afval aanwezig is c. een systeem voor het verkrijgen en analyseren van een representatief monster (of representatieve monsters) van het afval uit het productieproces waar dergelijk afval uit de huidige houder ontstaat d. een systeem voor zorgvuldige verificatie van de informatie die in de voor-acceptatie fase e. ervoor zorgen dat de afvalcode in overeenstemming met de Europese van afvalstoffen beschikbaar is f. de juiste verwerking voor elk soort afval in de installatie bepalen door een passende verwerkingsmethode.	Ja	De Trip BV beschikt over een acceptatie- en verwerkingsbeleid voor de afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting. Dit acceptatie- en verwerkingsbeleid is enerzijds opgenomen in het zorgsysteem (moederbedrijf) en anderzijds in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvraag.	Ja

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	8	een acceptatieprocedure met tenminste de volgende onderdelen implementeert: a. een duidelijk en specifiek systeem waarmee de exploitant soorten afval bij de ontvangende installatie alleen kan accepteren als een gedefinieerde verwerkingsmethode en verwerkings-/hergebruikroute voor de output van de verwerking vastgesteld is b. vastgestelde maatregelen om acceptabele soorten afval die bij de installatie aankomen, volledig te documenteren c. duidelijke en onduidelijke criteria voor het weigeren van soorten afval en het rapporteren van alle niet-overeenstemmingen d. een systeem om de maximale capaciteitslimiet voor afval die bij de installatie kan worden opgeslagen, vast te stellen e. inspecteer de waste IN visueel om te controleren of deze overeenstemt met de beschrijving die tijdens de voor-acceptatie procedure is ontvangen.	Ja	De Trip BV beschikt over een algemene acceptatievoorwaarden en acceptatieprocedure voor de afvalstoffen die geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	9	verschillende procedures voor monsternamen implementeert voor alle verschillende soorten afval in bulk en/of containers. Deze procedures voor monsternamen kunnen de volgende onderdelen bevatten: a. procedures voor monsternamen op basis van risicobenadering b. controle van de relevante fysisch-chemische parameters c. registratie van al het afvalmateriaal d. verschillende procedures voor bulk, grote en kleine containers en laboratorium afval instellen e. details van de monsternamen van afval in vaten binnen de toegewezen opslag, bijv. de tijdschaal na ontvangst f. monsternamen vóór acceptatie g. onderhoud van een record bij installatie van het schema voor monsternamen van elke charge h. een systeem voor het vaststellen en registreren van monsters/monsternamen: i. een systeem om te waarborgen dat de monsters van het afval worden geanalyseerd j. bij lage omgevingstemperaturen kan een tijdelijke opslag nodig zijn om monsternamen na het ontdooien mogelijk te maken.	Ja	De Trip BV beschikt over een procedures voor monsternamen van afvalstoffen geaccepteerd mogen worden binnen haar inrichting, welke met name gericht zijn op grondstromen en bouwstoffen die ingenomen mogen worden. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	10	een ontvangstfaciliteit hebben die tenminste de volgende punten omvat: a. een laboratorium hebben om alle monsters met de door BAT vereiste snelheid te analyseren. b. beschikken over een speciaal quarantaine-afvalopslaggebied en schriftelijke procedures voor het beheer van niet geaccepteerd afval c. een duidelijke procedure voor het afhandelen van soorten afval waarbij uit inspectie en/of analyse blijkt dat deze niet voldoen aan de acceptatiecriteria van de installatie of niet binnen de beschrijving van het afval bij de voor-acceptatie procedure passen d. afval pas na acceptatie ervan naar het opslaggebied vervoeren e. de gebieden voor inspectie, lossen en monsternamen op een plattegrond van de vestiging markeren f. beschikken over een geïsoleerd drainagesysteem g. een systeem waarmee wordt gewaarborgd dat het personeel van de installatie dat betrokken is bij monsternamen-, controle- en analyseprocedures beschikt over de nodige vakkennis en adequate opleiding en dat er regelmatig bijscholingscursussen worden gegeven h. de toepassing van een uniek(e) identificatielabel/-code voor het volgen van het afval.	Ja	Bij De Trip BV is maar een gedeelte van de genoemde aspecten aan de orde. De betreffende aspecten zijn beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	11	de waste OUT analyseert aan de hand van de relevante parameters die belangrijk zijn voor de ontvangende instelling (bijv. stortplaats, vuilverbrandingsinstallatie)	Ja	Bij De Trip BV is sprake van Waste OUT in geval van diverse afvalstromen die direct of na bewerking een vervolgbewerking behoeven door erkende externe partijen. Afhankelijk van de eisen van de ontvanger/afnemer en/of eisen uit van toepassing zijnde wet- en regelgeving, worden de uitgaande stromen bemonsterd en geanalyseerd of in voldoende mate een beschrijving van de eigenschappen/kwaliteit gedocumenteerd. Dit ook als zodanig beschreven in het acceptatie- en verwerkingsbeleid dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) en verder in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
Beheer- systemen Het is de bedoeling dat met BAT:	12	een systeem wordt geïnstalleerd om de traceerbaarheid van afvalverwerking te waarborgen. Een goed traceerbaarheidssysteem bevat de volgende onderdelen: a. documentatie van de verwerkingsmethodes via stroomdiagrammen en massabalansen b. traceerbaarheid van gegevens in diverse operationele stappen bewerkstelligen c. registratie van en verwijzing naar de informatie over eigenschappen van het afval en de bron van de afvalstroom zodat deze te allen tijde beschikbaar is d. een computerdatabase/reeks databases voorhanden hebben, waarvan regelmatig een backup wordt gemaakt.	Ja	Bij De Trip BV wordt de afvalregistratie zodanig uitgevoerd, dat de traceerbaarheid gewaarborgd is. Een beschrijving hiervan is opgenomen in het zorgsysteem (moederbedrijf) alsook in de procedures A&V en AO/IC welke onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.	Ja
	13	wordt beschikt over regels die worden toegepast voor het mengen van afvalstoffen zodanig dat er geen extra verontreiniging optreedt en geen extra bewerkingsstappen voor het afval ontstaan. Deze regels moeten	Ja	Bij De Trip BV is sprake van het opbulken van verschillende partijen vergelijkbaar afval c.q. partijen met eenzelfde aard/samenstelling.	Ja

		rekening houden met het soort afval, de toe te passen afvalverwerking en de daaropvolgende stappen die ten aanzien van de waste OUT wordt uitgevoerd			
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	14	een procedure voor scheiding en compatibiliteit ingesteld wordt, waaronder: a. het bijhouden van testresultaten b. reservoirs met chemicaliën in aparte vaten verpakken op basis van de gevarenklasse.	Nee	Bij De Trip BV is géén sprake van afvalstoffen die chemische reacties met elkaar aan kunnen gaan, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	15	een aanpak wordt toegepast voor verbeterde efficiency bij afvalverwerking. Dit houdt gewoonlijk in dat geschikte indicatoren worden gevonden om te rapporteren wat de efficiency van de afvalverwerking is en dat een bewakingsprogramma wordt gevonden	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen/ productiebalansen opgesteld en bijgehouden waaruit de efficiency van de processen afgeleid kan worden. Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	16	een gestructureerd plan wordt ontwikkeld voor het managen van ongevallen	Ja	Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	17	een logboek van ongevallen wordt bijgehouden en wel op de daarvoor geëigende manier	Ja	Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	18	zorgen voor een beheerplan voor geluid en trillingen als onderdeel van het EMS. Voor sommige afvalverwerkingsinstallaties vormen geluid en trillingen mogelijk geen milieuprobleem	Ja	Het aspect geluid en trillingen maakt onderdeel uit van de vergunningaanvraag en vergunning en is in dat kader reeds inzichtelijk gemaakt. Voor wat betreft de arbeidsomstandigheden (Arbo) maken deze aspecten onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	19	al bij de ontwerpfase rekening wordt gehouden met het toekomstig buiten werking stellen van de installatie. Voor bestaande installaties en installatie waar problemen bij het buiten werking stellen problemen worden vastgesteld, dient een programma te worden samengesteld om deze problemen tot een minimum te beperken	Ja	De activiteiten van De Trip BV vinden plaats op een reeds bestaand terrein en in reeds bestaande bebouwing. Voor de activiteiten zijn geen vaste en complexe procesinstallaties benodigd, waardoor bij een toekomstige buiten werkingstelling geen problemen te verwachten zijn bij m.b.t. ontmanteling van de locatie.	Ja
	20	een opsplitsing van het energieverbruik en -opwekking wordt gemaakt, naar soort van herkomst. Dit houdt in: a. rapportage over informatie m.b.t. het energieverbruik wat betreft de geleverde energie b. rapportage over de energie, geleverd door de installatie c. informatie over de energiestroom (bijvoorbeeld diagrammen of energiebalansen) waaruit blijkt hoe de energie in het hele proces wordt gebruikt.	Ja	De informatie met betrekking tot de aard van én het energieverbruik is na elke boekjaar voorhanden. Dit maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
Gas/water/ licht en beheer van grondstoffen Het is de bedoeling dat met BAT:	21	de energie-efficiency van de installatie continu wordt verhoogd, door: a. ontwikkeling van een plan voor energie-efficiency b. het gebruik van technieken die het energieverbruik verlagen en daardoor zowel de directe als indirecte emissies verlagen c. het definiëren en berekenen van het specifieke energieverbruik van de activiteit (of activiteiten), het instellen van key performance indicators, aan de hand waarvan jaarlijks wordt getoetst	Ja	Verbetering van de energie-efficiency door treffen van energiebesparende maatregelen e.d. maakt onderdeel uit van het zorgsysteem (het moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	22	een interne benchmark van het grondstofverbruik wordt uitgevoerd.	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen/ productiebalansen opgesteld en bijgehouden, welke als interne benchmark beschouwd kan worden.	Ja
	23	de opties verkennen voor het gebruik van afval als grondstof voor behandeling van overig afval. Als met afval ander afval wordt verwerkt, dient een systeem te worden ingesteld om te waarborgen dat een toevoer van afval beschikbaar is.	Ja	Bij De Trip BV is inzet van afvalstoffen voor behandeling van overig afval niet aan de orde.	N.v.t.
	24 a t/m e	de volgende technieken m.b.t. opslag worden toegepast: a. optimale opslaggebieden b. zorgdragen dat de drainage-infrastructuur geschikt is voor alle soorten gecontamineerd lozings c. een speciaal aangewezen gebied/opslagterrein, voorzien van alle noodzakelijke maatregelen met betrekking tot het specifieke risico van afval d. afhandeling van geurende materialen in volledig afgesloten reservoirs en opslag ervan in afgesloten gebouwen die aangesloten zijn op een geurverwijderingsinstallatie e. ervoor zorgen dat alle verbindingen tussen de reservoirs via kleppen kunnen worden gesloten.	Ja	Bij de inrichting van de locatie alsook bij de voorzieningen is rekening gehouden met de genoemde aspecten. Zo is onder meer de keuze gemaakt voor aparte terreindelen voor groenrecycling en gronddepot.	Ja
Opslag en afhandeling Het is de bedoeling dat met BAT:	24 f t/m h	f. maatregelen beschikbaar hebben om te voorkomen dat slib boven een bepaald niveau uit komt en dat schuimvorming optreedt door regelmatige controle van de tanks, het wegzuigen van slib voor de daarvoor bestemde verdere verwerking en het gebruik van anti-schuimmiddelen g. tanks en reservoirs voorzien van geschikte bestrijdingssystemen indien vluchtige emissies op kunnen treden, in combinatie met peilglazen en waarschuivingsvoorzieningen h. opslag van organisch afval in vloeibare vorm met een laag ontvlammingspunt in een stikstofatmosfeer om reacties te voorkomen.	Ja	De maatregelen c.q. technieken die worden toegepast en in de aanvraag zijn beschreven, zien toe op een gecontroleerde werkwijze (zie ook Bijlage 1 en de relevante verwijzingen daarin).	Ja
	25	de gebieden waar vloeistoffen worden overgeladen en opgeslagen, afgeschermd worden door middel van dammen die ondoordringbaar zijn en het opgeslagen materiaal kunnen weerstaan (zie paragraaf 4.1.4.4)	Nee	De maatregelen c.q. technieken die opgegeven zijn, hebben betrekking op verontreinigde vloeibare en/of waterige afvalstoffen, waarvan in geval van De Trip BV geen sprake is.	N.v.t.
	26	de volgende technieken worden toegepast m.b.t. het voorzien van de tanks en procesleidingen van labels: a. alle reservoirs voorzien van labels m.b.t. de inhoud en capaciteit, en een unieke identificatie b. ervoor zorgen dat met het label een differentiatie wordt aangebracht tussen afvalwater en proceswater, brandbare vloeistoffen en brandbare gassen en de	Ja	De maatregelen c.q. technieken die worden toegepast en in de aanvraag zijn beschreven, zien toe op een gecontroleerde werkwijze (zie ook Bijlage 1 en de relevante verwijzingen daarin).	Ja

		stroomrichting c. een registratie bijhouden van alle tanks, met details over de unieke identificatie.			
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	27	maatregelen worden genomen om problemen te voorkomen die kunnen voortkomen uit de opslag/opeenhoping (onvoldoende doorstroom/afvoer) van afval.	Ja	Door het maken van goede afspraken en onderhouden van goede contacten met de aanleverende partijen, wordt voorkomen dat er meer afvalstoffen aangevoerd worden dan er opgeslagen mogen/kunnen worden.	Ja
	28	de volgende technieken bij de afhandeling van afval worden toegepast a. systemen en procedures instellen om te waarborgen dat verschillende soorten afval veilig worden overgebracht naar de daarvoor bestemde opslagruimte b. een beheersysteem instellen voor het laden en lossen van afval in de installatie c. waarborgen dat een persoon met de juiste kwalificatie toezicht houdt op de vestiging waar het afval zich bevindt om controles uit te voeren d. ervoor zorgen dat beschadigde slangen, kleppen en verbindingen niet worden gebruikt e. ontwijkende gassen uit reservoirs en tanks verzamelen bij het afhandelen van vloeibaar afval f. vaste stoffen en slib in afgesloten gebieden lossen, waar afzuigsystemen aanwezig zijn die aangesloten zijn op nageschakelde technieken indien het afval mogelijk tot luchtemissies kan leiden g. een systeem gebruiken om ervoor te zorgen dat verschillende partijen afval alleen bij elkaar worden gestort nadat deze op compatibiliteit getest zijn	Ja	Bij De Trip BV is sprake van vaste en vloeibare afvalstoffen alsmede van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn voor zover relevante van toepassing.	Ja
	29	wordt gewaarborgd dat het bij elkaar storten/mengen van verschillende partijen afval bij of uit verpakt afval alleen plaatsvindt na opdracht en onder toezicht en door opgeleid personeel wordt uitgevoerd. Bij bepaalde soorten afval moet dit bij elkaar storten/mengen worden uitgevoerd onder lokale afzuiging van vrijkomende gassen	Ja	Bij De Trip BV is geen sprake van mengen van verschillende partijen afvalstoffen, met uitzondering van het opbullen van partijen gelijksoortige afvalstoffen c.q. van gelijke aard en samenstelling. Voor wat betreft het opbullen van partijen afvalstoffen is hiervoor opgeleid personeel aanwezig.	Ja
	30	wordt gewaarborgd dat chemische incompatibiliteit de leidraad vormt voor de vereiste scheiding tijdens opslag	Ja	Bij De Trip BV is sprake van vaste en vloeibare afvalstoffen alsmede van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn, voor zover relevant, van toepassing.	Ja
	31	de volgende technieken bij de afhandeling van afval in containers worden toegepast: a. opslag van afval in containers onder een overkapping. b. handhaaf de goede toegang tot containers met substanties waarvan bekend is dat deze gevoelig zijn voor warmte, licht en water, onder een overkapping en beschermd tegen warmte en direct zonlicht.	Ja	Bij De Trip BV is onder meer sprake van opslag van gevaarlijke en ongevaarlijke en bodembedreigende en niet-bodembedreigende afvalstoffen. Gescheiden opslag en verwerking van combinaties die zich niet verdragen, is een voorwaarde. De genoemde technieken zijn, voor zover relevant, van toepassing.	Ja
Andere gebruikelijke technieken die hierboven niet vermeld staan. Het is de bedoeling dat met BAT:	32	de bewerkingen pletten, versnipperen (shredderen) en zeven worden voorzien van afzuigsystemen die aangesloten worden op nageschakelde technieken wanneer er sprake kan zijn van emissies in de lucht (bijv. geur, stof, VOC's)	Nee	Bij De Trip BV vinden dergelijke bewerkingen aan geurgevoelige afvalstoffen niet plaats.	n.v.t.
	33	de bewerkingen pletten/versnipperen (shredderen) moet volledig afgesloten plaatsvinden in een inerte atmosfeer bij vaten/containers met brandbaar of zeer vluchtige substanties. Dit voorkomt ontbranding. De inerte atmosfeer moet worden nabehandeld.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van bewerkingen aan vaten/containers met brandbare/vluchtige substanties. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	34	bij het uitvoeren van wasprocessen rekening wordt gehouden met: a. het identificeren van de gewassen componenten die in de te wassen items aanwezig kunnen zijn b. het overbrengen van het gewassen materiaal naar daarvoor geëigende opslag gevolgd door een behandeling op dezelfde wijze als het afval waaruit dit materiaal afkomstig is c. inzet van afvalwater uit de afvalverwerkingsinstallatie voor het wassen in plaats van vers water	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het uitvoeren van wasprocessen aan afvalstoffen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Verwerking van lucht-emissies om de emissies, voornamelijk stof, geur en VOC's en sommige organische verbindingen te voorkomen of te beheersen, is het de bedoeling dat met BAT:	35	het gebruik van tanks, reservoirs en putten met een open bovenkant wordt beperkt door: a. geen directe ventilatie of lozing naar de buitenlucht toe te staan, door alle ventilatie-openingen aan te sluiten op daarvoor geschikte bestrijdingssystemen bij opslag van materiaal dat emissies in de lucht kan veroorzaken - b. het afval of de grondstoffen te bedekken of in waterdichte verpakking te bewaren c. de vrije ruimte boven de bezinktanks aan te sluiten op de algehele luchtafvoer en wasser-units van de locatie.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het gebruik van open tanks, reservoirs en/of putten voor opslag van afvalstoffen en/of grondstoffen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	36	een gesloten systeem met afzuiging of onderdruk wordt gebruikt voor afvoer naar een geschikte nageschakelde techniek. Deze techniek is in het bijzonder relevant voor processen waarbij vluchtige vloeistoffen worden overgebracht, waaronder het laden/lossen van tanks.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van handelingen met afvalstoffen en/of grondstoffen die emissie aan vluchtige stoffen tot gevolg hebben. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	37	een afzuigstelsel met voldoende capaciteit wordt gebruikt voor zowel tankwagens als voor de voorbehandelingsgebieden, de opslag tanks, de meng-/reactietanks en de filterpersgebieden, of in plaats daarvan een apart systeem om de ontwijkende gassen uit specifieke tanks te verwerken.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van aanvoer en opslag van (vluchtige of geurende) vloeistoffen, waardoor dit niet aan de orde is.	N.v.t.
	38	bestrijdingsapparatuur op de juiste wijze wordt bediend en onderhouden, inclusief de afhandeling en verwerking/verwijdering van gebruikte wassermedia	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het wassen van lucht-emissies, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

	39	een wassersysteem wordt ingesteld voor de belangrijkste anorganische gasvormige die vrijgekomen als puntbron. Installeer een secundaire wassereenheid bij specifieke puntbronnen met emissies die niet geschikt zijn.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het wassen van luchtemissies, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling					
Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
Beheer van afvalwater Het is de bedoeling dat met BAT:	40	lekdetectie- en reparatieprocedures wordt ingesteld voor installaties a) met groot aantal installatie-onderdelen (pijp, pomp, flens etc) en grote opslag en b) onderdelen die gemakkelijk kunnen lekken en tot een milieuprobleem kunnen leiden. Dit kan worden beschouwd als een element van het EMS.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van industriële installaties met leidingen, pompen e.d. en/of onderdelen die een groot milieuprobleem kunnen veroorzaken. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	41	luchtemissies tot de volgende niveau's worden verlaagd: Luchtparameter Emissieniveau's die horen bij het toepassen van BAT (mg/Nm3) VOC 7 – 20* PM 5 – 20 * Bij lage VOC-belasting kan de hoge kant van het spectrum worden uitgebreid tot 50 door het gebruik van een geschikte combinatie van preventieve en/of bestrijdingstechnieken. De technieken, hierboven vermeld in het BAT-gedeelte "Verwerking van luchtemissies" leveren ook een bijdrage tot het bereiken van deze waarden	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van gecontroleerde afzuiging en reiniging van luchtemissies waarin de genoemde parameters aanwezig zijn, alvorens deze in de buitenlucht geëmitteerd worden. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	42	het waterverbruik en de vervuiling van water wordt verminderd, door middel van: a. toepassing van vloestofdoelbaarheid en onderhoudssystemen voor opslag b. uitvoering van regelmatige controles van de tanks en putten c. toepassing van gescheiden waterdrainage afhankelijk van de vervuilingsgraad d. toepassing van een veiligheid-buffer-bassin e. uitvoering van regelmatige audits water, met het doel om het waterverbruik te verlagen en om watervervuiling te voorkomen f. scheiding van enerzijds proceswater en anderzijds hemelwater	Ja	De Trip BV over een gescheiden rioleringsstelsel voor afvoer van schoon dak-/ terreinwater (HWA) en potentieel verontreinigd proceswater (DWA). Daarnaast wordt schoon hemelwater eventueel hergebruikt en/of binnen de inrichting voor stofbestrijding.	Ja
	43	procedures worden ingesteld om te waarborgen dat het effluent geschikt is voor de on-site effluent-behandeling of voor lozing	Nee	De Trip BV beschikt niet over een eigen waterzuiveringsinstallatie voor reiniging van verontreinigde afvalwaterstromen, waardoor er dus ook geen sprake is van lozing van effluent. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	44	vermeden wordt dat de effluent door overstort de effluent-behandeling passeert	Nee	Zie toelichting onder 43.	N.v.t.
	45	een gesloten systeem wordt ingesteld en gebruikt, waarmee hemelwater binnen de procesinstallatie wordt verzameld samen met waswater uit tankers, incidenteel gemorste vloeistoffen, waswater van vaten enz. Dit water wordt in de verwerkingsinstallatie gebracht of in een gecombineerde olie/water/slib-afscheider	Nee	Het niet verontreinigde hemelwater wordt gescheiden afgevoerd van verontreinigde afvalwaterstromen die bij De Trip BV vrijkomen. Deze worden niet met elkaar gemengd en samen behandeld. Zie ook toelichting onder 42.	N.v.t.
	46	de waterverzamelersystemen voor potentieel zwaarder vervuild water worden gescheiden van minder vervuild water	Ja	De Trip BV beschikt over een gescheiden rioleringsstelsel voor afvoer van schoon dak-/ terreinwater (HWA) en potentieel verontreinigd afvalwater (DWA). Laatstgenoemde stroom wordt gescheiden verzameld en afgevoerd. Schoon hemelwater en ontwateringswater (ontwatering RKG-slib) wordt binnen de inrichting eventueel hergebruikt voor onder meer stofbestrijding.	Ja
	47	de vloeren afwaterend worden aangelegd naar de interne drainagesystemen van de locatie, die uitkomen op opslagtanks of op olie/water/slib-afscheiders die hemelwater en gemorste vloeistoffen kunnen verzamelen. De afscheiders met een overloop naar het riool hebben gewoonlijk automatische bewakings-systemen nodig, zoals pH-controles, die de overloop kunnen afsluiten.	Nee	In geval van De Trip BV is geen automatische bewaking van hemelwater dat geloosd wordt aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	48	het hemelwater wordt verzameld in een speciaal bassin voor controle, verwerking (indien vervuild) en verder (her)gebruik	Ja	Zie toelichting onder 46.	Ja
	49	het hergebruik van verwerkt afvalwater en het gebruik van hemelwater in de installatie wordt gemaximaliseerd	Ja	Zie toelichting onder 46.	Ja
	50	dagelijkse controles van het beheersysteem van lozingen worden uitgevoerd. In een logboek worden alle uitgevoerde controles bijgehouden. Het systeem is gericht op bewaking van de lozing en slibkwaliteit in	Nee	Bij De Trip BV zelf is geen eigen waterzuivering aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde	N.v.t.
	51	ten eerste afvalwater te herkennen dat mogelijk gevaarlijke verbindingen bevat. Ten tweede de hiervoor geïdentificeerde afvalwaterstromen op locatie te scheiden en ten derde afvalwater specifiek op locatie of daarbuiten te verwerken.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van afvalwater waarin gevaarlijke verbindingen aanwezig zijn als gevolg van van industriële processen. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	52	uiteindelijk, na toepassing van BAT nr. 42, de juiste verwerkingstechniek wordt geselecteerd voor elk soort afvalwater	Nee	Het afvalwater dat binnen de inrichting van De Trip BV ontstaat wordt niet behandeld in een zuiveringsinstallatie. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	53	maatregelen worden geïmplementeerd waarmee de betrouwbaarheid en de effectiviteit van de techniek wordt verhoogd	Nee	Zie toelichting 52.	N.v.t.
	54	de chemische hoofdbestanddelen van de lozingen worden herkend en daarnaast bekend is wat het lot van deze chemicaliën is in het milieu	Nee	Door de getroffen voorzieningen zijn monsters te nemen en analyses te verrichten aan de te lozen verontreinigde bedrijfsafvalwater inzicht in de aard en samenstelling van het afvalwater bij De Trip BV.	Ja
	55	afvalwater alleen uit de opslag wordt geloosd nadat alle vereiste zuivering zijn uitgevoerd en een daaropvolgende eindinspectie heeft plaatsgevonden	Nee	Bij De Trip BV wordt geen verontreinigd afvalwater vanuit een buffering geloosd, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	56	de volgende waarden voor wateremissie worden bereikt voor lozing Waterparameter Emissiewaarden die horen bij het gebruik van BAT in ppm. COD 20 – 120 BOD 2 – 20 Zware metalen (Cr, Cu, Ni, Pb, Zn) 0.1 – 1 Zeer giftige zware metalen: As <0.1 Hg 0.01 – 0.05 Cd <0.1 – 0.2 Cr(VI) <0.1 – 0.4 door toepassing van een geschikte combinatie van technieken, vermeld in paragraaf 4.4.2.3 en 4.7. De hierboven vermelde technieken in dit gedeelte over "Beheer van afvalwater" (BAT nr. 42 – 55) dragen ook bij tot het bereiken van deze waarden.	Nee	Dit betreft gehalten indien het gereinigde afvalwater rechtstreeks op oppervlaktewater geloosd wordt. In geval van De Trip BV worden geen verontreinigde afvalwaterstromen geloosd op oppervlaktewater, derhalve zijn de genoemde gehalten niet van toepassing.	N.v.t.
Beheer van de restproducten die door het proces ontstaan. Het is de bedoeling dat met BAT:	57	een beheerplan voor restproducten wordt opgesteld als onderdeel van het EMS, inclusief: a. basisbeheertechnieken b. interne benchmark-technieken	Ja	Dit maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het integraal zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
	58	toepassing van herbruikbare verpakking maximaliseren (vaten, containers, IBC's, pallets, enz.)	Ja	Voor zover al sprake is van herbruikbare verpakkingen (grond-/hulpstoffen) bij De Trip BV, zullen deze in de meest voorkomende gevallen geretourneerd worden aan de leverancier, waarmee deze voor hergebruik toegepast kunnen worden.	Ja
	59	vaten opnieuw worden gebruikt, voor zover deze in een goede staat verkeren. In andere gevallen moeten deze de juiste verwerking ondergaan	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van het opnieuw gebruiken van vaten, aangezien De Trip BV enkel afvalstoffen in bulkvorm inneemt en behandelt. Vaten van grond-/hulpstoffen worden geretourneerd aan leverancier (zie 58.).	N.v.t.
	60	dat een balanssysteem wordt bijgehouden met een inventarisatie van het afval op de locatie. Maak hierbij gebruik van geregistreerde gegevens m.b.t. de hoeveelheden van de verschillende soorten afval die op de locatie zijn ontvangen en geregistreerde gegevens m.b.t. de soorten afval die verwerkt zijn	Ja	Door De Trip BV worden massabalansen en productiebalansen bijgehouden op basis van geregistreerde gegevens.	Ja
	61	het afval uit één activiteit/verwerking zo mogelijk als grondstof voor een activiteit/verwerking wordt gebruikt	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde. Restproducten uit processen worden afgevoerd naar elders voor nuttige toepassing, maar niet als grondstof ingezet voor andere processen bij De Trip BV.	N.v.t.
Bodemvervuiling. Om bodemvervuiling te voorkomen is het de bedoeling dat met BAT:	62	de oppervlakken van operationele gebieden worden voorzien van drainagesystemen of andere geschikte structuren onder de oppervlakte. Deze systemen worden zodanig onderhouden dat lekkages en het morsen van vloeistoffen wordt voorkomen of snel wordt opgeruimd	Ja	Terrein is voorzien van ondergronds riolering- / afwateringssysteem voor afvoer van afvalwater. Op buitenterrein worden geen activiteiten – anders dan opslag in IBC's – met vloeistoffen uitgevoerd, derhalve is morsen van vloeistoffen niet aan de orde.	Ja
	63	een vloeistofdichte basis en drainage van de vestiging wordt toegepast	Nee	Dergelijke voorzieningen zijn niet aanwezig. Zie hiervoor ook de NRB-analyse die opgesteld is voor De Trip BV.	N.v.t.
	64	de installatie wordt verkleind en het gebruik van ondergrondse reservoirs en pijpleidingen wordt geminimaliseerd	Ja	Het gebruik van ondergrondse leidingen is enkel van toepassing op de afvoer van verontreinigd afvalwater. Voor het overige is geen sprake van ondergrondse reservoirs/leidingen die tot een bodemvervuiling kunnen leiden.	Ja
Voor de biologische verwerking is het de bedoeling dat met BAT:	65	de volgende technieken worden gebruikt voor opslag en afhandeling in biologische systemen a. voor minder geur-intensieve soorten afval, het gebruik van geautomatiseerde en snel werkende deuren in combinatie met geschikt afzuigstelsel met als resultaat een onderdruk in de bedrijfsaal b. voor zeer geur-intensieve soorten afval, het gebruik van gesloten bunkers voorzien van een automatische sluis c. het bunkergebied voorzien van een afzuiginstallatie.	Nee	Voor groenrecycling van groenafval is het gangbaar dat deze activiteiten uitpandig plaatsvinden/uitgevoerd worden, zonder luchtafzuiging en nabehandeling hiervan. De onderhavige maatregel ziet toe op het inpandig c.q. gesloten uitvoeren van de activiteiten gericht op biologische verwerking (waarmee bedoeld wordt op vergisting en/of GFT-compostering), derhalve is dit niet aan de orde in geval van De Trip BV.	N.v.t.
	66	de acceptatie van afvalstoffen wordt afgestemd op het soort proces en de van toepassing zijnde nageschakelde techniek	Ja	In geval van De Trip BV is de acceptatie van afvalstoffen afgestemd op het aard van de processen (bv. verkleinen houtachtig afval), m.a.w. er worden enkel stromen geaccepteerd die vallen onder de noemer "groenafval". Er is bij De Trip BV geen sprake van een nageschakelde techniek, aangezien de activiteiten uitpandig uitgevoerd worden, zie ook toelichting onder 65.	Ja
	67	de volgende technieken worden aangewend bij toepassing van anaërobe afbraak: a. toepassing van een nauwe integratie tussen het proces en het waterbeheer b. recycling van zo veel mogelijk afvalwater naar reactor c. werking van het systeem onder thermofiele afbraakomstandigheden. Voor bepaalde soorten afval kunnen thermofiele omstandigheden niet worden bereikt d. meting van de TOC, COD, N, P en Cl-niveau's in de inlaat en uitlaatstromen e. maximalisatie van de productie van biogas	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting. Bij De Trip BV is geen sprake van vergisting van afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	68	de emissie in de lucht van het verbrandingsproduct bij gebruik van biogas als brandstof wordt gereduceerd door de emissies van stof, NO _x , SO _x , CO, H ₂ S en VOC te beperken door het gebruik van een juiste combinatie van de volgende technieken: a. het biogas wassen met ijzerzouten b. technieken voor het verwijderen van NO _x gebruiken, zoals SCR c. gebruik van een thermische oxidatie-unit d. gebruik van actief-koolstoffiltratie.	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en de inzet van het biogas in een WKK-installatie. Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	69 a t/m g	de mechanisch-biologische verwerking (MBT) wordt verbeterd door: a. volledig gesloten bioreactoren te gebruiken b. anaërobe omstandigheden tijdens aërobe verwerking te vermijden door de afbraak en de luchttoevoer aan te sturen (door het gebruik van een gestabiliseerd luchtcircuit) en door aanpassing van de luchtverversing aan de actuele biologische afbraakactiviteit c. efficiënt gebruik van water d. thermische isolatie van het plafond van de hal voor biologische afbraak bij aërobe processen e. minimalisatie van de productie van gasen tot niveau's tussen 2500 en 8000 Nm ³ per ton f. het waarborgen van een uniforme voeding g. recycling van proceswater of residuen binnen het aërobe verwerkingsproces om wateremissies volledig te vermijden.	Nee	De maatregel heeft betrekking op biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en/of GFT-compostering. Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	69 h en i	h. continu leren over het verband tussen de gecontroleerde variabelen van biologische afbraak en de gemeten (gas-)emissies i. verlaging van emissies van stikstofverbindingen door de C:N-verhouding te optimaliseren.	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	70	de emissies van mechanisch-biologische verwerking verlagen tot de volgende niveau's: Parameter Verwerkt restgas Geur (ouE/m ³) <500 – 6000 NH ₃ (mg/Nm ³) <1 – 20 Zie voor VOC en PM de generieke BAT 41 De TWG heeft erkend dat N ₂ O en Hg ook aan deze tabel moeten worden toegevoegd, er waren echter niet voldoende gegevens om de waarden op deze punten te valideren. door een daarvoor geëigende combinatie van de volgende technieken te gebruiken: a. good house keeping b. regeneratieve naverbrander (RTO) c. verwijdering van stof.	Nee	De genoemde emissie-niveaus opgenomen bij de maatregel hebben betrekking op mechanische biologische verwerking van afvalstoffen middels vergisting en/of GFT-compostering. Bij De Trip BV is deze wijze van verwerking niet aan de orde, waardoor de emissie-niveaus in dit geval derhalve niet van toepassing zijn	N.v.t.
	71	de emissies naar water verlaagd naar de niveau's, vermeld in BAT nr. 56. Bovendien ook emissiereductie naar water van totaal stikstof, ammoniak, nitraat en nitriet	Nee	Bij De Trip BV is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor fysisch-chemische verwerking van afvalwater is het de bedoeling dat met BAT:	72	de volgende technieken worden toegepast in fysisch-chemische reactoren: a. doelstellingen en de verwachte chemische reactie voor elk proces van de verwerking worden vooraf gedefinieerd b. elke nieuwe set reacties en voorgestelde mengsels van voorgestelde soorten afval en reagentia worden getest op laborschaal vóór de verwerking c. het ontwerp en de bediening van het reactorvat wordt zodanig specifiek uitgevoerd, dat het voldoet aan het doel waarvoor het bestemd is d. gesloten uitvoering van verwerkings-/reactievaten e. de reactie wordt bewaakt om ervoor te zorgen dat deze onder controle is en leidt tot het gewenste resultaat f. voorkomen dat bij het mengen van stromen metalen en complexvormers in contact met elkaar komen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	73	behalve de algemene parameters die genoemd zijn voor afvalwater in BAT nr. 56, extra parameters te worden vastgesteld voor de fysisch-chemische verwerking van afvalwater.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	74	de volgende technieken worden toegepast voor het neutralisatieproces: a. gezorgd wordt dat de gebruikelijke meetmethodes worden gebruikt b. het geneutraliseerde afvalwater wordt apart opgeslagen c. een eindinspectie van het geneutraliseerde afvalwater wordt uitgevoerd, nadat voldoende opslagtijd is verstreken.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	75	de volgende technieken worden toegepast om neerslag van de metalen in verwerkingsprocessen te bevorderen: a. de pH wordt aangepast tot het punt van minimale oplosbaarheid waardoor de metalen zullen neerslaan b. de toevoeging van complexvormende stoffen, chromaten en cyaniden wordt vermeden c. vermeden wordt dat organische materialen die invloed kunnen uitoefenen op het neerslaan, in het proces terecht komen d. het resulterende verwerkte afval de kans krijgt om helder te worden door decanteren voor zover mogelijk en/of door toevoeging van andere ontwateringsapparatuur e. sulfide-neerslag wordt gebruikt bij complexvormers. Deze techniek kan ertoe leiden dat de sulfideconcentratie in het verwerkte afvalwater verhoogd wordt.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	76	de volgende technieken worden toegepast om emulsies te scheiden: a. getest wordt op de aanwezigheid van cyaniden in de verwerken emulsies b. gesimuleerde labo- en veldproeven worden opgezet.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	77	de volgende technieken voor oxidatie/reductie worden toegepast: a. nageschakelde technieken voor de luchtmissies die tijdens de oxidatie/reductie vrijkomen b. met veiligheidsmaatregelen en gasdetectoren paraat.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	78	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat cyaniden bevat: a. vernietiging van cyaniden door oxidatie b. toevoeging van loog om een daling van de pH te voorkomen c. vermeden wordt dat afval met cyanide wordt gemengd met zuren d. de voortgang van de reactie wordt gevolgd door middel van elektrisch potentiaal.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	79	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat chroom (VI) bevat: a. vermenging van Cr(VI)-afval met ander afval vermijden b. reductie van Cr(VI) tot Cr(III) c. zorg voor neerslag van het drieluikmetaal	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	80	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat nitrieten bevat: a. vermenging van afval dat nitriet bevat met andere soorten afval vermijden b. controle op en het vermijden van stikstofhoudende dampen tijdens de oxidatie/verzuuring van nitrieten.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	81	de volgende technieken worden toegepast op afvalwater dat ammoniak bevat: a. gebruik van een tweetrapswasser met een zure wasser voor afval met ammoniakoplossingen tot 20 w/w-% b. terugwinning van het ammoniak in de wassers en het terugbrengen ervan in het proces vóór de neerslagfase c. verwijdering van het in de gasfase onttrokken ammoniak door het afval met zwavelzuur te wassen om ammoniumsulfate te verkrijgen d. monsternamen ten aanzien van ammoniak afgassen (schoorsteen) of bij filterpersen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	82	de lucht boven filtratie- en ontwateringsprocessen koppelen het hoofdsysteem van de installatie voor nageschakelde technieken	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	83	uitvlokmiddelen aan het te verwerken slib en afvalwater wordt toegevoegd om het sedimentatie proces te versnellen en om de verdere afscheiding van vaste stoffen te vergemakkelijken. Om het gebruik van uitvlokmiddelen te vermijden is indampen beter in de gevallen, waar dit economisch haalbaar is	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	84	snelle reiniging en reiniging met stoom- of hogedrukreinigers worden toegepast op de filters van scheidingsprocessen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysische-chemische verwerking van afvalwater, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	85	wanneer immobilisatie wordt gebruikt voor vast afval dan worden metalen onoplosbaar worden gemaakt, het lekken van giftige oplosbare zouten wordt verminderd door een geschikte combinatie van wassen met water en worden verdamping, herkristallisatie en het onttrekken met zuren toegepast	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	86	getest wordt op het vermogen van anorganische verbindingen om door te lekken, door gebruik van de gestandaardiseerde CEN lekprocedures en toepassing van geschikte testniveau: basis karakteristieken, compliance testen en on site verificatie wordt uitgevoerd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking middels immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	87	beperk de acceptatie van afval bedoeld voor immobilisatie tot afval dat geen hoge niveaus aan VOC's, componenten met een geur, vaste cyaniden, oxiderende stoffen, chelatie reagenten (complexvormers)	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	88	technieken voor beheersing en afsluiting (gesloten systeem) worden toegepast bij laad-/los- en gesloten lopende-bandsystemen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor fysisch-chemische verwerking van vast afval is het de bedoeling dat met BAT:	89	een of meerdere nageschakelde systemen instellen voor afhandeling van de luchtstroom, en pieklast die ontstaat tijdens het laden en lossen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	90	tenminste een van de volgende processen wordt gebruikt voordat vast afval wordt gestort solificatie (koude immobilisatie), vitrificatie (verglazing), versmelting of fusie in overeenstemming met de technieken	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking, waaronder immobilisatie, van vast afval, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Numer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
Voor fysisch-chemische verwerking van vervuilde grond is het de bedoeling dat met BAT:	91	de mate van afgraving, de hoeveelheid vervuilde grond de aan de oppervlakte komt en de tijdsduur hoe lang niet bedekte bergen grond tijdens de afgraving en afvoer van vervuilde grond blijven liggen, wordt planmatig (gecontroleerd) aangestuurd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	92	een proefverwerking wordt gebruikt om vast te stellen of en in hoeverre het toe te passen proces geschikt is en wat de beste operationele omstandigheden voor het gebruik ervan zijn	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	93	nageschakelde technieken zoals nabranders, DTO's, stoffilters, actief koolstofilters of condensoren voorhanden zijn voor verwerking van de gassen die vrijkomen bij thermische verwerking	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	94	verslag uitgebracht wordt van de efficiency die tijdens de processen voor de afzonderlijke gereduceerde componenten bereikt wordt, evenals voor de componenten waar het proces geen effect heeft gehad	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van fysisch-chemische bewerking van vervuilde grond, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor terugwinning van materiaal uit afval middels raffineren afgewerkte olie is het de bedoeling dat met BAT:	95	het binnenkomende materiaal zorgvuldig aan een acceptatieprocedure wordt onderworpen, met ondersteuning van analytische apparaten, labo's en herkomstonderzoek	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	96	tenminste wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van gechlorideerde oplosmiddelen en PCB's	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	97	condensatie als behandeling voor de gasfase wordt ingezet wanneer flash distillatie wordt gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	98	tijdens het laden en lossen van voertuigen dampretoursystemen beschikbaar zijn, waarbij alle ventilatie-uitblaasopeningen worden omgeleid naar een DTO/incinerator of een actief-koolstof-adsorptie-installatie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	99	afgassen worden verwerkt in een DTO. Bij hoge concentraties gechlorideerde stoffen worden de luchtstromen tevens –bij voorkeur– als volgt behandeld: condensatie, gevolgd door een basische wasser en een actief koolbed	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	100	een thermische oxidatie bij 850 °C wordt gebruikt met een verblijftijd van twee seconden voor vacuüm destillatie, vacuüm generatoren of voor lucht afkomstig van procesformulieren	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	101	een zeer efficiënt vacuümsysteem wordt gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	102	de restanten uit de vacuümdestillatie of filmverdamers (bottoms) als asfaltproduct worden gebruikt	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	103	bij her-raffineren van afgewerkte olie een proces wordt toegepast met een rendement van meer dan 65 % droge stof	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	104	de volgende waarden worden bereikt in het afgevoerde afvalwater uit de re-refining unit: Afwalwater-parameter Concentratie (ppm) Koolwaterstoffen <0.01 – 5 Fenolen 0.15 – 0.45 Zie voor andere waterparameters BAT nr. 56 in het onderdeel "Algemene BAT" door het gebruik van een daarvoor geschikte combinatie van in het proces geïntegreerde technieken en/of primaire, secundaire, biologische en nabehandelingen.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van terugwinning van materialen uit afval middels het opnieuw raffineren van afgewerkte olie, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor verwerking afgedankt oplosmiddel is het de bedoeling dat met BAT:	105	het binnenkomende materiaal zorgvuldig aan een acceptatieprocedure wordt onderworpen, met ondersteuning van analytische apparaten (viscometrie, infrarood, chromatografie en massaspectrometrie, al naar gelang wat passend is), labo's en herkomstonderzoek	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van de verwerking van afgedankte oplosmiddelen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	106	oplosmiddelen door middel van destillatie worden teruggewonnen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van de verwerking van afgedankte oplosmiddelen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor het terugwinnen afgedankte katalysatoren is het de bedoeling dat met BAT:	107	doekenfilters worden gebruikt voor het afvangen van deeltjes die tijdens het regeneratieproces vrijkomen	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankte katalysatoren, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	108	een nageschakeld systeem wordt ingezet voor het afvangen van SOx.	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankte katalysatoren, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor het terugwinnen van afgedankt actief koolstof is het de bedoeling dat met BAT:	109	een doeltreffende procedure voor kwaliteitscontrole wordt ingesteld om ervoor te zorgen dat de operator kan differentiëren tussen het koolstof dat voor drinkwater of koolstof dat voor consumptie geschikt is enerzijds en de overige afgedankte partijen koolstof (zogenaamd "industriële koolstof")	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	110	een schriftelijk verklaring van klanten wordt verlangd, waarin wordt meegedeeld waarvoor het actief koolstof gebruikt is	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	111	een indirect gestookte oven voor industrieel koolstof wordt gebruikt – er kan worden gesteld dat deze oven evenzeer voor drinkwaterkoolstof kan worden gebruikt. Capaciteits- en corrosie/aspecten kunnen tot stelling leiden dat alleen multiple hearth of direct gestookte trommelovens gebruikt kunnen worden	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel I: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Afvalbehandeling

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	112	een nabrander met een temperatuur van minimaal 1100 °C wordt gebruikt, met een verblijfstijd van twee seconden en 6 % overmaat zuurstof voor de regeneratie van industrieel koolstof, waarbij gehalogeneerde of andere thermisch resistente stoffen aanwezig zijn. In andere gevallen ontstaan minder stringente thermische omstandigheden	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	113	een nabrander met een verwarmingstemperatuur van minimaal 850 °C wordt gebruikt, twee seconden verblijfstijd en 6 % overmaat zuurstof voor actief koolstof voor drinkwater en voor consumptie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	114	een afgasreinigingsstraat toepassen, bestaande uit quench en/of venturi en een gaswasstraat, gevolgd door een afzuiginstallatie	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	115	een basische wasoplossing gebruiken om zure gassen te neutraliseren voor installaties bestemd voor industrieel koolstof	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	116	een WWTP gebruikt wordt met de juiste combinatie van uitvlokken, neerslaan, filtratie en pH-aanpassing voor verwerking van drinkwaterkoolstof. Bij effluent van industrieel koolstof wordt extra verwerking (precipitatie van metaal hydroxide en sulfide) ook als BAT beschouwd	Nee	In geval van De Trip BV is geen sprake van het terugwinnen van afgedankt actief koolstof, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor de (voor) bereiding van afval dat als brandstof moet dienen, is het de bedoeling dat met BAT:	117	geprobeerd wordt om een nauw contact met de gebruiker van de afvalbrandstof te krijgen om een adequate kennisoverdracht over de samenstelling van de afvalbrandstof te bewerkstelligen	Ja	Bij De Trip BV vindt productie van biomassa plaats uit houtachtig groenafval, alsmede scheiding van A-hout voor inzet als alternatieve brandstof elders. De biomassa wordt op basis van de eisen c.q. specificatie van de afnemer geproduceerd. Tussen De Trip BV en de afnemers/gebruiker is nauw contact over de kwaliteitseisen van de biomassa.	Ja
	118	een kwaliteitsborgingssysteem aanwezig is om de kenmerken van de geproduceerde afvalbrandstof te waarborgen	Nee	De Trip BV zelf beschikt voor de biomassa niet over een kwaliteitswaarborging (bijv. NTA 8080). De Trip BV werkt wel samen met afnemers/handelaars die hiervoor gecertificeerd zijn. Voorts beschikt men over een goed uitgewerkt/afgestemd Acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V beleid). Dit maakt onderdeel uit van de aanvraag.	N.v.t.
	119	verschillende soorten afvalbrandstof worden geproduceerd, al naar gelang het soort gebruiker (bijv. cementovens, uiteenlopende energiecentrales), het soort oven (bijv. grate firing, blow feeding) en het soort afval dat wordt gebruikt om het afval te produceren (bijv. gevaarlijk afval, vast huishoudelijk afval)	Ja	Bij De Trip BV wordt enkel uit houtachtig afval biomassa geproduceerd. Op basis van de eisen van de afnemer/gebruiker worden het product afgestemd op de wensen.	Ja
	120	bij productie van afvalbrandstof uit gevaarlijk afval vindt verwerking van water met een geringe vervuilinggraad plaats met geactiveerd koolstof en thermische verwerking voor water met een hoge vervuilinggraad. In deze context heeft thermische verwerking betrekking op elke thermische verwerking uit paragraaf 4.7.6 of verbranding die niet in dit document wordt behandeld.	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	121	bij productie van afvalbrandstof uit gevaarlijk afval wordt gezorgd voor juiste naleving van de regels m.b.t. de veiligheid i.v.m. elektrostatische en ontbrandbaarheidsrisico's	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor de (voor) bereiding van vaste brandstof uit niet gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	122	het binnenkomende afval wordt geïnspecteerd om grote metalen of niet-metalen voorwerpen eruit te halen. Het doel is om de installatie te beschermen tegen mechanische beschadiging	Ja	Bij De Trip BV vindt bij aanvoer en lossen van de vracht aan groenafval en hout (waaronder gemengde partijen) een visuele controle (A&V beleid) plaats op eventueel aanwezige fysieke verontreinigingen. In het houtachtig groenafval is gezien de herkomst, de kans op aanwezigheid van verontreinigingen echter zeer gering.	Ja
	123	magnetische ferro- en non-ferro metaalscheiders worden gebruikt. Het doel is om de pelletiseerders te beschermen en te voldoen aan de eisen van eindgebruikers	Nee	Bij De Trip BV wordt geen gebruik gemaakt van pelletiseerinstallaties, echter wel van een verkleiner en/of zeefinstallatie voor de productie van biomassa. Gezien de zeer geringe kans op aanwezigheid van niet visueel herkenbare verontreinigingen (ferro en non-ferro) in het A-hout en houtachtig groenafval wordt in de praktijk geen gebruik gemaakt van metaalscheiders. Voorts beschikt men over een goed uitgewerkt/afgestemd Acceptatie en verwerkingsbeleid (A&V beleid). Dit maakt onderdeel uit van de aanvraag.	N.v.t.
	124	gebruik wordt gemaakt van de NIR-techniek voor het uitsorteren van plastic. Het doel is de verlaging van organische chloorverbindingen en sommige metalen die deel uitmaken van plastic	Nee	Gezien de zeer geringe kans op aanwezigheid van niet visueel herkenbare verontreinigingen (kunststof / plastic) in het houtachtig groenafval en hout wordt in de praktijk geen gebruik gemaakt van de NIR-techniek.	N.v.t.
	125	een combinatie van shreddersystemen en pelletiseerders worden gebruikt voor de productie van het juiste voorafbepaalde formaat afvalbrandstof. Voor sommige productie-installaties van vast afvalbrandstof, is het gebruik van enkele van of alle hierboven vermelde technieken mogelijk niet nodig om te voldoen aan BAT	Ja	Bij De Trip BV is geen combinatie van shredder- en pelletiseersystemen aanwezig, wel is alleen een shredder aanwezig voor kleinschalig gebruik.	Ja
	126	rekening wordt gehouden met emissies en ontvlambaarheidsrisico's indien er een droging of verwarming nodig is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Voor de (voor) bereiding van vaste brandstof uit gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	127	overwogen wordt om mengactiviteiten in gesloten ruimten te laten plaatsvinden met een daartoe geschikte controlesystemen voor de atmosfeer	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	128	doekenfilters worden gebruikt	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Voor de productie van vloeibaar brandstof uit gevaarlijk afval is het de bedoeling dat door BAT:	129	gebruik gemaakt wordt van indirecte verwarming als verwarming van de vloeibare brandstof vereist is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van vloeibare brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
	130	het gehalte aan vaste stoffen in suspensie wordt aangepast om ervoor te zorgen de vloeibare brandstof homogeen is	Nee	Bij De Trip BV vindt geen voorbereiding van vloeibare brandstoffen plaats uit gevaarlijke afvalstoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Bijlage II, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Op- en overslag bulkgoederen

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen

Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
1	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.2.1 Annex 8.19	Bij het ontwerp van tanks rekening houden met: - de fysico-chemische eigenschappen van het op te slaan product - de werkwijze voor de opslag, het benodigde instrumentatieniveau, het aantal benodigde operatoren, en hun werkbelasting - de wijze waarop de operatoren geïnformeerd worden over afwijkingen van de normale procescondities (alarmen) - de wijze waarop de opslag beschermd wordt tegen afwijkingen van de normale procescondities (veiligheidsinstructies, vergrendelingssystemen, overdrukbeveiligingen, lekdetectie en -beheersing, enz.) - de te plaatsen installatie, rekening houdend met vroegere ervaringen met het product (constructiematerialen, kwaliteit van de kleppen enz.) - de te implementeren onderhouds- en inspectieplannen en de wijze waarop het onderhouds- en inspectiewerk kan vergemakkelijkt worden (toegankelijkheid, ontwerp, enz.) - de wijze waarop omgegaan wordt met noodsituaties (afstanden tot andere tanks, gebouwen, en (bedrijfs)grenzen, brandbescherming, toegankelijkheid	Ja	Bij De Trip BV vindt tankopslag plaats van vloeibare brandstoffen, zowel in stationair opgestelde tanks als mobiele (IBC-)tanks. Het betreft in dit geval KIWA-gekeurde tanks, die geïnstalleerd zijn door erkend installateur volgens eisen uit het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30. Het onderhoud- en inspectie vindt plaats op basis van de wettelijke eisen die voortkomen uit de PGS 30. Het onderhoud en inspectie van de tanks is vastgelegd in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV. Gewezen wordt op de uitgewerkte NRB-analyse. Dat onderdeel uitmaakt van de aanvraag.	Ja
2		ESB 4.1.2.2.1 4.1.2.2.2	Een instrument gebruiken om pro-actieve onderhoudsplannen en risico-gebaseerde inspectieplannen vast te leggen, b.v. de 'risk and reliability based maintenance approach'	Ja	Het wettelijk vereiste onderhoud en inspectie van de tanks of onderdelen hiervan, is vastgelegd in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
3		ESB 4.1.2.3	Tanks voor opslag bij atmosferische druk (of bijna-atmosferische druk) bovengronds plaatsen	Ja	De tanks zijn bij De Trip BV allemaal bovengronds aanwezig. Opslag vindt onder atmosferische druk plaats in deze tanks.	Ja
4		ESB 4.1.2.3	Vloeibaar gemaakte gassen opslaan in ondergrondse tanks, ingeterpte tanks, of bolvormige tanks, afhankelijk van het opslagvolume	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vloeibaar gemaakte gassen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
5		ESB 4.1.3.6 en 4.1.3.7	Bij bovengrondse tanks die vluchtige stoffen bevatten ofwel een kleur aanbrengen met minimaal 70% reflectiviteit voor thermische of lichtstraling, ofwel een zonnescherm plaatsen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vluchtige stoffen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
6		ESB 4.1.3.1	Minimaliseren van emissies van tank opslag en overslag die een negatief milieueffect hebben	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag en overslag plaats van dieselolie. De handelingen hiermee hebben nauwelijks emissies en hiermee dus ook geen negatief milieueffect tot gevolg.	N.v.t.
7		ESB 4.1.2.2.3	VOS emissies regelmatige berekenen, met mogelijkheid om het rekenmodel occasioneel te valideren door middel van metingen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag van vluchtige stoffen in opslagtanks plaats, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
8		ESB 4.1.4.4	Gebruik maken van 'dedicated' systemen	Ja	Opslag vindt in geval van De Trip BV plaats in KIWA-gekeurde tanks. De tanks en bijbehorend leidingwerk/appendages, zijn geïnstalleerd door erkend installateur volgens eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
9		ESB 4.1.3.2 4.1.3.3 4.1.3.4	Open tanks afdekken door middel van: - een vlottende afdekking, of - een flexibele of tent afdekking, of - een rigide afdekking.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
10		ESB 4.1.5.1	In open tanks het opgeslagen product (b.v. slurries) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
11		ESB 4.1.3.9	Bij tanks met extern vlottend dak: - zorgen voor een opening van minder dan 3,2 mm tussen het dak en de tankwand over ten minste 95% van de omtrek, en - gebruik maken van dichtingen van het type 'liquid mounted, mechanical shoe seals'	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
12		ESB 3.1.2	Bij tanks met extern vlottend dak gebruik maken van: - een vlottend dak met direct contact (double-dek), of - een bestaand vlottend dak zonder contact (ponton)	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
13		ESB 4.1.3.5	Tanks met extern vlottend dak voorzien van een koepeldak ('dome')	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
14		ESB 4.1.5.1	In tanks met extern vlottend dak het opgeslagen product (b.v. ruwe olie) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
15		ESB 4.1.3.10 Annex 8.13	Bij tanks met vast dak en intern vlottend dak: - zorgen voor een opening van minder dan 3,2 mm tussen het dak en de tankwand over ten minste 95% van de omtrek, en - gebruik maken van dichtingen van het type 'liquid mounted, mechanical shoe seals'	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
16		ESB 4.1.3.11	Tanks met vast dak < 50 m ³ voorzien van een overdrukventiel dat is ingesteld op de hoogst mogelijke waarde volgens de tank ontwerpcriteria	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
17		ESB 4.1.5.1	In tanks met vast dak het opgeslagen product (b.v. ruwe olie) mengen om te vermijden dat een depositie optreedt die een bijkomende reinigingsstap zou vereisen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
18		ESB 4.1.6.4.1	Corrosie voorkomen door: - constructiematerialen te selecteren die resistent zijn tegen de opgeslagen producten - gebruik te maken van aangepaste constructiemethoden - te voorkomen dat regen- of grondwater in de tank dringt, en zonodig het water dat in de tank is geaccumuleerd, te verwijderen - regenwater beheer toe te passen bij de drainage van de inkuiping - preventief onderhoud uit te voeren - waar van toepassing, corrosie inhibitoren toe te voegen, of kathodische bescherming aan te brengen aan de binnenkant van de tank	Ja	De opslagtanks die bij De Trip BV aanwezig zijn, zijn KIWA-gekeurd en voldoen aan de eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30 voor wat betreft constructie, resistentie tegen bepaalde stoffen, corrosie e.d. De tanks zijn in pandig/overdekt opgesteld of middels coating beschermd tegen regen en/of grondwater.	Ja
19		ESB 4.1.6.4.1	Bij ondergrondse tanks corrosie voorkomen door bijkomend op de buitenkant van de tank: - een corrosie-resistente deklaag aan te brengen - te plateren en/of - een kathodische bescherming aan te brengen	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van ondergrondse opslagtanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
20		ESB 4.1.6.4.1 4.1.2.2.1	Bij bolvormige tanks, semi-gekoelde en gekoelde tanks die ammoniak bevatten, spanningscorrosie (stress corrosion cracking) vermijden door: - spanningsvrij te maken d.m.v. een warmtebehandeling na het lassen - een risicogebaseerde inspectie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van opslagtanks die ammoniak bevatten, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
21		ESB 4.1.6.4.2 4.1.6.4.3	Bedrijfsprocedures implementeren en onderhouden, b.v. door middel van beheerssystemen, om ervoor te zorgen dat: - instrumenten geïnstalleerd zijn om bij hoog niveau of hoge druk alarmsignalen in te stellen en/of kleppen automatisch af te sluiten - aangepaste werkinstructies opgelegd worden om overvulling tijdens het vullen van de tanks te voorkomen - voldoende lege ruimte beschikbaar is in de tank in geval van een batch vulling	Ja	De Trip BV beschikt over een zorgsysteem (moederbedrijf) waarin bedrijfsprocedures opgenomen zijn m.b.t. onderhoud, inspectie en gebruik van tanks.	Ja.
22		ESB 4.1.6.4.4	Lekdetectie toepassen bij tanks die vloeistoffen bevatten die potentieel bodemverontreiniging kunnen veroorzaken	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn of voorzien van lekdetectie of zijn gelegen in een vloeistofdichte lekbak dan wel dubbelwandige constructie conform Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
23		ESB 4.1.6.4.8 4.1.6.4.10 4.1.6.4.11 4.1.6.4.12	Voor bovengrondse tanks een 'vervaarloosbaar niveau van risico' op bodemverontreiniging tengevolge van bodem en bodem/wand connecties bereiken	Ja	De opslag van brandstof in bovengrondse tanks bij De Trip BV voldoet aan een vervaarloosbaar bodemrisico conform de NRB 2012.	Ja
24		ESB 4.1.6.4.8 4.1.6.4.10 4.1.6.4.11 4.1.6.4.12	Voor bovengrondse tanks een secundair opvangsysteem voorzien, b.v.: - inkuipingen rond enkelwandige tanks - dubbelwandige tanks - 'cup-tanks' - dubbelwandige tanks met gecontroleerde bodemafvoer	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn of gelegen in een vloeistofdichte lekbak en/of op een voorziening met voldoende bergingscapaciteit en gecontroleerde afvoer.	Ja
25		ESB 4.1.6.4.7	Bij de bouw van nieuwe enkelwandige tanks, in de kulpwand een volledige ondoordringbare barrière aanbrengen, b.v. - een flexibel membraan, b.v. HDPE - een kleimat - een laag asfalt - een laag beton	Nee	Bij De Trip BV is enkel sprake van bestaande bovengrondse tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
26		ESB 4.1.6.4.8	Voor bestaande tanks in een inkuiping, een risico-gebaseerde benadering toepassen om te bepalen welke barrière best wordt aangebracht (b.v. een gedeeltelijk of volledig aan te brengen ondoordringbare laag)	Ja	De tanks die bij De Trip BV aanwezig zijn voor de opslag van brandstof, zijn of gelegen in een vloeistofdichte lekbak en/of op een voorziening met voldoende bergingscapaciteit en gecontroleerde afvoer.	Ja
27		ESB 4.1.6.4.9	Voor enkelwandige tanks die gechloreerde koolwaterstof solventen bevatten, op de beton barrière van de inkuiping een laminaat aanbrengen dat bestand is tegen gechloreerde koolwaterstoffen (laminaat gebaseerd op fenol of furan harsen, 1 type epoxy hars)	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van opslagtanks die gechloreerde koolwaterstoffen en/of oplosmiddelen bevatten, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
28		ESB 4.1.6.4.13 4.1.6.1.14	Voor ondergrondse en ingeterpte tanks die producten bevatten die mogelijk bodemverontreiniging kunnen veroorzaken: - gebruik maken van een dubbelwandige tank met lekdetectie, of - gebruik maken van een enkelwandige tank met een secundair opvangsysteem en lekdetectie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen sprake van ondergrondse en/of ingeterpte opslagtanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

29	Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen	ESB 4.1.7.1	Een of meerdere personen aanduiden die verantwoordelijk zijn voor het beheer en de werking van de opslag	Ja	Binnen de inrichting vindt in beperkte vorm opslag van verpakte gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden cf. PGS 15.	Ja
Tabel II : toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
30		ESB 4.1.7.5	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen, een vloeistofdicht reservoir installeren, dat de gevaarlijke vloeistoffen die zijn opgeslagen boven het reservoir, geheel of gedeeltelijk kan opvangen	Ja	Binnen de inrichting vindt in beperkte vorm opslag van verpakte gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden cf. PGS 15.	Ja
31	Opslag in bekkens	ESB 4.1.8.2 4.1.8.1	Bekkens afdekken door middel van: - een kunststof afdekking, of - een drijvende afdekking, of - een rigide afdekking (enkel voor kleine bekkens).	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
32		ESB 4.1.11.1	Bij bekkens een voldoende vrije hoogte voorzien om overvullen ten gevolge van regenval te vermijden in geval het bekken niet is afgedekt	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
33		ESB 4.1.9.1	Een ondoordringbare barrière aanbrengen onderaan de bekkens, b.v. een flexibel membraan, een klei- of betonlaag	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt dit niet plaats. Derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
34	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 3.1.15 4.1.13.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
35		ESB 4.1.12.1	Bij opslag van vloeibare koolwaterstoffen in meerdere holtes met een vast waterniveau, gebruik maken van een dampbalanssysteem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
36		ESB 4.1.13.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van het hydraulisch stromingspatroon rond de holtes door middel van grondwatermetingen, piëzometers en/of drukcellen, debietmetingen van het sijnwater - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - procedures voor het opvolgen van de waterkwaliteit door regelmatige staalnames en analyses - corrosie monitoring	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
37		ESB 4.1.13.5	De holte dusdanig ontwerpen dat, op de diepte waar ze is gelegen, de hydrostatische druk van het grondwater rondom de holte altijd groter is dan die van het opgeslagen product	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
38		ESB 4.1.13.6	Om te vermijden dat sijnwater in de holte binnendringt, naast een aangepast ontwerp, bijkomend cement injectie toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
39		ESB 4.1.13.8	Automatische overvulbeveiligings-systemen toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
40		ESB 3.1.16 4.1.14.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
41		ESB 4.1.14.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van het hydraulisch stromingspatroon rond de holtes door middel van grondwatermetingen, piëzometers en/of drukcellen, debietmetingen van het sijnwater - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - procedures voor het opvolgen van de waterkwaliteit door regelmatige staalnames en analyses - corrosie monitoring	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
42	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.14.5	De holte dusdanig ontwerpen dat, op de diepte waar ze is gelegen, de hydrostatische druk van het grondwater rondom de holte altijd groter is dan die van het opgeslagen product	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
43		ESB 4.1.14.6	Om te vermijden dat sijnwater in de holte binnendringt, naast een aangepast ontwerp, bijkomend cement injectie toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
44		ESB 4.1.14.8	Automatische overvulbeveiligings-systemen toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
45	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 3.1.17 4.1.15.3	Opslag van grote hoeveelheden koolwaterstoffen uitvoeren in uitgegraven ondergrondse holten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn door zoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
46		ESB 4.1.15.2	Een meetprogramma toepassen en regelmatig evalueren, dat minimaal omvat: - bepaling van de stabiliteit van de holte door seismische monitoring - corrosie monitoring - regelmatig echopellingen uitvoeren om eventuele veranderingen in vorm te detecteren, in het bijzonder bij gebruik van onverzadigde pek	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn door zoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
47	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.1.2.2.1	Een instrument gebruiken om pro-actieve onderhoudsplannen en risico-gebaseerde inspectieplannen vast te leggen, b.v. de 'risk&reliability maintenance approach'	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
48		ESB 4.2.1.3	Een LDAR programme (Leak Detection and Repair) toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
49		ESB 4.1.3.1	Minimaliseren van emissies van tank opslag en overslag die een negatief milieu-effect hebben	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
50		ESB 4.2.4.1	Gebruik maken van bovengrondse gesloten pijpleidingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
51		ESB 4.1.2.2.1	Gebruik maken van een 'risk and reliability maintenance approach' bij ondergrondse pijpleidingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
52		ESB 4.2.2.1	Het aantal flenzen minimaliseren door flenzen te vervangen door gelaste verbindingen, rekening houdend met de beperkingen gesteld door de eisen voor onderhoud van de installatie of flexibiliteit van het transfer systeem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
53		ESB 4.2.3.1	Interne corrosie van pijpleidingen voorkomen door: - constructiematerialen te selecteren die resistent zijn tegen de opgeslagen producten - gebruik te maken van aangepaste constructiemethoden - gebruik te maken van preventief onderhoud - waar gepast, gebruik te maken van een interne coating of corrosie inhibitoren toe te voegen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
54		ESB 4.2.3.2	Externe corrosie van pijpleidingen voorkomen door een 1, 2 of 3-lagige coating aan te brengen, rekening houdend met site-specifieke omstandigheden (bv. nabij de zee).	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
55		ESB 3.2.2.6 4.2.9	Bij kleppen - kiezen voor pakkingsmaterialen en constructies die geschikt zijn voor de toepassing - controle (monitoring) richten op kleppen met het hoogste risico (b.v. regelkleppen met stijgende spindel die continu in werking zijn) - gebruik maken van roterende regelkleppen of toerentalgeregelde pompen in plaats van van regelkleppen met stijgende spindel - bij transfer van toxische, carcinogene of andere schadelijke stoffen, gebruik maken van membraanafsluiters, balgafsluiters of dubbelwandige afsluiters - drukventielen terugvoeren naar het transfer of opslagsysteem of naar een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
56		ESB 3.2.2.2 3.2.2.3 5.2.2.4	Bij pompen en compressoren: - de pomp of compressor goed vastmaken aan de grondplaat of het geraamte - krachten bij verbindingstukken binnen de aanbevelingen van de producent houden - aangepast ontwerp van zuigpijpleidingswerk om het hydraulische onevenwicht te minimaliseren - afregeling van as en omhulsel volgens de aanbevelingen van de producent - afregeling van aandrijving/pomp of compressor koppeling volgens de aanbevelingen van de producent - correct uitbalanceren van roterende onderdelen - effectief voeden van pompen en compressoren voor opstarten - pompen en compressoren laten werken binnen het door de producent aanbevolen werkingsgebied (de optimale prestatie wordt bereikt bij het punt met de beste efficiëntie) - het beschikbare niveau van netto positieve aanzuighoogte moet altijd hoger zijn dan de pomp of compressor - regelmatige controle en onderhoud van roterende onderdelen en afdichtingssystemen, in combinatie met een herstel- of vervangingsprogramma	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
57		ESB 3.2.2.2 3.2.4.1 4.2.9	Correcte keuze van pomp en afdichtingstypes voor de procestoepassing, bij voorkeur pompen die technologisch ontworpen zijn om goed afgedicht te zijn, zoals: - 'canned motor' pompen, - magnetisch aangedreven pompen - pompen met meervoudige mechanische afdichtingen en een quench of buffer systeem - pompen met meervoudige mechanische afdichtingen droog aan de atmosfeer - membraanpompen - balgpompen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen

Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
58		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren die niet giftige gassen transfereren, gebruik maken van met gas gesmeerde mechanische afdichtingen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
59		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren die giftige gassen transfereren, gebruik maken van dubbele afdichtingen met een vloeistof of gasbarrière, en de proceskant van de afdichting purgen met een inert buffer gas	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
60		ESB 3.2.3 4.2.9.13	Bij compressoren bij erg hoge druk, gebruik maken van een 'De Triple tandem' afdichtingssysteem	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
61		ESB 4.2.9.14	Op staalnamepunten voor vluchtige stoffen, gebruik maken van een - 'ram type sampling valve', of een - 'needle valve' of een - 'block valve'	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
62	Opslag van vaste stoffen	ESB 5.3.1	Opslag in gesloten systemen, b.v. silo's, bunkers, hoppers en containers	Nee	Binnen de inrichting vindt opslag van vaste (niet of beperkt stuifgevoelige) stoffen plaats. De opslag van deze vaste stoffen vindt buiten plaats in opslagdepots welke aan twee of drie zijden voorzien zijn van betonwanden, zie 63 e.v.	N.v.t.
63	Bulkopslag van vaste stoffen in open lucht	ESB 4.3.3.1	Regelmatig of continu visuele inspecties uitvoeren om te zien of zich stofemissies voordoen, en om te controleren of de preventieve maatregelen goed werken	Ja	De buitenopslagen worden tijdens de bedrijfsvoering doorlopend gecontroleerd op het voordoen van stofemissies. Echter gezien de maatregelen zal visuele stofemissie zich niet dan wel in zeer beperkte mate voordoen. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
64		ESB 4.3.6.1 4.3.6.3 Tabel 4.13	Bij langdurige bulkopslag in open lucht: - bevochtiging van het oppervlak met duurzame vocht-bindende stoffen, en/of - afdekking van het oppervlak, b.v. met geteerd zeildoek, en/of - solidificatie van het oppervlak, en/of - gras laten groeien op het oppervlak	Ja	In geval van langdurige opslag van partijen grond kan het voorkomen dat deze afgedekt worden of bevochtigd worden met een bindmiddel. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
65		ESB 4.3.6.1 4.3.6.3 Tabel 4.13	Bij kortdurige opslag in open lucht: - bevochtiging van het oppervlak met duurzame vocht-bindende stoffen, en/of - bevochtiging van het oppervlak met water, en/of - afdekking van het oppervlak, b.v. met geteerd zeildoek	Ja	Bij visuele stofemissie worden de kortstondige opslagen aan vaste stoffen in beginsel bevochtigd met opgevangen hemelwater en mocht dit niet voldoende zijn eventueel afgedekt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
66	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.4.2	Bij opslag in loodsen: gebruik maken van goed ontworpen ventilatie en filters en de deuren gesloten houden	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van bulkopslag in loodsen, derhalve is dit niet aan de orde. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	N.v.t.
67		ESB 4.3.8.4	Bij opslag van organische vaste stoffen in silo's, gebruik maken van explosiebestendige silo's, uitgerust met een veiligheidsklep die zich na de explosie snel sluit, om te vermijden dat zuurstof in de silo binnenkomt	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van gesloten opslag van organische vaste stoffen in bijv. silo's, derhalve is dit niet aan de orde. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	N.v.t.
68	Overslag, transport en behandeling van vaste stoffen in bulk	ESB 4.4.3.1	Het laden en lossen zoveel mogelijk plannen wanneer de windsnelheid laag is	Ja	Overslaghandelingen met vaste stoffen worden zoveel mogelijk uitgevoerd bij weinig wind. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
69		ESB 4.4.3.5.1	Transportafstanden zo kort mogelijk houden en in de mate van het mogelijke gebruik maken van continue transport wijzen (b.v. transportbanden)	Ja	Bij De Trip BV worden transportafstanden zo kort mogelijk gehouden, welke ook af te leiden is uit de terreinindeling. Bij De Trip BV wordt geen gebruik gemaakt van transportbanden voor continue transport. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
70		ESB 4.4.3.4	Bij gebruik van mechanische laadschoppen, de afworphoogte reduceren en de beste positie kiezen bij het afwerpen in een vrachtwagen	Ja	Bij de overslag van de vaste stoffen m.b.v. shovel in respectievelijk de opslagdepots dan wel in vrachtwagens wordt de storthoogte tot een minimum beperkt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
71		ESB 4.4.3.5.2	De snelheid van voertuigen op de site aanpassen om te vermijden of te minimaliseren dat stof opgeweeld	Ja	Op terrein geldt een snelheidsbeperking van 15 km/uur. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
72		ESB 4.4.3.5.3	Wegen die enkel gebruikt worden door vrachtwagens en auto's, verhard, met beton of asfalt, omdat ze dan makkelijker kunnen schoongemaakt worden, om ter vermijden dat de voertuigen stof doen opwervelen	Ja	Gehele terrein is voorzien van een verharding, derhalve zijn deze makkelijk schoon te maken indien dat noodzakelijk c.q. vereist is. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
73		ESB 4.4.6.12	Verharde wegen schoonmaken	Ja	De verharding op het terrein wordt schoon gemaakt indien dat noodzakelijk c.q. vereist is vanwege stofverspreiding/-hinder.	Ja
74		ESB 4.4.6.13	Wassen van de banden van de voertuigen	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van een wielwasinstallatie. Het gehele terrein is namelijk verhard, waardoor in wezen geen modder e.d. aan de banden van voertuigen en materieel kan blijven plakken.	N.v.t.
75		ESB 4.4.6.8 4.4.6.9 4.3.6.1	Bij het laden en lossen stuifgevoelige, bevochtbare stoffen bevochtigen	Ja	Bij de overslag c.q. het laden en lossen van stuifgevoelige afvalstoffen worden de afvalstoffen in gevallen er sprake is van visuele stofverspreiding bevochtigd. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja
76		ESB 4.4.5.6	Bij het laden en lossen van stuifgevoelige stoffen de daalsnelheid van het product minimaliseren b.v. door: - het aanbrengen van platen in de vulbuizen - op het einde van de buis een 'loading	Ja	Bij de overslag overslag c.q. het laden en lossen van stuifgevoelige afvalstoffen wordt door de shovelmachinist de daal-/ lossnelheid beperkt. De NeR dient als basis voor stuifbestrijding.	Ja

			head" aanbrengen om de uittreedsnelheid te reguleren - gebruik maken van een cascade (b.v. een cascade buis of trechter) - een minimale hellingsgraad gebruiken			
Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
77		ESB 4.4.5.7	Bij het laden en lossen van stuifgevoelige stoffen de vrije valhoogte van het product minimaliseren door de uitmonding van de losinstallatie te laten zakken tot op de bodem van de laadruimte of boven het materiaal dat al is opgestapeld, b.v. door gebruik van: - in hoogte verstelbare vulpijpen - in hoogte verstelbare vulbuizen - in hoogte verstelbare cascade buizen	Nee	Bij De Trip BV wordt enkel mobiele transportmiddelen gebruikt voor overslaghandelingen van vaste stoffen en wordt dus geen gebruik gemaakt van in hoogte verstelbare vulpijpen, vulbuizen e.d. Derhalve is deze maatregel niet aan de orde.	N.v.t.
78		ESB 4.4.3.2	Bij gebruik van grippers, het beslissingsschema uit paragraaf 4.4.3.2 van de BREF volgen, en de gripper lang genoeg in de storttrechter laten na het lossen	Ja	Bij De Trip BV kunnen grippers in combinatie met vultrechters toegepast voor de overslag van vaste stuifgevoelige afvalstoffen, doch vindt plaats op basis van de NeR.	Ja
79		ESB 4.4.5.1	Voor nieuwe grippers, gebruik maken van grippers met volgende eigenschappen: - geometrische vorm en optimale laadcapaciteit - het grijpervolume is altijd groter dan de grippercurve - het oppervlak is glad om te vermijden dat er materiaal aan blijft vastkleven - een goede sluitcapaciteit bij permanent gebruik	Ja	Zie toelichting 78.	Ja
80		ESB 4.4.5.5	Omslagpunten van transportband naar transportband zodanig ontwerpen dat zo weinig mogelijk materiaal gemorst wordt	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
81		ESB 4.4.6.1 4.4.6.8 4.4.6.9 4.4.6.10	Voor niet of weinig stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, bevochtigbare producten gebruik maken van open transportbanden en, afhankelijk van de lokale omstandigheden één of meerdere van volgende technieken toepassen: - laterale afscherming tegen wind - water versproeien ter hoogte van de omslagpunten - schoonmaken van de band	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
82		ESB 4.4.5.2	Voor sterk stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, niet bevochtigbare producten, gebruik maken van gesloten transporteurs, of types waarbij de band zelf of een 2e band het materiaal omsluit, b.v.: - pneumatische transporteurs - trogketteringtransporteurs - schroeftransporteurs - gesloten buisvormige transportbanden - gesloten hangende transportbanden - transportbanden met dubbele band of gebruik maken van gesloten transportbanden zonder onderrollen, b.v.: - 'aerobelt' transportbanden - lage wrijvings transportbanden - transportbanden met 'diabolo's'	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
83		ESB 4.4.6.2	Voor sterk stuifgevoelige producten en voor matig stuifgevoelige, niet bevochtigbare producten, de transportbanden omkassen	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van transportbanden voor continue transport van vaste stuifgevoelige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
84	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.3.15	Bij open tanks met een flexibele, tent of rigide afdekking, gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in open tanks, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
85		ESB 4.1.3.15	Bij tanks met vast dak gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in tanks met een vast dak, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
86		ESB 4.1.3.15	Bij tanks met vast dak gebruik maken van: - een dampbehandelingsinstallatie, of - een intern vlottend dak met direct contact, of - een intern vlottend dak zonder contact	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt geen opslag plaats in tanks met een vast dak, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
87		ESB 4.1.3.15	Bij atmosferische horizontale tanks gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag van dieselolie plaats in atmosferische horizontale tanks. De aard van de vloeistof heeft geen tot nauwelijks vluchtige emissies tot gevolg waardoor een dampbehandelingsinstallatie achterwege kan blijven.	N.v.t.
88		ESB 4.1.3.11 4.1.3.13 4.3.1.14 4.3.1.15	Bij atmosferische horizontale tanks: - gebruik maken van overdrukventielen en/of - upraten naar 56 mbar, en/of - gebruik maken van een dampbalans-systeem, en/of - gebruik maken van een damp opvangtank en/of - gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Ja	Binnen de inrichting van De Trip BV vindt enkel opslag van dieselolie plaats in atmosferische horizontale tanks. De opslag voldoet aan eisen van Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	Ja
89		ESB 4.1.4	Bij druktanks gebruik maken van gesloten tank drainagesystemen die aangesloten zijn op een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen druktanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
90		ESB 3.1.9 4.1.3.14	Bij 'lifter roof tanks' gebruik maken van: - een flexibele diafragma tanks uitgerust met druk/vacuüm ventielen, of - een lifter roof tank uitgerust met druk/vacuüm ventielen en aangesloten tot een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen lifter roof tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

91		ESB 4.1.3.15	Bij ondergrondse of ingeterpte tanks gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen ondergrondse en/of ingeterpte tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
92		ESB 4.1.3.11 4.1.3.13 4.3.1.14 4.3.1.15	Bij ondergrondse of ingeterpte tanks: - gebruik maken van overdrukventielen (pressure vacuum relief valves), en/of - gebruik maken van een dampbalanssysteem, en/of - gebruik maken van een damp opvangtank en/of - gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn geen ondergrondse en/of ingeterpte tanks aanwezig, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
93	Opslag in bekkens	ESB 4.1.3.15	Bij bekkens met een rigide afdekking, gebruik maken van een dampbehandelingsinstallatie	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van afgedekte bekkens, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
94	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 4.1.13.3	Bij het wegpompen van sijpelwater dat in de holte is binnengedrongen, het afvalwater behandelen vooraleer het geloosd wordt	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
95	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.14.3	Bij het wegpompen van sijpelwater dat in de holte is binnengedrongen, het afvalwater behandelen vooraleer het geloosd wordt	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
96	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 5.1.6	Koolwaterstoffen die aanwezig zijn in het raakvlak tussen de pek en de koolwaterstoffen door het vullen en ledigen van de holte, afscheiden in een pekelbehandelingsinstallatie, opvangen en veilig afzetten	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn door zoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
97	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.2.8	Gebruik maken van dampbalanssystemen of dampbehandeling bij het laden en lossen van vluchtige stoffen in (of uit) vrachtwagens en schepen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vluchtige stoffen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
98	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.7	Bij opslag van vaste stoffen in gesloten systemen gebruik maken van stofverwijderingstechnieken	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van bulkopslag in gesloten systemen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
99	Overslag, transport en behandeling van vaste stoffen in bulk	ESB 4.4.6.4	Bij afzuigen van transportbanden, de afgezogen lucht behandelen in een filter	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van transport middels transportbanden, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
100		ESB 4.4.5.2	Het energiegebruik voor transportbanden reduceren door gebruik te maken van - een goed ontwerp van de transportband, inclusief tussenwielen en afstand tussen de tussenwielen - een accurate tolerantie van de installatie - een band met lage rolweerstand	Nee	In geval van De Trip BV is er geen sprake van een dergelijk transport middels transportbanden, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
101	Opslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen in tanks	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30. Een VBS-systeem is echter niet aan de orde.	N.v.t.
102		ESB 4.1.6.2	Gepaste organisatorische maatregelen implementeren en opleidingsmogelijkheden en instructies voorzien voor het personeel met het oog op een veilige en verantwoorde uitbating van de installatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
103		ESB 4.1.6.2.2	Implementatie van brandbeschermingsmaatregelen, zoals: - vuurbestendige bekleding of deklagen - brandmuren (enkel voor kleinere tanks), en/of - water koelsystemen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
104		ESB 4.1.6.2.3	Implementatie en keuze van brandblusapparatuur	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
105		ESB 4.1.6.2.4	Voldoende bluswateropvang voorzien	Nee	Binnen de inrichting vindt geen tankopslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, met uitzondering van een beperkte opslag van dieselolie conform het Activiteitenbesluit op basis van de PGS 30.	N.v.t.
106	Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen	ESB 4.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen, dat minimaal een evaluatie van het risico op ongelukken en incidenten omvat	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen is zeer beperkt in omvang en valt onder de toepassing van PGS 15. Hiervoor is geen VBS-systeem vereist.	N.v.t.
107		ESB 4.1.7.1	De personen die verantwoordelijke zijn voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen specifieke opleiding en opfrissingsopleidingen geven in verband met noodtoestanden	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen is zeer beperkt in omvang en valt onder de toepassing van PGS 15. Op basis van deze richtlijn is geen specifieke opleiding/ scholing vereist.	N.v.t.
108		ESB 4.1.7.1	De overige personeelsleden op de site informeren over: - de risico's van de opslag van de verpakte gevaarlijke stoffen, en voorzorgsmaatregelen die noodzakelijk zijn voor een veilige opslag van stoffen met verschillende risico's	Ja	Het personeel wordt middels instructies en toolbox-meetingen over deze zaken geïnformeerd.	Ja
109		ESB 4.1.7.3	De opslagplaats voor verpakte gevaarlijke stoffen scheiden van andere opslagplaatsen, van ontstekingsbronnen en van andere gebouwen op en naast de site, door een voldoende veiligheids-	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. veiligheidsafstanden, brandveiligheid e.d.	Ja

			afstand te respecteren, eventueel in combinatie met brandbestendige muren.			
Tabel II: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Op- en overslag van bulkgoederen						
Nr.	Subsector/activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
111		ESB 4.1.7.5	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen, een vloeistofdichte bluswateropvang voorzien in opslaggebouwen en opslagplaatsen	Nee	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt in beperkte vorm plaats conform de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. opslagvoorzieningen (bijv. lekbakken) en bodembeschermende voorzieningen.	N.v.t.
112		ESB 4.1.7.6	Bij opslag van verpakte gevaarlijke stoffen een voldoende beschermingsniveau van brandvoorkomings- en brandbestrijdingsmaatregelen voorzien	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. veiligheidsafstanden, brandveiligheid e.d.	Ja
113		ESB 4.1.7.6.1	Vermijden van ontstekingsbronnen	Ja	De opslag aan verpakte gevaarlijke stoffen vindt plaats overeenkomstig de eisen uit PGS 15. Hierin zijn ook eisen opgenomen m.b.t. vermijden van ontstekingsbronnen.	Ja
114	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - atmosferisch	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder atmosferische omstandigheden, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
115	Opslag in uitgegraven ondergrondse holten - onder druk	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
116		ESB 4.1.14.4	Gebruik maken van faalveilige kleppen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten onder druk, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
117	Opslag in ondergrondse holtes bekomen door zoutuitloging	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats in ondergrondse holten die ontstaan zijn door zoutwinning, derhalve niet aan de orde.	N.v.t.
118	Overslag van vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen	ESB 4.1.6.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
119		ESB 4.1.6.2	Gepaste organisatorische maatregelen implementeren en opleidingsmogelijkheden en instructies voorzien voor het personeel met het oog op een veilige en verantwoorde uitbating van de installatie	Nee	Binnen de inrichting vindt geen overslag plaats van vloeistoffen en/of vloeibaar gemaakte gassen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
120	Bulkopslag van vaste stoffen in gesloten systemen	ESB 4.3.4.1 4.3.4.5	Bij opslag in silo's gebruik maken van een aangepast ontwerp om stabiliteit te creëren en te vermijden dat de silo ineensloot	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats van vaste stoffen in silo's, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
121	Opslag van vaste stoffen	ESB 4.1.7.1	Een veiligheidsbeheerssysteem toepassen	Nee	Binnen de inrichting vindt geen opslag plaats van vaste stoffen in silo's, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.

Bijlage III, overzicht en toetsing BAT's conform BREF Energie-efficiëntie

Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie

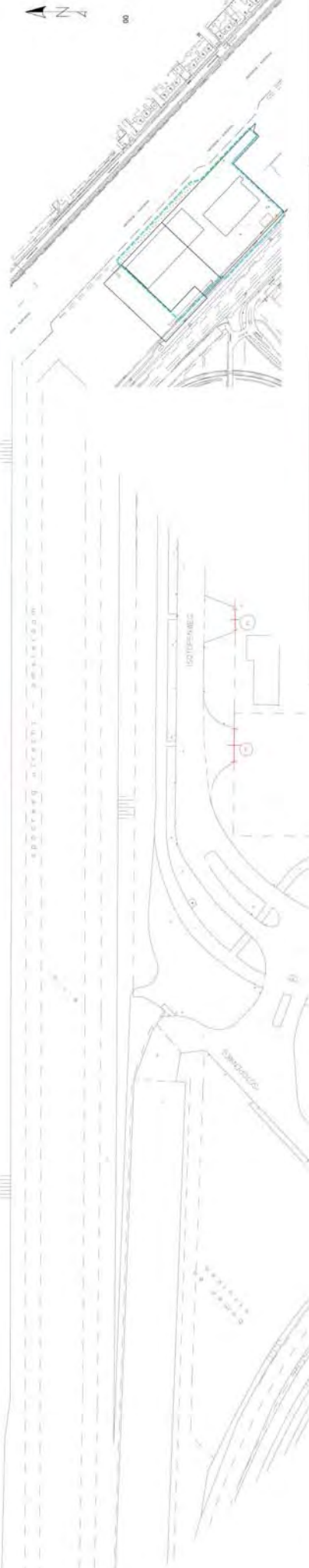
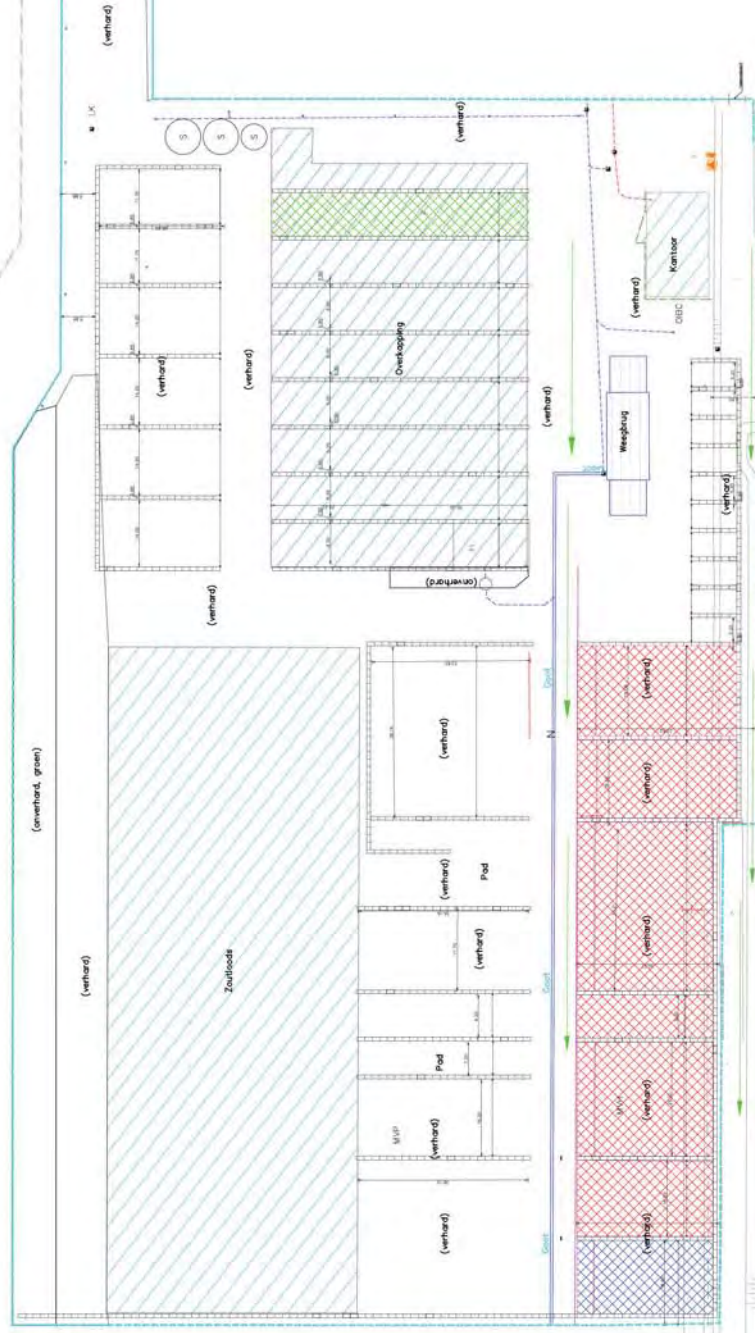
Subsector/ activiteit	Numer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
§ 4.2.1 Energie efficiëntie beheer	1	Invoeren van een energiemangement systeem (ENEMS) met:	Ja	In het (milieu)zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV is tevens een niet gestandaardiseerd energie-managementsysteem geïntegreerd.	Ja
		a. Commitment vanuit management niveau (inzet van het topmanagement van de installatie);	Ja	De commitment vanuit het management is als zodanig opgenomen in het zorgsysteem van De Trip BV.	Ja
		b. Beleid op het gebied van energie-efficiëntie uitwerken voor de installatie door het topmanagement	Ja	Het beleid op het gebied van energie-efficiency is nader uitgewerkt in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
		c. Het plannen en vaststellen van doelstellingen en streefcijfers	Ja	Jaarlijks worden door De Trip BV doelstellingen en streefcijfers vastgesteld m.b.t. energie-efficiency en worden deze achteraf ook getoetst.	Ja
		d. Het implementeren en uitvoeren van procedures met aandacht voor: - bedrijfsorganisatie en de verantwoordelijkheid van het personeel; - opleiding, bewustmaking en bekwaamheid; - communicatie; - betrokkenheid van werknemers; - documentatie; - efficiënte procescontrole; - onderhoudsprogramma's; - rampenplan en bestrijding; - het waarborgen van de naleving van wetgeving en overeenkomsten/convenanten	Ja	De procedures maken onlosmakelijk deel uit van het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
		e. Benchmarking - identificatie en beoordeling van energie-efficiëntie-indicatoren in de tijd en de systematische en regelmatige vergelijking met sectorale, nationale of regionale benchmarks voor energie-efficiëntie, waar de geleverde gegevens beschikbaar zijn	Ja	Door De Trip BV wordt enkel een "interne benchmark" c.q. een massa-/productiebalans opgesteld, welke gebruikt wordt als vergelijking voor de prestatie van de eigen installatie. Externe benchmark is in de recycling-branche niet gangbaar vanwege onder meer concurrentie-/vertrouwelijkheidsoverwegingen.	Ja
		f. Het controleren van prestaties en het nemen van corrigerende maatregelen, met aandacht voor monitoring en meting, corrigerende en preventieve maatregelen, bijhouden van gegevens, interne (onafhankelijke) auditing.	Ja	De controle van de prestaties van de installatie en de eventuele maatregelen die getroffen worden, vindt plaats in het kader van het auditing van het zorgsysteem (moederbedrijf).	Ja
		g. Evaluatie van het ENEMS door het topmanagement teneinde te waarborgen dat dit toepasselijk, adequaat en doeltreffend blijft.	Ja	Het topmanagement is direct betrokken bij het actueel houden / naleving van het zorgsysteem (moederbedrijf), waarin het energie-managementsysteem geïntegreerd is.	Ja
		h. Het opstellen en publiceren van een periodiek energie-efficiëntiebericht dat een jaarlijkse toetsing aan de vastgelegde doelstelling en streefcijfers mogelijk maakt. (zie § 2.1 h)	Ja	Er vindt enkel een interne toetsing plaats op de gestelde doelen en streefcijfers gehaald zijn in het kader van zorgsysteem (moederbedrijf). Deze gegevens worden niet gepubliceerd c.q. beschikbaar gesteld aan derden.	Ja
		i. Het extern laten onderzoeken en valideren van het beheersysteem en de auditprocedure (zie § 2.1 i)	Nee	De Trip BV heeft in het zorgsysteem (moederbedrijf) een eenvoudig energiemangement systeem geïntegreerd, maar heeft zich niet officieel laten certificeren. Dit aspect wordt vooralsnog intern geaudit door een onafhankelijke persoon in het kader van het zorgsysteem (moederbedrijf).	N.v.t.
		j. Bij het ontwerp van een nieuwe eenheid rekening houden met de milieugevolgen van de latere ontmanteling daarvan.	Nee	De Trip BV betreft een nieuwe inrichting, waar vooralsnog geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.2.2 Planning en realisatie van doelen en doelstellingen	2	Het continu minimaliseren van de milieueffecten door het integraal plannen van acties, maatregelen en investeringen op een geïntegreerde basis voor de korte- (middel-)lange termijn, rekening houdend met kosten-baten en de effecten op alle milieucompartimenten.	Ja	Door De Trip BV worden continue milieueffecten geminimaliseerd. Door interne benchmark en het eenvoudige energie-managementsysteem, wordt aan de hand van monitoring, rapportage en evaluatie, de prestaties inzichtelijk gemaakt en wordt dit getoetst aan de gestelde doelen/streefcijfers m.b.t. energie-efficiency.	Ja
		Het uitvoeren van een audit voor het identificeren van aspecten van een installatie die de energie-efficiëntie beïnvloeden. De audit dient compatibel te zijn met de systeembenadering	Ja	Bij De Trip BV worden in het kader van het zorgsysteem (moederbedrijf) (interne) audits uitgevoerd door onafhankelijke (externe) auditoren t.a.v. onder meer de aspecten m.b.t. energie-efficiency.	Ja
		Bij het uitvoeren van een audit (t.b.v. het identificeren van installatieaspecten die de energie-efficiëntie beïnvloeden) moeten de punten uit § 4.2.2.2 worden beschouwd.	Ja	Door de onafhankelijke (externe) auditor worden aan de genoemde punten in de audit aandacht besteed.	Ja
		Het gebruiken van geschikte hulpmiddelen of methoden voor het identificeren en kwantificeren van energieoptimalisaties, zoals energiemodellen en -balansen.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV.	N.v.t.
		Kansen identificeren om energieretourwinning binnen de installatie, tussen systemen binnen de installatie en/of met andere partijen (zoals beschreven in § 3.2, 3.3 en 3.4).	Ja	Bij het ontwerp van hetterrein is door De Trip BV reeds naar de mogelijkheden tot (intern) hergebruik en/of terugwinning van energiestromen gekeken. Vooralsnog nog worden investeringen in dit kader niet opportuun geacht.	Ja

Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie

Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
	7	Het optimaliseren van energie-efficiëntie door het toepassen van een systeembenadering voor energiemangement binnen de installatie. Systemen die kunnen worden bekeken zijn: verwarmings- en koelsystemen, motoren en verlichting (zie voor systeemoverwegingsmogelijkheden § 4.2.2.3)	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
	8	Het vaststellen van energie-efficiëntie indicatoren door alle genoemde punten in 4.2.2.4 uit te voeren.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
	9	Het systematisch en regelmatig vergelijkingen maken met de sector, nationale en regionale benchmarks, waar gevalideerde gegevens beschikbaar zijn.	Nee	Door De Trip BV zal enkel een "interne benchmark" c.q. een massa-/productiebalans opgesteld worden en deze als vergelijking gebruiken voor de prestatie van de eigen installatie.	N.v.t.
§ 4.2.3 Energie- efficiënt design (EED)	10	Het optimaliseren van energie-efficiëntie bij het plannen/ontwerpen van een nieuwe installatie, unit of systeem of een belangrijke verbetering door het overwegen van alle punten genoemd in § 4.2.3.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.2.4 Versterkte proces- integratie	11	Het optimaliseren van het energieverbruik bij meer dan één proces of systeem, binnen de installatie of met een derde partij.	Ja	Bij het ontwerp van het terrein zijn door De Trip BV reeds naar de mogelijkheden tot het optimaliseren van het energieverbruik bekeken. Vooral nog worden investeringen in dit kader niet opportuun geacht.	Ja
§ 4.2.5 Behoud van de impuls van initiatieven op het gebied van energie- efficiëntie	12	Het energie-efficiëntie programma blijven stimuleren en onderhouden van de impuls van het programma door verschillende technieken te gebruiken, zie § 4.2.5.	Ja	Door het energiebeheersysteem welke geïntegreerd wordt in het zorgsysteem (moederbedrijf), is inzicht in de energie-efficiëntie van de installatie, de energieverbruiken en de kosten die hiermee samenhangen. Met name het kostenaspect vormt in het algemeen een impuls om verdere initiatieven op gebied van energie-efficiëntie te onderzoeken en in uitvoering te brengen.	Ja
§ 4.2.6 Behoud van deskundigheid	13	Het onderhouden van kennis, ervaring en expertise in energie-efficiëntie en energie gebruikssystemen door het gebruik van technieken zoals opgenomen § 4.2.6.	Ja	De Trip BV maakt voor haar activiteiten gebruik van gekwalificeerd personeel, welke regelmatig bijgeschoold/opgeleid wordt. Voor verrichten van eventuele energiestudies/ onderzoeken zullen externe consultants ingehuurd worden.	Ja
§ 4.2.7 Doeltreffende procescontrole	14	Een effectieve controle van processen is geïmplementeerd door technieken zoals opgenomen in § 4.2.7.	Ja	De afzonderlijke processen/bedrijfsonderdelen van De Trip BV worden gemonitord waarbij de gegevens geregistreerd en gedocumenteerd worden. Dit maakt ook als zodanig onderdeel uit van het eenvoudige energiemangement-systeem dat opgenomen is in het zorgsysteem (moederbedrijf) van De Trip BV.	Ja
§ 4.2.8 Onderhoud	15	Het uitvoeren van onderhoud aan installatie om energie efficiëntie te optimaliseren door het implementeren van de punten genoemd in § 4.2.8.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.2.9 Monitoring en meting	16	Het vaststellen en onderhouden van gedocumenteerde procedures voor het monitoren en meten (op regelmatige basis) van belangrijke karakteristieken van werkzaamheden en activiteiten die een significant effect energie-efficiëntie kunnen hebben. Voorbeelden van technieken zijn opgenomen in § 2.10.	Nee	De Trip BV maakt geen gebruik van complexe industriële procesinstallaties inclusief verwarmings- en koelsystemen, motoren e.d. voor haar activiteiten. Derhalve is dit punt niet aan de orde in geval van De Trip BV	N.v.t.
§ 4.3.1 Verbrandings- systemen	17	Het optimaliseren van energie-efficiëntie van verbranding bij relevante technieken zoals die gegeven voor specifieke sectoren in verticale BREFs en die in tabel 4.1 § 4.3.1.	Nee	Bij van De Trip BV is geen sprake van verbrandingssysteem, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.2 Stoom- systemen	18	Voor stoomsystemen het optimaliseren van energie-efficiëntie door bijvoorbeeld goed onderhoud en schoonhouden, andere voorbeelden van technieken zijn opgenomen in tabel 4.2, § 4.3.2.	Nee	Bij van De Trip BV is geen sprake van stoomsystemen, derhalve is dit niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.3 Warmteterug- winning	19	Voor warmteterugwinning het onderhouden van de efficiëntie van warmtewisselaars door het monitoren van de efficiëntie op gezette tijden en het voorkomen en verwijderen van verontreinigingen/vervuiling.	Nee	Bij De Trip BV is sprake van geen systeem voor warmteterugwinning.	N.v.t.
§ 4.3.4 Warmtekracht koppeling	20	Het zoeken naar mogelijkheden voor warmtekrachtkoppeling binnen en buiten de installatie (met een derde).	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van een WKK.	N.v.t.
§ 4.3.5 Stroom-/ Elektrische voorziening	21	De elektrische vermogens verhogen (volgens de eisen van de lokale elektriciteitsdistributeur) door technieken te gebruiken uit tabel 4.3, § 4.5.3.	Nee	De Trip BV betreft een bestaande inrichting, waar geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
	22	Het controleren van de stroomvoorziening op hoge voltages (harmonics) en het toepassen van filters wanneer noodzakelijk, zoals bij gelijkrichters, boogovens, lasmaterieel, computers, etc. Zie § 3.5.2.	Nee	De stroomvoorziening hoeft niet gecontroleerd te worden op hoge voltages, daar de inrichting aangesloten is op het openbare elektriciteitsnet en dit standaardvoltages betreft.	N.v.t.
	23	Optimaliseren van de efficiëntie van de stroomvoorziening door gebruik van technieken als opgenomen in tabel 4.4, § 4.3.5.	Nee	De Trip BV betreft een nieuwe inrichting, waar geen nieuwe uitbreiding/installaties voorzien zijn. Derhalve is dit punt niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.6 Elektromotor- gedreven subsystemen	24	Het optimaliseren van elektrische motoren, in volgorde zoals opgenomen in tabel 4.5, § 4.3.6.	Ja	Bij De Trip BV wordt t.b.v. de processen enige elektromotoren ingezet. Deze zijn frequentiegeïmpulseerd teneinde "lekstroom" te voorkomen.	Ja

Tabel III: toetsing maatregelen/voorzieningen BREF Energie Efficiëntie					
Subsector/ activiteit	Nummer BREF	Maatregel	Is maatregel van toepassing op bedrijf?	Hoe wordt invulling gegeven aan maatregel door bedrijf?	Voldoet bedrijf aan maatregel?
§ 4.3.7 Perslucht- systemen	25	Optimaliseren van persluchtssystemen, door bijvoorbeeld: het toepassen van onder andere koeling, filtering, regelbare compressoren, gebruik van restwarmte, gebruik van externe koellucht als inname, buffertanks bij plaatsen waar veel fluctuatie in de vraag is en voorkom lekkages. Meer voorbeelden in tabel 4.6, § 4.3.7.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen compressor aanwezig.	N.v.t.
§ 4.3.8 Pomp- systemen	26	Optimaliseren van pompsystemen door bijvoorbeeld: het voorkomen van overdimensionering, gebruik van regelbare pompen, tijdig onderhoud, minimaliseren van kleppen en afsluiters, minimaliseer het aantal bochten in leidingwerk en voorkom een te kleine diameter van de leiding. Meer voorbeelden in tabel 4.7, § 4.3.8.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV zijn een aantal kleinschalige pompsystemen in gebruik. Deze pompsystemen voldoen aan de recente eisen en worden discontinue ingezet. Optimalisatie is niet aan de orde.	N.v.t.
§ 4.3.9 Verwarming, ventilatie- en klimaatregel- systemen	27	Het optimaliseren van verwarmings-, ventilatie- en air conditioningsystemen door het toepassen van technieken zoals optimalisatie ventilatie op de inname zijde, gebruik ventilatoren met hoge efficiency, gebruik technieken uit tabel 4.8.	Nee	Binnen de inrichting van De Trip BV is geen warmtenet aangelegd of sprake van grootschalige systemen in dit kader.	N.v.t.
§ 4.3.10 Verlichting	28	Het optimaliseren van kunstmatige verlichting / lichtsystemen door onder andere onderzoeken van de lichtvraag, afstemmen van de lampen op de lichtvraag, gebruik(gebruik technieken als opgenomen tabel 4.9)	Nee	Binnen de gebouwen van De Trip BV alsook op het buitenterrein is reeds kunstmatige verlichting aanwezig. Door De Trip BV heeft reeds eerder optimalisatie hiervan plaatsgevonden.	N.v.t.
§ 4.3.11 Drogings-, concentratie- en scheidings- procedures	29	Voor droog-, scheidings- en concentratieprocessen door onder andere het gebruik van restwarmte, directe droging en warmterugwinning door gebruik van technieken zoals in tabel 4.10 en het zoeken naar kansen voor het gebruik van mechanische afscheiding in samenhang met thermische processen.	Nee	Bij De Trip BV is geen sprake van dergelijke installaties.	N.v.t.

Bijlage 13



Bijlage 14



**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING VOOR TIJDELIJK HOGERE
OPSLAGHOOGTE IN STRIJD MET HET BESTEMMINGSPLAN**

ten behoeve van Trip BV

voor de inrichting gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht

30 mei 2016

Ruimtelijke onderbouwing voor binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan inzake de milieucategorie in het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning ingevolge de Wabo ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : 
telefoon : 
telefax : 
mobiel : 
E-mail : 

rapportnummer Tri.Utr.16.Wabo.RO-01	datum 30 mei 2016	
projectleider 	auteur 	status definitief

M-tech Nederland BV
Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht
telefoon: 0475 - 420191
E-mail : info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging locatie	4
1.3	Vigerende bestemmingsplan	5
2	Activiteiten en terrein van De Trip BV	6
3	Ruimtelijke consequenties	7
3.1	bestemmingsplan	7
3.2	VNG-publicatie	7
4	Onderbouwing milieu-impact categorie 3.2	9
4.1	Geluid	9
4.2	Geur	9
4.3	Gevaar	10
4.4	Stof	10
4.5	Conclusie	10
5	Overige aspecten	11
6	Verzoek	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Trip BV is een dochterbedrijf van (Aannemingsbedrijf) Jos Scholman. Laatstgenoemd moederbedrijf is een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek. Sinds 2015 is De Trip BV gevestigd op de locatie Sophialaan 7, op het voormalig terrein van Gibo en Eurosalt.

Op 11 maart 2015 is een melding in het kader van het Activiteitenbesluit ingediend voor op- en overslag en bewerking van diverse (afval)stromen, voornamelijk afkomstig uit eigen werken buiten de inrichting. Bij de melding is expliciet onderbouwd dat de gemelde activiteiten vallen onder milieucategorie 3.2 Dit is zonder meer inpasbaar in het bestemmingsplan (zie ook paragraaf 1.3).

Op dit moment vraagt De Trip BV een uitbreiding van de werkzaamheden aan op deze locatie. Naast de reeds gemelde activiteiten zullen ook afvalstoffen van derden worden ingenomen en gereedgemaakt worden voor hergebruik. Daarnaast nemen de opslagcapaciteiten toe en wordt een puinbreker ingezet om steenachtig materiaal te verkleinen. Deze extra werkzaamheden leiden er toe dat geen sprake meer is van een milieucategorie 3.1 bedrijf, zie ook verderop in paragraaf 3.1. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen van een binnenplanse wijziging voor het toestaan van een hogere milieucategorie. Hiervan wordt bij deze omgevingsaanvraag gebruik gemaakt.

Deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient als onderbouwing bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

1.2 Ligging locatie

De locatie is gelegen op het industrieterrein Lage Weide, direct aan het Amsterdam Rijnkanaal. In onderstaande figuur 1 is de locatie aangegeven op basis van Google Earth. Het industrieterrein is voorzien van een geluidszone, wat betekent dat het geschikt is voor het vestigen van de zogenaamde 'grote lawaaimakers', bedrijven met een hoge geluidsproductie, zolang de gezamenlijke geluidsbelasting van alle bedrijven op Lage Weide ter plaatse van de zonegrens niet hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Aan de overzijde van het Amsterdam Rijnkanaal zijn woningen gelegen aan de Amsterdamsestraatweg. Deze woningen zijn op circa 120 meter afstand van de rand van het industrieterrein gelegen. De Amsterdamsestraatweg is een doorgaande, 50 km/uur weg, waarover ook een busroute loopt. Direct achter de woningen is het sportterrein van U.S.V. Elinkwijk gelegen. Naast de woningen en het woonwagenkamp is het Sportpark Zuilenselaan gelegen. Ook zijn er aan de Amsterdamsestraatweg diverse kleinschalige bedrijven gelegen, zoals de Street-Art Tattooshop en Off Road Centre Utrecht.



figuur 1: luchtfoto locatie rood omcirkeld De Trip BV (Utrecht) met een afstand van 100 m

1.3 Vigerende bestemmingsplan

De inrichting van De Trip BV is gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 17 juli 2014 (kenmerk NL.IMRO.0344.BPLAGEWEIDE-VA01). In dit bestemmingsplan is voor deze locatie de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' opgenomen. Ingevolge artikel 3.6.2 lid a, kan 1 à 2 categorieën hoger worden toegestaan als wordt aangetoond dat "...het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (.....alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst met bedrijfsactiviteiten". Tevens is in lid b opgenomen dat hetzelfde geldt voor bedrijven die niet in de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, maar wel naar aard en invloed op omgeving vergelijkbaar zijn met wel opgenomen bedrijven.

Tegen dit bestemmingsplan loopt een bodemprocedure. Een van de discussiepunten hierin is dat of op deze locatie wel milieucategorie 4.1 mogelijk is en niet, net als voorheen, moet worden uitgegaan van maximaal milieucategorie 5.2. Door de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is een voorlopige uitspraak¹ dat op deze locatie de vestiging van maximaal categorie 3.2 mogelijk is.

¹ voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Afdeling van de Raad van State met zaaknummer 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016

2 Activiteiten en terrein van De Trip BV

De door De Trip BV aangevraagde activiteiten hebben voornamelijk betrekking op de aan- en afvoer van afval en bouwmaterialen via de weg (over de Sophialaan) en per schip. Daarnaast vinden er bewerkingen met het afval plaats om het geschikt te maken voor recycling. Hierbij moet gedacht worden aan scheiden, verkleinen en mengen.

Bij de inrichting van het terrein van De Trip is rekening gehouden met de omwonenden en is het uitgangspunt geweest dat zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt. Zo is de terreinindeling dusdanig afgestemd op het zoveel mogelijk voorkomen van hinder. Daarnaast zijn (geluid)afschermende en geluidsdempende keerwanden langs de loskade geprojecteerd, zodat geluid vanwege de op- en overslag wordt afgeschermd. Om geluid van het laden en lossen te beperken, zijn de keerwanden aan de zijde van de loswal bekleed met sterk geluidsabsorberend materiaal. Ook zullen de lampen bij de loskade uitsluitend tijdens het laden en lossen in werking zijn en zo zijn afgesteld dat geen directe aanstraling van de woningen aan de overzijde plaatsvindt.

De lawaaimakende houtshredder en puinbreker zijn aan de spoorzijde van de zoutloods geplaatst, tussen keerwanden, zie plattegrond in bijlage 13 van de aanvraag. Hiermee is een zo groot mogelijk afstand én geluidsafscherming tussen deze potentieel hinderlijke werkzaamheden en woningen gerealiseerd. Ook stofoverlast vanwege deze activiteiten ter plaatse van de woningen wordt hiermee voorkomen.

De enige potentieel hinder veroorzakende bedrijfsactiviteit die niet zonder meer kan worden verplaatst of afgeschermd, is het laden en lossen van de schepen. Van oudsher is hier een laad- en loskade aanwezig, dus het gebruik van de laad- en loskade zal niet wezenlijk verschillen ten opzichte van voorheen. Wel kunnen de tijdstippen waarop en de mate waarin de laad- en loskade wordt gebruikt wijzigen. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidsniveaus bij de woningen tijdens het gebruik van de laad- en loskade aan de grenswaarden voldoen, zowel voor de gemiddelde als maximaal geluidsniveaus. Ook hier zullen voldoende maatregelen worden toegepast om stofhinder te voorkomen, waaronder het afdekken of bevochtigen van stuifgevoelige goederen/afvalstromen en het staken van de laad- en losactiviteiten bij harde wind. Ook zullen de lampen bij de loskade uitsluitend tijdens het laden en lossen in werking zijn en zo zijn afgesteld dat geen directe aanstraling van de woningen aan de overzijde plaatsvindt.

3 Ruimtelijke consequenties

3.1 bestemmingsplan

Bij deze aanvraag van De Trip BV worden extra activiteiten aangevraagd, waarbij een puinbreker (capaciteit minder dan 10.000 ton/jaar) wordt toegevoegd en waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) wordt aangevraagd. Door deze beide aspecten is in de aangevraagde situatie sprake van milieucategorie 4.2, twee categorieën hoger dan 3.2. Dit betekent dat een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangevraagd, waarbij moet worden aangetoond dat de invloed op de omgeving gelijk is aan een categorie 3.2 bedrijf.

In de Lijst met bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingplan zijn toegestane SBI-code's met omschrijving opgenomen en de bijbehorende milieucategorie. Voor De Trip zijn in de nu aangevraagde situatie de volgende code en omschrijvingen van toepassing:

- SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m²: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2.

Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan.

Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
 - o SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
 - o SBI(2008) 381 (C) vuiloverslagstation geurafstand is 200 meter;
 - o SBI(2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar : geurafstand 30 meter.
 Aangezien de geurafstand voor de activiteit vuiloverslagstation groter is dan 100 meter, is dit lid niet van toepassing.
- Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. In de plantoelichting is dit nader uitgewerkt.

In paragraaf 4.2 is de geurbelasting bepaald en getoetst. Hieruit blijkt dat aan voorwaarde van artikel 3.6.1. wordt voldaan.

3.2 VNG-publicatie

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 is aangegeven welke afstanden aangehouden moeten worden tot een milieucategorie 3.2 of 4.2 bedrijf. In paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan is deze publicatie ook gehanteerd. Aangegeven is dat de aspecten geur, geluid, stof en gevaar maatgevend zijn voor de milieu-impact op de omgeving en de

aan te houden afstand tot gevoelige bestemmingen, met name woningen. Voor een milieucategorie 3.2 bedrijf bedraagt de minimaal aan te houden afstand tot woningen 100 meter. Voor een 4.2-bedrijf is deze afstand 300 m. Als kan worden aangetoond dat de werkelijke afstand van een bedrijf voor deze 4 aspecten 100 meter bedraagt, is voldaan aan de voorwaarde uit artikel 3.6.2 van het bestemmingsplan.

4 Onderbouwing milieu-impact categorie 3.2

4.1 Geluid

In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat;

- de aangevraagde inrichting inpasbaar is in de geluidszone die is opgenomen in het bestemmingsplan, aangezien de bijdrage lager of gelijk is aan het budget wat voor dit perceel beschikbaar is;
- op 100 meter afstand maximaal 50 / 40 / 40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond- en nachtperiode wordt geproduceerd (zie hieronder tabel 5-c). Dit komt overeen met de norm voor een categorie 3.2-bedrijf.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens

immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) [dB(A)]		
	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

Hiermee is aangetoond dat de inrichting inpasbaar is in het bestemmingsplan en vergelijkbaar is met de geluidimpact van een milieucategorie 3.2-bedrijf.

4.2 Geur

In het geuronderzoek is ingegaan op de eisen die in het bestemmingsplan zijn geformuleerd. De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is $0,7 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ ². Er is aangetoond dat hieraan wordt voldaan in bijlage 1, figuur 6 van het geuronderzoek. Figuur 6 van bijlage 1 van het geuronderzoek is hieronder weergegeven.



Er wordt derhalve, conform de eis uit het bestemmingsplan, geen extra geurhinder wordt toegevoegd.

² brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24

4.3 Gevaar

Er vindt beperkte opslag van gevaarlijk (bouw)afval plaats en opslag van maximaal 15.000 liter dieselolie in vijf verschillende IBC's. Uit de memo warmtestraling (bijlage 11) blijkt uit tabel 1-a (zie hieronder) dat op minder dan 20 m reeds wordt voldaan aan de warmtestralingseis 15 kW/m^2 .

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m ²) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten											
situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt ² (m)		Warmtestraling (kW/m ²)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)		hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	15,60	28,80	8	4	106,59	7,80	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32
B	143,08	28,80	8	4	18,60	14,40	11,49	13,08	14,28	14,94	14,97
C	45,00	34,41	8	4	50,36	22,50	3,69	3,79	3,86	3,90	3,91
D	143,08	34,41	8	4	36,26	22,50	6,29	6,59	6,81	6,94	6,96
E	35,00	9,20	4	4	19,67	17,50	5,42	5,81	5,92	5,73	5,28

Hiermee is geen sprake van risico buiten de inrichtingsgrenzen en wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand voor een categorie 3.2-bedrijf.

4.4 Stof

De stofemissie vanwege De Trip is beperkt en wordt verder beperkt door de verplichte BBT-maatregelen. De stofemissies zullen daardoor niet buiten de terreingrenzen optreden. Daarnaast zijn in het Activiteitenbesluit strenge voorschriften opgenomen voor stofemissie bij de op- en overslag van inerte goederen. Ook hiermee wordt stofoverlast buiten de terreingrenzen voorkomen.

4.5 Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de milieu-impact van aangevraagde bedrijfssituaties voor De Trip BV voor de maatgevende milieuaspecten vergelijkbaar is met een milieucategorie 3.2, aangezien overal aan de richtafstand van 100 meter wordt voldaan.

5 Overige aspecten

De visuele uitstraling wijzigt alleen ter plaatse van de laad- en loswal. Hierbij is rekening gehouden met de welstandseisen. De keerwanden zijn aan de zichtzijde langs het kanaal voorzien van een geluiddempende constructie die naast de beoogde geluidsdemping (zie akoestisch onderzoeksrapport) ook passend is bij het ruimtelijke beeld. Voor de overige onderdelen van de inrichting geldt dat deze voor wat betreft de visuele uitstraling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie.

Tevens is sprake van een Waterstaat - Waterkering op grond van artikel 18.1, waardoor de voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning moet worden aangevraagd. Deze is gelijktijdig met de bouwvergunning aangevraagd op 17 augustus 2015.

Samenvattend kan worden gesteld dat het vigerende bestemmingplan onder voorwaarden ruimte biedt voor het toestaan van hogere milieucategorieën en bedrijfsactiviteiten die niet direct zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten en (potentieel) geurgevoelige activiteiten.

6 Verzoek

Om de aangevraagde activiteiten te toetsen aan de ruimtelijke en milieukaders zijn enige omgevingsonderzoeken uitgevoerd. Uitgaande van de bijgevoegde geluid-, lucht-, geurrapportage en memo warmtestraling geldt dat de ingebruikname van de inrichting passend is binnen het planologische kader. Dientengevolge wordt verzocht om op deze locatie ook de afvalactiviteiten, puinbreken en activiteiten met potentieel geurgevoelige afvalstoffen toe te staan.

Deze aanvraag is daarom tevens te beschouwen als een aanvraag voor omgevingsvergunning conform artikel 3.6.1 en 3.6.2 van het bestemmingsplan om af te wijken van gebruiksregels uit artikel 3.1 en 3.5 onder b.

Bijlage 15

Melding Activiteitenbesluit

Hierbij doe ik, [REDACTED] melding van het starten van het bedrijf **De Trip BV**. Het voor de melding gebruikte e-mail adres is [REDACTED]@m-tech-nederland.nl.

Activiteiten

Op basis van uw antwoorden zijn de volgende activiteiten uit het Activiteitenbesluit van toepassing:

- Afleveren van vloeibare brandstof of gecombineerd aardgas aan motorvoertuigen voor het wegverkeer
- Opslaan en overslaan van bodembedreigende goederen
- Opslaan en overslaan van stuifgevoelige goederen
- Opslaan van gasolie, smeerolie of afgewerkte olie in een bovengrondse opslagtank
- Opslaan van vloeistoffen, anders dan gasolie, smeerolie of afgewerkte olie, in een bovengrondse opslagtank
- Mechanische bewerkingen van hout of kurk dan wel van houten, kurken of houtachtige voorwerpen
- Algemene milieuregels voor emissies naar de lucht
- Algemene milieuregels voor bodembedreigende activiteiten

Gegevens melder

Naam melder:	[REDACTED]
Adres:	Produktieweg 1 g 6045 JC ROERMOND
Telefoon:	[REDACTED]
Fax:	[REDACTED]
E-mail:	[REDACTED]

Gegevens drijver

Naam drijver:	[REDACTED]
Telefoon:	[REDACTED]
Fax:	[REDACTED]
E-mail:	[REDACTED]

Gegevens bedrijf

Naam bedrijf:	De Trip BV
Adres bedrijf:	Sophialaan 7 , 31 3542 AR UTRECHT
Toelichting locatie:	Zie de bijlagen bij de melding.
KvK nummer:	
Type inrichting:	type B
Reden van melding:	Starten van het bedrijf

Correspondentieadres melding

Correspondentie sturen naar het adres van het bedrijf.

Beschrijving activiteiten

Datum start bedrijf:	10-02-2015
Beschrijving activiteiten:	Het betreft in hoofdlijnen, het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor, waaronder ook opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval ontstaan bij werkzaamheden die buiten de inrichting zijn verricht. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals zout en asfaltreinigingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk) goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en de administratieve verwerking van diverse gegevens.
Bijlage met beschrijving toevoegen:	Ja

Stookinstallaties

De volgende stookinstallaties zijn in uw bedrijf aanwezig:

- Aardgasgestookte verwarmingsketel of warmwaterketel met een vermogen van minder dan 100 kW (geen voorschriften uit paragraaf 3.2.1 van het Activiteitenbesluit van toepassing)

Extra informatie bij de melding

Zie de bijlagen behorende bij de melding.

Bijlagen geüpload

De volgende bestanden zijn toegevoegd aan de melding:

Bijlage 1 t/m 3 waaronder plattegrond. Ondertekende machtiging en Uittreksel KvK volgen nog.	Bijl-1-3.pdf
--	--------------

Bijlagen op papier

U moet de volgende bijlagen op papier toesturen aan het bevoegd gezag.

- Indeling bedrijf:
 - de grenzen van het terrein van uw bedrijf;
 - de ligging en de indeling van de gebouwen;
 - de functie van de te onderscheiden ruimten;
 - de ligging van de bedrijfsriolering;
 - de plaats van de lozingspunten.
- Situatieschets van het bedrijf en in de omgeving gelegen gebouwen (schaal minimaal 1:10.000 en een noordpijl)
- Toelichting op de aard en omvang van de activiteiten/processen
- Rapport bodemkwaliteit
- Gegevens activiteiten met afvalstoffen
- Beschrijving procedures acceptatie en controle afvalstoffen

Gegevens bevoegd gezag

Gemeente Utrecht FrontOffice & Vergunningen/milieu Postbus 8406 3503 RK Utrecht

Bestanden met milieuregels en toelichtingen

Aan de hand uw antwoorden zijn pdf-bestanden gemaakt. Daarin staan de milieuregels uit het Activiteitenbesluit en toelichtingen op deze milieuregels. Met de volgende link gaat u [naar de downloadpagina](#) (opent in een pop-up scherm). Daar kunt u deze bestanden inzien of downloaden.

Correspondentienummer

Wilt u alstublieft, als u schriftelijk of mondeling contact zoekt, onderstaand nummer als correspondentienummer gebruiken?

Correspondentienummer: **Ap7920ykwqb**

Datum en tijdstip melding: 11-03-2015 14:19



ACTIVITEITEN EN MILIEUGEVOLGEN IN HET KADER VAN EEN MELDING ACTIVITEITENBESLUIT (BARIM)

**ten behoeve van De Trip B.V. gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te
Utrecht.**

11 maart 2015

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



Inhoudsopgave bijlagen

- 1 A&V beleid**
- 2 Machtiging en Uittreksel KvK**
- 3 Tekening inrichting**

Bijlage 1

**PROCEDURES ACCEPTATIE EN VERWERKING (A&V),
EN ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE EN INTERNE
CONTROLE (AO/IC) IN HET KADER VAN EEN MELDING
ACTIVITEITENBESLUIT (BARIM).**

ten behoeve van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31
te Utrecht.

11 maart 2015

Procedures acceptatie en verwerking (A&V), en administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) in het kader van het Activiteitenbesluit (Barim) ten behoeve van de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht.

opdrachtgever : De Trip BV
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : [REDACTED]
telefoon : [REDACTED]
telefax : [REDACTED]
mobiel : [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]

rapportnummer TRI.Utr.15.Wabo.Mil-01	datum 11 maart 2015	
projectleider [REDACTED]	auteurs [REDACTED]	status DEFINITIEF

M-tech Nederland
Produktieweg 1G
6045 JC ROERMOND
telefoon 0475-420191
telefax 0475-568855
E-mail info@m-tech-nederland.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Acceptatiebeleid	5
2.1	type ontdoener	5
2.2	acceptatie	5
2.3	registratie	6
3.	Bewerkingsbeleid	7
3.1	bewerkingskeuze	7
4.	Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)	8
4.1	administratie	8
4.2	interne controle	11

1. Inleiding

In dit document zijn de procedures voor de acceptatie en verwerking (A&V), alsmede de procedures inzake de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) vastgelegd voor de inrichting van De Trip BV gelegen aan de Sophialaan 7 en 31 te Utrecht.

Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In tabel 1 is aangegeven welke partijen waaronder afvalstoffen waaronder stromen alleen van eigen werken wordt ingenomen.

Tabel 1: overzicht (afval)stoffen en capaciteiten				
code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeversbeschermer, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m ²	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermstraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	-	
E	A-hout en B-hout	maximale 10.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel •Voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel	maximale 10.000 ton	-	Opslag, scheiden, opbulken
G	bouw- en sloofafval (gemengd), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 600 m ³	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 600 m ³	20.000	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval <u>alleen van eigen werken</u>	Maximaal 50 ton	-	

Binnen de inrichting van De Trip BV in Utrecht vindt de inname van diverse afvalstoffen plaats zoals hierboven is beschreven. De procedures met betrekking tot de acceptatie en verwerking van afvalstoffen, die opgenomen zijn in dit document en de bijlagen bij dit document, zijn dynamisch van aard. Dit omdat deze procedures aangepast dienen te kunnen worden bij wijzigingen in wet- en regelgeving en/of marktwensen.

Grondslag voor het betreffende “acceptatiebeleid” zijn artikelen 1.16 en 2.14b van het Activiteitenbesluit. Het gaat daarbij om monostromen die ontdoeners wensen over te dragen aan De Trip BV. Betreffende activiteiten hangen samen met de activiteiten genoemd in de tabel 1 onder de volletters A t/m F. Het A&V beleid richt zich diensgevolge alleen op afvalstoffen die van derden worden geaccepteerd.

2. Acceptatiebeleid

2.1 type ontdoener

De Trip BV accepteert – naast de reeds besproken afvalstoffen uit eigen werken – ook afvalstoffen op grond waarvan een A&V beleid dient te moeten worden geïmplementeerd. Het gaat hier om afvalstoffen van verschillende zakelijke klanten, namelijk:

- derden;
- overheden;
- particulieren.

Onderstaand worden de diverse acceptatiefases per paragraaf toegelicht.

2.2 acceptatie

Bij de acceptatie van een afvalstof wordt juridisch de verantwoordelijkheid c.q. aansprakelijkheid overgedragen van de ontdoener c.q. aanbieder aan De Trip BV. Bij acceptatie van nieuwe stoffen zal er te allen tijde een ingangscontrolé plaatsvinden. Dit gaat als volgt in werking:

1. Chauffeur meldt zich bij de ingang bij de op dat moment aanwezig terreinbeheerder op de locatie;
2. Papieren worden gecontroleerd met de daarbij behorende kwaliteitsdocumenten.
3. Inweging vindt plaats;
4. Hierop wordt een ingangscontrolé uitgevoerd door de daarvoor bevoegde medewerker. Deze ingangscontrolé wordt geregistreerd;
5. Bij acceptatie en juistheid van de (afval)stof krijgt de chauffeur een sein dat hij door kan rijden;
6. Hierop wordt de loslocatie op het terrein aangewezen door de terreinbeheerder.
7. Uitweging vindt plaats.

De eigendomsoverdracht vindt in principe plaats indien op basis van de controle van de overgelegde administratieve gegevens en de visuele controle van de aangeboden partij afvalstoffen blijkt dat de aangeboden afvalstof aan de gestelde acceptatievoorwaarden voldoet en er géén afwijkingen zijn geconstateerd. Indien na feitelijke acceptatie blijkt dat de afvalstroom ten onrechte is geaccepteerd, wordt de betreffende aanbieder op de hoogte gesteld van de afwijking.

Voor het houden van zicht op fysieke voorraad alsmede de financiële boekhouding is een registratiesysteem actief die is gekoppeld aan de weegbrug. Op basis van de weeggegevens kan ook worden nagaan of de inrichting nog past binnen de kader van een type-B-inrichting op grond van bijlage 1, onderdeel 28.10 van het Bor. Voor de afvalstoffen die worden beperkt door volumegrootte is gekozen voor opslagvoorzieningen c.q. vakken die dusdanig groot zijn dat de betreffende grenzen niet kunnen worden overschreden.

2.3 registratie

De administratie inzake de geaccepteerde afvalstromen wordt ten kantore van De Trip BV bijgehouden. De volgende gegevens worden in de administratie geregistreerd:

- * de naam van de ontdoener
- * de afvalstromen die de ontdoener aanbiedt, waarbij per afvalstof is vermeld:
 1. aard en samenstelling
 2. euralcode
 3. gehanteerde verwerkingsroute
 4. eventuele aanvullende karakteristieke parameters
 5. eventuele wijzigingen ten opzichte van het verleden.

Wijzigen register

De administratie wordt zodanig ingericht dat wijzigingen/mutaties enkel doorgevoerd kunnen worden door hiertoe bevoegd personeel. Wijzigingen c.q. mutaties van de gegevens mogen enkel door een daartoe bevoegd en verantwoordelijk personen binnen De Trip BV worden doorgevoerd. Wijzigingen c.q. mutaties worden altijd schriftelijk gemeld c.q. doorgegeven aan de overige medewerkers. Door het vastleggen van de datum en reden van wijziging kunnen deze te allen tijde worden achterhaald.

3. Bewerkingsbeleid

3.1 bewerkingskeuze

In bijlage 1 zijn de van derden te accepteren afvalstoffen opgenomen en is per Euralcode aangegeven welke activiteiten met de betreffende afvalstof plaatsvindt. Derden worden aan de poort dan wel vooraf ingelicht omtrent het spectrum van te accepteren afvalstoffen. Hierbij zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:

- * op-/overslag (materiaal wordt in opslagvoorzieningen of bulk op- en overgeslagen);
- * opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling, naar één en dezelfde afnemer worden afgezet;
- * scheiden (bv. zeven, handpicking, ontwateren in relatie tot slib/baggerspecie);
- * verkleinen (bv. houtachtig materiaal en groenafval c.q. afval van plantaardige weefsels).

De hierboven genoemde activiteiten hebben als doel de aangeboden afvalstoffen geschikt te maken voor nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik.

De meeste afvalstoffen worden ingenomen, omdat deze met relatief eenvoudige bewerkingen zijn in te zetten voor nuttige toepassing. In dit kader vinden voorbereidingen voor nuttige toepassing en verwijdering plaats, te weten, het opslag, opbulken/verdichten, scheiden en verkleinen van de genoemde categorieën van (afval)stoffen binnen de aangegeven grenzen. Hierbij moet worden gedacht aan: shovel, kraan en verkleinapparatuur. Het transport van en naar de inrichting vindt voornamelijk middels vrachtwagens plaats.

4. Administratieve organisatie en interne controle (AO/IC)

4.1 administratie

De in deze bijlage beschreven uitgangspunten zijn ontleend aan Infomil¹ en gebaseerd op de toelichting van het Activiteitenbesluit. De afwijkingen worden expliciet vermeld en gemotiveerd, waarbij de volgorde c.q. nummering aangehouden wordt van de betreffende richtlijn. Na invoering van de beschreven werkwijze kan een evaluatie en herijking van de procedures plaatsvinden.

1. De structuur van de organisatie blijkt uit het bijgevoegde uittreksel van de Kamer van Koophandel. Er is sprake van één Besloten Vennootschap: De Trip BV. Zie hiervoor bijlage 2.
2. In de administratieve organisatie wordt gebruik gemaakt van primaire vastleggingen waarbij verwezen wordt naar documentnummers. De documentnummers die onder andere gebruikt worden als primaire vastlegging zijn:

- offertenummers (indien van toepassing);
- factuurnummers;
- debiteurnummers.

Door het gebruik van deze en andere nummers en/of coderingen wordt een zoekspoor gevormd, waardoor men te allen tijde tot “de bron” terug kan gaan en men in staat is eventuele onregelmatigheden te herleiden.

3. Aan partijen aangeleverde afvalstoffen wordt een identificatienummers toegekend.
4. Binnen de inrichting van De Trip BV is een actuele kaart van de inrichting aanwezig waarop de opslaglocaties zijn weergegeven.
5. Beschrijving van de financiële administratie waarbij de verwerkingsprocessen transparant in beeld worden gebracht.

a) De financiële administratie van De Trip BV is controletechnisch gescheiden van de overige werkzaamheden die worden uitgevoerd binnen de inrichting. De medewerkers van De Trip BV die zich bezig houden met de (controle van) de financiële administratie hebben geen directe betrokkenheid bij de acquisitie, acceptatie, analyse, opslag en de scheiding van afvalstoffen ter plaatse van de inrichting van De Trip BV. De werkzaamheden die betrekking hebben op de afvalstoffen worden binnen de inrichting van De Trip BV uitgevoerd door diverse medewerkers. Hierbij is een duidelijke functiescheiding aanwezig.

b) De financiële administratie van De Trip BV beschikt over een softwaresysteem waarmee de facturatie en de boekhouding geautomatiseerd kan worden uitgevoerd. Aan de hand van een uitdraai kan de factuur worden aangemaakt en worden verstuurd naar de diverse klanten. De financiële administratie is zodanig ingericht dat alle digitale gegevensbestanden zijn terug te vinden in grootboekrekeningen die van belang zijn voor de (financiële) administratie.

¹ <http://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/activiteitenbesluit/themas/afvalbeheer/acceptatie-controle/invulling-procedures/>

De volgende gegevens zijn vastgelegd in het softwaresysteem en de boekhouding:

- bestand van debiteuren en crediteuren ten behoeve van o.a. relatiebeheer;
- bestand met jaarrekeninggegevens. Dit bestand wordt bijgehouden door een daartoe bevoegd persoon binnen de administratie. Het bestand wordt regulier door een accountant die niet werkzaam is binnen de organisatie van De Trip BV gecontroleerd.
- bestand met financiële transacties inclusief mutaties.

Voor de diverse afvalstoffen (aard en samenstelling) die het bedrijf respectievelijk ontvangt en afgeeft aan derden zijn separate grootboekrekeningen aanwezig in de financiële administratie. De omzet per afvalstof van zowel van de ingenomen als de aan derden afgegeven afvalstoffen, wordt rechtstreeks geregistreerd in de financiële administratie.

Aan de hand van het boekhoudprogramma kunnen de hoeveelheden van de ontvangen en afgegeven afvalstoffen en producten worden bepaald. In het boekhoudprogramma zijn eveneens de kosten opgenomen waardoor het mogelijk is om via het softwarepakket de getotaliseerde hoeveelheden en de hieraan gerelateerde opbrengsten inzichtelijk te maken.

De (recente) voorraden van afvalstoffen worden binnen de inrichting niet in de financiële administratie bijgehouden. Alleen tijdens de (financiële) jaarafsluiting die plaatsvindt op de laatste werkdag van het jaar, wordt de voorraad van de nog aanwezige afvalstoffen, producten en dergelijke vastgesteld. Op basis van deze voorraadbepaling wordt de financiële waarde van de nog aanwezige voorraad geïndiceerd. Deze gegevens zijn vereist voor het opstellen van het financieel jaarverslag voor de inrichting van De Trip BV.

c) De voorraden aan afvalstoffen die op enig moment aanwezig zijn binnen de inrichting van De Trip BV kunnen aan de hand van de geregistreerde gegevens in de afvalstoffenregistratie worden bepaald. Aan de hand van de afgeleide opslaghoeveelheden van afvalstoffen wordt verder inzicht verkregen in de financiële waarde van de goederen c.q. afvalstoffen welke binnen de inrichting zijn opgeslagen oftewel in voorraad liggen. Vervolgens kan men nagaan of er een sluitend verband is tussen de goederenadministratie en de financiële administratie. In de subadministratie en de financiële administratie zijn geen specifieke voorraadlocaties opgenomen.

d) De mutaties tussen de verschillende voorraadlocaties worden niet in de financiële administratie geregistreerd, omdat de interne voorraadlocaties niet expliciet in het geautomatiseerde afvalstoffenregistratiesysteem worden opgenomen.

e) Op basis van de geregistreerde aan- en afvoergegevens en de aanwezige voorraden vastgesteld op basis van de meeste recente voorraadbepaling, kan een correcte en volledige stromenbalans worden opgesteld.

g) Het financiële proces met betrekking tot de afvalstoffen ligt vast in ISO-procedures. Hiermee wordt een juiste, tijdige en volledige verantwoording in de financiële administratie bewerkstelligd.

h) Binnen de inrichting van De Trip BV maakt men gebruik van een aantal softwaresystemen bestaande uit een aantal standaard softwareprogramma's (Word, Excel enz.) en een boekhoudprogramma

Dagelijks wordt binnen de inrichting van De Trip BV een back-up gemaakt van alle databestanden en dergelijke. De back-ups worden zowel binnen de inrichting als extern bewaard.

6. Tussen de goederenadministratie (afvalstoffen) en de financiële administratie (totaalfactuur) bestaat een sluitend verband.
7. Van alle inkomende en uitgaande vrachten worden de volgende gegevens vastgelegd:
 - opdrachtnummer;
 - ontdoener (naam, adres, woonplaats, relatienummer);
 - aard, samenstelling en Euralcode;
 - proces van herkomst;
 - hoeveelheid (gewicht/hoeveelheid);
 - datum aanlevering of afvoer;
 - afgifte aan vergunninghouders voor nuttige toepassing of verwijdering (naam, adres, woonplaats, relatienummer).
8. Bij de acceptatie van de afvalstoffen worden de volgende gegevens vastgelegd:
 - aard, herkomst en samenstelling van het afval;
 - uitgevoerde onderzoeken tijdens de acceptatie;
 - gemaakte keuzes tijdens de acceptatie;
 - de beoogde eindbestemming van de reststoffen;
 - afwijkingen van gemaakte keuzes;
 - de gehanteerde functiescheiding;
 - met de klant gemaakte afspraken.
9. Ten aanzien van het verwerkingsbeleid worden de volgende gegevens vastgelegd:
 - uitgevoerde onderzoeken gedurende de bewerking of verwijdering;
 - gemaakte keuzes tijdens de bewerking of verwijdering;
 - tijdstip waarop de afvalstof in het bewerkingsproces is gebracht;
 - per route de hoeveelheden bewerkte afvalstoffen;
 - per route de hoeveelheden van de diverse (rest)stoffen die bij de bewerking of verwijdering vrijkomen;
 - de eindbestemming van de reststoffen;
 - afwijkingen van tijdens het acceptatieonderzoek gemaakte keuzes;
 - de gehanteerde functiescheiding;
 - met de klant gemaakte afspraken.
10. Ten aanzien van de op- of overslag van afvalstoffen worden de volgende zaken vastgelegd:
 - het gebruikte materiaal bij ompakken en eventuele hulpstoffen;
 - de gehanteerde functiescheiding;
 - de exacte positie van de goederen

11. Bij weigering van een partij afvalstoffen worden in ieder geval de navolgende gegevens geregistreerd:

- ontdoener (NAW-gegevens)
- locatie van herkomst
- datum
- hoeveelheid
- omschrijving aard en samenstelling
- afvalstoffencode
- reden van weigering
- geadresseerde (NAW-gegevens)

4.2 interne controle

Binnen de inrichting vinden een aantal interne controles plaats ter controle van de geregistreerde en gefactureerde gegevens. Interne controles welke plaatsvinden zijn onder andere:

1. De interne controle inzake de registratie van afvalstoffen vindt op een aantal manieren plaats, namelijk:
 - reguliere financiële controle van de geregistreerde gegevens inzake de aanvoer van afvalstoffen in verband met de facturatie van de geregistreerde gegevens naar de diverse relaties.

Door de voornoemde interne controles wordt voldoende gewaarborgd dat de registratie van afvalstoffen correct heeft plaatsgevonden.

2. De opgestelde balansen inzake de goederen- en financiële administratie worden periodiek intern gecontroleerd. Het betreft onder meer:
 - het inmeten, bepalen c.q. berekenen van de fysieke voorraden en deze afstemmen op de administratieve voorraad. Opvallende afwijkingen worden geregistreerd.

De bovengenoemde controles vloeien voort uit het gehele proces van continue registratie van alle mutaties met betrekking tot gegevens van de afvalstromen.

3. Voor de periodieke controle van de fysieke voorraad aan afvalstoffen wordt verwezen naar het vermelde onder punt 2.
4. Er vinden binnen de inrichting geen metingen plaats.
5. Het besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen is niet van toepassing op de inrichting van De Trip BV.
6. Binnen de inrichting wordt niet specifiek gecontroleerd of afwijkingen van het A&V-beleid onder de juiste autorisatie zijn uitgevoerd. Dit is deels indirect vastgelegd in de autorisatie in het gebruikte softwaresysteem.

7. Mutaties van bestanden in het systeem van De Trip BV kunnen enkel en alleen worden uitgevoerd onder de juiste autorisatie. Aan de hand van de functie van de gebruiker van het systeem, wordt door de functioneel beheerder, via de inlognaam, aan deze persoon bepaalde rechten binnen het systeem toegekend.

Een medewerker van de financiële administratie is bevoegd orders aan te leggen of te wijzigen. Mutaties zijn volledig herleidbaar door een strikte registratie van de mutaties.

8. Binnen de inrichting is weegapparatuur aanwezig zodat een beeld ontstaat van de inkomende en uitgaande stromen alsmede een registratie daarvan. Benadrukt wordt dat door bijvoorbeeld neerslag invloeden en verdamping in relatie tot inkomend een uitgaande partijen altijd een sluitfout kan ontstaan in deze balans. Vooral het verkleinen van groenmateriaal dragen bij aan de sluitfout.

9. Door de voornoemde interne controles wordt voldoende gewaarborgd dat de registratie van afvalstoffen correct heeft plaatsgevonden.

Bijlage 1, overzicht in te nemen afvalstoffen/acceptatievoorwaarden

In deze bijlage is een tabel opgenomen waarin overzichtelijk de volgende aspecten aangegeven zijn, namelijk:

- Eural-code van de afvalstof of materiaal
- omschrijving van de afvalstof
- verwerkingskeuze
- inname van derden

omschrijving euralcode	op- en overslag	samenvoe- gen c.q. opbulken#	scheiden	verkleinen
Tweede hands bouwmaterialen en bouwstoffen				
17 01 01 beton	*	*	*	-
17 01 02 stenen	*	*	*	-
17 01 03 tegels en keramische producten	*	*	*	-
17 01 07 c niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten	*	*	*	-
17 02 01 c hout	*	*	*	-
17 02 02 c glas	*	*	*	-
17 02 03 c kunststof	*	*	*	-
17 06 04 niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal	*	*	*	-
17 09 04 c niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en slooafval	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
05 01 17 bitumen	*	*	*	-
17 03 02 c niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels	*	*	*	-
Grond en baggerspecie (in brede zin)				
01 04 09 zand- en kleiaval	*	*	*	-
02 04 01 grond van het schoonmaken en wassen van bieten	*	*	*	-
10 01 24 wervelbedzand	*	*	*	-
19 01 19 wervelbedzand	*	*	*	-
19 08 02 afval van zandvang	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
17 05 04 c niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen	*	*	*	-
17 05 06 c niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie	*	*	*	-
17 05 08 c niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast	*	*	*	-
19 01 19 wervelbedzand	*	*	*	-
19 08 02 afval van zandvang	*	*	*	-
19 11 06 c niet onder 19 11 05 vallend slib van afvalwaterbehandeling ter plaatse	*	*	*	-
19 12 09 minerale stoffen (bv. zand, steen)	*	*	*	-
19 13 02 c niet onder 19 13 01 vallend vast afval van bodemsanering	*	*	*	-
19 13 04 c niet onder 19 13 03 vallend slib van bodemsanering	*	*	*	-
19 13 06 c niet onder 19 13 05 vallend slib van grondwatersanering	*	*	*	-
20 02 02 grond en stenen	*	*	*	-
20 03 03 veegvuil	*	*	*	-

omschrijving euralcode	op- en overslag	samen- voegen c.q. opbulken#	scheiden	verkleinen
Groenafval e.d.				
02 01 03 afval van plantaardige weefsels	*	*	*	*
02 01 07 afval van de bosbouw	*	*	*	*
03 01 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
03 01 05 niet onder 03 01 04* vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer	*	*	*	*
03 03 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
Glas (voor zover niet eerder genoemd)				
10 11 12 c niet onder 10 11 11 vallend glasafval	*	*	-	-
16 01 20 glas	*	*	-	-
19 12 05 glas	*	*	-	-
20 01 02 glas	*	*	-	-
Hout (A en B-hout, voor zover nog niet genoemd)				
03 01 01 schors- en kurkafval	*	*	*	*
03 01 05 c niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer	*	*	*	*
03 01 99 niet elders genoemd afval	*	*	*	*
03 03 01 schors- en houtafval	*	*	*	*
15 01 03 houten verpakking	*	*	*	*
17 01 02 c hout	*	*	*	*
19 12 07 c niet onder 19 12 06 vallend hout	*	*	*	*
20 01 38 c niet onder 20 01 37 vallend hout	*	*	*	*
Overigen (geotextiel etc., voor zover niet vallend onder een andere code)				
02 01 04 kunststofafval (exclusief verpakkingen)	*	*	*	-
02 01 99 niet elders genoemd afval	*	*	*	-
20 03 99 niet elders genoemd stedelijk afval	*	*	*	-

waaronder een activiteit als bedoeld onder onderdeel bijlage en van het Bor, onderdeel 28.10, lid 33° en 34° en het LAP2 onder Hoofdstuk 18.

Benadrukt dat in bovenstaand overzicht nog niet is geanticipeerd op de beoogde wijziging van de Euralcodelijst medio 2015. Melder gaat er vanuit dat na invoering van de gewijzigde lijst blijvende rechten bestaan van de inname van de diverse gemelde afvalstoffen en er in de toekomst geen onnodige beperkingen/herijking nodig is.

Bijlage 2

Machtiging De Trip BV

Hierbij verklaart,

De heer _____, handelend in zijn hoedanigheid als zelfstandig bevoegd bestuurder van De Trip BV, statutair gevestigd te _____, kantoorhoudende aan Sophialaan 7, 31 (3542 AR) te Utrecht, te machtigen:

om namens haar in en buiten rechte op te treden en voorts al het nodige te doen ter behartiging van haar belangen (inzake het verkrijgen van vergunningen / meldingen / ontheffingen) ingevolge het Activiteitenbesluit (Barim), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en/of Waterwet (Wtw), (het instellen van) bezwaar, beroep en schorsing/voorlopige voorziening bij bevoegde gezagen en/of rechterlijke instanties, waaronder doch niet beperkt tot de Raad van State.

Heijen, 11 maart 2015

De Trip BV
Namens deze,

directeur

Bijlage 3

Aanvulling melding 25-3-2015

Inzien uittreksel - De Trip B.V. (62950266)

Kamer van Koophandel, 25 maart 2015 - 15:25

KvK-nummer 62950266

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen zichtbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

Rechtspersoon

RSIN	855026443
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	De Trip B.V.
Statutaire zetel	Utrecht
Eerste inschrijving handelsregister	25-03-2015
Datum akte van oprichting	23-03-2015
Geplaatst kapitaal	EUR 120,00
Gestort kapitaal	EUR 120,00

Onderneming

Handelsnaam	De Trip B.V.
Startdatum onderneming	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Activiteiten	SBI-code: 0812 - Winning van zand, grind en klei SBI-code: 82999 - Overige zakelijke dienstverlening
Werkzame personen	0

Vestiging

Vestigingsnummer	<u>000031912923</u>
Handelsnaam	De Trip B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Datum vestiging	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Activiteiten	SBI-code: 0812 - Winning van zand, grind en klei SBI-code: 82999 - Overige zakelijke dienstverlening Het inzamelen, ontvangen, op- en overslaan, bewerken en verwerken van grond en bouwstoffen.
Werkzame personen	0

Enig aandeelhouder

Naam	De Trip Holding B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Ingeschreven onder KvK-nummer	<u>62932802</u>
Enig aandeelhouder sedert	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)

Bestuurder

Naam	De Trip Holding B.V.
Bezoekadres	Sophialaan 7 A, 3542AR Utrecht
Ingeschreven onder KvK-nummer	<u>62932802</u>
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd

Gevolmachtigden

Naam	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Inhoud volmacht	Volledige volmacht

Naam

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
Adres	[REDACTED]
Datum in functie	23-03-2015 (datum registratie: 25-03-2015)
Inhoud volmacht	Volledige volmacht

Gegevens zijn vervaardigd op 25-03-2015 om 15.26 uur.

Aanvulling melding 21-9-2015:

Vervallen bij nieuwe aanvulling dd. 22-10-15

Aanvulling melding 22-10-2015

NOTITIE

Aan : RUD Utrecht en gemeente Utrecht
Van : [REDACTED]
Onderwerp : 2^e aanvulling melding activiteitenbesluit De Trip van 11 maart 2015 en 2^e aanvulling aanvraag omgevingsvergunning onderdeel bouw De Trip (keerwanden) d.d. 17 augustus 2015.
Datum : 22 oktober 2015

1 Inleiding

In een gezamenlijk overleg met de bevoegde gezagen milieu (RUD Utrecht) en bouw (gemeente Utrecht) en de aanvrager (De Trip BV) op donderdag 17 september jl., is door het bevoegd gezag aangegeven dat er op basis van de melding Activiteitenbesluit voor De Trip BV van 11 maart jl., wellicht sprake is van 3 bedrijfstyperingen die kunnen leiden tot een indeling in milieucategorie 4.2

Het betreft:

- puinbreker
- vuiloverslagstation
- afvalscheidingsinstallatie

Naar aanleiding hiervan is op 21 september 2015 een aanvulling ingediend ten behoeve van de onderbouwing van de milieucategorie van de gemelde activiteiten met afval, waarin wij hebben aangegeven waarom naar onze mening geen van deze bedrijfstyperingen van toepassing is op de gemelde activiteiten van De Trip. Op 5 oktober jl. heeft de RUD Utrecht hierop gereageerd in een notitie waarbij om nadere aanvulling/invulling is gevraagd. Deze nadere aan-/invulling is opgenomen in deze voorliggende aanvulling.

Deze notitie betreft een aanpassing van onze aanvulling van 21 september jl., aangevuld met de extra gevraagde informatie en vervangt daarmee de eerdere aanvulling.

2 Onderbouwing milieucategorie

Puinbreker

In de algemene omschrijving op het meldingsformulier, in tabel 1 én bijlage 1 van bijlage 1 bij de melding zijn de enige aangegeven verkleinende werkzaamheden het verkleinen van A- en B-hout en snoei-/groen afval. Nergens is het verkleinen van bouw- en sloopafval of ander steenachtig materiaal aangegeven of aangevraagd. Er is derhalve geen puinbreker aanwezig binnen de inrichting.

Vuiloverslagstation

In de melding is aangegeven dat het een aannemer betreft die ook afvalstoffen inneemt van eigen werken en beperkt van derden, ten behoeve van het hergebruik van deze stromen in eigen werken. De afvalstoffen zijn afkomstig van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen, maar zoals vermeld betreft dit uitsluitend monostromen die vallen onder het Activiteitenbesluit. Er vindt acceptatie van een beperkt aantal afvalstromen plaats. Doel is hergebruik van afvalstoffen. Er is daarom geen sprake van sterk vervuilde of gemengde afvalstromen.

Binnen de inrichting worden de ingekomen stromen gescheiden opgeslagen, gescheiden (ontwateren) en de houtachtige delen kunnen worden versnipperd in een shredder.

NOTITIE

De afvalstromen, omvang en werkzaamheden met afval bij De Trip zijn vergelijkbaar met die op een gemeentewerf, er komen afvalstromen van eigen werken binnen en van derden. Een gemeentewerf is een type B inrichting: deze valt volledig onder het Activiteitenbesluit en moet (kunnen) voldoen aan de eisen daaruit: de geluidnormen uit artikel 2.17 en geen stof- of geuroverlast buiten de inrichting. Deze komen overeen met de eisen voor een milieucategorie 3.1 bedrijf. De activiteiten van een gemeentewerf betreffen uitsluitend op- en overslag, verkleinen (van hout) en ontwateren, allen opgenomen in artikel 28.10, onder 4 van onderdeel C, bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht). Dit betekent dat dit de werkzaamheden zijn die een gemeentewerf ook volledig onder het Activiteitenbesluit kan uitvoeren.

Een vuiloverslagstation is breder van opzet en grootschaliger: het betreft alle soorten afval, veelal gemengde stromen (huishoudelijk- en bedrijfsafval) die op grote schaal worden op- en overgeslagen en wellicht gesorteerd en bewerkt. Dit kan tot meer overlast leiden, waardoor de geur-, stof- en geluidcontouren ook 6 keer zo groot zijn als bij een gemeentewerf en daarmee een hogere milieucategorie van toepassing is. Een vuiloverslagstation valt onder categorie 28.4 lid c onder 1 van onderdeel C van bijlage I van het Bor en is een type C-inrichting. Van een dergelijke grootschalig op- en overslag van stuif- en stankverspreidend afval is geen sprake, derhalve is de inrichting van De Trip niet te vergelijken met een algemeen vuiloverslagstation van milieucategorie 4.2.

De melding wordt aangevuld met een bijgewerkt overzicht van de binnen de inrichting aanwezige opslagen van afvalstoffen. Met name de opgeslagen hoeveelheden hout (2.000 ton/10.000 m³) en papier (2.000 ton/2.000 m³) zijn gereduceerd ten opzichte van de eerdere melding. Onderstaande tabel 1 dient ter vervanging van tabel 1 in Bijlage 1 (Acceptatie en verwerkingsbeleid) bij de melding van 11 maart 2015.

Tabel 1 (nieuw): overzicht afvalstoffen en capaciteiten				
code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m ²	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervulde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel, veegvuil, ZOAB-slib, etc.) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 10.000 m ³	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335
D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	opslag
E	A-hout en B-hout	maximale 2.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	•Papier en karton •Textiel	maximale 2.000 ton	20.000	Scheiden, opbulken
G	bouw- en sloofafval (gemengd), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 45 m ³	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 200 m ³	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 600 m ³	16.640	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval <u>alleen van eigen werken</u>	maximaal 50 ton	-	opslag

NOTITIE

Afvalscheidinginstallatie

Deze categorie heeft betrekking op de industriële sorteerinstallaties, waar grote stromen afval worden verkleind, gescheiden en verwerkt. Dit betreft grote sorteerinrichtingen die als type C zijn aan te merken, dus waarvoor een omgevingsvergunning milieu is vereist. Bij De Trip is de enige aanwezige 'installatie' een shredder. Binnen de inrichting is derhalve geen afvalscheidingsinstallatie aanwezig.

Conclusie

Uit voorgaande blijkt dat de aangevraagde activiteiten niet zondermeer vallen onder de categorieën waarvoor een milieucategorie 4.2 van toepassing is. De werkzaamheden met afval die De Trip heeft gemeld in het kader van het Activiteitenbesluit zijn vergelijkbaar met inrichtingen die vallen onder milieucategorie 3.1. Om deze reden zijn wij van mening dat de gemelde bedrijfsactiviteiten passen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan, dat bedrijven met maximaal milieucategorie 4.1 toestaat.

3 Extra informatie

Bulkopslag overig

Aanvullend op bovenstaande onderbouwing ten behoeve van de bepaling van de milieucategorie, is ook gevraagd aan te geven welke andere bulkopslagen binnen de inrichting aanwezig kunnen zijn. Deze zijn opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: overzicht opslag overige bulkstoffen			
soort	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
dieselolie	maximaal 15.000 l	< 25.000 l/jaar	t.b.v. eigen voertuigen
strooizout	80.000 ton	80.000	
bouwproducten ten behoeve van infra	10.000 ton	n.v.t.	opslag

Akoestisch onderzoek

Het concept akoestisch onderzoek is beoordeeld. Op de twee de belangrijkste vragen wordt hieronder ingegaan (zijn activiteiten zoutloods reeds mee genomen en geldt het onderzoek ook voor de melding). Het onderzoek zelf moet op enkele onderdelen nog worden aangevuld en volgt over ongeveer 2 weken.

De zoutopslag zal incidenteel worden verhuurd ten behoeve van zoutopslag. Ook andere opslag van andere aangevraagde (afval)stoffen kan in de zoutloods plaatsvinden. De transportbewegingen van en naar de zoutloods (voor zout of andere opslag) zijn reeds opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op drie situaties: de melding Activiteitenbesluit, inpassing in de geluidszone (bestemmingsplan) en bijlage bij de toekomstige aanvraag omgevingsvergunning-milieu. In het rapport is uitgegaan van 160 vrachtwagenbewegingen naar de verschillende opslagen (route 2) in de dagperiode en 20 zowel in de avond als nacht. Hierin is ook de route van en naar de zoutopslag meegenomen. In het rapport zijn twee representatieve bedrijfssituaties (RBS) berekend. RBS1 is inclusief laden en lossen van binnenschepen (geen onderdeel van melding) en RBS2 is inclusief het verkleinen van hout of puin. *Voor de melding is daarom alleen RBS2 uit het akoestisch onderzoek van toepassing en dan uitsluitend met betrekking tot houtshredder (er is geen puinbreker aanwezig in de gemelde situatie).*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat RBS2 inpasbaar is in de geluidzone. De geluidsniveaus bij woningen (op circa 130 meter afstand) bedragen maximaal 41 dB(A), 34 dB(A) en 31 dB(A) in resp. de dag, avond en nacht en 37 dB(A), 32 dB(A) en 29 dB(A) op 200 meter afstand. Op grond hiervan is af te leiden dat ruimschoots kan worden voldaan aan de norm van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) op 50 meter afstand zoals is voorgeschreven in artikel 2.17 lid 2 van het Activiteitenbesluit.



Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Warmtestralingsbelasting

Ten behoeve van de opslagen papier/karton en hout is een warmtestralingsbelasting-berekening uitgevoerd.
Deze wordt als aparte bijlage bijgevoegd.

NOTITIE

Aan : Veiligheidsregio Utrecht, Brandweer
Van : 
Onderwerp : Warmtestralingsbelasting De Trip BV
Datum : 22 oktober 2015

M-Tech Nederland BV heeft de warmtestralingsbelasting bepaald naar aanleiding van de opslag van van los opgeslagen hout en losopgeslagen papier binnen de inrichting van De Trip BV, gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. De warmtestralingsbelasting dient op grond van artikel 7.7 van het Bouwbesluit inzichtelijk te worden gemaakt en mag niet meer dan 15 kW/m^2 bedragen in relatie tot een op een aangrenzend perceel gelegen gebouw of bouwvlak. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de daartoe erkende programma Infomil bepalingmethoden Warmtestralingsbelasting versie 1.0 2003¹.

Het betreft hierbij de opslag van papier onder de overkapping in bulk vorm met een omvang van 54,4 m (b) x 9,2 m (d) en een hoogte van nooit meer dan 4 m en een totale opslag van maximaal 2.000 ton (2.000 m^3).

De opslagen van hout hebben een afmeting van respectievelijk 36,6 m (b) x 11,12 m (d) en 30,5 m (b) x 22,2 m (d). De opslagen zijn nooit hoger dan 8 meter en de totale opslag is niet groter dan 2.000 ton (10.000 m^3).

De warmtestralingsbelasting is bepaald met behulp van het softwareprogramma "Infomil Bepalingmethode Warmtestralingsbelasting Versie 1.0 2003". Hierbij zijn een achttal situaties beschouwd te weten:

- a) Opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten noordwesten van de inrichting (A);
- b) Opslag van hout ten opzichte van het perceel gelegen ten westen van de inrichting (B);
- c) Opslag hout ten noordwesten van de inrichting ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten noordwesten van de inrichting (C);
- d) Opslag in relatie tot de schuin tegenover liggende houtopslag (D);
- e) Opslag in relatie tot de schuin tegenover liggende houtopslag (E, twee identieke varianten);
- f) Opslag van hout ten opzichte van het gebouw gelegen ten noorden van de inrichting (F);
- g) Opslag hout ten westen van de inrichting ten opzichte van het hart van het naastgelegen spoor ten zuidwesten van de inrichting (G);
- h) Opslag van papier ten opzichte van het perceel gelegen ten zuidoosten van de inrichting (H).

Zie ook bijgevoegde situatieschets (bijlage A). Hierbij is middels rode en blauwe arcering de opslag van hout aangeduid en met groene arcering de opslag van papier.

Van alle scenario's is de warmtestralingsbelasting bepaald ten opzichte van het beoordelingspunt als gevolg van een brand.

Het toegepaste softwareprogramma bepaald de warmtestralingsbelasting op grond van gesimuleerde opslag van vurenhout. Vurenhout (19 MJ/kg) heeft een andere verbrandingswaarde dan papier (13.7 MJ/kg^2). Opgemerkt wordt dat het papier in alle vakken onder de overkapping kan worden opgeslagen. Daar papier een lagere verbrandingswaarde heeft dan vurenhout en de meest kritische opslaglocatie is berekend, kan de berekening van vurenhout hier als worst-case worden beschouwd in relatie tot de papieropslag (zie bijlage C onder H).

Om ervoor te zorgen dat met het juiste vuurlast gerekend wordt, is het opslagvolume aan papier gecorrigeerd naar de hoeveelheid vurenhout met een zelfde vuurlast.

¹ <https://www.rjksoverheid.nl/documenten/brochures/2012/04/27/infoblad-buitenopslag-brandbare-niet-milieugevaarlijke-stoffen-bouwbesluit-2012>

² Waarde komt uit document "Verbrandingswaarden van producten en materialen" afkomstig van de website www.brandweerkennisnet.nl

NOTITIE

De opslagen zijn aan deels begrensd door keerwanden met een hoogte van 4 m. In de plattegrondtekening (bijlage A) zijn de keerwanden opgenomen.

Op basis van de gecorrigeerde opslagen is de warmtestralingsbelasting in elke van de scenario's bepaald.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m ²) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten											
situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt ² (m)		Warmtestraling (kW/m ²)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)		hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	36,16	11,12	8	4	24	18,08	1,27	14,33	14,78	14,85	14,52
B	30,26	22,20	8	4	35,6	15,13	4,82	5,07	5,25	5,35	5,37
C	22,20	30,25	8	4	45,22	11,1	2,42	2,50	2,56	2,60	2,60
D	11,20	36,16	8	0	14,35	5,6	11,97	13,33	13,98	13,90	13,18
E	11,20	36,16	8	0	14,23	5,6	12,11	13,50	14,16	14,07	13,35
F	32,63	36,16	8	4	60,90	16,32	1,98	2,02	2,05	2,06	2,06
G	34,21	28,8	8	4	45,22	17,11	3,55	3,68	3,76	3,81	3,82
H	35,00	9,20	4	4	19,67	17,5	5,42	5,81	5,92	5,73	5,28

In bijlage B zijn de uitdraaien van het softwareprogramma bijgevoegd. Opgemerkt wordt dat voor de zijden van de opslagen die niet direct grenzen aan een keerwand de afstand is aangehouden in het midden van de hellingshoek (< 45°). Dit komt neer op een afstand van 4 meter gerekend van de "voet" van de opslag.

Voor F is de opslag weergegeven (blauw op de tekening, bijlage A) voor de situatie waarbij (nog) geen sprake zal zijn van relevante bebouwing op het buurperceel. De situatie tot het nabijgelegen gebouw (reeds aanwezig) ten noorden van de inrichting is middels de berekening inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt opgemerkt dat in situatie H de breedte van opslag door het programma op 35 meter wordt gezet daar de warmtestralingsbelasting van de bredere gedeeltes geen bijdrage heeft op het beoordelingspunt.

In de situaties D en E zijn ook de warmtestralingsbelastingen onderling berekend. Voorop staat dat bij alle opslagen sprake is van mitigerende maatregelen. Zo wordt tussen de brandbare stoffen altijd een leeg vak of een vak met niet-brandbare opslag toegepast.

Uit de berekende warmtestralingsbelastingen blijkt dat in alle beschouwde situaties voldaan wordt aan de eis van 15 kW/m² zoals opgenomen in artikel 7.7 lid 3a. van het Bouwbesluit alsmede inzichtelijk is gemaakt of de situatie voldoet aan Artikel 2.84 van het Bouwbesluit.

NOTITIE

Bijlage A



† 10000

[illegible]

NOTITIE

Bijlage B

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De diepte van de opslag bedraagt 11,12 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 18,08 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 24 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 21,48 m.

De efficiency van de afscherming is 1

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 81,13%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	1,27
Beoordelingspunt 2	5	14,33
Beoordelingspunt 3	7,5	14,78
Beoordelingspunt 4	10	14,85
Beoordelingspunt 5	12,5	14,52

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 30,25 m.

De diepte van de opslag bedraagt 22,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 15,13 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 35,6 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 78,31%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	4,82
Beoordelingspunt 2	5	5,07
Beoordelingspunt 3	7,5	5,25
Beoordelingspunt 4	10	5,35
Beoordelingspunt 5	12,5	5,37

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 22,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 30,25 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 11,1 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 45,22 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 76,64%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	2,42
Beoordelingspunt 2	5	2,5
Beoordelingspunt 3	7,5	2,56
Beoordelingspunt 4	10	2,6
Beoordelingspunt 5	12,5	2,6

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 11,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 5,6 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,35 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

Er is geen afscherming aanwezig.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 84,98%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	11,97
Beoordelingspunt 2	5	13,33
Beoordelingspunt 3	7,5	13,98
Beoordelingspunt 4	10	13,9
Beoordelingspunt 5	12,5	13,18

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 11,2 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 5,6 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 14,23 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

Er is geen afscherming aanwezig.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 85,04%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	12,11
Beoordelingspunt 2	6	13,5
Beoordelingspunt 3	7,5	14,16
Beoordelingspunt 4	10	14,07
Beoordelingspunt 5	12,5	13,35

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II. Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III. Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 32,63 m.

De diepte van de opslag bedraagt 36,16 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 16,32 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 60,9 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 74,61%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	1,98
Beoordelingspunt 2	5	2,02
Beoordelingspunt 3	7,5	2,05
Beoordelingspunt 4	10	2,06
Beoordelingspunt 5	12,5	2,06

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 34,21 m.

De diepte van de opslag bedraagt 28,8 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 8 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,11 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 45,22 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

De berekende vlamhoogte bedraagt 24 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 76,64%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	3,55
Beoordelingspunt 2	5	3,68
Beoordelingspunt 3	7,5	3,76
Beoordelingspunt 4	10	3,81
Beoordelingspunt 5	12,5	3,82

Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de bepalingmethode warmtestralingsbelasting opslag hout, opgesteld in het kader van de 8.40 AmvB Bouw- en houtbedrijven milieubeheer en de daarbij behorende berekeningsmethode:

- bijlage II: Beschrijving berekeningsmethode buitenopslag hout
- bijlage III: Beschrijving berekeningsmethode binnenopslag hout

Invoergegevens

De berekening wordt uitgevoerd voor een buitenopslag.

De breedte van de opslag bedraagt 35 m.

De diepte van de opslag bedraagt 9,2 m.

De hoogte van de opslag bedraagt 4 m.

Het beoordelingspunt is gelegen op 17,5 m vanaf de zijde van de opslag (verplaatsing parallel aan de gevel).

Het beoordelingspunt is gelegen op 19,67 m van de opslag (verplaatsing loodrecht op de gevel).

De berekening wordt uitgevoerd voor niet compact gestapeld hout.

De hoogte van de afscherming bedraagt 4 m.

De afstand van de afscherming tot de opslag bedraagt 0 m.

De efficiency van de afscherming is 1.

Tussenresultaten

Van de gehele gevel is 35 m in rekening gebracht.

De berekende vlamhoogte bedraagt 12 m vanaf de onderzijde van de stapel.

De warmtestralingsflux vanuit de stapel bedraagt 78,6 kW per m², boven de stapel neemt de warmtestralingsflux af.

De berekende transmissie bedraagt 82,6%.

Berekeningsresultaten

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte (m)	Warmtestralingsniveau (kW per m ²)
Beoordelingspunt 1	2,5	5,42
Beoordelingspunt 2	5	5,81
Beoordelingspunt 3	7,5	5,92
Beoordelingspunt 4	10	5,73
Beoordelingspunt 5	12,5	5,28



De Trip BV

VERZONDEN 03 MEI 2016

Sophialaan 7
3542 AR UTRECHT

Datum 3 mei 2015
Zaaknummer
Briefnummer 564691-Z/16/103473
Uw nummer
Onderwerp Meldingen
Activiteitenbesluit
perceel Sophialaan 7
te Utrecht

Contactpersoon
Telefoonnummer
E-mailadres
Bijlage(n) 1
Pagina 1 van 3

Geachte

U heeft diverse meldingen voor het Activiteitenbesluit milieubeheer ingediend voor het bedrijf De Trip gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Deze meldingen hebben wij ontvangen op 11 maart 2015, 22 september 2015, 23 oktober 2015 en 13 november 2015. De meldingen zijn respectievelijk geregistreerd onder kenmerk HZ_MM-15-07225, HZ_MM-15-27327, HZ_MM-15-30708 en HZ_MM-15-40215.

Uw meldingen betreffen het oprichten van een bedrijf dat in hoofdlijnen de volgende bedrijfsactiviteiten uitvoert: het innemen en opbullen van (verontreinigde)grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen welke genoemd worden bij onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor (Besluit omgevingsrecht), waaronder ook het opslaan en versnipperen van ten hoogste 600 kubieke meter groenafval afkomstig van werkzaamheden die van buiten de inrichting afkomstig zijn. Daarnaast vindt de opslag van stoffen, niet zijnde afval en enige hulpstoffen plaats, zoals (wegen)zout en asfaltreinigingsmiddelen. Het gaat hierbij met name om diverse (bulk)goederen zoals bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Tevens vinden secundaire activiteiten plaats zoals het gebruik van divers materieel, voertuigen voor transport, opslag en het voeren van administratie.

Beoordeling

Wij hebben de meldingen met bijlagen inhoudelijk beoordeeld. De meldingen zijn volledig en bevatten voldoende informatie. Zodoende hebben wij de meldingen in orde bevonden. Hiermee voldoet u aan de meldingsplicht in het kader van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Op de door u gemelde activiteiten zijn de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling van toepassing. Via de site www.aimonline.nl heeft u de door u na te leven regels kunnen downloaden en nalezen. Wij adviseren u de voor uw inrichting geldende voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer in uw administratie te bewaren.

Advies brandweer

Gezien de verschillende soorten en hoeveelheden brandbare stoffen die binnen de inrichting bewerkt en opgeslagen worden hebben wij de brandweer Utrecht gevraagd om advies. Dit advies wordt als bijlage bij deze brief gevoegd. Wij adviseren u hiervan goede notie te nemen en waar nodig maatregelen te nemen.

Maatwerkvoorschriften

De meldingen voor het Activiteitenbesluit geven ons aanleiding om maatwerkvoorschriften voor geluid op te stellen. Hierover ontvangt u z.s.m. bericht.

Een medewerker van het team Handhaving bedrijven van de RUD Utrecht zal op termijn uw inrichting controleren.

Heeft u vragen?

Voor vragen kunt u terecht bij [REDACTED] via bovenstaande contactgegevens, of [REDACTED] telefoon: [REDACTED]

RUD Utrecht verleent vergunningen, houdt toezicht en voert handhavingstaken uit op het gebied van milieu, bodem, natuur, landbouw, vuurwerk, (zwem)water en luchtvaart, in opdracht van de aangesloten gemeenten en de provincie Utrecht.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen,



[REDACTED]
Teamleider Vergunningverlening bedrijven
RUD Utrecht

CC.

M-Tech Nederland B.V.

Produktieweg 1G

6045 JC Roermond

Bijlage 16



M-Tech Holding B.V.

Produktieweg 1 G
ROERMOND

VERZONDEN 23 DEC. 2015

DATUM 23 december 2015

TEAM

Vergunningverlening Natuur en
LandschapZAAKENMERK Z-NB-MO-2015-4518
NUMMER 8177742C

REFERENTIE

DOORKIESNUMMER

UW BRIEF VAN 23 december 2015

FAX

UW NUMMER -

E-MAILADRES

BIJLAGE(N)

ONDERWERP

Ontvangsbevestiging melding

Geachte [REDACTED],

Op 23 december 2015 hebben wij uw melding ontvangen. De melding heeft betrekking op uitbreiding/wijziging van stikstof emitterende activiteiten op de locatie Sophialaan 7A in Utrecht en is bij ons geregistreerd onder nummer Z-NB-MO-2015-4518. Bij eventuele correspondentie verzoeken wij u naar dit nummer te verwijzen.

De melding is geregistreerd in AERIUS Register en de hiertoe benodigde ontwikkelingsruimte is in dit programma aan de melding toegekend.

U draagt zelf verantwoordelijkheid voor de inhoud van deze melding. In het geval van een onjuiste melding kunnen aan deze brief dan ook geen rechten ontleend worden.

Wij willen u erop wijzen dat u naar aanleiding van uw melding door een handhavingsmedewerker bezocht kunt worden. Voor de melding geldt conform de Regeling PAS een realisatietermijn van twee jaar. Indien u het project of andere handeling niet aantoonbaar binnen genoemde termijn heeft gerealiseerd, kan middels een handavingsprocedure de ontwikkelingsruimte in AERIUS Register vervallen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,

[REDACTED]
Afdeling Uitvoering Fysieke Leefomgeving

Dit bericht is automatisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

U heeft op grond van artikel 8 van de Regeling Programmatische aanpak stikstof een melding ingediend voor uw initiatief. Deze bevestiging van uw melding is voor uw eigen administratie en toont aan dat de melding is ontvangen en de benodigde depositieruimte geregistreerd is.

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator en geeft de stikstofeffecten van het initiatief weer op de voor stikstof gevoelige habitats binnen de PAS gebieden.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Bij een eventuele volgende melding kunt u deze pdf importeren in AERIUS Calculator, u hoeft dan de emissiegegevens niet opnieuw in te voeren. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.naturazoo.nl en www.aerius.nl.

Berekening Feitelijke situatie 2012 2014

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS REGISTER

Contact

Voor wie is de melding?

Waar doet de melding?

De Trip BV

Sophialaan 7a
3542 AR Utrecht

Afwijkend correspondentie
adres:
Postbus 1458
3430 BL Nieuwegein

Motech Nederland BV

Produktieweg 1 G
6045 JC Roermond

nederland.nl
KvK: 00000003130367430000

Activiteit

Omschrijving

AERIUS kenmerk

Situatie (referentie)

De Trip BV

21WBgHycZLX6

Feitelijke situatie 2012-2014

Kenmerk bestaande Nb-wetvergunning

Eerdere melding Nb wet

Geen

Geen

Datum berekening

Rekenjaar

23 december 2015, 14:25

2015

Totale emissie

Situatie 1

Situatie 2

Verschil

NOx

30,75 ton/j

2.450,55 kg/j

28,30 ton/j

NH₃

< 1 kg/j

1,18 kg/j

< 1 kg/j

Depositie

Hectare met
hoogste project
verschil (mol/ha/j)

Natuurgebied

Provincie

Situatie 1

Toelichting

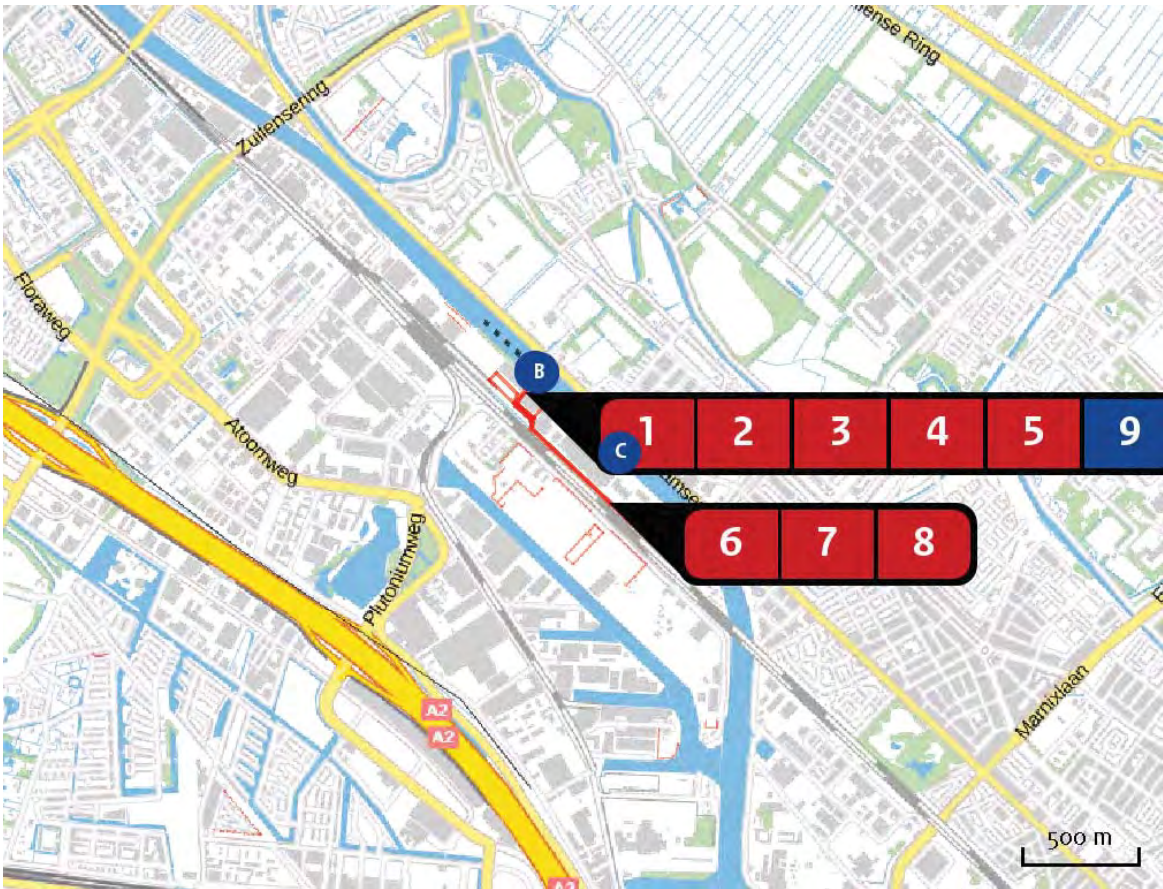
Vergeekend depositonderzoek voor de inrichtingen van Gbo en Eurosa t (vergundes tuat e) en De r p BV (aangevraagde s tuat e) te Utrecht

Utgangspunten s tuat e Gbo gebaseerd op geu donderzoek met kenmerk Roo1-44383o4RVN- eh-Vo1-NL d d 2 me 2006

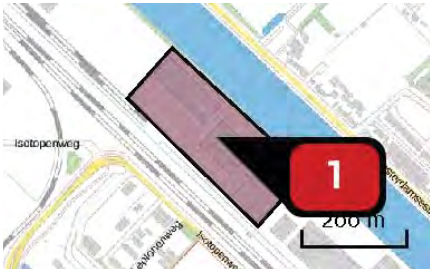
Utgangspunten s tuat e Eurosa t gebaseerd op geu donderzoek met kenmerk 20101179-02 d d 28 u 2010

Utgangspunten De r p BV gebaseerd op uchtkwate tonderzoek met kenmerk r Utr 15 LK WB-02 d d 21 december 2015

Locatie
Feitelijke situatie
2012 2014



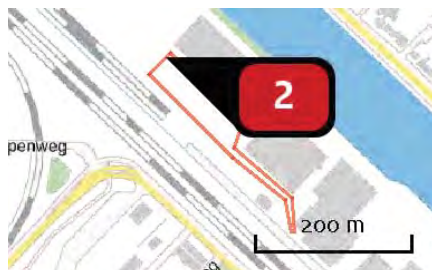
Emissie
(per bron)
Feitelijke situatie
2012 2014



Naam
Locatie (X Y)
NOx

bronnen op inrichtingsterrein
132821, 459101
29,82 ton/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstofverbruik (/)	Uitstoot hoogte (m)	Spread (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	mobile werktuigen Gibo/Eurosalt		2,0	4,0	0,0	NOx	29,82 ton/j



Naam vrachtwagens Eurosalt
Locatie (X Y) 132686, 459202
Uitsluitingshoogte 2,5 m
Warmte inhoud 0,0 mw
NOx 99,70 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 5	43,0	NOx NH3	99,70 kg/j < 1 kg/j



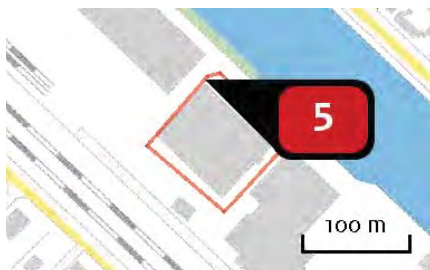
Naam vrachtwagens Gibo
Locatie (X Y) 132842, 459151
Uitsluitingshoogte 2,5 m
Warmte inhoud 0,0 mw
NOx 40,38 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 4	16,0	NOx NH3	40,38 kg/j < 1 kg/j



Naam personenwagens Gibo
Locatie (X Y) 132785, 459075
Uitsluitingshoogte 2,5 m
Warmte inhoud 0,0 mw
NOx 1,23 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Personenauto diesel Euro 4	30,0	NOx NH3	1,23 kg/j < 1 kg/j



Naam **heftruck Gibo**
 Locatie (X Y) **132831, 459136**
 U tstoelhoogte **2,5 m**
 Warmte inhoud **0,0 mw**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Personenauto LPG Euro 4	3,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **verkeersaantrekkende werking - vrachtwagens**
 Locatie (X Y) **133180, 458650**
 U tstoelhoogte **2,5 m**
 Warmte inhoud **0,0 mw**
 NOx **82,06 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 4	16,0	NOx NH3	82,06 kg/j < 1 kg/j



Naam **verkeersaantrekkende werking - personenwagens Gibo**
 Locatie (X Y) **133181, 458651**
 U tstoelhoogte **2,5 m**
 Warmte inhoud **0,0 mw**
 NOx **4,36 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Personenauto diesel Euro 4	30,0	NOx NH3	4,36 kg/j < 1 kg/j



Naam verkeersaantrekkende werking vrachtwagens - Eurosalt

Locatie (X Y) 133186, 458652

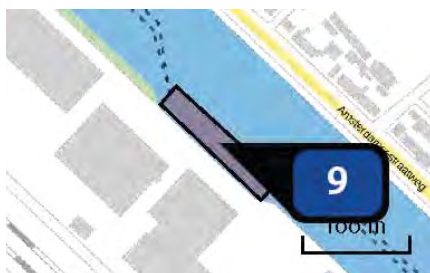
Uitstoothoogte 2,5 m

Warmte inhoud 0,0 mw

NOx 148,63 kg/j

NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW Euro 5	43,0	NOx NH3	148,63 kg/j < 1 kg/j



Naam verkeersaantrekkende werking scheepvaart

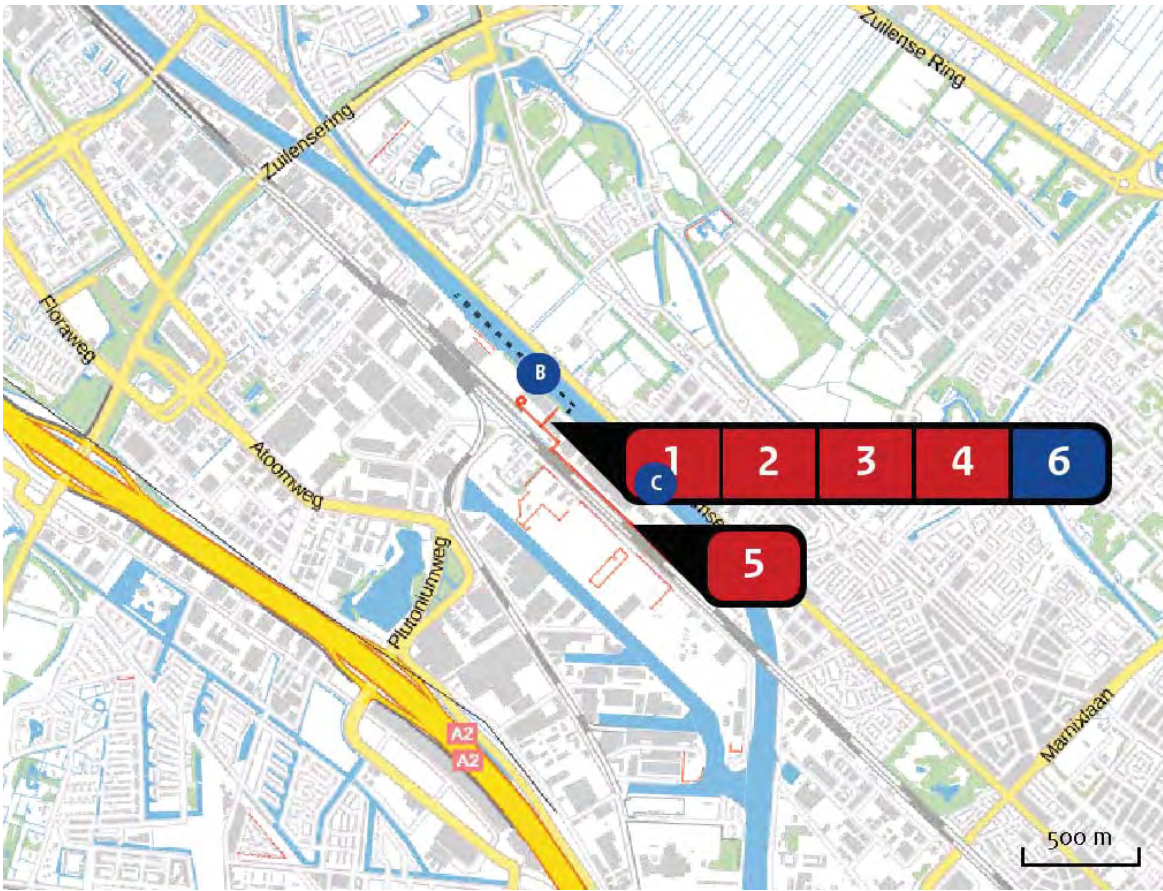
Locatie (X Y) 132941, 459095

NOx 549,54 kg/j

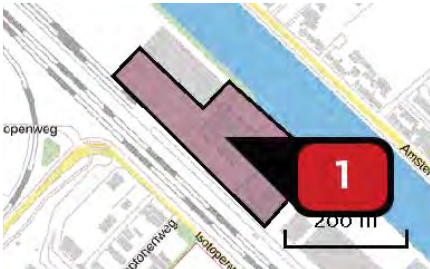
Scheepstype	Omschrijving	Verblijft d (u/bezoek)	Stof	Emissie
M8	Gibo/Eurosalt	10	NOx	549,54 kg/j

Vaarroute benaming	Scheepstype	Richting	Aantal vaarbewegingen (/)	Percentage	aden
A	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	312	50	
B	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	14	50	
C	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	312	50	
D	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	14	50	

Locatie
beoogde situatie
2015



Emissie
(per bron)
beoogde situatie
2015



Naam
Locatie (X Y)
NOx

bronnen op inrichtingsterrein
132834, 459076
1.672,00 kg/j

Voertu g	Omschr v ng	Brandstof verbru k (/)	U tstoet hoogte (m)	Spre d ng (m)	Warmte nhoud (MW)	Stof	Em ss e
AFW	mobile werktuigen De Trip BV		2,0	4,0	0,0	NOx	1.672,00 kg/j



Naam **vrachtwagens route 1**
Locatie (X Y) **132823, 459042**
Uitstoothoogte **2,5 m**
Warmte inhoud **0,0 mw**
NOx **63,73 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	214,0	NOx NH ₃	63,73 kg/j < 1 kg/j



Naam **vrachtwagens route 2-1**
Locatie (X Y) **132690, 459166**
Uitstoothoogte **2,5 m**
Warmte inhoud **0,0 mw**
NOx **103,66 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	200,0	NOx NH ₃	103,66 kg/j < 1 kg/j



Naam **vrachtwagens route 2-2**
Locatie (X Y) **132809, 459120**
Uitstoothoogte **2,5 m**
Warmte inhoud **0,0 mw**
NOx **3,05 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	14,0	NOx NH ₃	3,05 kg/j < 1 kg/j



Naam verkeersaantrekkende werking vrachtwagens - Eurosalt

Locatie (X Y) 133170, 458655

Uitstoothoogte 2,5 m

Warmte inhoud 0,0 mw

NOx 460,83 kg/j

NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	214,0	NOx NH3	460,83 kg/j < 1 kg/j



Naam verkeersaantrekkende werking scheepvaart

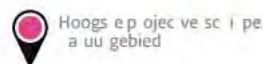
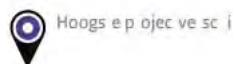
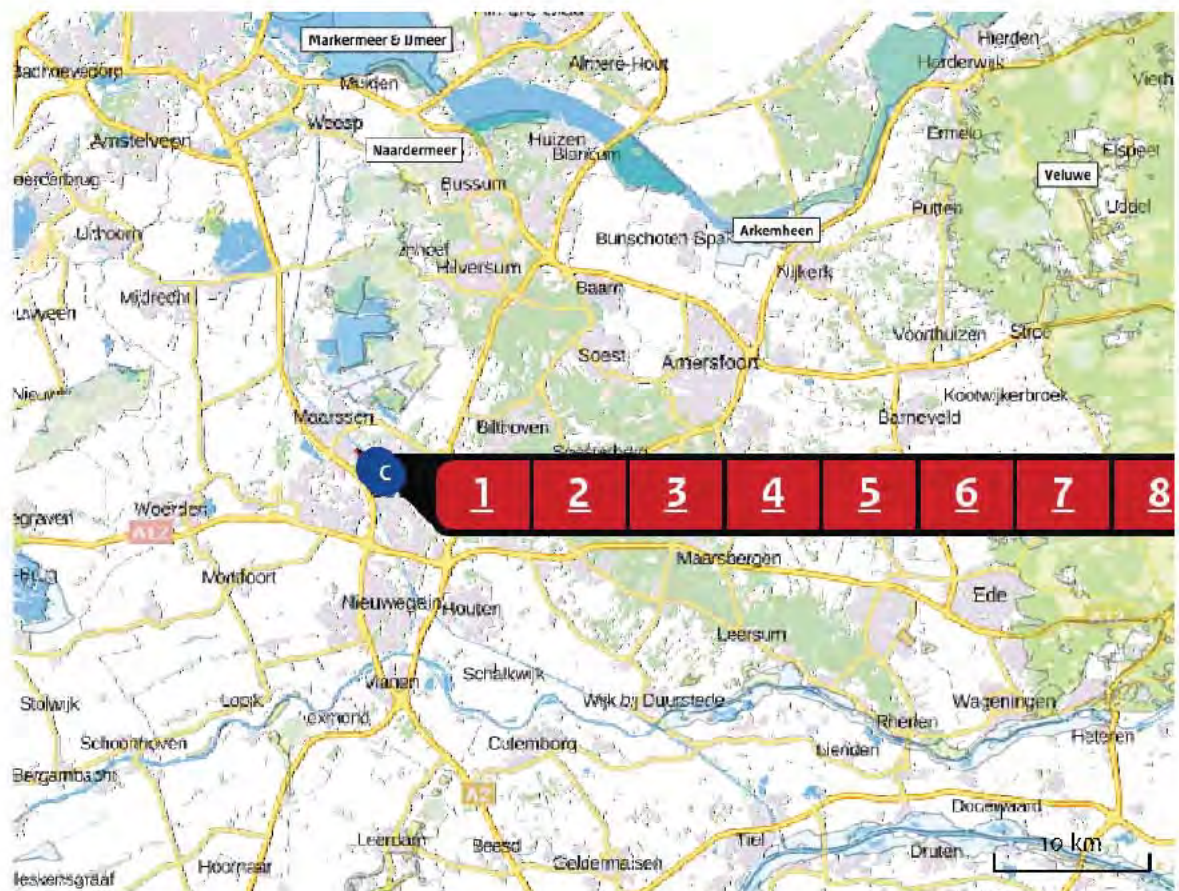
Locatie (X Y) 132941, 459095

NOx 147,28 kg/j

Scheepstype	Omschrijving	Verblijft d (u/bezoek)	Stof	Emissie
M8	scheepen De Trip	2	NOx	147,28 kg/j

Vaarroute benaming	Scheepstype	Richting	Aantal vaarbewegingen (/)	Percentage	aden
A	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	91	50	
B	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Aanmerend	91	50	
C	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	91	50	
D	Motorvrachtschip M8 (Groot Rijnschip)	Vertrekkend	91	50	

Depositie
natuur-
gebieden



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermde natuurgebied
- Habitatrichtlijn Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn Beschermde natuurgebied
- Vogelrichtlijn Beschermde natuurgebied
- Habitatrichtlijn Vogelrichtlijn Beschermde natuurgebied

Depositie PAS-gebieden

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectversch (mo/ha/)			Hoogste depositie S tuat e 2 (mo/ha/)	Overschrijding KDW	Depositie-ruimte beschikbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch			
Veluwe	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✓
Kolland & Overlangbroek	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✓
Rijntakken	0,05	0,00	0,05	0,00	●	✓
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck	0,05	0,00	0,05	0,01	●	✓
Lingegebied & Diefdijk Zuid	>0,05	0,00	0,05	0,00	●	✓
Zouweboezem	>0,05	0,00	0,05	0,01	●	✓
Uiterwaarden Lek	>0,05	0,00	0,05	0,00	●	✓
Botshol	0,07	0,00	0,06	0,01	●	✓
Naardermeer	0,07	0,00	0,06	0,01	●	✓
Oostelijke Vechtplassen	0,09	0,00	0,08	0,10	●	✓

○ Geen overschrijding

● We overschrijding*

✓ Depositie-ruimte beschikbaar

✗ Geen depositie-ruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de Nb-wet gaat het om de relevante hexagonalen waarvoor ontworpen depositie-ruimte is gereserveerd.

Deposities per
habitattype

Veluwe

Habitattype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositiesruimte beschikbaar
	Stuifzandheiden	Stuifzandheiden	Verschillen		
H9190 Oude eikenbossen	0,05	0,00	0,05	●	✓
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,05	0,00	0,05	●	✓
H4030 Droge heiden	0,05	0,00	0,05	●	✓
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,05	0,00	0,05	●	✓
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,05	0,00	0,05	●	✓
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H2330 Zandverstuivingen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH4030 Droge heiden	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H5130 Jeneverbesstruwelen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H3160 Zure vennen	>0,05	0,00	0,05	●	✓

Kolland & Overlangbroek

Hab tattype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeruimte beschikbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
Hg1EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,05	0,00	0,05		

Rijntakken

Hab tattype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeruimte beschikbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
Hg1Fo Droge hardhoutooibossen	0,05	0,00	0,05		

Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

Hab tatype	Hectare met hoogste productversch (mo /ha/)			Overschr - d ng KDW	Depos t e- ru mte besch kbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	0,05	0,00	0,05	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91Do Hoogveenbossen	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H7140A Overgangs en trilvenen (trilvenen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	>0,05	0,00	0,05	○	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,06	0,00	0,05	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,07	0,00	0,06	●	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,07	0,00	0,06	○	✓

Lingegebied & Diefdijk-Zuid

Habitatype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeren met beschikbaar
	Staat 1	Staat 2	Versch		
H9999:70 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7230)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H91EoB Vochtige alluviale bossen (essen iepenbossen)	>0,05	0,00	0,05	●	✓

Zouweboezem

Habitatype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeren met beschikbaar
	Staat 1	Staat 2	Versch		
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	>0,05	0,00	0,05	○	
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	>0,05	0,00	0,05	●	✓
Lg03 Zwakgebufferde sloot	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,06	0,00	0,05	●	✓

Uiterwaarden Lek

Habitatype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeren met beschikbaar
	Staat 1	Staat 2	Versch		
H6120 Stroomdalgraslanden	>0,05	0,00	0,05	●	✓
H6510A Glanshaver en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>0,05	0,00	0,05	●	✓

Botshol

Hab tatype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschr - d ng KDW	Depos t e- ru mte besch kbaar
	S tuat e 1	S tuat e 2	Versch		
H7210 Galigaanmoerassen	0,07	0,00	0,06	●	✓
ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,07	0,00	0,07	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,08	0,00	0,07	○	✓
H91Do Hoogveenbossen	0,08	0,00	0,07	○	✓

Naardermeer

Habitattype	Hectare met hoogste procentversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Deposietruimte beschikbaar
	Staat 1	Staat 2	Versch		
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,07	0,00	0,06	○	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	0,07	0,00	0,06	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,07	0,00	0,07	●	✓
H7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,08	0,00	0,08	●	✓
Hg1Do Hoogveenbossen	0,08	0,00	0,08	●	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H9999:94 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H7140A Overgangs en trilvenen (trilvenen)	0,10	0,01	0,09	●	✓
ZGH7140B Overgangs en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,10	0,01	0,09	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,10	0,01	0,10	●	✓
ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,11	0,01	0,11	●	✓

Oostelijke Vechtplassen

Habitatype	Hectare met hoogste productversch (m ² /ha/)			Overschrijding KDW	Depositeruimte beschikbaar
	Staat 1	Staat 2	Versch		
H9999:95 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140)	0,09	0,00	0,08	●	✓
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,09	0,00	0,08	●	✓
Lg05 Grote zeggenmoeras	0,09	0,00	0,08	●	✓
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,09	0,00	0,08	●	✓
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,12	0,01	0,11	●	✓
H91Do Hoogveenbossen	0,13	0,01	0,12	●	✓
H7210 Galigaanmoerassen	0,14	0,01	0,13	●	✓
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,17	0,01	0,16	●	✓
H6410 Blauwgraslanden	0,18	0,01	0,17	●	✓
H4010B Vochtige heiden (laagveengebied)	0,23	0,01	0,22	●	✓

- Geen overschrijding
- Wel overschrijding*
- ✓ Depositeruimte beschikbaar
- ✗ Geen depositeruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontworpen depositeruimte is gereserveerd.

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningsaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De afnemer van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een gereguleerd handelsmerk van de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekeningen zijn tot stand gekomen op basis van:
AERIUS: [versie 2015_20151211_3dec74e7e2](#)
Database: [versie 2015_20151211_3dec74e7e2](#)
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitgevoerd>

Bron/activiteiten				PM10				NOx				
Breedtegraad met aanvullende stoffen				Emissiefactor PM10 [kg/a]	Emissie PM10 [kg/a]	Reacties [%]	Emissie PM10 [kg/a]	Jaarlijkse emissie PM10 [kg/j]	Emissie PM10 aan jaarlijkse emissie [%]			
H01	verkeersplan	Overstijg	540.000	480	3.70E-04	0	2.07E-05	35,70	2,43			
H02	verkeersplan	Overstijg	38.040	480	3.70E-04	0	4.80E-05	82,88	5,83			
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												
Overstijg												

Uittreksel uit Prelude 1.1 (rekenapplicatie luchttemissies binnenvaart)

Pluimvaarweg	Scheepstype	Ladingstoestand	Richting	Stof	Emissiefactor g/km	Aantal schepen per jaar	Afstand (km)	trendfactor	Emissie (g/jaar)	Emissie (kg/jr)	Emissie (kg/s)
CEMT Va	M8	geladen	beide	Fijn Stof	16,3	181,0	1,0	0,8	2333	2	7,40E-08
CEMT Va	M8	geladen	beide	NOx	482,0	181,0	1,0	0,9	77645	78	2,46E-06
CEMT Va	M8	leeg	beide	Fijn Stof	14,5	181,0	1,0	0,8	2075	2	6,68E-08
CEMT Va	M8	leeg	beide	NOx	428,7	181,0	1,0	0,9	69064	69	2,19E-06

Totale emissie
(kg/s)

PM10 / PM2.5	1,40E-07
NOx	4,65E-06

Uitgangspunten depositieonderzoek situatie Gibo gebaseerd op geluidonderzoek met kenmerk R001-4438304RVN-leh-V01-NL d.d. 2 mei 2006.
Uitgangspunten depositieonderzoek situatie Eurosalt gebaseerd op geluidonderzoek met kenmerk 20101179-02 d.d. 28 juli 2010.

aangevraagde situatie									
id	machines	aantal	emissie duur (h/jaar)	vermogen (kW)	type motoren Stage	emissie-factor (g/kWh) [1]	NOx-emissie (g/uur)	NOx-emissie (kg/jaar)	
Gibo									
G1	voeren schip	1	3.276	335	IIla	7,5	2.513	8.231	
G2	pompen silo's	3	7.488	335	IIla	7,5	2.513	18.814	
G3	hydraulische kraan	1	156	180	IIla	4	720	112	
G4	laden vrachtwagens	1	780	335	IIla	4	1.340	1.045	
G5	laden vrachtwagens	2	780	336	IIla	5	1.680	1.310	
Eurosalt									
ES1	Kraan - aanvoer zout	1	140	180	IIla	4,7	846	118	
ES2	schip - aanvoer zout	1	147	180	IIla	4	720	106	
ES3	shovel - aanvoer zout	1	35	335	IIla	7,5	2.513	88	
ES4	heftruck - aanvoer zout	1	14	70	IIla	4	280	4	
ES5	shovel - tijdens gladheid	1	1.176	180	IIla	4	720	847	
ES6	shovel - buiten gladheidsperiode	1	755	180	IIla	4	720	544	
ES7	heftruck - buitengladheidsperiode	1	302	70	IIla	4	280	85	
SUBTOTAAL MACHINES									
		omkeers- intensiteit (aantal/jr)	gemiddeld aantal voertuigen per etmaal		type motoren stage			29.875	
Gibo									
G6	vrachtwagens	5.928	16			IV			
G7	persoonswagens	10.920	30			IV			
G8	heftruck [6]	1.248	3			IV			
Eurosalt									
ES8	vrachtwagens - aanvoer zout	420	1			V			
ES9	vrachtwagens - tijdens gladheid	6.370	17			V			
ES10	vrachtwagens - buiten gladheidsperiode	9.060	25			V			
SUBTOTAAL VERKEER									
								29.875	
TOTALEN in kg/jaar									

[1] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1 "EU Stage III/IV Emission Standards for Nonroad Diesel Engines" zoals vermeld op www.dieselnet.com.

[3] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1.38 van de tabellenwet behorende bij het methodenrapport voor de berekening van emissies door mobiele bronnen, welke beschikbaar is op de site van het CBS (www.cbs.nl), waarbij EURO V is aangehouden en binnen bebouwde kom (WT1)

[2] de emissiefactoren die gehanteerd zijn voor NOx, zijn afgeleid uit tabel 1.38 van de tabellenwet behorende bij het methodenrapport voor de berekening van emissies door mobiele bronnen, welke beschikbaar is op de site van het CBS (www.cbs.nl), waarbij EURO V is aangehouden en binnen bebouwde kom (WT1)

[3] verkeersgegevens zijn afkomstig van tabel 2-a van het akoestisch onderzoek de Trip BV van 21 mei 2015 met kenmerk Tri.Utr.15.AO WB-01

[4] Voor Gibo wordt uitgegaan van 312 werkdagen per jaar. Voor Eurosalt wordt een gemiddeld aantal van 40 werkdagen per jaar gehanteerd en 14 dagen voor de aanvoer van zout. De overige dagen zijn het aantal dagen buiten de gladheidsperiode (365-40-14 = 302 dagen per jaar).

[5] Voor de berekening in Acrius dient een gemiddeld aantal voertuigen per etmaal ingegeven te worden.

[6] Vanwege het ontbreken van de monite bedrijfsduur en rijroute wordt in de berekening de heftruck beschouwd als een persoonsauto.

Bijlage 17



De Trip BV,
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

04 MEI 2016

DATUM 4 mei 2016
NUMMER 8184703C
UW BRIEF VAN 22 december 2015
UW NUMMER -
BIJLAGE 1

TEAM BMI
REFERENTIE [REDACTED]
DOORKIESNUMMER [REDACTED]
E-MAILADRES [REDACTED]@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV

Geachte [REDACTED]

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding

De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.

De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.

De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure

De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer in samenhang gezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.

De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.

Die criteria hebben betrekking op:

1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.

Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.

Op grond van de meldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

Binnen de inrichting worden uit eigen werken ontstane of ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen op- en overgeslagen.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.

De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen.

De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen, afhankelijk van de fysieke eigenschappen stofvorming, bodem-bedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bv zeven, handpicking, ontwateren van slib/baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval en het breken van puin;
- Ontwateren;
- Verkleinen van(snoei)hout en puin.

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekkel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden en kantooractiviteiten.

De meeste ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij de bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie).

Het verkleinen en breken van materiaal vindt plaats met een mobiele shredder en een mobiele breker die hiervoor tussen keerwanden worden opgesteld.

Conclusie

Aan de hand van de omschrijving van de kenmerken van de activiteit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

2. Plaats van de activiteit

De inrichting is gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht en is gelegen op het industrieterrein Lage Weide. Het industrieterrein ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de overzijde van het kanaal liggen woningen langs de Amsterdamsestraatweg.

Voor het industrieterrein Lage Weide is een gezoneerd bestemmingsplan vastgesteld. Op het industrieterrein zijn meerdere bedrijven gevestigd. Bij vestiging van nieuwe bedrijfsmatige activiteiten wordt getoetst aan de gecumuleerde geluidsbelasting op het industrieterrein. De activiteiten van De Trip BV passen binnen de zone.

In het geldende bestemmingsplan zijn ook eisen ten aanzien van geuremissie opgenomen omdat er in de directe omgeving sprake is van geuroverlast. Het betreft een gemengde

omgeving, waar een drukke vaarweg en industrieterrein direct grenzen aan een woon-omgeving.

De inrichting is niet gelegen in een gebied met (inter)nationale natuurbescherming, een grondwaterbeschermingsgebied, een waterwingebied, een stiltegebied of een natuur- of bodembeschermingsgebied. Het Natura 2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen) ligt op een afstand van 2,8 km. De activiteiten zullen geen nadelige invloed hebben op dit gebied.

Conclusie

Ten aanzien van de plaats van de activiteit kan worden geconcludeerd dat deze geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

3. Kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit

Naar de belangrijkste milieueffecten van de activiteit op het plan- en studiegebied is onderzoek gedaan. Daarbij wordt uitgegaan van de referentiesituatie, zoals beschreven in de aanmeldingsnotitie.

De effecten voor wat betreft luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is uitgegaan van drie verschillende soorten emissies, namelijk (grof) stof, emissies Wet Luchtkwaliteit en geur.

- Grof stof

De stofemissie vanwege de activiteit kan vanwege de uitbreiding groter worden maar stofhinder in het studiegebied (bij de woningen) wordt door BBT-maatregelen voorkomen waardoor geen sprake is van een aanzienlijk effect.

- Emissies Wet Luchtkwaliteit

De activiteit voldoet aan de luchtkwaliteitseisen ingevolge titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer. De bijdrage van de gehele inrichting voldoet aan de voorwaarden voor NIBM (niet in betekenende mate zoals aangegeven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). De bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit is daarmee verwaarloosbaar.

- Geur

Vanwege de geuroverlast in de omgeving zijn in het bestemmingsplan Lage Weide specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie opgenomen. Uitgangspunt voor de normstelling is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd uitgaande van de geurdrempel bij woningen.

De geuremissie vanwege de uitbreiding van de activiteit voldoet overal aan de geurnormen en veroorzaakt geen aanzienlijk effect in de omgeving.

De effecten voor wat betreft geluid

De inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Bij de woningen aan de Amsterdamse straatweg zijn hogere grenswaarden verleend. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten vanwege geluid worden verwacht.

De effecten voor wat betreft trillingen

Uit onderzoek blijkt dat er geen relevante trillingen bij de woningen zijn te verwachten.

De effecten voor wat betreft bodem

Uit de uitgevoerde bodemrisicoanalyse blijkt dat de activiteit een verwaarloosbaar bodemrisico heeft.

De effecten voor wat betreft water

De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid

De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur

De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.

De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit

Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang gezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving

In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in www.officiëlebekendmakingen.nl (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).

Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.

In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stadskantoor, Stadsplateau 1, 5^e etage, balie 28.

Bezwaar

Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r.-beoordelingsprocedure kunt u terecht bij de provincie Utrecht, [REDACTED]. Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, [REDACTED]

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



[REDACTED]
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

08 JUNI 2016

De Trip B.V.
T.a.v. mevrouw L. van Schaik
Postbus 1458
3439 NA NIEUWEGEIN

VERZONDEN - 8 JUNI 2016

Datum	7 juni 2016	Contactpersoon	Dhr. S. Dool
Zaaknummer	Z-HZ_WABO-2016-3391	Telefoonnummer	030-7023131
Briefnummer	568226	E-mailadres	s.dool@rudutrecht.nl
Uw nummer	OLO nr. 1689957	Bijlage(n)	brochure
Onderwerp	Procedure	Pagina	1 van 3

Geachte mevrouw Van Schaik,

Op 30 mei 2016 hebben wij van u een aanvraag ontvangen. De aanvraag heeft betrekking op Sophialaan 7 in Utrecht en is bij ons geregistreerd onder nummer Z-HZ_WABO-2016-3391. Bij eventuele correspondentie verzoeken wij u naar dit nummer te verwijzen.

Bevoegd gezag en procedure

Wij zijn bevoegd op uw aanvraag te beslissen. Op uw aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

De aanvraag wordt doorgezonden aan de volgende adviseurs/bestuursorganen:

- Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
- VRU (Veiligheidsregio Utrecht Brandweer);
- HDSR (Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden);
- Rijkswaterstaat.

Op deze procedure kan de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen van toepassing zijn. Als u vragen heeft over de inhoud van deze brief kunt u contact opnemen met de heer S. Dool, bereikbaar op telefoonnummer 030-7023131 of bovengenoemd e-mailadres.

Met vriendelijke groet,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens dezen,



Ing. W. Zoutewelle
Teamleider Vergunningverlening Bedrijven
RUD Utrecht

Niet tijdig beslissen

Indien de beslissing op uw aanvraag niet tijdig wordt gegeven, kunt u ons schriftelijk in gebreke stellen om binnen twee weken alsnog te beslissen. Indien de beslissing op uw aanvraag ook binnen deze termijn niet wordt gegeven, verbeuren wij een dwangsom. Vervolgens kunt u na deze termijn van twee weken direct in beroep gaan tegen het niet tijdig nemen van het besluit.

Bekendmaking

U krijgt van ons bericht als wij de definitieve beslissing hebben genomen. Dit wordt ook bekend gemaakt aan de indieners van zienswijzen. Wij publiceren een kennisgeving van de beschikking op de website www.officielebekendmakingen.nl. Gedurende 6 weken liggen de beschikking, de aanvraag en andere relevante documenten bij ons en bij de betreffende gemeente ter inzage. Gedurende deze termijn kan beroep worden ingesteld door belanghebbenden.

Inwerkingtreding

Het besluit treedt, in principe, in werking nadat de beroepstermijn van zes weken is verstreken.

Beroep bij de rechtbank

Tegen de definitieve vergunning kan tot en met zes weken met ingang van de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd beroep worden ingesteld bij de rechtbank. Het beroep staat open voor belanghebbenden.

Hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State

Nadat de rechtbank uitspraak heeft gedaan, kunt u hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroep staat open voor belanghebbenden.

Voorlopige voorziening

Indien (hoger) beroep is ingesteld tegen de vergunning kan ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd indien onverwijlde spoed dat vereist.

Minuut besluit richting Proceduremedewerker

Afdeling: Vergunningverlening en Handhaving

Team: Leefomgeving

steller(s) van besluit: S. Dool

Doorkiesnummer(s): 030-7023131

Zaaknummer: Z-HZ_WABO-2016-3391

Soort procedure: omgevingsvergunning

Aanvrager: De Trip B.V.

Inrichting: Sophialaan 7 in Utrecht

Nummer besluit: n.v.t. betreft geen besluit

Nummer begeleidende uitgaande brieven : n.v.t.

Verzenddatum (ontwerp)besluit (stem tijdig af met servicebureau): z.s.m.

☺ Procedure- en legesbrief

Afschriften INTERN (via mail)

- U.A.E. Arnhold (altijd)
- Vergunningverlener Wet Milieu: Dool, S.
- Handhaver Primus: Wouter Bulthuis
- Jurist vergunningverlening Wet Milieu:

Afschriften EXTERN

- Gemeente Utrecht Stadsontwikkeling Front Office en Vergunningen, t.a.v. de heer J. Vroom, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
- VRU (Veiligheidsregio Utrecht Brandweer)
- Waterschap "Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden"
- Rijkswaterstaat

Digitaal opgeslagen: Squit

Interne toets: n.v.t. geen besluit

Mee te zenden bijlagen (benoemen) : geen (zit bij brief)

Bestuurlijk gevoelig: nee

GBA check nodig? ???????????????????

GBA check uitgevoerd (door SB)? ?????????????????????

GBA gegevens akkoord? ???????????????????

Paraaf Jurist:



Paraaf Teamleider:



De Trip B.V.
T.a.v. mevrouw L. van Schaik
Sophialaan 7
3542 AR UTRECHT

Datum	27 maart 2018	Contactpersoon	Dhr. S. Dool
Zaakkenmerk	HZ_MM-16-32483	Telefoonnummer	030 7023131 / 06 55498099
Briefnummer	Z/18/627705-661539	E-mailadres	s.dool@rudutrecht.nl
Uw nummer	-	Bilage	1
Onderwerp	Verzoek aanvulling akoestisch rapport i.v.m. activiteiten van Bouwstoffen Unie op perceel Sophialaan 7 te Utrecht.	Pagina	1 van 2

Geachte mevrouw van Schaik,

U heeft op 13 november 2015 een extra melding (i.v.m. aanvullende gegevens) Activiteitenbesluit milieubeheer ingediend voor het adres Sophialaan 7 te Utrecht. Deze melding is geregistreerd onder kenmerk HZ_MM-15-40215. Bij de melding is een rapport van een akoestisch onderzoek gevoegd, opgesteld door M-Tech Nederland B.V. met kenmerk Tri.Utr.15 A0 WB-03 gedateerd 12 november 2015.

Bouwstoffen Unie

Op 22 maart 2017 hebben wij van de heer G.J. Heijting, een melding Activiteitenbesluit ontvangen voor het starten van het bedrijf Bouwstoffen Unie B.V. gelegen op het perceel Sophialaan 21. Uit de melding blijkt dat de Bouwstoffen Unie ook een deel van de kade (vervoersbewegingen) van De Trip gebruikt en dat ook schepen gelost worden t.b.v. de bedrijfsactiviteiten van de Bouwstoffen Unie B.V.

Rapport van een akoestisch onderzoek

Aangezien de Bouwstoffen Unie B.V. op het terrein en kade van De Trip extra vervoersbewegingen en losactiviteiten (van schepen) genereert, heeft dat tot gevolg dat een andere geluidbelasting aan De Trip toegeschreven moet worden dan in het eerdergenoemd rapport van het akoestisch onderzoek. Ons verzoek is het rapport aan te passen zodat het effect duidelijk is van de Bouwstoffen Unie B.V. voor de geluidbelasting van het perceel Sophialaan 7 (De Trip). Eenzelfde vraag kan gesteld worden voor het ingediende akoestisch rapport voor de aanvraag (ingediend 6 augustus 2016) voor een omgevingsvergunning milieu.

Afspraken/termijnen

Wij verzoeken u uiterlijk twee maanden na verzenddatum van deze brief een aangepast akoestisch rapport aan te leveren. U kunt deze per post of per mail verzenden naar de RUD Utrecht, t.a.v. de heer S. Dool.

Heeft u vragen?

Voor vragen kunt u terecht bij de heer S. Dool via bovenstaande contactgegevens.

RUD Utrecht verleent vergunningen, houdt toezicht en voert handhavingstaken uit op het gebied van milieu, bodem, natuur, landbouw, vuurwerk, (zwem)water en luchtvaart, in opdracht van de aangesloten gemeenten en de provincie Utrecht.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Utrecht,
namens dezen,



mr. H. Vicino
Teamleider Vergunningverlening bedrijven
RUD Utrecht

Afschriften

Deze brief is afschrift verzonden aan:

- M-Tech Nederland B.V., t.a.v. de heer H. Neelen, Produktieweg 1 G, 6045 JC ROERMOND

Bijlage

Artikel 1.10, lid 3 van het Activiteitenbesluit milieubeheer

Bij de melding worden de volgende gegevens verstrekt:

- a. het adres en het nummer van de Kamer van Koophandel van de inrichting;
- b. de naam en het adres van degene die de inrichting opricht dan wel verandert of de werking daarvan verandert, en, indien dit iemand anders is, van degene die de inrichting drijft of zal drijven;
- c. het tijdstip waarop de inrichting of de verandering daarvan in werking zal worden gebracht, dan wel de verandering van de werking daarvan verwezenlijkt zal zijn;
- d. de aard en omvang van de activiteiten en processen in de inrichting;
- e. de indeling en uitvoering van de inrichting, waarbij de grenzen van het terrein van de inrichting, de ligging en de indeling van de gebouwen, de functie van de te onderscheiden ruimten en de ligging van de bedrijfsriolering en de plaats van de lozingspunten worden aangegeven; en
- f. een situatieschets, met een schaal van ten minste 1:10.000 waarop de ligging van de inrichting ten opzichte van de omgeving is aangegeven en die is voorzien van een noordpijl.



AKOESTISCH ONDERZOEK

in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht

22 mei 2018

België

Brussel

Clovislaan 82
1000 Brussel

T +32 2 734 02 65
info@m-tech.be

Gent

Industrieweg 118 / 4
9032 Gent

T +32 9 216 80 00
info@m-tech.be

Hasselt

Maastrichtersteenweg 210
3500 Hasselt

T +32 11 223 240
info@m-tech.be

Namen

Route de Hannut 55
5004 Namur

T +32 81 226 082
info@m-tech.be

Nederland

Dordrecht

Pieter Zeemanweg 155
3316 GZ Dordrecht

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl

Roermond

Produktieweg 1g
6045 JC Roermond

T +31 475 420 191
info@m-tech-nederland.nl



Akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor De Trip BV te Utrecht

opdrachtgever : **De Trip BV**
Postbus 1458
3439 NA Nieuwegein

contactpersoon : **mevr. L. van Schaik**
telefoon : **+31 (0) 30 604 4282**
telefax : **+31 (0) 30 603 9263**
E-mail : **l.v.schaik@josscholman.nl**

rapportnummer Tri.Utr.18.AO WB-07	datum 22 mei 2018	
projectleider ing. H.H.C. Neelen	auteur ir. R.G.P. van Hooy	status definitief

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1 g
6045 JC ROERMOND
telefoon: **+31 (0) 475 420 191**
telefax : **+31 (0) 475 311 558**
E-mail : **info@m-tech-nederland.nl**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	5
	2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten	5
	2.2 algemene beschrijving activiteiten	5
	2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven	6
	2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods	7
	2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan	8
	2.6 incidentele bedrijfssituaties	8
3	Toetsingskader	9
	3.1 normstelling directe hinder	9
	3.2 normstelling indirecte hinder	9
	3.3 bestemmingsplan	10
	3.4 vigerende geluidnormen	10
4	Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek	11
	4.1 objecten	11
	4.2 immissiepunten	11
	4.3 bronnen	11
5	Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie	17
	5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zonepunten	17
	5.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	17
	5.3 richtafstanden / bestemmingsplan	18
6	Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie	19
	6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	19
	6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	19
7	Samenvatting en conclusies	20
	Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel	I
	Bijlage 2: bronverantwoording	II
	Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel	III
	Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	IV
	Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidsniveau (L_{Amax})	V

1 Inleiding

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid in het bestemmingsplan en in de geluidszone aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

In het bepalen van de geluiduitstraling van de inrichting is de bedrijfsvoering van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit beschouwd, alsmede de bedrijfsvoeringen van Gibo (voorheen gevestigd op het perceel in kwestie) en de zoutloods van Eurosalt.

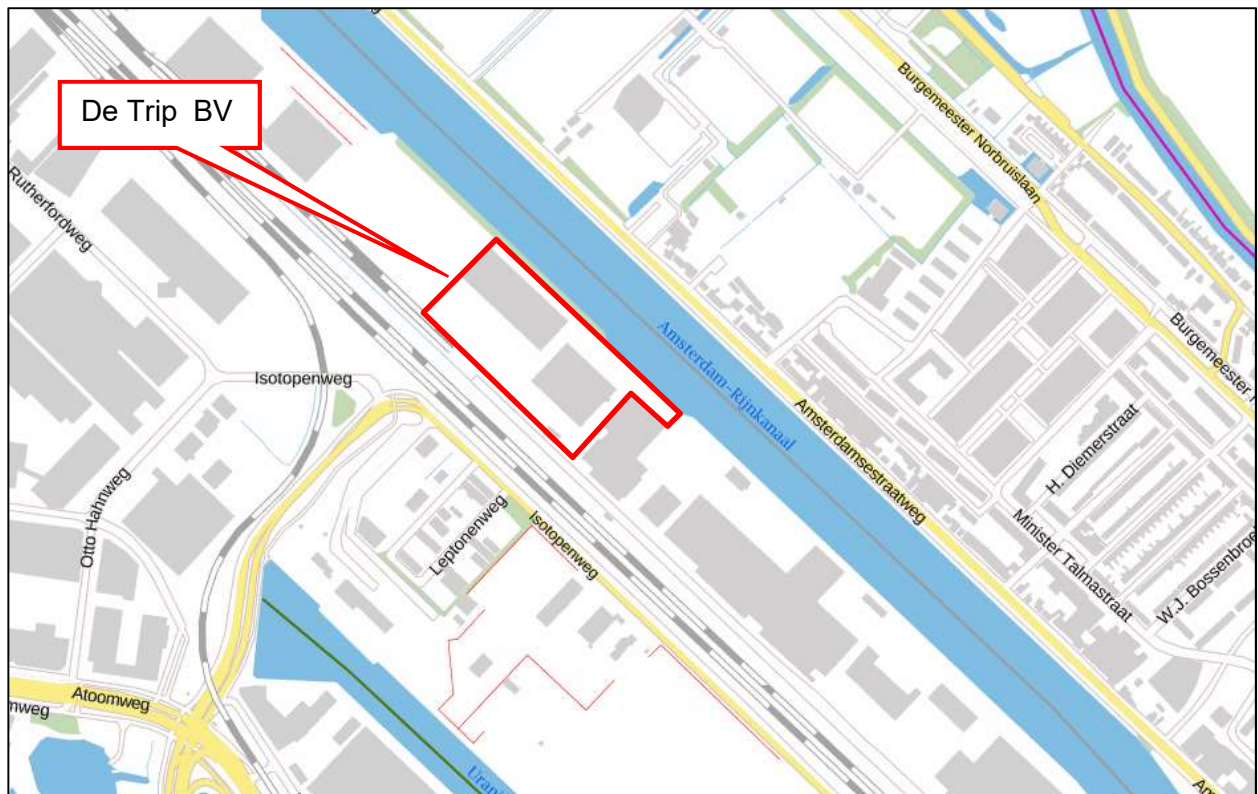
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde akoestisch onderzoek en worden alle in onderhavige procedure verhandelde akoestische onderzoeken ingetrokken en vervangen door voorliggende rapportage.

2 Uitgangspunten

2.1 situering van de inrichting en ligging maatgevende beoordelingspunten

Het terrein waarop de inrichting van De Trip BV zich zal vestigen bevindt zich aan de Sophialaan 7 te Utrecht (perceelnummers: 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk)). Dit terrein maakt deel uit van het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide, waarvan de gemeente Utrecht de zonebeheerder is. De meest nabij gelegen woningen bevinden zich binnen de geluidzone op circa 120 meter afstand van het inrichtingsterrein, zie figuur 1. Op het terrein waren voorheen de inrichtingen Gipsbouw bv (Gibo) en Eurosalt gevestigd. Voor Gibo is een vergunning van kracht, waarin ook geluidruimte is vastgelegd die is vertaald naar het zonemodel. Eurosalt valt onder het Activiteitenbesluit, waarin standaard geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor beide bedrijven is op grond hiervan en van de akoestische onderzoeken die daarbij zijn uitgevoerd, geluidruimte gereserveerd in het geluidzonemodel. De bestaande akoestische onderzoeken en de beschikbare gezamenlijke geluidruimte zijn bij de uitgangspunten voor dit onderzoek betrokken.



Figuur 1: geografische ligging inrichtingsterrein De Trip BV.

2.2 algemene beschrijving activiteiten

Binnen de inrichting van De Trip BV worden de volgende hoofdactiviteiten uitgevoerd:

1. op- en overslag van diverse afval-, grond- en hulpstoffen zoals zand, grind, bouwstoffen, bouwmaterialen, zout en bulkgoederen en aanverwante materialen;
2. bewerken (verkleinen, mengen/samenvoegen, scheiden) van (afval)stoffen van eigen werken en van derden.

In de navolgende paragrafen zijn de akoestisch relevante activiteiten binnen de inrichting van De Trip BV nader uitgewerkt in drie representatieve bedrijfssituaties, die nooit gelijktijdig zullen plaatsvinden.

De melding ten behoeve van het Activiteitenbesluit ten behoeve van de huidige situatie betreft in hoofdlijnen het innemen en opbulken van (verontreinigde) grond, bouwstoffen en andere afvalstoffen, vallende onder onderdeel 28.10 van bijlage 1 van het Bor. Daarnaast vindt de opslag van grond- en hulpstoffen plaats, zoals strooizout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen en bouwmaterialen, zand en grind. Deze werkzaamheden zijn beschreven onder punt 1 en 2.

Voor toekomstige situatie wordt, middels de omgevingsvergunningen (milieu en afwijken bestemmingsplan) die worden aangevraagd, een uitbreiding van de opslag- en doorzet-capaciteiten voorzien, alsmede de acceptatie van andere afvalstoffen.

In navolging van paragraaf 5.3 van de Handreiking 'Industrielawaai en vergunningverlening' wordt de bedrijfsvoering omschreven in representatieve bedrijfssituaties; waarbij rekening gehouden wordt met een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. Dit betekent voor voorliggend onderzoek dat de maximale geluiduitstraling over het etmaal beschouwd wordt. Dit is een worst case benadering, aangezien dit niet iedere dag voor hoeft te komen.

Hierna volgt de omschrijving van drie representatieve bedrijfssituaties, waarbij, naast andere relevante geluidbronnen, per bedrijfssituatie één hoofdactiviteit centraal staat die voor de geluiduitstraling naar de omgeving maatgevend is.

2.3 representatieve bedrijfssituatie 1 (RBS 1): op- en overslag incl. haven

In RBS 1 vinden de volgende akoestisch relevante activiteiten plaats:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens;
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug;
- intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen;
- het aanmeren van schepen in de insteekhaven van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods.

Deze werkzaamheden worden zowel binnen de gemelde bedrijfssituatie als binnen de aangevraagde toekomstige situatie uitgevoerd. Er kunnen in deze situatie op een maatgevende dag veel in- of externe transportbewegingen plaatsvinden, bijvoorbeeld bij het lossen van een schip of bij gebruik van de volledige capaciteit van de zoutloods (zoals nu reeds is vergund voor Eurosalt). In de berekeningen is daarom geen onderscheid gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie en zijn alle vervoersbewegingen gedimensioneerd op de grootst aangevraagde capaciteit en de maximale dag.

Het wegen van vrachtwagens op de weegbrug

De vrachtwagens die arriveren en vertrekken worden gewogen op de weegbrug, waarbij de motor van de vrachtwagen stationair draait gedurende een tijdsperiode van 1 minuut per weging.

Intern transport van materiaal middels mobiele laadsystemen

Op het inrichtingsterrein zijn twee mobiele laadsystemen (bijvoorbeeld shovels) actief die het laden en lossen van de vrachtwagens verzorgen, alsmede het opduwen of verplaatsen van

materiaal in de opslagvakken. Eén laadsysteem is actief in de buitenlucht, de andere onder de overkapping aan de zuidoostelijke zijde van het inrichtingsterrein.

Laden en lossen vanuit aangemeerde schepen middels een mobiele kraan

Op de kade zijn een mobiele kraan en transportbanden actief die het laden en lossen van de schepen verzorgen richting respectievelijk de opslagvakken nabij de kade en de zoutloods.

Activiteit in de zoutloods

Ten behoeve van voorliggend onderzoek is aangaande de activiteiten binnen in de zoutloods uitgegaan van de meest uitgebreide situatie: gladheidsbestrijding en op- en overslag van andere goederen. Deze situatie wordt zo geschetst dat alle voertuigbewegingen die de inrichting bereiken in dat geval bestemd zijn voor de zoutloods. In de zoutloods is dan een shovel actief die de vrachtwagens laadt. Ondanks dat deze situatie alleen voorkomt wanneer de weersomstandigheden zodanig zijn, is om een worst case-situatie te hanteren dit in iedere berekening meegenomen.

Activiteiten Bouwstoffen Unie BV

Grondstoffen vanuit aangemeerde schepen voor Bouwstoffen Unie BV worden vanaf de kade via vrachtwagens getransporteerd naar het terrein van Bouwstoffen Unie. Hiervoor worden de mobiele laadsystemen van de Trip gebruikt. Maximaal één schip zal per dag grondstoffen leveren, waarvoor maximaal 67 vrachtwagens tussen het terrein van Bouwstoffen Unie en de kade op het terrein van de Trip zullen rijden.

Aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens

De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het inrichtingsterrein via de zuidwestelijke entree. Vanuit de entree kan de route vervolgd worden richting de opslagvakken aan de westzijde van het terrein, of in de richting van de kade aan de oostzijde.

Transportbewegingen van afvoer van de zoutloods ten behoeve van de bevoorrading elders zijn opgenomen in het aantal voertuigbewegingen.

In tabel 2-a is het aantal voertuigen binnen de inrichting weergegeven.

tabel 2-a: overzicht aantal voertuigbewegingen				
route	voertuig	aantal voertuigbewegingen		
		dag	avond	nacht
VW1	vrachtwagen route 1	240	72	72
VW2-1	vrachtwagens route 2-1 (richting opslagvakken)	200	60	60
VW2-2	vrachtwagens route 2-2 (richting kade)	40	12	12
VW10	vrachtwagens route 10 (kade richting Bouwstoffen Unie)	67	-	-

2.4 representatieve bedrijfssituatie 2 (RBS 2): verkleinen/scheiden tegen zoutloods

In RBS 2 vindt geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de westzijde van het terrein tegen de zoutloods is een verkleiningsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een puinbreker), gecombineerd

met een mobiele scheidingsinstallatie. Doordat deze verkleiningsinstallatie tussen de opslagvakken geplaatst wordt, blijft de geluiduitstraling naar de omgeving beperkt.

De verkleiningsinstallatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is. De mobiele kraan kan ook voorzien zijn van een crusher, waarbij het motorgeluid van de kraan overheersend is: het crushen zelf is akoestisch niet relevant en wordt om die reden niet verder beschouwd.

2.5 representatieve bedrijfssituatie 3 (RBS 3): verkleinen/scheiden locatie Sophialaan

In RBS 3 vindt, net als bij RBS 2 geen op- en overslag vanuit schepen plaats, maar wel bewerkingen van enkele afvalstromen. De volgende akoestisch relevante activiteiten worden uitgevoerd:

- aan- en afvoer van materiaal middels vrachtwagens (gelijk aan RBS 1);
- het wegen van vrachtwagens op de weegbrug (gelijk aan RBS 1);
- intern transport van materiaal middels twee mobiele laadsystemen (gelijk aan RBS 1)
- het verkleinen van materiaal middels een mobiele verkleiningsinstallatie;
- het scheiden van materiaal middels een mobiele scheidingsinstallatie;
- intern transport middels een shovel in de zoutloods (gelijk aan RBS 1).

In de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan is een mobiele verkleiner en/of mobiele scheidingsinstallatie actief (akoestisch vergelijkbaar met een houtverkleiner). Deze installatie wordt gevoed door een mobiele kraan, die effectief circa de helft van de bedrijfsduur van de verkleiningsinstallatie actief is.

2.6 incidentele bedrijfssituaties

Gedurende 12 dagen per jaar kan de inrichting afwijken van de bovengenoemde representatieve bedrijfssituaties. De incidentele situaties kunnen opgedeeld worden in twee afzonderlijke bedrijfssituaties, maar deze zullen gezamenlijk niet meer dan 12 keer per jaar voorkomen.

Incidentele bedrijfssituatie 1

In deze bedrijfssituatie zijn alle activiteiten gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 1, met als enige uitzondering dat het laden en lossen van schepen niet alleen in de dagperiode, maar ook in de avond- en nachtperiode kan plaatsvinden.

Incidentele bedrijfssituatie 2

De activiteiten in deze bedrijfssituatie zijn gelijk aan representatieve bedrijfssituatie 2, met als enige verschil dat de verkleiningsinstallatie (inclusief scheidingsinstallatie) actief is in de opslagvakken aan de zijde van de Sophialaan in plaats van tegen de zoutloods.

3 Toetsingskader

3.1 normstelling directe hinder

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

De toetsing aangaande het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) zal plaatsvinden op basis van de akoestische inpasbaarheid binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de vastgestelde hogere grenswaarden (MTG's) bij de woningen aan de overzijde van het kanaal. Ook zal rekening worden gehouden met de bestaande rechten voor dit perceel die in de huidige vergunning op deze locatie zijn opgenomen. Dit is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en de vergunningverlener. Op grond hiervan zullen controlepunten in de vergunning worden opgenomen.

In het Activiteitenbesluit is in artikel 2.17 lid 2 opgenomen dat moet worden voldaan aan 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens. Op grond van artikel 2.20 lid 1 kan hier middels maatwerkvoorschriften van worden afgeweken als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze normen vervallen als er een omgevingsvergunning van kracht wordt, aangezien deze voorschriften alleen van toepassing zijn als de gehele inrichting onder het Activiteitenbesluit valt. In het geval dat een inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein, is de belangrijkste voorwaarde dat de geluidzone wordt gerespecteerd. Indien hieraan is voldaan kunnen hogere grenswaarden op 50 meter afstand of andere grenswaarden op andere afstanden in een maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Aangaande het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) wordt, ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen, getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hierbij geldt een streefwaarde gelijk aan het ter plaatse optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) vermeerderd met 10 dB. De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) mogen echter de 70 dB(A) etmaalwaarde in beginsel niet overschrijden. Gezien de verleende MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde bij de woningen aan de overzijde van het kanaal, kan worden uitgegaan van de grenswaarde 70 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde geldt ook op grond van het Activiteitenbesluit.

3.2 normstelling indirecte hinder

De verkeersbewegingen van en naar de inrichting worden beoordeeld conform de "Circulaire indirecte hinder"¹. In het kader van de zonevaststelling rond het industrieterrein Lage Weide is geen rekening gehouden met de hier bedoelde transportbewegingen, hetgeen in lijn is met artikel 1 van de Wet geluidhinder. De Afdeling van de Raad van State heeft onder meer overwogen in de uitspraak van 13 oktober 1997 in zaak no. E03.96.0906 (AB 1998, 29) dat de geluidimmissie vanwege verkeersbewegingen op een openbare weg (op of buiten het industrieterrein) van en naar een inrichting op een gezoneerd industrieterrein, niet mag worden getoetst aan de voor de inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Wanneer dit wel zou gebeuren, zou het speciale regime van de Wet geluidhinder, dat er onder meer van uitgaat dat een verruiming van de geluidruimte van de verkeersbewegingen op de openbare weg is toegestaan, worden doorkruist. Mede op basis van het bovenstaande wordt de geluidimmissie vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet inzichtelijk gemaakt.

¹ "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996"

3.3 bestemmingsplan

Volgens de recente uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vestiging tot maximaal milieucategorie 3.2 mogelijk op deze locatie². De standaard richtafstand voor een categorie 3.2 bedrijf is 100 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid).

De standaard richtwaarden zijn voor geluid op deze afstand zijn gebaseerd op de grenswaarden voor het gebiedstype “gemengd gebied”, vanwege de aanwezigheid van bedrijven en drukke verkeerswegen in de omgeving (Amsterdamsestraatweg, Amsterdam Rijnkanaal). Deze richtwaarden zijn voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 50 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 45 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

3.4 vigerende geluidnormen

Op het perceel waar De Trip zich zal vestigen bevond zich voorheen de inrichting van Gibo. In de maatwerkvoorschriften³ voor geluid is vastgelegd dat ter hoogte van woningen (in casu Amsterdamsestraatweg 1023) de geluidbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode niet meer mag bedragen dan 47/41/41 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en 60/55/50 voor de maximale geluidniveaus.

² Uitspraak 201408365/3/R2, d.d. 18 februari 2016.

³ Beschikking afgegeven door de gemeente Utrecht op 24 april 2007 met kenmerk DSO 07047303 / Wm 4324.4.

4 Opzet van het onderzoek en berekeningssystematiek

Ten behoeve van de berekening van de geluidimmissie van de inrichting op de rekenpunten is een rekenmodel opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van het programma "Geomilieu" versie 3.11. Het zonemodel is aangeleverd door de zonebeheerder (gemeente Utrecht) en is ten behoeve van beide aanvragen aangepast naar de beoogde situatie. De invoergegevens van het rekenmodel zijn ondergebracht in bijlage 3.

4.1 objecten

In het rekenmodel zijn alle relevante objecten en bodemgebieden opgenomen. Buiten de opgegeven bodemgebieden wordt conform het vergunde model rekening gehouden met een bodemfactor van 0,5. In figuur 2 van bijlage 1 zijn de gehanteerde objecten grafisch weergegeven.

Opslagvakken

In de rekenmodellen zijn tevens de opslagen meegenomen in de opslagvakken, waarbij, vanwege het tegen de wanden opgeslagen materiaal, rekening gehouden wordt met een reflectiefactor van 0,3 aan de binnenzijde van de opslagvakken. Aangezien de opslagen tijdens bewerkingsactiviteiten permanent aanwezig zijn (in bewerkte en/of onbewerkte vorm) is het modelleren van de opslagen en diens geluidabsorberende werking legitiem.

In de opslagvakken onder de overkapping is, indien een shovel aan het werk is, steeds een opslag aanwezig met een gemiddelde hoogte van 4 m.

Keerwand aan kanaalzijde

De keerwand op de kade wordt aan de kanaalzijde bekleed met geluidabsorberend materiaal met een maximale reflectiefactor van 0,3 om zo reflecties van geluid naar de omgeving te beperken.

4.2 immissiepunten

De geluidimmissie vanwege de activiteiten binnen de inrichting wordt berekend ter plaatse van de zonebewakingspunten. Figuur 3 van bijlage 1 geeft de situering van de immissiepunten. Om de geluidbelasting vanwege de inrichting te kunnen toetsen aan de eisen voor milieucategorie 3.2, worden op 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van de geluidgevoelige bestemmingen toetspunten geplaatst (rekenhoogte 5 m).

4.3 bronnen

4.3.1 geluidmetingen

Meetomstandigheden

Op 14 september 2016 zijn ter plaatse van de inrichting van De Trip alsmede in de omgeving geluidmetingen uitgevoerd ter bepaling van de bronvermogens en geluidimmissie van het lossen van een schip en het breken van puin. Alle metingen zijn onder meteoraamcondities uitgevoerd.

Meetapparatuur

In tabel 4-a is een overzicht gegeven van de gebruikte meetapparatuur.

tabel 4-a: overzicht gebruikte meetapparatuur				
omschrijving	fabrikaat	type	serienummer	datum laatste kalibratie
real time analyser	Brüel & Kjær	2270	2623075	29-07-2016
microfoon voor de real time analyser	Brüel & Kjær	4189	2638523	29-07-2016
kalibrator	Cirrus	CR-515	77246	01-09-2016

Het meetsysteem is voor en na de metingen gekalibreerd. Er zijn geen afwijkingen geconstateerd.

Bronemissiemetingen

Tijdens de metingen op 14 september zijn de bronemissies bepaald van het lossen van een schip en de verkleiningsinstallatie.

Lossen schip

Het lossen van een schip vindt plaats met een grijperkraan. Tijdens de metingen is auditief vastgesteld dat de kraan de enige relevante geluidbron tijdens het lossen is. Gedurende 15 minuten is het geluidniveau van de loskraan geregistreerd. De bronemissie bedraagt – volgens formule 4.3 (module C) van de HMRI – 106,7 dB(A).

Het uit de geluidmetingen bepaalde maximale geluidniveau (L_{Amax}) ten gevolge van het slaan van de grijper tegen het schip bedraagt 112,5 dB(A)⁴. Dit maximaal geluidniveau (L_{Amax}) is toe te schrijven aan de loskraan. Het stoten van de grijper tegen de scheepswand is tijdens de metingen niet waargenomen.

Verkleiningsinstallatie

De verkleiningsinstallatie wordt bevoorrad door een rupskraan. Het verkleinde materiaal wordt opgeslagen middels een shovel. Naast de puinbreker zijn tevens de bronvermogens van de rupskraan en de shovel vastgesteld. De metingen zijn uitgevoerd conform methode II.2 uit de HMRI.

Immissiemetingen

De geluidimmissie vanwege het lossen van schip bepaald middels methode II.1 uit de HMRI. Het meetpunt is gelegen op de oever aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal op circa 25 meter vanaf de woning aan de Amsterdamsestraatweg 1035. Voor deze locatie is gekozen om de afstand tot de inrichting van De Trip zo kort mogelijk te houden (in dit geval circa 100 m tot aan de laad-/loskade). Er is namelijk sprake van veel omgevingsgeluid vanwege de hoge verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg.

Gedurende circa 75 minuten is het geluidniveau tijdens het lossen van een schip middels een kraan geregistreerd. Op basis van real-time audio-opnames is het gemeten geluidniveau achteraf gecorrigeerd voor het omgevingsgeluid. Passages van schepen over het kanaal zijn eveneens buiten het uiteindelijke meetresultaat gelaten. Op die momenten vindt namelijk akoestische afscherming van het lossen schepen plaats. Wanneer deze passages in het meetresultaat zouden worden meegenomen, zou een te laag geluidniveau worden bepaald. Ook op deze meetlocatie zijn geen (piek)geluidniveaus vanwege het stoten van de grijper tegen de scheepswand waargenomen of andere geluidbronnen – behalve de loskraan – die de geluidimmissie vanwege het lossen van een schip bepalen.

Bijlage 2 geeft de geregistreerde geluidniveaus met de correcties vanwege wegverkeer en passerende schepen. Uit de gecorrigeerde geluidniveaus van de drie meetsessies is de geluidimmissie vanwege het lossen van een schip bepaald. Het gestandaardiseerd immissieniveau L_i bedraagt 57,9 dB(A).

⁴ De bronemissiemeting geeft een maximale geluidimmissie die 5,8 dB(A) hoger is dan het L_{Aeq} .

Ter verificatie is het immissieniveau L_i ter plaatse van het meetpunt ook op basis van het berekende bronvermogen van de loskraan (106,7 dB(A)) bepaald en vastgesteld op 57,4 dB(A). Het verschil met het uit de immissiemetingen bepaalde immissieniveau is daarmee niet significant. Geconcludeerd wordt dat zowel de immissie- als emissiemetingen een zeer goede weergave van de akoestische situatie geven.

Het op het meetpunt geregistreerde hoogste maximaal geluidniveau (L_{Amax}) ten gevolge van het lossen bedraagt 66,7 dB(A). Dit niveau is behaald tijdens het kortstondig stoten tegen de scheepswand. Het bronvermogen van de kraan wordt hierop aangepast en bedraagt dan 119,2 dB(A). Zoals reeds eerder aangegeven vindt dit stoten slechts zeer sporadisch plaats, waardoor met genoemd maximaal geluidniveau (L_{Amax}) een worst case inzichtelijk wordt gemaakt.

4.3.2 overzicht geluidbronnen

Navolgende tabellen 4-a en 4-b geven een overzicht van de geluidbronnen die actief zijn in respectievelijk de representatieve en incidentele bedrijfssituatie aangaande de bepaling van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Aangezien in de incidentele bedrijfssituatie enkele geluidbronnen wijzigen ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie, laat tabel 4-b alleen zien welke geluidbronnen wijzigen. De overige geluidbronnen zijn gelijk aan de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 4-c geeft een overzicht van de geluidbronnen met betrekking tot de maximale geluidniveaus. Bij de bepaling van de geluidimmissie als gevolg van maximale geluidniveaus wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten. Om deze reden wordt in deze tabel alleen aangegeven bij welke bedrijfssituatie deze geluiden optreden in de dag-, avond- of nachtperiode.

In navolgende tabellen zijn, naast het bronnummer, de bronomschrijving en het bronvermogen (gemiddeld dan wel maximaal) opgenomen wat de bedrijfsduur van elke geluidbron in de dag-, avond- en nachtperiode is.

Onder het kopje “ontleend aan” is vermeld waar de gehanteerde bronvermogens uit afkomstig zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in ter plaatse uitgevoerde metingen (M), elders uitgevoerde metingen (EM), literatuur (L^5), berekeningen (B) of bureau-ervaringscijfers (BE). Met betrekking tot diverse bronvermogens voor de maximale geluidniveaus is gebruik gemaakt van het geluidonderzoek van de naastgelegen inrichting Bentum Recycling Centrale⁶ (in tabel vermeld als BRC). Geluidbronnen die betrekking hebben op activiteiten van de zoutloods zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek dat voor de zoutloods is uitgevoerd⁷. Deze geluidbronnen hebben in de tabellen de vermelding “Z” gekregen.

Figuur 4 van bijlage 1 geeft de situering van de diverse geluidbronnen. Bronvermogens berekend aan de hand van (eerdere) geluidmetingen zijn weergegeven in bijlage 2.

⁵ Ontleend aan het onderzoek van Peutz: *Geluidvermogens van vrachtwagens bij lage snelheden* - EHA Granneman et al. Publicatie in het blad Geluid, maart 2013

⁶ *Geluid in de omgeving ten gevolge van op- en overslag en breken van asfaltgranulaat op de BRC locatie Sophialaan te Utrecht* - opgesteld door Peutz, rapportnummer FA4552-1RA002 d.d. 4 april 2014.

⁷ Akoestisch onderzoek Eurosalt Utrecht voor aanvraag oprichtingsvergunning krachtens de Wet milieubeheer, opgesteld door Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs (kenmerk 20101179-02, d.d. 28 juli 2010).

tabel 4-a: overzicht geluidbronnen RBS

tabel 4-a. Overzicht geluidsbronnen RBS						
bron- nummer	bronomschrijving	bron- vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (RBS1)	106	M	7,5	--	0,3
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem	103	EM	4	2	2
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping	103	EM	4	2	2
WB	vr.wagens weegbrug	93	EM	4	1,2	1,2
K	mobiele kraan (RBS2 + RBS3)	104	EM	4	--	--
V2/S	mobiele verkleinings- /scheidinginst. (RBS2)	116	EM	8	--	--
V3/S	mobiele verkleinings- /scheidinginstallatie (RBS3)	110	EM	8	--	--
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	82 dB(A)/m ²	B	*	--	--
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	81 dB(A)/m ²	B	--	*	--
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	78 dB(A)/m ²	B	--	--	*
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	84 dB(A)/m ²	B	*	--	--
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	83 dB(A)/m ²	B	--	*	--
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	80 dB(A)/m ²	B	--	--	*
TBs	transportband silo	88	Z	10	--	--
TBe-1	transportband elevator	81	Z	10	--	--
AE	aandrijving elevator	86	Z	10	--	--
TBe-2	transportband elevator	81	Z	10	--	--
mobiele bronnen						
VW1, VW2-1, VW2-2	Vrachtwagens	102	L	**	**	**

*Zie bijlage 2: de bedrijfsduur van iedere geluidbron die actief is in de dag-, avond- en nachtperiode is verwerkt in de bepaling van het bedrijfsduurgecorrigeerde halniveaueu.

**De bedrijfsduur van de voertuigbewegingen is afhankelijk van het aantal bewegingen, de routelengte op het inrichtingsterrein, de rijsnelheid en het aantal bronpunten dat de rijroute simuleert. Het aantal voertuigen is terug te vinden in tabel 2-b.

tabel 4-b: overzicht geluidbronnen IBS (afwijkend van RBS)

tabel 4-5: Overzicht geluidsbronnen IBS (afwijkend van RBS)						
bron- nummer	bronomschrijving	bron- vermogen [dB(A)]	ontleend aan	bedrijfsduur [uur]		
				dag	avond	nacht
lijnbronnen						
MK	mobiele kraan (IBS1)	106	M	12	4	8
puntbronnen						
LS1-1 t/ LS1-8	mobiel laadsysteem (IBS2)	103	EM	12	4	8
LS2-1 t/ LS2-8	mobiel laadsysteem onder overkapping (IBS1)	103	EM	12	4	8
K	mobiele kraan (IBS2)	104	EM	12	4	8
V2/S	mobiele verkleinings- /scheidinginstallatie (IBS2)	116	EM	12	4	8

tabel 4-c: overzicht L _{Amax} -geluidbronnen						
bron-nummer	bronomschrijving	bron-vermogen [dB(A)]	ontleend aan	activiteit**		
				dag	avond	nacht
puntbronnen						
V2/S	mobiele verkleiningsinstallatie	128	B	RBS /IBS	IBS	IBS
S1 t/m 26	schrapen	115	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
vw1 t/m vw8	vw L _{Amax}	110	L	RBS /IBS	RBS /IBS	RBS /IBS
SiS	storten materiaal in schip	115	BRC	RBS /IBS	--	--
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	119	BRC	RBS /IBS	--	--
SiO1 t/m SiO14	storten materiaal in opslagvak	115	BRC	RBS /IBS	--	--
lk1 t/m lk18	dichtslaan laadklep	120	BRC	RBS /IBS	--	--

Bronvermogens mobiele werktuigen

Aangaande de geluidemissie van de mobiele werktuigen en installaties zijn gemiddelde bronvermogens gehanteerd. Deze gemiddelden zijn bepaald aan de hand van diverse metingen, uitgevoerd aan soortgelijke werktuigen en installaties. Zie bijlage 2 voor de verdere onderbouwing van deze bronvermogens.

Laden schip

In het schip wordt alleen materiaal van kleine omvang gestort. Hierbij wordt de systematiek gehanteerd zoals Peutz toepast in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling Centrale⁵. Hieruit volgt dat het storten van materiaal gemiddeld effectief gezien over de dagperiode zo laag is dat dit verwaarloosbaar is tegenover het bronvermogen van de kraan (104 dB(A)).

Het storten van materiaal in het schip is wel meegenomen in de berekening van de geluidemissie als gevolg van piekgeluiden. Voor een schip dat aangemeerd ligt in de insteekhaven wordt voor het storten van materiaal in het ruim gebruik gemaakt van de L_{Amax} geluidbron voor het storten van asfaltgranulaat in het schip, zoals ook gebruikt in het geluidonderzoek voor Bentum Recycling. Hierbij is het mogelijk dat de grijper van de kraan op de kade tegen de scheepswand komt: dit is in het L_{Amax} rekenmodel gesimuleerd door hetzelfde bronvermogen te gebruiken als het dichtslaan van de laadklep van een vrachtwagen.

Geluiduitstraling zoutloods

In de zoutloods is sprake van drie geluidbronnen: het rijden van vrachtwagens, een shovel die de vrachtwagens vult en het stationair draaien van de vrachtwagens tijdens het vullen door de shovel. Deze geluidbronnen zorgen tezamen voor een bepaald halnivea. Ten behoeve van voorliggend onderzoek is een inschatting gemaakt van het halnivea, waarbij de vloer en de wanden van de loods een gemiddelde absorptie hebben van 0,5 meegekregen om zo de opslagen te simuleren. Het dak heeft een gemiddelde absorptie van 0,0 meegekregen (maximale reflectie). Aangezien het geluidniveau in de loods in de dagperiode anders is dan in de avond- en/of nachtperiode, zijn hiervoor aparte berekeningen uitgevoerd. In elk van deze berekeningen is de bedrijfsduur van de bronnen voor die specifieke etmaalperiode gehanteerd. Aangezien de hieruit voortvloeiende bedrijfsduurcorrectie slechts eenmaal toegepast kan worden, is deze alleen in de separate berekening van het halnivea meegenomen en niet in de rekensoftware.

De gebouwdelen die maatgevend zijn voor de geluiduitstraling is de open poort en het dak. In de rekensoftware kan de geluidemissie volgens de II.7-methode uit de HMRI worden

ingevoerd. De isolatiewaarden van het dak zijn ontleend aan het geluidonderzoek voor Eurosalt⁶.

4.3.3 bijzondere geluiden en trillingen

Gezien de relevante bronnen binnen het bedrijf zal de geluidimmissie vanwege de inrichting geen muziek- of impulsachtig karakter hebben.

Gedragsregels

In het kader van “good housekeeping” heeft het bedrijf gedragsregels opgesteld. Deze gedragsregels omvatten onder meer een verbod op het dichtslaan van laadkleppen van vrachtwagens en het gebruiken van achteruitrijsignalering. Bij de entree worden chauffeurs verzocht de laadklep van de vrachtwagen niet dicht te laten vallen bij het lossen van goederen, alsmede de achteruitrijsignalering uit te schakelen.

Dichtslaan van laadkleppen

Het kan echter sporadisch voorkomen dat een laadklep toch dichtslaat. Om daarom toch enig inzicht te verschaffen in het effect hiervan is in het L_{Amax} rekenmodel hier rekening mee gehouden. Voor dit type geluidbron is gebruik gemaakt van hetzelfde bronvermogen zoals dit is gebruikt bij het geluidonderzoek voor de naastgelegen inrichting van Bentum Recycling.

Achteruitrijsignalering

Het gebruiken van achteruitrijsignalering door de vrachtwagens is eveneens niet toegestaan op het inrichtingsterrein. Dit wordt direct bij de entree duidelijk op een bord aangegeven zodat chauffeurs hier rekening mee houden. De shovels en mobiele kranen op het inrichtingsterrein maken eveneens geen gebruik van achteruitrijsignalering.

Geluiden met een tonaal karakter zijn uitgezonderd van de straffactor van +5 dB, omdat de inrichting zich op een gezoneerd industrieterrein bevindt. Voor de achteruitrijsignalering is wel een inschatting gemaakt van het effect naar de omgeving toe, mocht dit geluid zich toch voordoen ondanks de gedragsregels. Hierbij gaat men er vanuit dat het maximaal 1 minuut duurt voordat de signalering door een medewerker binnen de inrichting opgemerkt wordt en tot een halt geroepen wordt. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid bij een klein deel van het totale aantal vrachtwagens voorkomen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de toename van de geluidbelasting als gevolg van de achteruitrijsignalering (inclusief de straffactor van +5 dB). Hieruit blijkt dat gemiddeld over de etmaalperiodes de geluidbelasting met niet meer dan 0,1 dB zal toenemen in de geschetste situatie.

Trillingshinder

Het vrachtverkeer op het terrein rijdt over een egale verharding of een verharding van betonplaten waarbij met een lage snelheid wordt gereden. Hierdoor worden trillingen, veroorzaakt door het rijden tot een minimum worden beperkt. De snelheid van de vrachtwagens op het inrichtingsterrein is beperkt tot circa 15 km/u. Daarnaast wordt het vrachtverkeer niet gehinderd door enige vorm van obstakels. Gezien het feit dat vrachtwagens niet dicht langs woningen zullen rijden dan via de openbare weg, kan verder worden gesteld dat, ook ten gevolge van mobiele bronnen, geen trillingshinder zal optreden

5 Rekenresultaten representatieve bedrijfssituatie

In dit hoofdstuk worden de berekende geluidimmissies van de inrichting gepresenteerd. Een uitgebreid overzicht van de rekenresultaten van de geluidimmissie is ondergebracht in respectievelijk bijlage 4 en 5.

5.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) zonepunten

Tabel 5-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor representatieve bedrijfssituatie 1, 2 en 3.

tabel 5-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$)				
immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	47 / 44 / 40	40 / 38 / 38	35 / 34 / 34
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	48 / 43 / 40	41 / 38 / 38	35 / 35 / 35
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	45 / 44 / 38	39 / 36 / 36	34 / 34 / 34
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	46 / 41 / 37	39 / 36 / 36	33 / 33 / 33
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	41 / 41 / 36	36 / 34 / 34	31 / 31 / 31

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) bedraagt ten hoogste 48, 41 en 35 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Aangezien de inrichting gelegen is op het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht dient de geluidimmissie inpasbaar te zijn binnen de zone. De toets van de inpasbaarheid is een taak van de zonebeheerder (gemeente Utrecht).

5.2 maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)

Tabel 5-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidsniveaus ($L_{A,max}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten.

tabel 5-b: maximaal geluidniveau ($L_{A,max}$)				
immissiepunt		maximaal geluidniveau ($L_{A,max}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	RBS		
		dag	avond	nacht
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	62	58	58
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	62	60	60
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	61	58	58
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	60	55	55
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	58	56	56

Het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 62, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde wordt hiermee niet overschreden. Er wordt zowel aan de richtwaarden uit de 'Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening' voldaan als aan de grenswaarden voor het maximale geluidniveau uit het Activiteitenbesluit.

5.3 richtafstanden / bestemmingsplan

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens			
immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	58 / 48 / 47	50 / 42 / 42	39 / 39 / 39
100 m	50 / 45 / 42	43 / 40 / 40	37 / 37 / 37

De tabel laat zien dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voldoen aan de grenswaarde op 100 m die geldt voor een milieucategorie 3.2 bedrijf, uitgaande van het gebiedstype "gemengd gebied".

6 Rekenresultaten incidentele bedrijfssituatie

6.1 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)

Tabel 6-a geeft een overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor incidentele bedrijfssituatie 1 en 2.

tabel 6-a: langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)				
immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS1 / IBS2		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	53 / 46	53 / 45	53 / 45
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	53 / 47	53 / 46	53 / 46
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	52 / 48	52 / 48	52 / 48
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	50 / 46	50 / 46	50 / 46
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	47 / 45	47 / 45	47 / 45

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) bedraagt ten hoogste 53, 53 en 53 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

6.2 maximaal geluidsniveau (L_{Amax})

Tabel 6-b geeft een overzicht van de berekende maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) voor de dag-, avond- en nachtperiode, op de meest maatgevende beoordelingspunten voor de incidentele bedrijfssituaties.

tabel 6-b: maximaal geluidniveau (L_{Amax})				
immissiepunt		maximaal geluidniveau (L_{Amax}) [dB(A)]		
id.	omschrijving	IBS		
		dag	avond	nacht
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	60	60	60
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	60	60	60
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	59	59	59
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	56	56	56
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	56	56	56

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen bedraagt ten hoogste 60, 60 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van De Trip BV is door M-tech Nederland een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting gelegen aan Sophialaan 7 te Utrecht. Aanleiding voor het onderzoek is drieledig:

- het verzoek van het bevoegd gezag om een akoestisch onderzoek op te stellen naar aanleiding van de melding ingevolge het Activiteitenbesluit d.d. 11 maart 2015, aangezien de inrichting is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein (dit is de huidige situatie);
- de op korte termijn in te dienen vergunningaanvraag milieu (ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) voor de uitbreiding van de activiteiten ten opzichte van de melding (dit is de toekomstige situatie)
- een omgevingsvergunningaanvraag Wabo om af te wijken van het bestemmingsplan voor de toekomstige situatie.

Het doel van dit onderzoek is inzicht geven in de geluidemissie van de inrichting naar haar directe omgeving en de inpasbaarheid van de inrichting in de geluidzone en in het bestemmingsplan aan te tonen. Hierbij is uitgegaan van de drie representatieve bedrijfssituaties, aangevuld met (akoestische) ervaringscijfers, opgedaan bij vergelijkbare inrichtingen.

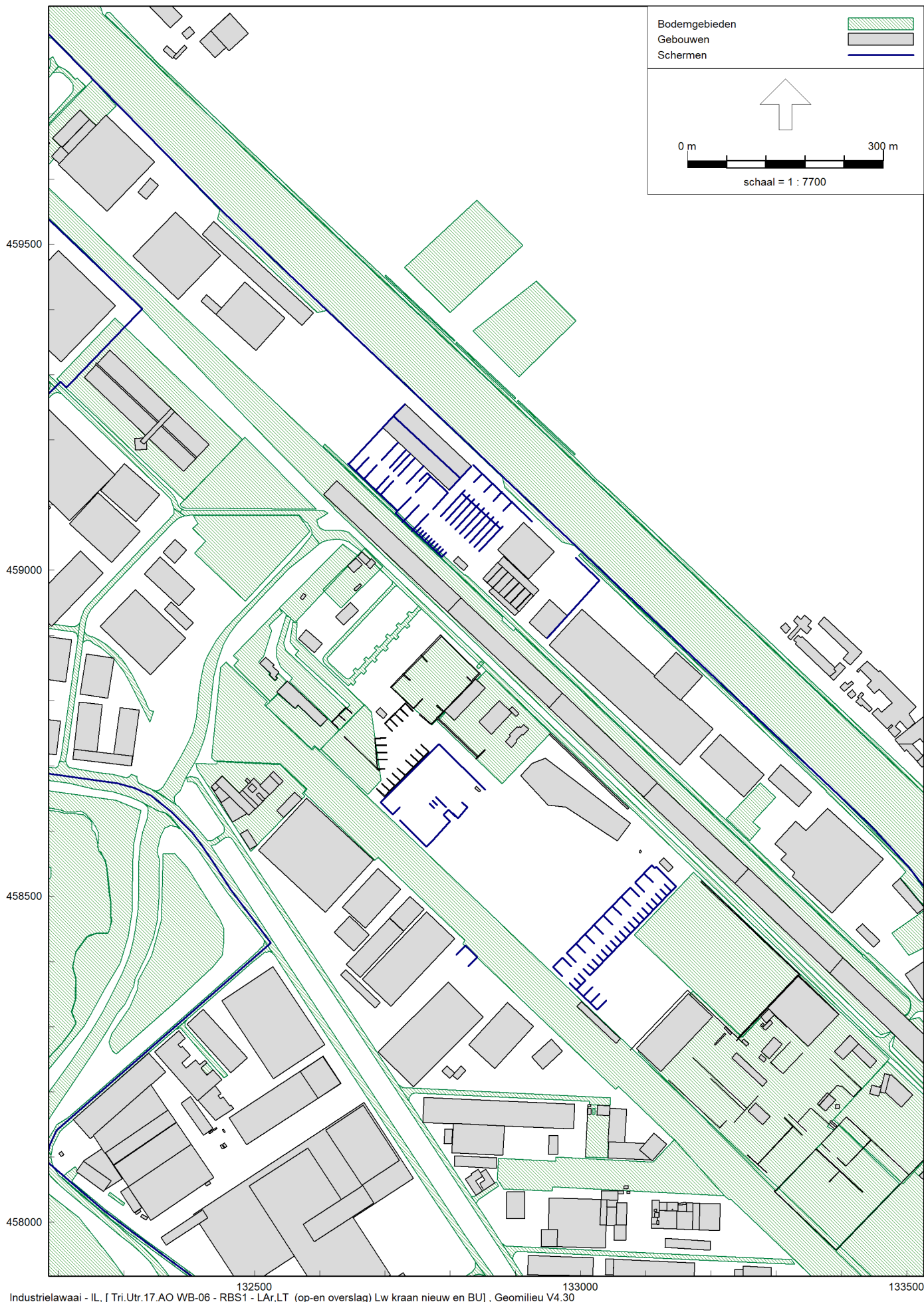
Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door bijvoorbeeld het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het opstellen van gedragsregels.

Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie ($L_{A,LT}$) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Aangezien bij M-tech Nederland geen inzicht bestaat in de geluidimmissie vanwege het gehele industrieterrein, kan omtrent de inpasbaarheid in dit kader geen uitspraak worden gedaan.

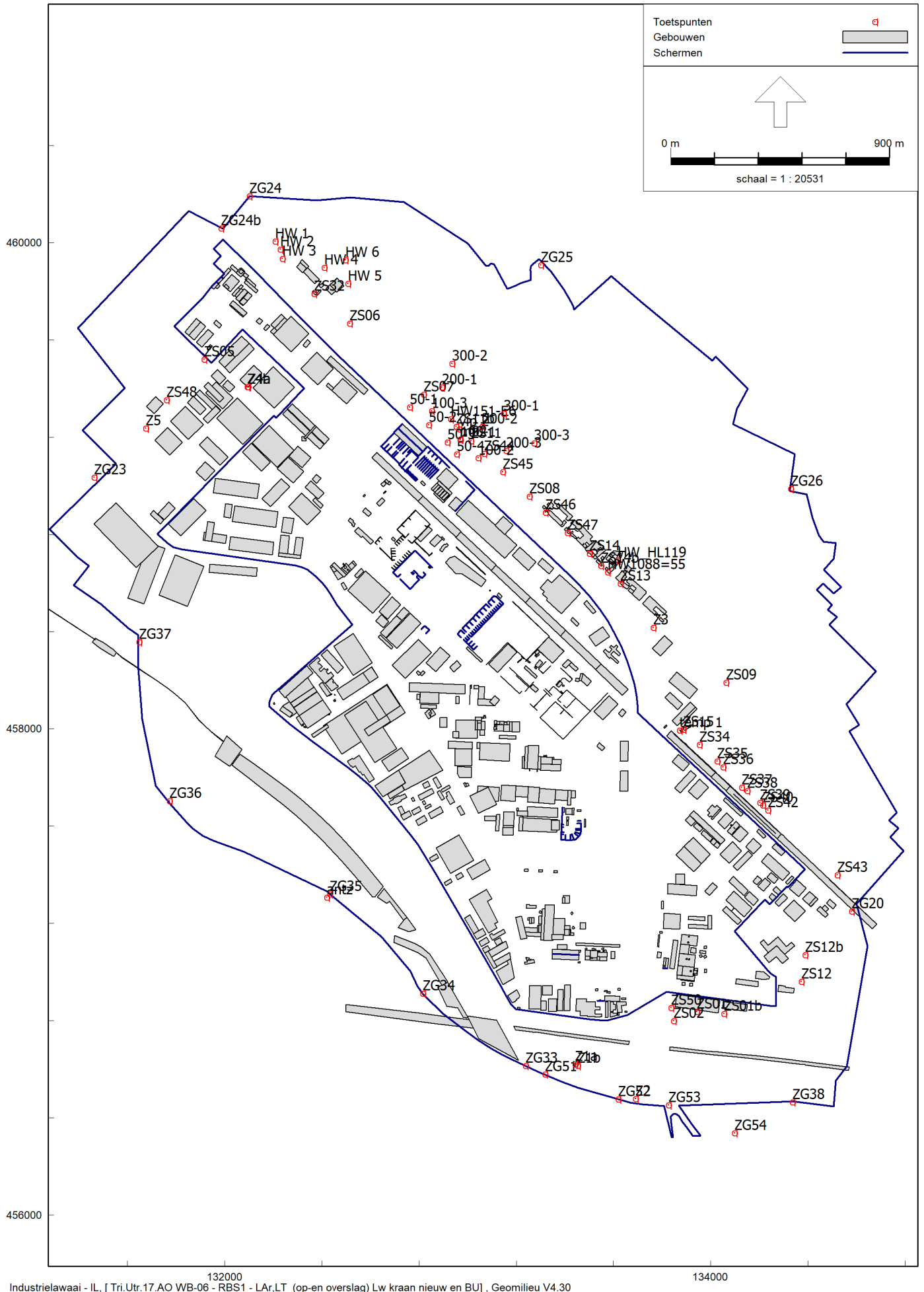
Op afstand van 100 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 in omgevingstype “gemengd gebied”.

Bijlage 1: figuren inrichting en grafische weergave rekenmodel

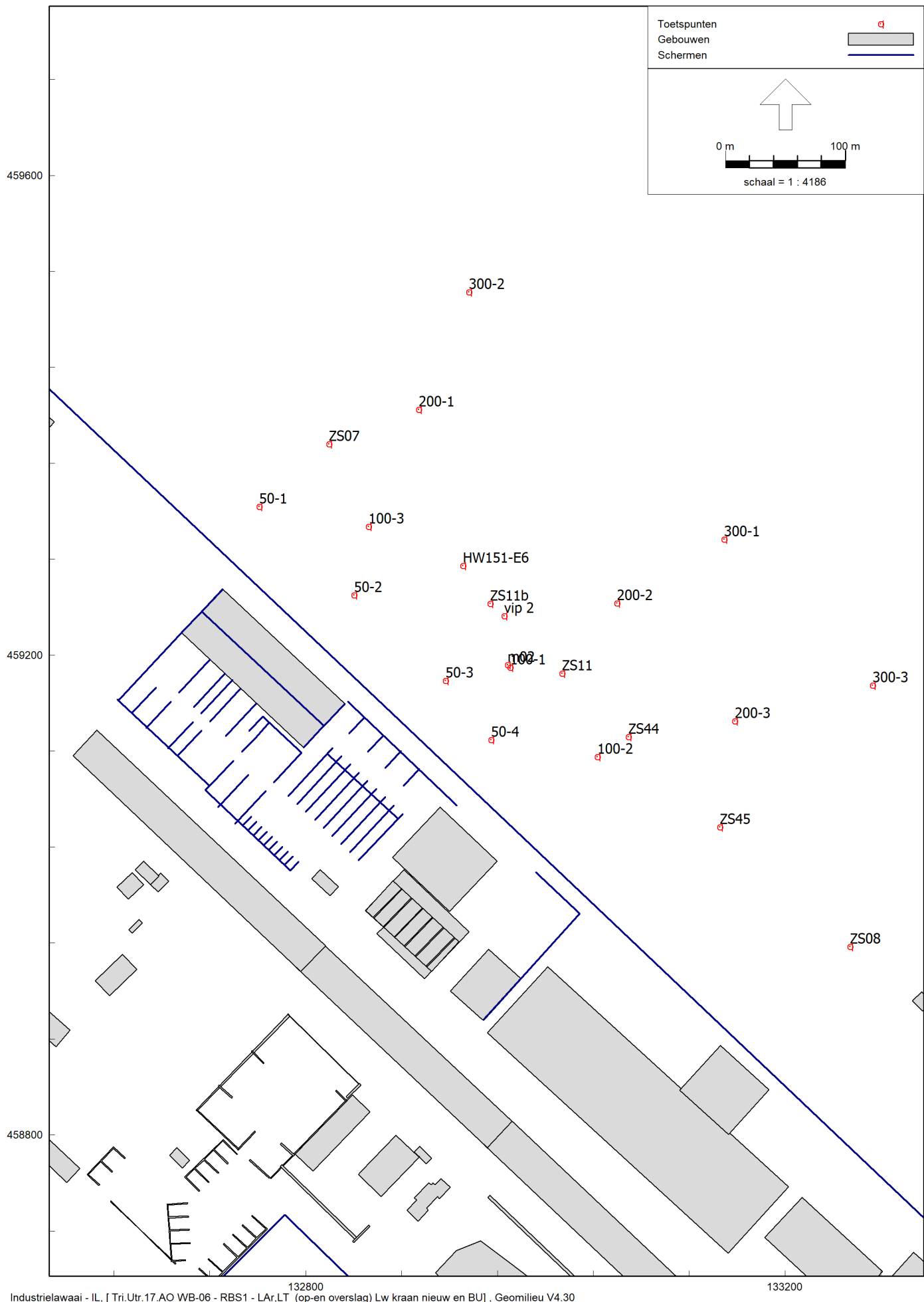


Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.17.AO WB-06 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU] , Geomilieu V4.30

Figuur 2: grafische weergave rekenmodel: objecten en bodemgebieden



Figuur 3a: grafische weergave rekenmodel: immissiepunten



132800 133200
Industrielawaai - IL, [Tri.Utr.17.AO WB-06 - RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU] , Geomilieu V4.30

Figuur 3b: grafische weergave rekenmodel: immissiepunten



Figuur 4a: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS1)



Figuur 4b: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS2)



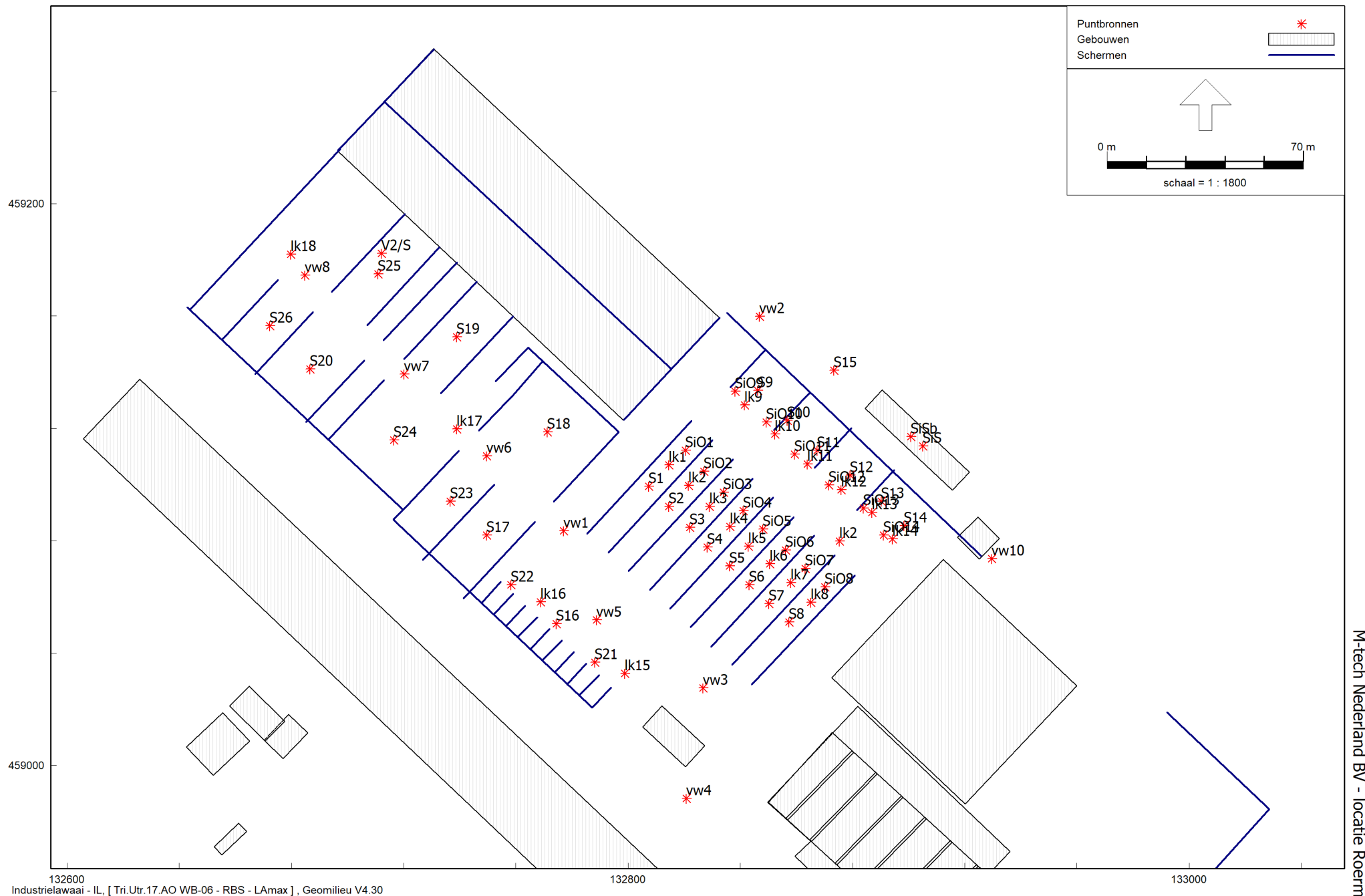
Figuur 4c: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (RBS3)



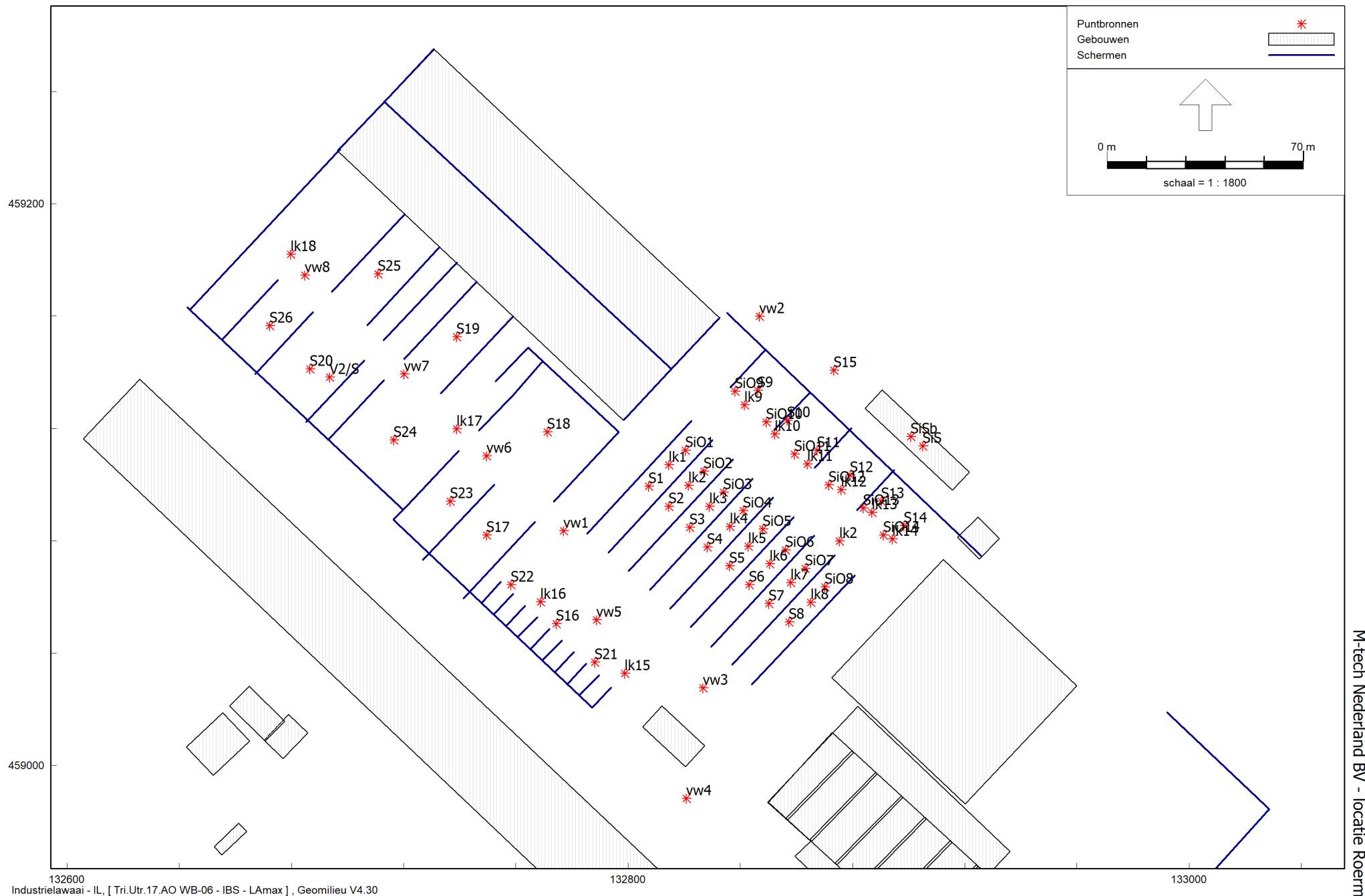
Figuur 4d: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (IBS1)



Figuur 4e: Grafische weergave rekenmodel: geluidbronnen (IBS2)



Figuur 4f: Grafische weergave rekenmodel: LAmax geluidbronnen (RBS)



Figuur 4g: Grafische weergave rekenmodel: LMax geluidbronnen (IBS)

Bijlage 2: bronverantwoording



bronvermogen shovel

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	102,5	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0
#2	102,7	59,9	81,5	88,5	91,9	98,9	96,0	95,3	89,7	79,6
#3	102,8	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7
gemiddeld	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1

bronvermogen mobiele kraan

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	103,4	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2
#2	103,7	57,2	75,1	90,0	93,0	97,2	98,2	97,5	93,9	88,4
gemiddeld	103,6	64,8	76,2	90,0	92,4	97,0	99,4	96,3	92,3	86,1

bronvermogen zware verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	115,3	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9
#2	116,5	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1
gemiddeld	115,9	77,1	88,9	101,2	104,9	109,9	110,7	109,2	105,5	100,5

bronvermogen lichte verkleiningsinstallatie

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
#1	108,9	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2
#2	111,7	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1
gemiddeld	110,5	62,3	87,3	100,2	100,9	105,6	104,8	101,8	98,4	89,9

	Bronvermoggenniveau Lw										T [uur]	%	Cb [dB]
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k			
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	8,333	69,4	-1,6
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	4,167	34,7	-4,6

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T = 3,64 s)
V= 102900 m³ A= 4546 10log(4/A)= -30,6

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,5	26,4	52,7	53,5	62,4	65,1	64,7	63,2	58,1	49,0
vrachtwagen stationair (5 min; 100 stuks)	60,9	29,6	35,5	39,2	47,6	52,4	58,2	53,8	50,2	33,5
vrachtwagen rijden (2,5 min; 100 stuks)	67,0	21,5	41,1	50,0	54,9	59,5	63,2	61,5	54,7	41,4
TOTAAL	72,4	31,7	53,1	55,2	63,2	66,4	67,6	65,7	60,2	49,8

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5
gemiddelde absorptie dak: 0,0

											T [uur]	%	Cb [dB]
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k			
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	62,5	-2,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	31,3	-5,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T =

3,64 s)

V= 102900 m³

A= 4546

10log(4/A)= -30,6

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	70,1	25,9	52,3	53,0	62,0	64,7	64,3	62,8	57,6	48,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	60,5	29,1	35,0	38,7	47,1	51,9	57,7	53,3	49,7	33,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	66,6	21,0	40,6	49,5	54,4	59,0	62,7	61,0	54,2	40,9
TOTAAL	72,0	31,2	52,6	54,7	62,8	65,9	67,1	65,3	59,7	49,3

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5

gemiddelde absorptie dak: 0,0

	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	T [uur]	%	Cb [dB]
shovel (5 min vullen per vw)	102,6	58,5	84,9	85,6	94,6	97,3	96,9	95,4	90,2	81,1	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	93,1	61,7	67,6	71,3	79,7	84,5	90,3	85,9	82,3	65,6	2,5	31,3	-5,1
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	102,2	56,6	76,2	85,1	90,0	94,6	98,3	96,6	89,8	76,5	1,25	15,6	-8,1

Bedrijfsduur gecorrigeerd halniveau (T =

3,64 s)

V= 102900 m³

A= 4546

10log(4/A)= -30,6

	Halniveau									
	dB(A)	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
shovel (5 min vullen per vw)	67,0	22,9	49,3	50,0	59,0	61,7	61,3	59,8	54,6	45,5
vrachtwagen stationair (5 min; 30 stuks)	57,5	26,1	32,0	35,7	44,1	48,9	54,7	50,3	46,7	30,0
vrachtwagen rijden (2,5 min; 30 stuks)	63,6	18,0	37,6	46,5	51,4	56,0	59,7	58,0	51,2	37,9
TOTAAL	69,0	28,2	49,6	51,7	59,8	62,9	64,1	62,3	56,7	46,3

gemiddelde absorptie betonnen wanden en vloer (i.v.m. opslagen zout): 0,5

gemiddelde absorptie dak: 0,0

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : breker + kraan
 MeetDatum : 22-11-2013
 Meetduur : 00:00:16
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 2,00
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	56,0	65,2	74,1	80,3	83,8	84,3	82,2	77,1	67,0	89,4
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	77,9	87,1	100,0	106,2	109,7	110,2	108,1	103,0	92,9	115,3



H:\Projecten\Attero Zuid BV\Locatie Venlo\5) Foto's\Verificatieonderzoek 22-11-2013\2013-11-22 10.52.38.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : Meting 5: Brekerinstallatie Peterson 7400A
 MeetDatum : 11-2-2009
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : 4,40
 Windsnelheid [m/s] : 4,00
 Hoek windricht [°] : 250,00
 RV [%] : 75,00
 Alu conform : HMRI-II,B
 Bronhoogte [m] : 2,50
 Meetafstand [m] : 18,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie [Hz]	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	46,0	60,0	68,0	69,0	76,0	77,0	76,0	73,0	69,0	82,4
Achtergr [dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	--
DAlu*R [dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	76,1	90,1	102,1	103,1	110,1	111,1	110,1	107,1	103,1	116,5



C:\Geluidmetingen LSM\Essent\CF - AOS Maastricht\M11-02-2009 LSM\Users\2270\Top.Job\Essent.Job\maastricht.Job\Meting005.CPB.Project\Foto 1.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	metingen voor rapport									
Bronnaam	:	mobiele kraan									
MeetDatum	:	2-6-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	15,00									
Meethoogte [m]	:	2,50									
Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	38,9	48,5	57,5	59,1	64,2	67,8	62,1	57,1	48,7	70,9
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	34,5	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	67,4	77,0	90,0	91,6	96,7	100,3	94,6	89,6	81,2	103,4



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_113414.jpg



Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel	
Geluidbron	:	Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand	
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006	
Beschrijving geluid	:	diesel kraan en turbo (2100 rtm/min)	
Stoorlawaai	:	geen	
Bronhoogte [m]	:	1.5	<i>Bepaling halve of hele bol</i>
Meetafstand [m] (<20)	:	10	Afstand bron-ontvanger 10.1 [m]
Meethoogte [m]	:	3	Omweg via bodem 11.0 [m]
			Bijdrage door bodem 2.7 [dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	28.1	46.0	60.9	63.9	68.1	69.1	68.4	64.8	59.3	74.6
Dgeo [dB]	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	31.1	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	57.2	75.1	90.0	93.0	97.2	98.2	97.5	93.9	88.4	103.7

Gebruikte meetapparatuur

(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

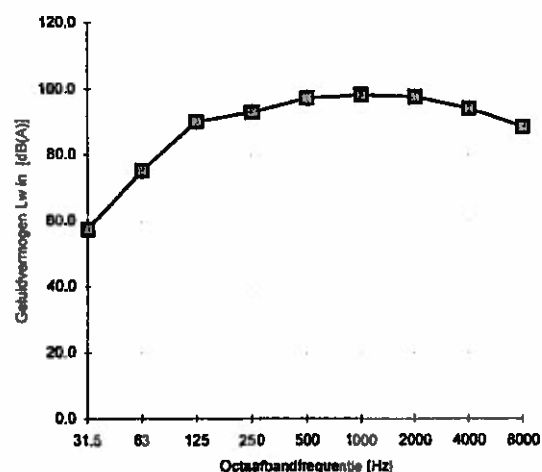
Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[°]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[°]



Schets meetsituatie

Hydraulische kraan JCB JS330 LC graaft zand



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : rijdend materieel
 Bronnaam : shovel opduwen materiaal (023)
 MeetDatum : 17-4-2015
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,50
 Meetafstand [m] : 10,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	35,0	53,7	55,0	62,9	67,6	69,0	66,7	61,4	49,0	73,5
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	60,0	78,7	84,0	91,9	96,6	98,0	95,7	90,4	78,0	102,5



H:\Projecten\Van Lenthe Dalfsen\Dalfsen\5) foto's\2015 - Foto's 17-04-2015\20150417_120306.jpg



Bronsterkte berekeningen geconcentreerde bronmethode (methode II.2, HMRI 1999)

Project	:	ROC Veghel	
Geluidbron	:	Shovel Volvo L120C verplaatst grond	
Datum en tijd meting	:	14 aug 2006	
Beschrijving geluid	:	diesel	
Stoorlawaaai	:	geen	
Bronhoogte [m]	:	1.5	<i>Bepaling halve of hele bol</i>
Meetafstand [m] (<20)	:	5	Afstand bron-ontvanger 5.0 [m]
Meethoogte [m]	:	2	Omweg via bodem 6.1 [m]
			Bijdrage door bodem 2.2 [dB(A)]
			als >1,5 dB dan Db=-2 dB anders Db=0.

	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	36.9	58.5	65.5	68.9	75.9	73.0	72.3	66.7	56.6	79.7
Dgeo [dB]	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Dbodem [dB]	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Lw [dB(A)]	59.9	81.5	88.5	91.9	98.9	96.0	95.3	89.7	79.6	102.7

Gebruikte meetapparatuur

(type 1 instrument volgens de standaard IEC 651 en IEC 225)

	Merk	Type
Geluidniveaumeter	Rion	NA27
Microfoon	Rion	UC-53A
Voorversterker	Rion	NH-20
Calibrator (pistonfoon)	Brüel & Kjær	4230

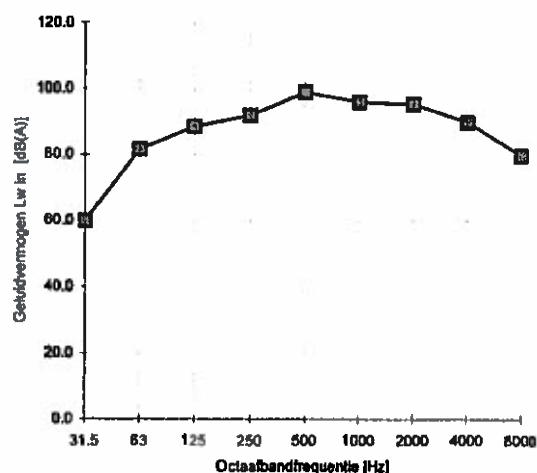
Weersomstandigheden

Windsnelheid	n.v.t.	[m/s]
Windrichting	n.v.t.	[-]
Temperatuur	n.v.t.	[°C]
Nat/Droog	n.v.t.	[-]



Schets meetsituatie

Shovel Volvo L120C verplaatst grond



II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : metingen voor rapport
 Bronnaam : shovel intern transport
 MeetDatum : 2-6-2014
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,50
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,50

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	30,1	66,6	55,6	71,5	69,8	70,5	69,2	64,6	57,8	77,1
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	52,0	88,5	81,5	97,4	95,7	96,4	95,1	90,5	83,7	102,8



H:\Projecten\Gemeente Tilburg\Caledoniastraat\5) Foto's\foto's 22-05-2014\20140522_124352.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : <Onderdeel>
 Bronnaam : crambo 5000 meting
 MeetDatum : 6-9-2012
 Meetduur : 00:01:36
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 2,00
 Meetafstand [m] : 12,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	37,0	52,8	64,6	66,6	73,4	74,3	69,2	63,7	54,6	78,3
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)]	63,6	79,4	95,2	97,2	104,0	104,9	99,8	94,3	85,2	108,9



H:\Projecten\Vandervelden\5) Foto\Foto 06-09-2012\IMAGE_165.jpg

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : Raptor XL - Arjes inclusief kraan Liebherr
 Bronnaam : Meting 33 - Raptor XL - rechts achter
 MeetDatum : 5-10-2010
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II,0
 Bronhoogte [m] : 2,50
 Meetafstand [m] : 14,00
 Meethoogte [m] : 2,70

Frequentie	[Hz]	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	32,4	62,0	70,6	71,0	74,8	72,7	71,2	68,6	60,2	79,8
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	--
DAlu+R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw	[dB(A)]	60,3	89,9	102,5	102,9	106,7	104,6	103,1	100,5	92,1	111,7



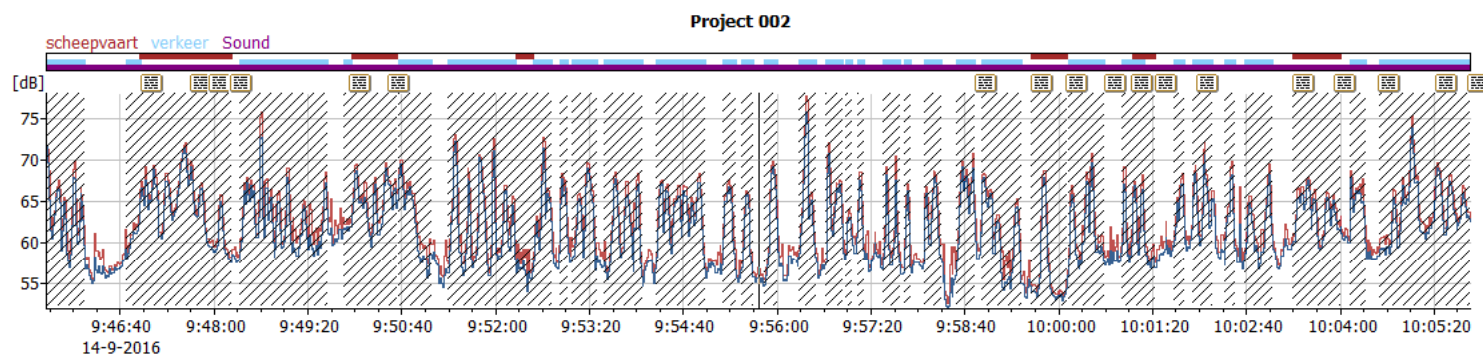
H:\SCM Milieu\Projecten\Hermsen Beheer BV 10.13010.010\Duiven\Geluid\Meting\GRR Duiven\Users\2270\Top.Job\GRR duiven.J
 ob\Meting033, LoggingCPB, Project\Foto 1.jpg

Project 002

ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 002

☐ Overview ☒ scheepvaart ☒ verkeer ☒ Sound ☒ Aantekening

Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	L _{Aeq} [dB]	L _A F _{max} [dB]	L _A F _{95,0} [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 9:46:11	14-9-2016 10:04:34	00:04:34	57,9	66,7	---	---
verkeer	14-9-2016 9:45:37	14-9-2016 10:05:52	00:12:09	64,2	77,7	---	---
scheepvaart	14-9-2016 9:46:57	14-9-2016 10:04:02	00:03:50	63,9	72,1	---	---

Cursor waarden
Rapport

X: 9:55:44 - 9:55:45

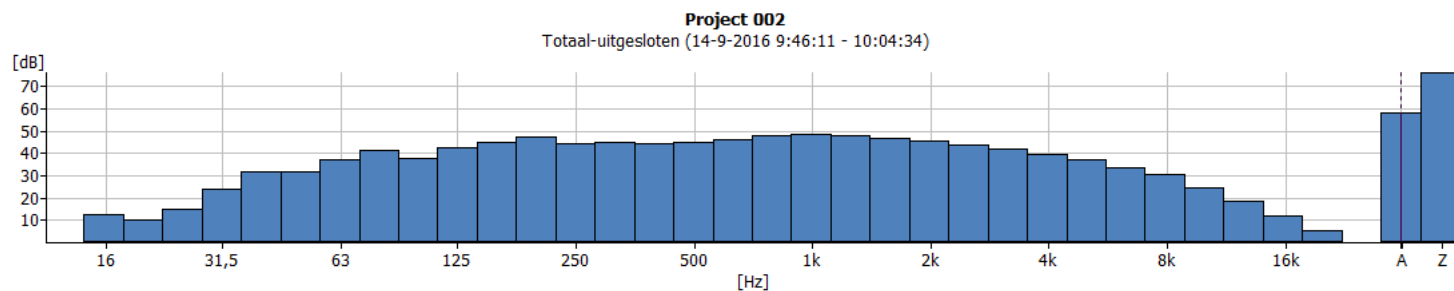
L_{Aeq}: 55,1 dB

Gelogd

X: 9:55:44 - 9:55:45

L_AF_{max}: 56,1 dBL_{Aeq}: 55,1 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	L _{Aeq} [dB]	L _A F _{1,0} [dB]	L _A F _{5,0} [dB]	L _A F _{10,0} [dB]	L _A F _{50,0} [dB]	L _A F _{95,0} [dB]	L _A F _{max} [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 9:45:37	14-9-2016 10:05:52	00:20:15	63,3	70,9	68,0	66,9	60,5	55,2	77,7	0,0

Markering Post Wgt: Geen Te zien als 1/3 Oct. 

Cursor waarden

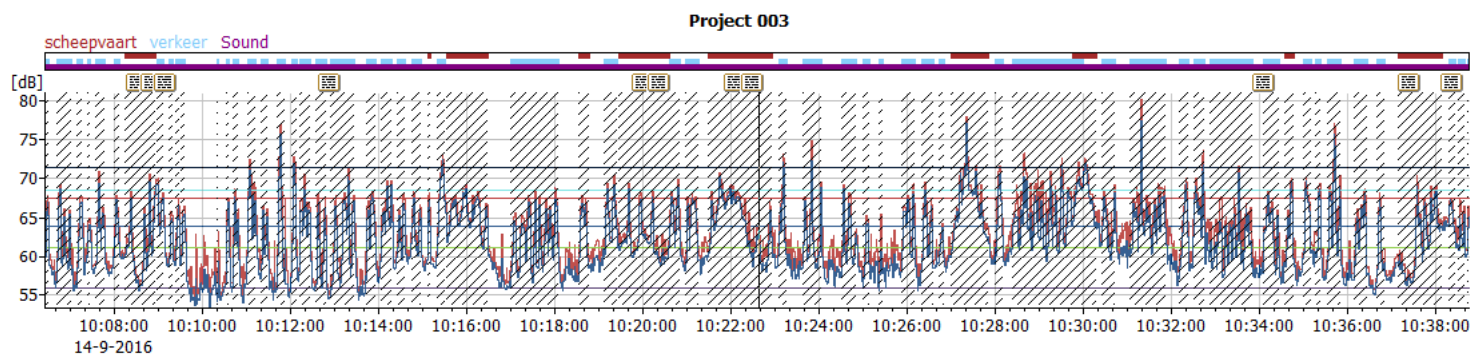
L_{Aeq}: 57,9 dB

Project 003

ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 003

☐ Overview☒ scheepvaart☒ verkeer☒ Sound☒ Aantekening

Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	LAeq [dB]	LAFmax [dB]	LAF95,0 [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:06:37	14-9-2016 10:38:44	00:09:34	58,5	65,9	---	---
verkeer	14-9-2016 10:06:25	14-9-2016 10:38:47	00:15:38	65,0	80,2	---	---
scheepvaart	14-9-2016 10:08:15	14-9-2016 10:38:11	00:07:27	65,4	77,9	---	---

Cursor waarden
Rapport

X: 10:06:25 - 10:38:47

LAeq: 63,9 dB

Gelogd

X: 10:22:36 - 10:22:37

LAFmax: 63,5 dB

LAeq: 62,3 dB

LN Rapport

X: 10:06:25 - 10:38:47

LAF1,0: 71,4 dB

LAF5,0: 68,6 dB

LAF10,0: 67,5 dB

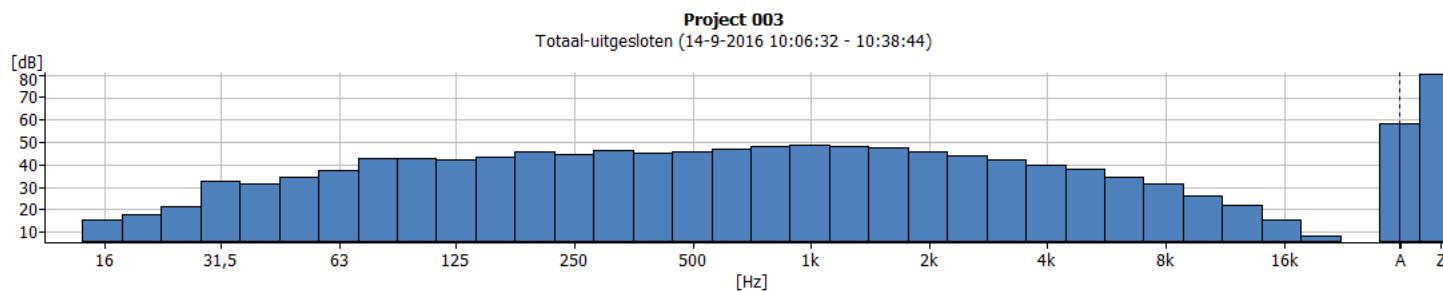
LAF50,0: 61,1 dB

LAF95,0: 55,9 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	LAeq [dB]	LAF1,0 [dB]	LAF5,0 [dB]	LAF10,0 [dB]	LAF50,0 [dB]	LAF95,0 [dB]	LAFmax [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 10:06:25	14-9-2016 10:38:47	00:32:22	63,9	71,4	68,6	67,5	61,1	55,9	80,2	0,0

Markering ☐Post Wgt: ☐Geen ☐

Te zien als

1/3 Oct. ☐

Cursor waarden

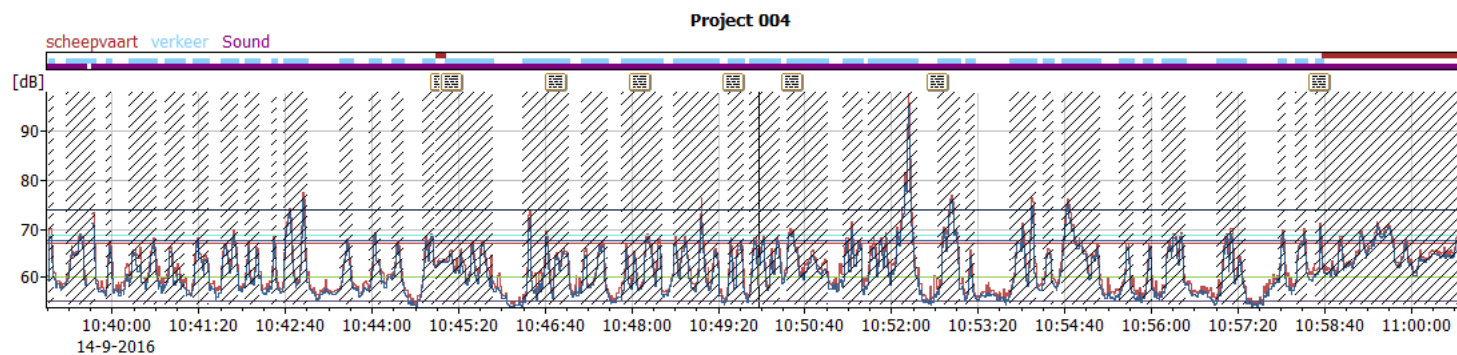
LAeq: 58,5 dB

Project 004

ARCHIEVEN\De Trip Utrecht\2270\Trip\Project 004

☐ Overview☒ schepvaart☒ verkeer☒ Sound☒ Aantekenin

Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur [s]	LAeq [dB]	LAFmax [dB]	LAF95,0 [dB]	Std. Afw.
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 10:58:32	00:06:34	57,0	64,8	---	---
verkeer	14-9-2016 10:39:07	14-9-2016 10:58:40	00:12:54	69,7	97,7	---	---
Sound	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 10:58:32	00:06:34	57,0	64,8	---	---

Cursor waarden
Rapport

X: 10:38:59 - 11:00:52

LAeq: 67,8 dB

Gelogd

X: 10:49:57 - 10:49:58

LAFmax: 62,0 dB

LAeq: 59,9 dB

LN Rapport

X: 10:38:59 - 11:00:52

LAF1,0: 74,0 dB

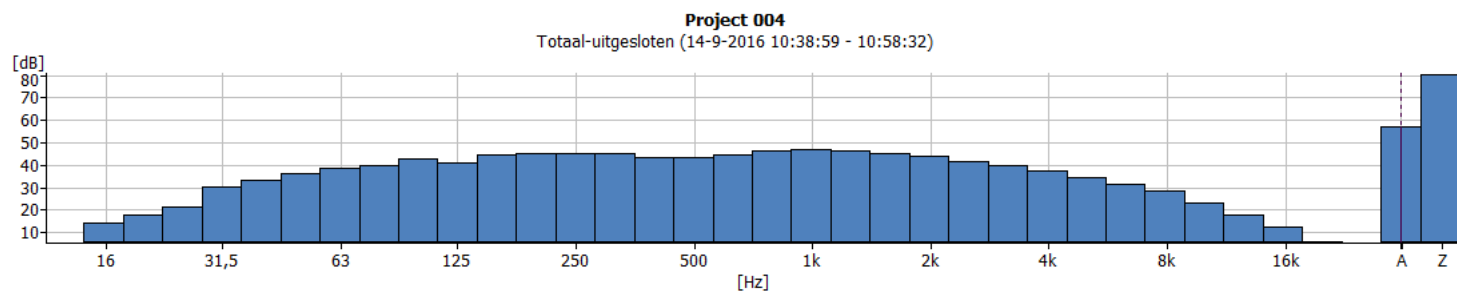
LAF5,0: 68,9 dB

LAF10,0: 67,3 dB

LAF50,0: 60,1 dB

LAF95,0: 55,1 dB

Meting	Start Tijd	Stop Tijd	Verstreken Tijd	LAeq [dB]	LAF1,0 [dB]	LAF5,0 [dB]	LAF10,0 [dB]	LAF50,0 [dB]	LAF95,0 [dB]	LAFmax [dB]	Te Hoog Niveau [%]
Totaal	14-9-2016 10:38:59	14-9-2016 11:00:56	00:21:53	67,8	74,0	68,9	67,3	60,1	55,1	97,7	0,0

Markering Post Wgt: Geen Te zien als 1/3 Oct. 

Cursor waarden

LAeq: 57,0 dB

Bepaling Li uit drie meetsessies

Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		LAeq gew
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:04:34	57,89	66,72		51,33
verkeer	14-9-2016 9:45	14-9-2016 10:05	0:12:09	64,18	77,73		
scheepvaart	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:03:50	63,89	72,06		
Sound	14-9-2016 9:46	14-9-2016 10:04	0:04:34	57,89	66,72		
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:09:34	58,46	65,92		55,11
verkeer	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:15:38	65,01	80,19		
scheepvaart	14-9-2016 10:08	14-9-2016 10:38	0:07:27	65,38	77,94		
Sound	14-9-2016 10:06	14-9-2016 10:38	0:09:34	58,46	65,92		
Markering Type	Start Tijd	Stop Tijd	Duur	LAeq	LAFmax		
Totaal-uitgesloten	14-9-2016 10:38	14-9-2016 10:58	0:06:34	57,02	64,77		52,03
verkeer	14-9-2016 10:39	14-9-2016 10:58	0:12:54	69,69	97,66		
Sound	14-9-2016 10:38	14-9-2016 10:58	0:06:34	57,02	64,77		
scheepvaart	14-9-2016 10:44	14-9-2016 11:00	0:02:28	65,2	71,55		
		Duur totaal	0:20:42				57,92

Bijlage 3: invoergegevens rekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: RBS1 - LAR,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU

Model eigenschap

Omschrijving	RBS1 - LAR,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Verantwoordelijke	R.Kaller
Rekenmethode	IL
Aangemaakt door	balke001 op 5-3-2010
Laatst ingezien door	tanita op 7-11-2017
Model aangemaakt met	GN-V5.00
Origineel project	Zonebewakingsmodel Lage Weide
Originele omschrijving	Groep Export : Gibo-Gipsbouw BV - 1998
Geïmporteerd door	balke001 op 5-3-2015
Dag periode	07:00 - 19:00
Avond periode	19:00 - 23:00
Nacht periode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	10
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5,0
Standaard bodemfactor	0,5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Nee

Commentaar

gemeten Lw kraan 12-12-2016
toevoeging vrachtwagens BU
opslagvakken kade aangepast

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
ZS01	Fregatstraat 145	133944,53	456837,17	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS02	Loggerstraat 14/24	133848,58	456798,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS05	Kantonaleweg 3	131915,78	459520,30	10,00	Eigen waarde	4,00	--	--	Nee
ZS06	Straatweg 2 (Maarssen)	132514,35	459667,60	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS07	Amsterdamsestraatweg 1107	132819,60	459375,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS08	Amsterdamsestraatweg 935	133254,46	458956,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZS12	Cartesiusweg 125	134373,35	456960,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG20	Zonebewakingspunt	134580,11	457249,17	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG23	Zonebewakingspunt	131464,55	459034,15	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG24	Zonebewakingspunt	132101,86	460191,36	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG25	Zonebewakingspunt	133300,87	459908,25	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG26	Zonebewakingspunt	134329,40	458987,43	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS50	Fregatstraat 187	133836,94	456851,48	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS32	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	132368,74	459789,72	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZS43	Jan Overdijkstraat 39C	134520,89	457399,19	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG38	Zonebewakingspunt	134337,91	456464,40	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG33	Zonebewakingspunt	133239,15	456613,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG35	Zonebewakingspunt	132433,00	457320,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG36	Zonebewakingspunt	131774,00	457703,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG37	Zonebewakingspunt	131648,00	458357,00	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS44	Amsterdamsestraatweg 1005	133069,32	459131,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS45	Amsterdamsestraatweg 975	133145,88	459056,75	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS48	Kantonale weg 29	131762,31	459353,74	10,00	Eigen waarde	4,00	--	--	Nee
ZG51	Zonebewakingspunt	133318,57	456578,59	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG52	Zonebewakingspunt	133620,68	456475,78	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
ZG53	Zonebewakingspunt	133827,19	456451,61	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG54	Zonebewakingspunt	134098,24	456337,29	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS11	Amsterdamsestraatweg 1023	133013,96	459184,54	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
Z4a	Rutherforweg 91	132097,79	459406,82	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z4b	Rutherforweg 91	132093,85	459406,37	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
HW 1	OpBuuren HW= 55dB(A)	132208,35	460006,48	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 2	OpBuuren HW= 55dB(A)	132230,04	459971,96	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 3	OpBuuren HW= 55dB(A)	132238,45	459933,58	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 4	OpBuuren HW= 55dB(A)	132410,34	459898,38	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW 5	OpBuuren HW= 55dB(A)	132508,82	459832,12	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
HW 6	OpBuuren HW= 51dB(A)	132497,47	459928,76	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
Z1a	Boerderij	133442,62	456621,21	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z1b	Boerderij	133452,49	456613,04	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Ja
Z2	RWS-woning	133691,28	456478,13	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS12b	Cartesiusweg 81	134390,03	457069,88	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG34	Zonebewakingspunt	132816,22	456910,51	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS01b	Fregatstraat 105	134056,03	456828,07	10,00	Eigen waarde	1,50	--	--	Nee
Z5	Maarssebroeksedijk 1A	131676,17	459236,78	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZS11b	Amsterdamsestraatweg 1045	132954,23	459242,71	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
HW151-E6	Woonwagenstandplaats HW=54	132931,55	459274,47	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
ZG24b	Zonebewakingspunt	131986,05	460058,93	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee
antz	Antoniusziekenhuis	132421,00	457307,00	10,00	Eigen waarde	24,00	--	--	Ja
200-1	toetspunt 200m	132894,55	459404,75	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
200-2	toetspunt 200m	133060,04	459243,13	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
200-3	toetspunt 200m	133158,27	459144,93	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-1	punt op 50m	132761,43	459323,89	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-2	toetspunt 300m	132936,47	459502,48	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-1	toetspunt 300m	133149,39	459296,53	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
300-3	toetspunt 300m	133273,00	459174,77	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-3	toetspunt 100m	132852,64	459307,03	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-1	toetspunt 100m	132970,69	459189,73	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
100-2	toetspunt 100m	133043,54	459115,09	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-2	punt op 50m	132840,51	459249,90	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-3	punt op 50m	132916,84	459178,49	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
50-4	punt op 50m	132954,68	459129,47	10,00	Relatief	5,00	--	--	Ja
m02	meetpunt overzijde kanaal	132968,62	459191,65	10,00	Relatief	2,50	--	--	Ja
vip 2	ASW 1041	132965,81	459232,59	10,00	Eigen waarde	5,00	--	--	Nee

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
262	Sophiaweg	133545,26	458306,84	0,00
8	Spoorweg	133498,22	458317,83	1,00
1	Amsterdam-Rijnkanaal	133840,12	456293,78	0,00
2	gras	133000,14	459025,47	1,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k
075	Spoorwegtalud	132625,91	459137,57	2,00	10,00	Eigen waarde	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
065E	Kantoor	132820,49	458999,56	8,50	10,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
ES	nieuwe loods Eurosalt	132730,73	459255,22	5,40	10,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl. 4k	Refl. 8k
075	0,00	0,00
065E	0,80	0,80
ES	0,80	0,80

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L	31
	dak nieuwe loods eurosalt	132815,47	459141,14	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	139,89	2 dB		0,20
		132832,61	459159,47	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,07	0 dB		0,80
		132730,81	459255,03	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	25,83	0 dB		0,80
		132798,45	459123,05	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,92	0 dB		0,80
		132696,58	459218,86	33,95	33,95	23,95	23,95	10,00	10,00	Relatief	24,03	0 dB		0,80
11	keerwand De Trip	132793,95	459027,82	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	217,77	0 dB		0,80
12	keerwand De Trip	132773,56	459093,87	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	94,72	2 dB		0,50
9	keerwand De Trip	132759,23	459132,10	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	15,66	2 dB		0,50
10	keerwand De Trip	132746,85	459119,22	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	17,87	2 dB		0,50
15	keerwand De Trip	132706,98	459156,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,07	0 dB		0,50
16	keerwand De Trip	132694,46	459168,67	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,90	0 dB		0,80
13	keerwand De Trip	132687,71	459161,38	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,21	0 dB		0,50
14	keerwand De Trip	132705,93	459144,26	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	30,15	0 dB		0,50
3	keerwand De Trip	132655,18	459151,60	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	29,17	0 dB		0,50
4	keerwand De Trip	132693,17	459116,04	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,99	0 dB		0,50
1	keerwand De Trip	132719,79	459091,07	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	28,93	0 dB		0,50
2	keerwand De Trip	132712,81	459151,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	38,22	0 dB		0,50
7	keerwand De Trip	132720,21	459144,75	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,70	0 dB		0,50
8	keerwand De Trip	132733,31	459132,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,62	0 dB		0,50
5	keerwand De Trip	132726,86	459073,25	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,00	0 dB		0,50
6	keerwand De Trip	132741,31	459059,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	37,28	0 dB		0,80
32	keerwand De Trip	132773,76	459033,11	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,09	0 dB		0,50
33	keerwand De Trip	132778,21	459028,88	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,18	0 dB		0,50
34	keerwand De Trip	132782,45	459024,86	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,26	0 dB		0,50
29	keerwand De Trip	132769,35	459037,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,15	0 dB		0,50
30	keerwand De Trip	132765,08	459041,34	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,06	0 dB		0,50
31	keerwand De Trip	132760,63	459045,57	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,12	0 dB		0,50
35	keerwand De Trip	132756,37	459049,62	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	9,97	0 dB		0,50
39	keerwand De Trip	132752,03	459053,73	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,13	0 dB		0,50
40	keerwand De Trip	132747,69	459057,85	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	10,19	0 dB		0,50
36	keerwand De Trip	132785,43	459082,53	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,72	0 dB		0,80
37	keerwand De Trip	132792,96	459075,78	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,60	0 dB		0,50
38	keerwand De Trip	132800,23	459069,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,38	0 dB		0,50
20	keerwand De Trip	132807,76	459062,54	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,96	0 dB		0,50
21	keerwand De Trip	132815,03	459055,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,99	0 dB		0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
16	0,80	0,80	0,80	0,80	0,88	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
36	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
 Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
 Groep: De Trip BV
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
	0,20	0,20	0,20
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
	0,80	0,80	0,80
11	0,50	0,50	0,50
12	0,50	0,50	0,50
9	0,50	0,50	0,50
10	0,50	0,50	0,50
15	0,50	0,50	0,50
16	0,50	0,50	0,50
13	0,50	0,50	0,50
14	0,50	0,50	0,50
3	0,50	0,50	0,50
4	0,50	0,50	0,50
1	0,50	0,50	0,50
2	0,50	0,50	0,50
7	0,50	0,50	0,50
8	0,50	0,50	0,50
5	0,50	0,50	0,50
6	0,80	0,80	0,80
32	0,50	0,50	0,50
33	0,50	0,50	0,50
34	0,50	0,50	0,50
29	0,50	0,50	0,50
30	0,50	0,50	0,50
31	0,50	0,50	0,50
35	0,50	0,50	0,50
39	0,50	0,50	0,50
40	0,50	0,50	0,50
36	0,50	0,50	0,50
37	0,50	0,50	0,50
38	0,50	0,50	0,50
20	0,50	0,50	0,50
21	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Min.AH	Max.AH	Min.RH	Max.RH	M-1	M-n	Hdef.	Lengte	Cp	Refl.L 31
22	keerwand De Trip	132822,30	459049,30	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,69	0 dB	0,50
17	keerwand De Trip	132829,57	459042,29	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	54,02	0 dB	0,50
18	keerwand De Trip	132837,10	459035,80	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,46	0 dB	0,50
19	keerwand De Trip	132844,10	459028,79	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	53,57	0 dB	0,50
26	keerwand De Trip	132835,26	459161,12	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	125,35	0 dB	0,30
27	keerwand De Trip	132836,48	459134,55	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	18,41	0 dB	0,50
28	keerwand De Trip	132852,08	459119,44	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	18,40	0 dB	0,50
23	keerwand De Trip	132866,46	459106,03	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	19,27	0 dB	0,50
24	keerwand De Trip	132881,57	459090,92	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	19,45	0 dB	0,50
	keerwand	132697,37	459219,49	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	78,47	0 dB	0,80
	hoogste punt opslagen	132818,34	459117,64	14,00	14,00	4,00	4,00	10,00	10,00	Relatief	79,90	0 dB	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
22	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
18	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
19	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
22	0,50	0,50	0,50
17	0,50	0,50	0,50
18	0,50	0,50	0,50
19	0,80	0,80	0,80
26	0,50	0,50	0,50
27	0,50	0,50	0,50
28	0,50	0,50	0,50
23	0,50	0,50	0,50
24	0,50	0,50	0,50
	0,80	0,80	0,80
	0,50	0,50	0,50

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	X-n	H-1	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Lengte	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
MK	mobiele kraan	132881,87	132928,98	1,50	1,50	1,50	Relatief	65,64	7,001	0,333	61,80	85,80	88,70	93,60

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
MK	98,00	97,80	96,30	92,30	85,10	103,43

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10
VW10	Vrachtwagen BU	132918,78	459079,91	0,75	Relatief	10	67,89	133	--	66,00	71,00	80,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW10	88,00	95,00	97,00	98,00	96,00	89,00	103,01

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	4,001
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	0,500
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee	Nee	10,004

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
LS2-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
 Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
 Groep: De Trip BV
 Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp	Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d		72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a		71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n		68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip BV
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V2/S	mobiele verkleinings-/zeefinstallatie	132719,29	459189,46	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132724,07	459182,01	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V2/S	Nee	8,002	--	--	72,90	79,80	96,60	112,20	112,20	114,80	116,40	115,10	110,70	121,81
K	Nee	4,001	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloods (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloods (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloods (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp	Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d		72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a		71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n		68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	Hdef.	Gem.snelheid	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
VW1	vrachtwagens route 1	132817,93	458985,97	1,00	Eigen waarde	15	129,19	240	72	56,60	76,20	85,10
VW2-2	vrachtwagens route 2-2	132776,80	459085,09	1,00	Eigen waarde	15	148,66	40	12	56,60	76,20	85,10
VW2-1	vrachtwagens route 2-1	132776,51	459083,94	1,00	Eigen waarde	15	216,27	200	60	56,60	76,20	85,10

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
VW1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-2	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20
VW2-1	90,00	94,60	98,30	96,60	89,80	76,50	102,20

Model: RBS3 - LAR,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	GeenRefl.
WB	vrachtwagens weegbrug	132789,62	459050,57	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
V3/S	Mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132691,35	459133,95	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
K	mobiele kraan	132691,08	459141,76	1,50	1,50	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-1	mobiel laadsysteem	132813,99	459105,00	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-3	mobiel laadsysteem	132828,57	459090,89	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-5	mobiel laadsysteem	132842,24	459078,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-7	mobiel laadsysteem	132856,31	459064,33	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-8	mobiel laadsysteem	132663,13	459172,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-7	mobiel laadsysteem	132697,24	459160,79	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-4	mobiel laadsysteem	132728,60	459090,77	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-3	mobiel laadsysteem	132771,31	459121,10	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-2	mobiel laadsysteem	132750,26	459091,39	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-6	mobiel laadsysteem	132733,16	459144,45	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-1	mobiel laadsysteem	132783,06	459038,64	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS1-5	mobiel laadsysteem	132708,17	459118,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-2	mobiel laadsysteem	132821,84	459097,76	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-4	mobiel laadsysteem	132836,42	459083,65	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-6	mobiel laadsysteem	132850,10	459071,15	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
LS2-8	mobiel laadsysteem	132864,16	459057,09	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBs	transportband silo	132886,41	459123,10	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-1	transportband elevator	132884,61	459120,01	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
AE	aandrijving elevator	132881,97	459122,21	1,80	1,80	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee
TBe-2	transportband elevator	132834,55	459153,31	1,50	1,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	Nee

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
WB	Nee	4,001	1,200	1,200	53,10	65,80	76,10	80,90	86,30	89,80	86,40	79,90	67,00	93,20
V3/S	Nee	8,002	--	--	62,30	87,30	100,20	100,90	105,60	104,80	101,80	98,40	89,90	110,53
K	Nee	8,002	--	--	64,80	76,20	90,00	92,40	97,00	99,40	96,30	92,30	86,10	103,59
LS2-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-7	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-3	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-1	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS1-5	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-2	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-4	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-6	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
LS2-8	Nee	0,500	0,250	0,250	58,50	84,90	85,60	94,60	97,30	96,90	95,40	90,20	81,10	102,66
TBs	Nee	10,004	--	--	42,20	57,00	67,20	76,20	82,20	82,40	81,50	78,80	66,10	87,84
TBe-1	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75
AE	Nee	10,004	--	--	41,90	55,60	64,10	72,00	81,30	82,30	77,70	69,20	54,60	85,92
TBe-2	Nee	10,004	--	--	47,80	62,20	69,20	72,90	76,80	74,60	70,00	63,30	57,80	80,75

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Oppervlak	NrKids
D-d	uitstralend dak zoutloods (dagperiode)	132731,12	459252,63	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-a	uitstralend dak zoutloods (avondperiode)	132730,27	459251,34	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256
D-n	uitstralend dak zoutloods (nachtperiode)	132731,08	459252,19	9,30	9,30	15,40	Relatief aan onderliggend item	6325,24	256

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k	Lp Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63
D-d	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80	72,46	4,00	10,00
D-a	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30	71,99	4,00	10,00
D-n	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30	68,99	4,00	10,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
D-d	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,71	77,11	71,21	75,21	74,41	70,61	67,71	63,21
D-a	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	61,21	76,61	70,71	74,81	73,91	70,11	67,31	62,71
D-n	18,00	22,00	26,00	31,00	32,00	31,00	34,00	58,21	73,61	67,71	71,81	70,91	67,11	64,31	59,71

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende daken, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal
D-d	49,81	81,66
D-a	49,31	81,19
D-n	46,31	78,19

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Hdef.	Hoogte	ISO M.
P-d	open poort zoutloads (dagperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-a	open poort zoutloads (avondperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00
P-n	open poort zoutloads (nachtperiode)	132733,02	459184,30	0,00	0,00	0,00	Relatief aan onderliggend item	5,0	10,00

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lengte	Lengte3D	NrKids	Cdifuus	BinBui	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Lp 31	Lp 63	Lp 125	Lp 250	Lp 500	Lp 1k	Lp 2k	Lp 4k	Lp 8k
P-d	7,16	7,16	2	4	Ja	12,000	--	31,70	53,10	55,20	63,20	66,40	67,60	65,70	60,20	49,80
P-a	7,16	7,16	2	4	Ja	--	4,000	31,20	52,60	54,70	62,80	65,90	67,10	65,30	59,70	49,30
P-n	7,16	7,16	2	4	Ja	--	--	28,20	49,60	51,70	59,80	62,90	64,10	62,30	56,70	46,30

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lp	Totaal	Isolatie 31	Isolatie 63	Isolatie 125	Isolatie 250	Isolatie 500	Isolatie 1k	Isolatie 2k	Isolatie 4k	Isolatie 8k	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
P-d		72,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,24	64,64	66,74	74,74
P-a		71,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,74	64,14	66,24	74,34
P-n		68,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39,74	61,14	63,24	71,34

Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P-d	77,94	79,14	77,24	71,74	61,34	84,00
P-a	77,44	78,64	76,84	71,24	60,84	83,53
P-n	74,44	75,64	73,84	68,24	57,84	80,53

Model: RBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132712,01	459182,34	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S1	schrappen	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S2	schrappen	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S3	schrappen	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S4	schrappen	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S5	schrappen	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S6	schrappen	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S7	schrappen	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S8	schrappen	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S9	schrappen	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S10	schrappen	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S11	schrappen	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S12	schrappen	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S13	schrappen	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S14	schrappen	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S15	schrappen	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S16	schrappen	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S17	schrappen	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S18	schrappen	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S19	schrappen	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S20	schrappen	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S21	schrappen	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S22	schrappen	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S23	schrappen	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S24	schrappen	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S25	schrappen	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S26	schrappen	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw1	vw LAmox	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw2	vw LAmox	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw3	vw LAmox	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw4	vw LAmox	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw5	vw LAmox	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw6	vw LAmox	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw7	vw LAmox	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw8	vw LAmox	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	360,00	Nee	Nee	8,002	--	--	78,10	85,70	104,80	115,50	117,80	121,00	122,40	120,90	116,40	127,52
S1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: RBS - LAmaz
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
Si01	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si02	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si03	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si04	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si05	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si06	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si07	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si08	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si09	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si010	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si011	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si012	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si013	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si014	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132900,80	459117,01	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
SiS	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Si01	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si02	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si03	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si04	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si05	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si06	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si07	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si08	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si09	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si010	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si011	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si012	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si013	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si014	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	360,00	Nee	Nee	12,000	--	--	74,40	96,90	106,30	113,40	114,30	112,80	109,00	104,00	99,80	119,24

Model: RBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
vw10	vrachtwagen BU	132929,57	459073,71	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: RBS - LAmax
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
vw10	360,00	Nee	Nee	2,001	--	--	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: IBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
V2/S	mobiele verkleinings-/scheidingsinstallatie	132693,65	459138,27	2,00	2,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S1	schraper	132807,43	459099,33	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S2	schraper	132814,50	459092,26	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S3	schraper	132821,96	459084,80	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S4	schraper	132828,24	459077,73	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S5	schraper	132836,09	459071,06	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S6	schraper	132843,16	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S7	schraper	132850,23	459057,71	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S8	schraper	132857,30	459051,03	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S9	schraper	132846,17	459133,51	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S10	schraper	132856,78	459122,89	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S11	schraper	132867,39	459112,28	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S12	schraper	132879,19	459103,32	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S13	schraper	132890,27	459094,12	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S14	schraper	132898,29	459085,40	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S15	schraper	132873,30	459140,79	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S16	schraper	132774,48	459050,42	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S17	schraper	132749,50	459082,01	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S18	schraper	132771,18	459118,75	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S19	schraper	132738,85	459152,54	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S20	schraper	132686,68	459141,16	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S21	schraper	132788,08	459036,83	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S22	schraper	132758,32	459064,38	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S23	schraper	132736,64	459094,13	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S24	schraper	132716,44	459115,81	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S25	schraper	132710,93	459174,95	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
S26	schraper	132672,36	459156,59	0,50	0,50	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw1	vw LAmox	132777,05	459083,48	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw2	vw LAmox	132846,85	459159,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw3	vw LAmox	132826,65	459027,64	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw4	vw LAmox	132820,77	458988,33	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw5	vw LAmox	132788,81	459051,89	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw6	vw LAmox	132749,50	459110,30	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw7	vw LAmox	132720,11	459139,32	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
vw8	vw LAmox	132684,85	459174,59	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
V2/S	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	78,10	85,70	104,80	115,50	117,80	121,00	122,40	120,90	116,40	127,52
S1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S19	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S20	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S21	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S22	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S23	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S24	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S25	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
S26	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	90,00	97,50	104,00	107,60	111,30	107,80	103,50	93,80	114,90
vw1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93
vw8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	91,40	98,40	100,70	105,50	103,00	102,10	97,20	91,40	109,93

Model: IBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.
SiS	storten materiaal in schip	132905,08	459113,78	0,10	0,10	11,40	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk1	dichtslaan laadklep	132814,50	459107,02	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132875,36	459079,86	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk15	dichtslaan laadklep	132798,83	459032,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk16	dichtslaan laadklep	132768,78	459058,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk17	dichtslaan laadklep	132738,84	459119,79	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk18	dichtslaan laadklep	132679,75	459182,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
Si01	storten materiaal in opslagvak	132820,49	459112,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si02	storten materiaal in opslagvak	132827,00	459104,74	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si03	storten materiaal in opslagvak	132834,02	459097,22	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si04	storten materiaal in opslagvak	132841,04	459090,70	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si05	storten materiaal in opslagvak	132848,06	459084,18	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si06	storten materiaal in opslagvak	132856,08	459076,66	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si07	storten materiaal in opslagvak	132863,10	459070,15	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si08	storten materiaal in opslagvak	132870,12	459063,63	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si09	storten materiaal in opslagvak	132838,21	459133,26	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si010	storten materiaal in opslagvak	132849,22	459122,25	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si011	storten materiaal in opslagvak	132859,29	459110,77	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si012	storten materiaal in opslagvak	132871,56	459099,91	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si013	storten materiaal in opslagvak	132883,83	459091,57	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
Si014	storten materiaal in opslagvak	132891,07	459081,98	1,50	1,50	10,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00
lk2	dichtslaan laadklep	132821,59	459099,75	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk3	dichtslaan laadklep	132829,05	459092,28	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk4	dichtslaan laadklep	132836,33	459085,01	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk5	dichtslaan laadklep	132842,86	459078,10	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk6	dichtslaan laadklep	132850,51	459071,76	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk7	dichtslaan laadklep	132857,97	459065,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk8	dichtslaan laadklep	132865,06	459058,14	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk9	dichtslaan laadklep	132841,55	459128,29	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk10	dichtslaan laadklep	132852,37	459118,03	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk11	dichtslaan laadklep	132863,94	459107,40	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk12	dichtslaan laadklep	132875,88	459098,25	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk13	dichtslaan laadklep	132886,89	459090,04	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
lk14	dichtslaan laadklep	132894,17	459080,72	1,00	1,00	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00
SiSb	bonk grijper tegen scheepswand	132900,80	459117,01	0,10	0,10	10,00	Relatief	Normale puntbron	0,00

Model: IBS - LAmox
Tri.Utr.17.A0 WB-06 - Lage Weide Zonebewaking
Groep: De Trip
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	GeenRefl.	GeenDemping	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
SiS	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk1	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk15	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk16	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk17	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk18	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
Si01	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si02	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si03	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si04	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si05	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si06	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si07	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si08	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si09	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si010	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si011	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si012	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si013	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
Si014	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	89,00	104,00	105,00	110,00	110,00	105,00	99,00	86,00	114,73
lk2	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk3	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk4	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk5	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk6	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk7	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk8	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk9	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk10	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk11	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk12	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk13	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
lk14	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	--	101,40	108,40	110,70	115,50	113,00	112,10	107,20	101,40	119,93
SiSb	360,00	Nee	Nee	12,000	4,000	8,000	74,40	96,90	106,30	113,40	114,30	112,80	109,00	104,00	99,80	119,24

Bijlage 4: rekenresultaten – langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar, LT}$)

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	50,2	43,4	36,9
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	48,1	40,9	34,1
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	43,5	37,9	32,8
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	39,6	34,2	29,2
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	43,5	38,0	33,0
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	41,6	35,6	30,2
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	39,8	34,5	29,7
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	36,8	31,6	26,8
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	38,0	32,3	27,1
50-1_A	punt op 50m	5,00	41,4	37,1	32,8
50-2_A	punt op 50m	5,00	46,2	40,5	35,4
50-3_A	punt op 50m	5,00	54,7	47,2	39,3
50-4_A	punt op 50m	5,00	57,5	49,5	39,2
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,6	18,2	15,1
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,8	24,1	20,4
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	27,2	24,6	20,9
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	25,8	22,2
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	14,5	12,0	8,4
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	29,7	25,7	21,6
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	28,6	24,5	20,2
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	45,3	39,3	33,8
m02_A	meetpunt overzijde kanaal	2,50	49,2	42,6	36,4
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,6	12,6	9,5
Z1b_A	Boerderij	5,00	0,0	-0,1	-3,3
Z2_A	RWS-woning	5,00	12,0	12,4	9,3
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	16,4	16,7	13,6
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	18,0	18,3	15,2
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,1	16,5	13,4
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	15,4	13,1	9,4
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,7	21,1	18,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,7	22,1	18,4
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,1	22,9	19,3
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,0	23,9	19,2
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,1	19,8	15,3
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,5	14,9	11,8
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	15,4	12,4
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,9	17,4	14,4
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,3	19,0	16,0
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,5	22,4	19,3
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,0	11,4	8,2
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,8	12,9	9,8
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,7	5,4	2,1
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,2	13,3	10,2
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,9	11,7	8,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	1,0	0,4	-2,8
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	4,9	3,9	0,6
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	14,0	13,9	10,7
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	23,6	23,9	20,9
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	32,0	28,6	24,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	40,8	35,7	31,0
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	38,2	31,8	26,0
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	47,8	41,3	35,3
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	46,9	40,5	34,7
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	12,7	10,8	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	16,2	14,0	10,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	29,9	27,2	23,5
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	16,1	13,6	9,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS1 - LAr,LT (op-en overslag) Lw kraan nieuw en BU
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	45,9	39,2	33,1	
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	42,3	35,8	29,9	
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	23,0	23,2	20,1	
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,8	15,6	12,4	

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	44,9	39,6	36,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	42,0	36,7	33,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	42,4	35,4	32,5
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	37,8	31,8	28,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	40,3	35,8	32,8
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	38,6	32,8	29,7
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	37,8	32,5	29,5
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	34,9	29,5	26,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	35,7	29,8	26,8
50-1_A	punt op 50m	5,00	44,7	35,7	32,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	47,8	37,9	35,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	48,0	42,2	39,2
50-4_A	punt op 50m	5,00	46,6	41,8	38,8
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	31,9	17,7	14,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,5	23,3	20,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,9	23,7	20,7
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	36,3	25,1	22,1
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	18,5	11,2	8,2
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	34,8	24,4	21,4
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	33,2	23,0	20,0
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	33,7	24,2	21,2
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	33,0	24,1	21,1
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	43,5	36,5	33,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	28,3	18,6	15,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	25,0	12,2	9,2
Z1b_A	Boerderij	5,00	8,4	-0,4	-3,5
Z2_A	RWS-woning	5,00	24,2	12,1	9,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	31,7	20,8	17,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	28,8	16,4	13,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	30,1	17,9	14,9
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	32,3	16,2	13,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,1	12,2	9,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,7	20,7	17,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,7	21,3	18,3
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,6	22,2	19,2
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,9	21,9	18,9
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,4	18,0	15,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,2	14,6	11,6
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,0	15,1	12,1
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	31,3	17,0	14,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,7	18,5	15,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,0	21,6	18,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,5	11,0	7,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,8	12,6	9,6
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,6	5,1	2,0
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	24,8	13,0	10,0
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,3	11,3	8,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	9,9	0,0	-3,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	14,0	3,4	0,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	25,7	13,5	10,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	34,5	23,6	20,6
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	37,7	27,6	24,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	40,5	33,7	30,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	37,9	28,7	25,7
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	28,8	18,1	15,1
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	43,1	38,1	35,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	43,5	37,5	34,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS2 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	19,8	10,3	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	24,2	13,2	10,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	31,9	23,0	20,0
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	30,1	18,6	15,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	33,0	24,2	21,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	20,4	11,5	8,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	37,8	26,4	23,3
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	27,4	17,3	14,3
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	26,7	16,7	13,7
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	26,5	16,5	13,5
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	26,1	16,2	13,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	26,0	15,9	12,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	25,5	15,5	12,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	25,4	15,4	12,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	25,3	15,3	12,3
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	22,2	12,7	9,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	41,3	35,6	32,6
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	37,8	32,5	29,5
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	36,7	27,1	24,1
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	35,8	25,8	22,8
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	38,5	22,8	19,8
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	27,2	15,3	12,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	41,8	39,6	36,6
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	38,2	36,7	33,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	37,6	35,4	32,5
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	33,6	31,8	28,8
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	36,6	35,8	32,8
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	33,7	32,8	29,7
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	33,4	32,5	29,5
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	31,0	29,5	26,5
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	30,7	29,8	26,8
50-1_A	punt op 50m	5,00	38,1	35,7	32,7
50-2_A	punt op 50m	5,00	40,5	37,9	35,0
50-3_A	punt op 50m	5,00	46,6	42,2	39,2
50-4_A	punt op 50m	5,00	45,9	41,8	38,8
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	17,5	17,7	14,7
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	24,4	23,3	20,3
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	24,8	23,7	20,7
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	25,9	25,1	22,1
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	13,3	11,2	8,2
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	26,6	24,4	21,4
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	25,3	23,0	20,0
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	24,4	24,2	21,2
HW1088=55_A	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	24,7	24,1	21,1
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	38,5	36,5	33,5
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	18,8	18,6	15,6
Z1a_A	Boerderij	5,00	12,6	12,2	9,2
Z1b_A	Boerderij	5,00	-0,3	-0,4	-3,5
Z2_A	RWS-woning	5,00	11,8	12,1	9,1
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	21,3	20,8	17,8
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	18,3	16,4	13,3
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	20,4	17,9	14,9
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	16,4	16,2	13,2
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,3	12,2	9,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,6	20,7	17,7
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,3	21,3	18,3
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	22,2	19,2
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	23,3	21,9	18,9
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,7	18,0	15,0
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	14,6	11,6
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	14,9	15,1	12,1
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	16,8	17,0	14,0
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,2	18,5	15,5
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,0	21,6	18,6
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	10,9	11,0	7,9
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,8	12,6	9,6
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	6,2	5,1	2,0
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	12,6	13,0	10,0
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	11,3	11,3	8,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	0,1	0,0	-3,0
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	3,4	3,4	0,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	13,6	13,5	10,5
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	24,2	23,6	20,6
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	29,4	27,6	24,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	35,7	33,7	30,8
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	29,9	28,7	25,7
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	18,5	18,1	15,1
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	39,6	38,1	35,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	39,6	37,5	34,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS3 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	10,7	10,3	7,3
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	13,2	13,2	10,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	23,7	23,0	20,0
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	19,7	18,6	15,6
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	24,8	24,2	21,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	11,7	11,5	8,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	27,6	26,4	23,3
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	17,6	17,3	14,3
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	17,1	16,7	13,7
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	16,9	16,5	13,5
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	16,5	16,2	13,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	16,3	15,9	12,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	15,9	15,5	12,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	15,8	15,4	12,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	15,6	15,3	12,3
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	12,9	12,7	9,7
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	36,9	35,6	32,6
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	33,7	32,5	29,5
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	28,3	27,1	24,1
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	26,8	25,8	22,8
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	23,4	22,8	19,8
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	15,6	15,3	12,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	54,5	54,6	54,5	
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	55,6	55,6	55,6	
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	52,0	52,0	51,9	
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	51,8	51,8	51,8	
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	49,9	49,9	49,8	
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	50,2	50,2	50,2	
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	43,2	43,2	43,1	
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	45,9	45,9	45,9	
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	47,5	47,5	47,4	
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	48,8	48,9	48,8	
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	45,2	45,2	45,1	
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	46,6	46,6	46,5	
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	43,9	43,9	43,8	
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	45,3	45,3	45,3	
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	41,5	41,5	41,4	
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	42,8	42,8	42,7	
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	41,8	41,8	41,7	
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	43,2	43,2	43,1	
50-1_A	punt op 50m	1,50	47,8	47,8	47,8	
50-1_B	punt op 50m	5,00	47,5	47,6	47,4	
50-2_A	punt op 50m	1,50	53,3	53,3	53,3	
50-2_B	punt op 50m	5,00	53,8	53,8	53,8	
50-3_A	punt op 50m	1,50	59,2	59,2	59,2	
50-3_B	punt op 50m	5,00	61,7	61,7	61,6	
50-4_A	punt op 50m	1,50	58,8	58,8	58,8	
50-4_B	punt op 50m	5,00	61,1	61,1	61,1	
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	25,7	25,8	25,5	
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,3	32,3	32,1	
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,7	32,8	32,6	
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	33,4	33,5	33,2	
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	20,4	20,5	20,3	
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	35,9	35,9	35,8	
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	34,7	34,8	34,7	
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	34,5	34,5	34,3	
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	36,5	36,5	36,4	
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	51,6	51,6	51,5	
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	27,1	27,2	26,9	
Z1a_A	Boerderij	5,00	20,3	20,4	20,1	
Z1b_A	Boerderij	5,00	7,1	7,2	6,9	
Z2_A	RWS-woning	5,00	18,4	18,5	18,1	
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	31,3	31,3	31,1	
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	22,1	22,3	21,7	
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	23,8	23,9	23,4	
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	21,8	22,0	21,5	
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,5	20,6	20,4	
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	28,2	28,3	28,0	
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,5	
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,6	30,7	30,4	
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,9	34,9	34,9	
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,3	30,4	30,3	
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	21,8	21,9	21,5	
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	22,6	22,7	22,4	
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	25,1	25,2	25,0	
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,0	26,1	25,7	
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,9	30,9	30,7	
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,1	18,2	17,8	
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	19,0	19,1	18,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS1 - LAr,LT (op-en overslag)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	13,4	13,5	13,2
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	20,0	20,1	19,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,5	18,6	18,3
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	7,5	7,6	7,2
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	11,4	11,5	11,2
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	20,5	20,6	20,2
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	30,2	30,3	29,9
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	38,0	38,1	37,9
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	47,1	47,1	47,0
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	42,9	42,9	42,8
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	28,3	28,3	28,2
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	52,9	52,9	52,8
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	52,9	52,9	52,9
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	17,8	17,9	17,6
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	21,6	21,7	21,4
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	35,3	35,3	35,2
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	31,1	31,2	31,1
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	36,5	36,5	36,4
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	20,4	20,4	20,2
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	35,3	35,4	35,1
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	26,2	26,2	26,0
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	25,5	25,6	25,4
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	25,3	25,4	25,1
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	24,9	25,0	24,7
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	24,7	24,8	24,5
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	24,2	24,3	24,0
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	24,1	24,2	23,9
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	24,0	24,0	23,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	21,2	21,2	21,0
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	50,2	50,2	50,1
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	40,8	40,8	40,7
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	38,5	38,6	38,5
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	30,1	30,2	29,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	22,1	22,2	21,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	
100-1_A	toetspunt 100m	1,50	44,0	43,7	43,5	
100-1_B	toetspunt 100m	5,00	44,0	43,7	43,4	
100-2_A	toetspunt 100m	1,50	48,0	47,7	47,5	
100-2_B	toetspunt 100m	5,00	48,5	48,1	47,8	
100-3_A	toetspunt 100m	1,50	46,6	46,4	46,3	
100-3_B	toetspunt 100m	5,00	47,0	46,8	46,7	
200-1_A	toetspunt 200m	1,50	40,1	40,0	39,8	
200-1_B	toetspunt 200m	5,00	40,9	40,7	40,5	
200-2_A	toetspunt 200m	1,50	43,7	43,5	43,4	
200-2_B	toetspunt 200m	5,00	44,9	44,7	44,5	
200-3_A	toetspunt 200m	1,50	42,3	42,2	42,1	
200-3_B	toetspunt 200m	5,00	43,6	43,5	43,3	
300-1_A	toetspunt 300m	1,50	42,3	42,2	42,1	
300-1_B	toetspunt 300m	5,00	42,7	42,6	42,4	
300-2_A	toetspunt 300m	1,50	39,6	39,5	39,3	
300-2_B	toetspunt 300m	5,00	39,2	39,1	38,9	
300-3_A	toetspunt 300m	1,50	40,6	40,5	40,4	
300-3_B	toetspunt 300m	5,00	42,0	41,9	41,8	
50-1_A	punt op 50m	1,50	48,2	48,2	48,1	
50-1_B	punt op 50m	5,00	48,8	48,7	48,7	
50-2_A	punt op 50m	1,50	48,9	48,7	48,5	
50-2_B	punt op 50m	5,00	48,5	48,3	48,1	
50-3_A	punt op 50m	1,50	49,7	48,9	48,7	
50-3_B	punt op 50m	5,00	51,4	50,3	50,0	
50-4_A	punt op 50m	1,50	49,7	49,0	48,9	
50-4_B	punt op 50m	5,00	50,8	49,8	49,6	
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	30,1	30,1	30,1	
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	40,3	40,3	40,2	
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	40,8	40,8	40,8	
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	41,3	41,3	41,2	
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	28,0	28,0	28,0	
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	47,2	47,2	47,2	
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	46,1	46,1	46,0	
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	40,8	40,8	40,7	
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	40,9	40,9	40,9	
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	47,8	47,6	47,5	
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	34,7	34,7	34,7	
Z1a_A	Boerderij	5,00	26,0	26,0	25,9	
Z1b_A	Boerderij	5,00	12,5	12,5	12,4	
Z2_A	RWS-woning	5,00	26,6	26,6	26,6	
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	37,6	37,6	37,5	
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	33,4	33,4	33,4	
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	35,2	35,2	35,2	
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	32,4	32,4	32,4	
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,2	27,2	27,2	
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,4	35,4	35,3	
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,0	37,9	37,9	
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,3	38,3	38,2	
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,6	30,4	
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,7	
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	27,4	27,4	27,3	
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,9	26,9	26,9	
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	29,6	29,6	29,6	
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,4	32,4	32,4	
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,7	34,8	34,7	
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,1	26,1	26,0	
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,0	26,0	25,9	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS2 - LAr,LT (bewerken)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	18,9	18,9	18,9
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,9	26,9	26,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	26,5	26,5	26,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	13,5	13,5	13,4
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	16,5	16,5	16,4
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	28,9	28,9	28,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	40,8	40,8	40,8
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	49,5	49,5	49,5
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	45,1	45,0	44,9
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	34,4	34,4	34,4
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	46,5	46,2	46,0
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	45,8	45,4	45,1
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	22,8	22,8	22,7
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	28,2	28,2	28,2
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	39,9	39,9	39,9
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	36,2	36,2	36,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	41,2	41,2	41,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	26,7	26,7	26,7
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	44,6	44,6	44,5
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	33,7	33,7	33,6
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	33,0	32,9	32,9
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	32,7	32,7	32,7
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	32,2	32,2	32,2
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	32,0	32,0	31,9
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	31,5	31,5	31,5
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	31,4	31,4	31,4
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	31,2	31,2	31,2
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	28,2	28,2	28,2
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	46,0	45,8	45,7
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	45,4	45,3	45,3
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	45,4	45,4	45,4
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	43,7	43,7	43,7
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	40,2	40,2	40,2
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	30,3	30,3	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5: rekenresultaten – maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS - LAmox
 LAmox totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	59,6	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	65,7	61,7	61,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	62,3	56,6	56,6
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	54,8	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	58,1	54,6	54,6
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	56,2	51,8	51,8
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	54,0	51,0	51,0
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	51,5	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	52,3	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	57,9	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	62,7	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	71,9	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	73,9	65,0	65,0
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	41,6	36,0	36,0
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,6	42,0	42,0
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,1	42,5	42,5
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	43,6	42,9	42,9
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	30,9	30,9	30,9
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,8	45,8	45,8
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	45,0	44,3	44,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	47,0	44,9	44,9
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	46,6	44,0	44,0
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	60,5	58,3	58,3
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	39,3	38,7	38,7
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	43,2	40,1	40,1
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	36,5	36,5	36,5
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	37,5	37,5	37,5
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	37,8	35,1	35,1
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,2	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,2	38,8	38,8
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	40,6	40,1	40,1
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,2	41,5	41,5
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	38,6	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,1	34,2	34,2
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	41,1	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	45,4	36,8	36,8
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	43,9	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	29,8	29,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	43,4	42,5	42,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	48,1	47,7	47,7
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	56,8	53,7	53,7
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	54,8	48,9	48,9
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	39,7	37,5	37,5
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	62,4	58,1	58,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	62,0	59,6	59,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS - LAmox
 LAmox totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	31,2	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	33,6	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	45,5	42,7	42,7
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	45,3	40,2	40,2
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	46,9	44,2	44,2
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	32,5	31,9	31,9
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	45,7	45,6	45,6
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	38,5	37,5	37,5
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	37,7	37,2	37,2
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	37,5	37,0	37,0
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	37,0	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	36,8	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	36,4	36,1	36,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,3	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	36,1	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,1	33,1	33,1
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	60,3	55,4	55,4
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	57,5	56,4	56,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	53,0	49,2	49,2
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	51,6	45,1	45,1
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	45,9	40,9	40,9
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS - LAmox
 LAmox totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
100-1_A	toetspunt 100m	5,00	56,5	56,5	56,5
100-2_A	toetspunt 100m	5,00	61,7	61,7	61,7
100-3_A	toetspunt 100m	5,00	58,2	58,2	58,2
200-1_A	toetspunt 200m	5,00	53,1	53,1	53,1
200-2_A	toetspunt 200m	5,00	56,0	56,0	56,0
200-3_A	toetspunt 200m	5,00	51,9	51,9	51,9
300-1_A	toetspunt 300m	5,00	53,2	53,2	53,2
300-2_A	toetspunt 300m	5,00	49,2	49,2	49,2
300-3_A	toetspunt 300m	5,00	49,5	49,5	49,5
50-1_A	punt op 50m	5,00	57,3	57,3	57,3
50-2_A	punt op 50m	5,00	60,6	60,6	60,6
50-3_A	punt op 50m	5,00	69,8	69,8	69,8
50-4_A	punt op 50m	5,00	70,6	70,6	70,6
antz_A	Antoniusziekenhuis	24,00	36,2	36,2	36,2
HW 1_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	44,8	44,8	44,8
HW 2_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,3	45,3	45,3
HW 3_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	45,7	45,7	45,7
HW 4_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	32,3	32,3	32,3
HW 5_A	OpBuuren HW= 55dB(A)	5,00	53,2	53,2	53,2
HW 6_A	OpBuuren HW= 51dB(A)	5,00	53,3	53,3	53,3
HW_HL119_A	Heukelomlob HW=55dB(A)	22,10	45,8	45,8	45,8
HW1088=55_	Amsterdamsestraatweg 831	8,90	46,6	46,6	46,6
HW151-E6_A	Woonwagenstandplaats HW=54	5,00	58,7	58,7	58,7
temp 1_A	Muyskensweg 63A	5,00	39,4	39,4	39,4
Z1a_A	Boerderij	5,00	32,7	32,7	32,7
Z1b_A	Boerderij	5,00	21,1	21,1	21,1
Z2_A	RWS-woning	5,00	32,4	32,4	32,4
Z3_A	Amsterdamsestraatweg 712	5,00	42,6	42,6	42,6
Z4a_A	Rutherforweg 91	5,00	37,9	37,9	37,9
Z4b_A	Rutherforweg 91	5,00	39,8	39,8	39,8
Z5_A	Maarssenbroeksedijk 1A	5,00	35,5	35,5	35,5
ZG20_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,2	32,2	32,2
ZG23_A	Zonebewakingspunt	5,00	40,0	40,0	40,0
ZG24_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,4	42,4	42,4
ZG24b_A	Zonebewakingspunt	5,00	42,6	42,6	42,6
ZG25_A	Zonebewakingspunt	5,00	44,5	44,5	44,5
ZG26_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,5	37,5	37,5
ZG33_A	Zonebewakingspunt	5,00	36,2	36,2	36,2
ZG34_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,4	34,4	34,4
ZG35_A	Zonebewakingspunt	5,00	35,9	35,9	35,9
ZG36_A	Zonebewakingspunt	5,00	37,3	37,3	37,3
ZG37_A	Zonebewakingspunt	5,00	39,2	39,2	39,2
ZG38_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,7	30,7	30,7
ZG51_A	Zonebewakingspunt	5,00	34,3	34,3	34,3
ZG52_A	Zonebewakingspunt	5,00	30,8	30,8	30,8
ZG53_A	Zonebewakingspunt	5,00	33,8	33,8	33,8
ZG54_A	Zonebewakingspunt	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS01_A	Fregatstraat 145	5,00	19,7	19,7	19,7
ZS01b_A	Fregatstraat 105	1,50	23,3	23,3	23,3
ZS02_A	Loggerstraat 14/24	5,00	34,8	34,8	34,8
ZS05_A	Kantonaleweg 3	4,00	45,5	45,5	45,5
ZS06_A	Straatweg 2 (Maarssen)	5,00	54,6	54,6	54,6
ZS07_A	Amsterdamsestraatweg 1107	5,00	53,7	53,7	53,7
ZS08_A	Amsterdamsestraatweg 935	5,00	53,5	53,5	53,5
ZS09_A	Amsterdamsestraatweg 653	5,00	39,7	39,7	39,7
ZS11_A	Amsterdamsestraatweg 1023	5,00	60,1	60,1	60,1
ZS11b_A	Amsterdamsestraatweg 1045	5,00	59,6	59,6	59,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: IBS - LAmax
 LAmax totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
ZS12_A	Cartesiusweg 125	5,00	30,0	30,0	30,0
ZS12b_A	Cartesiusweg 81	5,00	32,6	32,6	32,6
ZS13_A	Amsterdamsestraatweg 809	5,00	44,8	44,8	44,8
ZS14_A	Amsterdamsestraatweg 867	5,00	43,7	43,7	43,7
ZS14b_A	Amsterdamsestraatweg 849	5,00	46,9	46,9	46,9
ZS15_A	Muyskensweg 63	5,00	32,5	32,5	32,5
ZS32_A	Amsterdamsestraatweg 10 (Maarssen)	5,00	49,3	49,3	49,3
ZS34_A	Besemerlaan 123	5,00	38,3	38,3	38,3
ZS35_A	Besemerlaan 91	5,00	37,5	37,5	37,5
ZS36_A	Besemerlaan 77	5,00	37,3	37,3	37,3
ZS37_A	Marie Curielaan 77	9,00	36,6	36,6	36,6
ZS38_A	Fahrenheitlaan 20	9,00	36,4	36,4	36,4
ZS39_A	Fahrenheitlaan 2	9,00	36,1	36,1	36,1
ZS40_A	Celsiuslaan 104	9,00	36,0	36,0	36,0
ZS42_A	Celsiuslaan 70	9,00	35,8	35,8	35,8
ZS43_A	Jan Overdijkstraat 39C	5,00	33,1	33,1	33,1
ZS44_A	Amsterdamsestraatweg 1005	5,00	56,1	56,1	56,1
ZS45_A	Amsterdamsestraatweg 975	5,00	56,4	56,4	56,4
ZS46_A	Amsterdamsestraatweg 913	5,00	52,0	52,0	52,0
ZS47_A	Amsterdamsestraatweg 895	5,00	49,9	49,9	49,9
ZS48_A	Kantonale weg 29	4,00	45,3	45,3	45,3
ZS50_A	Fregatstraat 187	5,00	35,8	35,8	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

NOTITIE

Van : M-Tech-Nederland
Onderwerp : Beschrijving aard en omvang wijzigingen De Trip BV te Utrecht
Datum : 22 mei 2018

Bestaande situatie

De bestaande situatie bestaat uit de activiteiten die zijn gemeld en geaccepteerd door gemeente Utrecht met de brief van 3 mei 2016 met kenmerk: 564691-Z/16/103473. De inrichting is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht.

Door te voeren wijzigingen

De navolgende wijzigingen wil men doorvoeren:

1. Samenstellen van grondproducten overeenkomstig BRL 9335-4
2. Samenstellen van steenachtige substraten overeenkomstig BRL 9341
3. Op- en overslag van biomassa in de zoutloods
4. Transport van schepen naar Bouwstoffen Unie BV en visa versa

Beschrijving aard en omvang van de wijzigingen

1. Samenstellen van grondproducten overeenkomstig BRL 9335-4.

De BRL 9335-4 betreft grondproducten die worden samengesteld uit de deelstromen grond of zand en groenproducten¹, waarvan de milieu hygiënische kwaliteit vooraf bekend is. Voorbeelden van grondproducten, zijn bomengrond, bomenzand, tuinaarde en teelaarde. Deze producten bestaan voor het grootste deel uit zand of uit grond. Het zand of de grond, dat voldoet aan de achtergrondwaarde², wordt gemengd met groenproducten zoals compost, gecomposteerde boomschors of veen, tot een homogeen mengsel. De gewenste mengverhouding is afhankelijk van de samenstelling van de deelstromen. De groenproducten dienen ter verbetering van de fysische en chemische kwaliteit van grond of het zand, afhankelijk van de toepassing van grondproduct.

De grondproducten worden op verschillende plaatsen op of in landbodem toegepast. Voorbeelden van deze toepassingen zijn tuinen, stadsparken en plantsoenen. Ook worden producten toegepast rond bomen langs wegen, in trottoirs en parkeerplaatsen.

Het toepassingsgebied van deze grondproducten is een toepassing als "grond" op of in landbodem, zoals gedefinieerd in het Besluit bodemkwaliteit. De producten dienen daarom te worden getoetst aan de eisen van het Besluit bodemkwaliteit en de Regeling bodemkwaliteit. Grondproducten waarin meer dan 20 % bodemvreemd materiaal aanwezig is vallen buiten het werkingsgebied van dit protocol.

De opslagcapaciteit wijzigt niet. Eveneens wordt ook niet de capaciteit en de tijdsduur van het zeven of mengen gewijzigd, anders dan vergund. De capaciteit van het zeven van grond is en blijft ook onder 100.000 ton per jaar³. Door de wijziging is geen

¹ De groenproducten voldoen aan de eisen voor compost in de Meststoffenwet

² Achtergrondwaarde zoals bedoeld in Artikel 59 van het Besluit bodemkwaliteit

³ overeenkomstig artikel 3.31 lid 4 en 3.32 lid 2 van het Activiteitenbesluit

toename van de transportbewegingen, zie akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

2. Samenstellen van steenachtige substraten overeenkomstig BRL 9341.
De BRL 9341 heeft betrekking op de milieu hygiënische kwaliteit van steenachtige substraten in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, die in hun toepassing in bouwwerken, of in of op de bodem in contact kunnen komen met hemelwater, grondwater en/of oppervlaktewateren. Het werkingsgebied is beperkt tot steenachtige substraten die voldoen aan de aan de eisen voor een niet-vormgegeven bouwstof overeenkomstig de Regeling bodemkwaliteit. Het organisch stofgehalte bedraagt maximaal 15 % (m/m). Steenachtige substraten worden samengesteld uit steenachtige materialen zijnde niet-vormgegeven bouwstoffen of grond en uit groenproducten, waarvan de milieu hygiënische kwaliteit vooraf bekend is. Voorbeelden van steenachtige substraten zijn intensieve en extensieve daktuinsubstraten en boomgranulaten. Deze producten bestaan voor het grootste deel uit een natuurlijk gesteente, te weten: lava, Bims, grauwacke, basalt, graniet, (gebroken) grind of een gebakken kleiprodukt. Dit wordt gemengd met zand of grond en groenproducten zoals compost, gecomposteerde boomschors of veen tot een homogeen mengsel. De gewenste mengverhouding is afhankelijk van de samenstelling van de deelstromen en het toepassingsgebied. De groenproducten dienen ter verbetering van de fysische en chemische kwaliteit, afhankelijk van de toepassing van het substraat.

De opslagcapaciteit blijft binnen de capaciteit van inerte bouwstoffen conform Besluit bodemkwaliteit van maximaal 10.000 ton. Eveneens wordt ook niet de capaciteit en de tijdsduur van het zeven of mengen gewijzigd, anders dan vergund. Door de wijziging is geen toename van de transportbewegingen, zie akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

3. Op- en overslag van biomassa in de zoutloods
In de zoutloods vindt op- en overslag van zout en andere (afval)stoffen plaats. Daarnaast wordt biomassa, zijnde geshredderd snoeihout ten behoeve van de energiecentrale van derden, opgeslagen in de zoutloods. Dit materiaal is elders beoogd geproduceerd en wordt van buiten de inrichting aangevoerd. Deze biomassa is volgens de handreiking onbehandeld hout v1.01, d.d. 12 oktober 2017 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, geen afvalstof. De opslagcapaciteit bedraagt 7.000 m² en is maximaal 15 meter hoog.

Dit geshredderd snoeihout:

- valt volgens de wettelijke definities onder biomassa (artikel 1.1 Activiteitenbesluit, Onderdeel A, Bijlage I van Besluit omgevingsrecht)
- is inert volgens artikel 3.39 lid d van de Activiteitenregeling.
- valt niet onder een stuifklasse zoals bedoeld in bijlage 3 van het Activiteitenbesluit.
- is niet geurrelevant zoals bedoeld in Handleiding geur van Infomil.
- is geen brandbare niet milieugevaarlijke stof zoals bedoeld in artikel 7.7 van het Bouwbesluit. Zoals bewezen in de memo van Floriaan Safety Concepts van 22 oktober 2009 met nr: 1257-01-05B
- is geen gevaarlijke stof, zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder g van het Besluit



Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

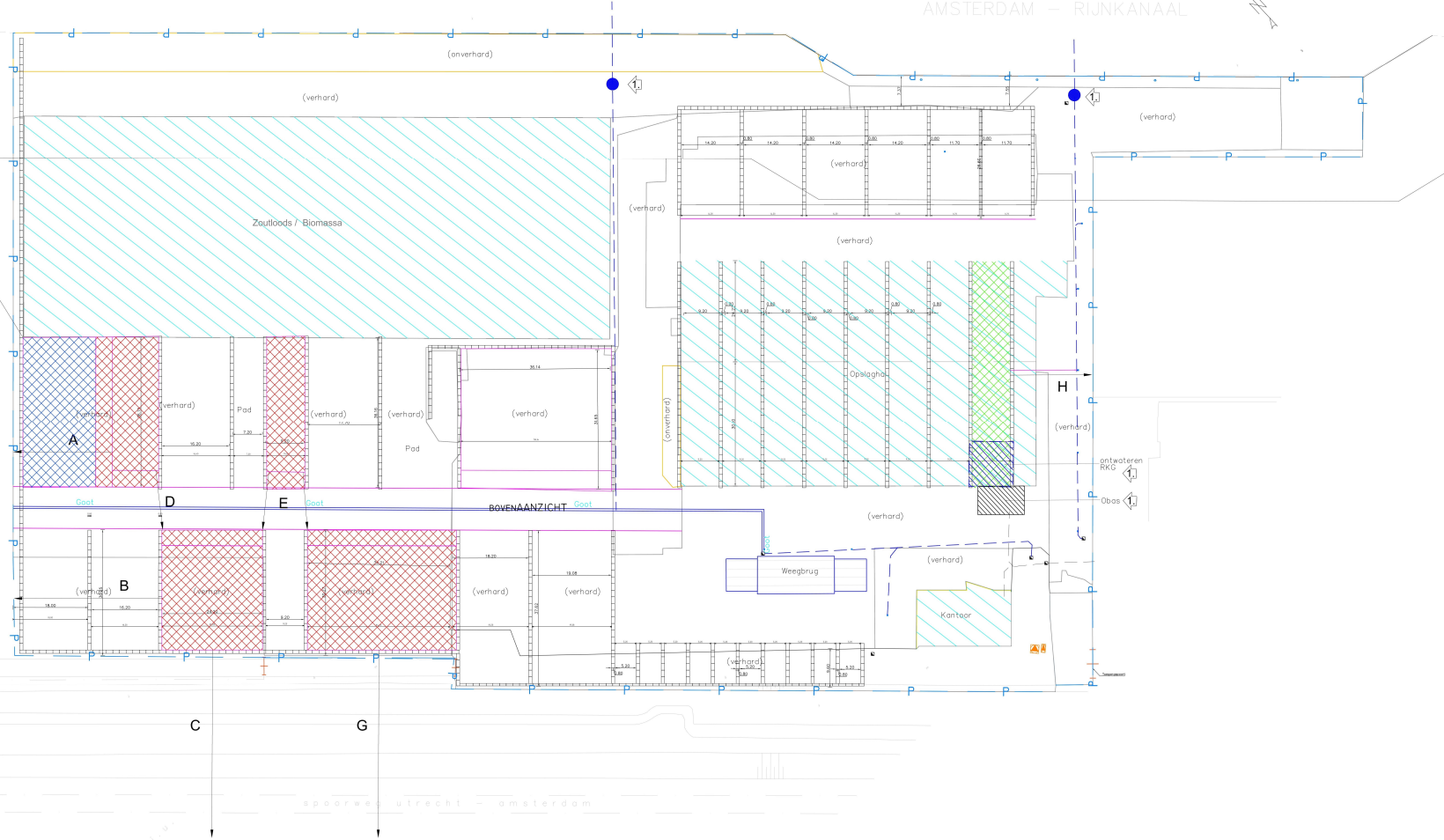
externe veiligheid inrichtingen juncto artikel 1 lid 1 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Akoestisch zijn de milieugevolgen niet anders dan voor de activiteit in de zoutloods zoals opgenomen in het akoestisch rapport van 1 april 2016 met kenmerk: TRI.UTR.15.AO WB-04.

4. Transport van schepen naar Bouwstoffen Unie BV en visa versa
Op Sophialaan 21 is de inrichting van Bouwstoffen Unie BV gelegen. De activiteiten hiervan zijn gemeld op 22 maart 2017 en geaccepteerd op 16 februari 2018 met kenmerk HZ_Wabo-17-09248. De Bouwstoffen Unie BV maakt gebruik van de laad- en loskade van de Trip. De transportbewegingen hiervan zijn meegenomen in het bijgevoegd akoestisch onderzoek van 22 mei 2018 met kenmerk Tri.Utr.18.AO WB-07.



F



C

G

spoorwag utrecht – amsterdam

ISOTOPENWEG

Legenda

Jumbablokken keerwand

Overkapt (4700 m2)



— inrichtingsgrens
— hemelwater e.d.
— sanitair afvalwater e.d.

● controle punt

■ houthopslag

■ houthopslag, indien relevante bebouwing op bouwperceel niet aanwezig is

■ papieropslag

■ Obas

2.	22-05-2018	Aanpassing inrichtingstekening
1.	30-03-2018	Aanpassing inrichtingstekening
0.	22-10-2015	Inrichtingstekening vervaardigd
Wijz.	Datum	Omschrijving

Formaat: A0
Schaal: 1:1000
Getekend door: SE

Versie: 22-05-2018
Datum: 22-05-2018
Status: definitief

Inrichtingstekening

Trip BV
Sophialaan 7 (3542 AR)
te Utrecht

M-tech Nederland BV
Produktieweg 1G
6045 JC Roermond

Tel: 0475-420191
Fax: 0475-568855
E-mail: info@m-tech-nederland.nl



Gemeente Utrecht
T.a.v. [REDACTED]
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlagen	Datum
99991159881_9999576729	6023097	-	19 april 2019
Contactpersoon	Telefoonnummer	Afdeling	
[REDACTED]	010 - 246 [REDACTED]	Account en Omgeving	

Onderwerp
Second opinion inpassing De Trip B.V.

Geachte [REDACTED],

Op 27 februari 2019 ontving ik uw verzoek om een second opinion te verrichten in het dossier De Trip B.V. aan de hand van een drietal concrete vragen. Ter wille van de overzichtelijkheid ga ik in het vervolg van deze brief separaat in op de gestelde vragen, door per vraag een antwoord te formuleren. Voor de achterliggende onderbouwing verwijs ik u naar de bijlage bij deze brief.

Naar aanleiding van ons conceptadvies heeft u nog aanvullende stukken gestuurd, die betrekking hebben op een melding voor het Activiteitenbesluit uit mei 2018 met de vraag of deze melding invloed heeft op de eerdere beoordeling. Deze vraag is als vierde vraag toegevoegd aan deze brief.

1. Kan het bedrijf na uitbreiding met de aangevraagde bedrijfsactiviteiten in volle omvang (dus uitgaande van de verschillende bedrijfsactiviteiten gezamenlijk beschouwd) naar aard en invloed op de omgeving gelijk worden gesteld met categorie 4.1?

Het bedrijf kan naar aard en invloed op de omgeving, getoetst aan het maatgevende milieuaspect geluid, nipt gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Ook voor de aspecten stof en geur kan de inrichting, op basis van de grootste richtafstand, gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Voor het aspect gevaar kan de inrichting, op basis van de grootste richtafstand, gelijk worden gesteld met categorie 3.2.

2. Kunt u op hoofdlijnen beoordelen of het MER beoordelingsbesluit correct is, met andere woorden zijn er werkelijk geen nadelige effecten voor het milieu (en de omgeving)? Kunt u gemotiveerd (mede beoordeeld vanuit het aspect inwaartse zonering/VNG richtlijn en goede ruimtelijke ordening) aangeven of de gemeente gehouden is aan het MER beoordelingsbesluit van de provincie voor het verlenen van planologische medewerking?

Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is qua onderbouwing té beperkt opgesteld. Inhoudelijk wordt alleen ingegaan op de 'Kenmerken van de activiteit' en niet op de 'Plaats van de activiteit' en de 'Kenmerken van het potentiële effect van de activiteit'. Bij de 'Kenmerken van de activiteit' worden drie potentiële effecten beoordeeld, namelijk water, veiligheid en natuur. Dat lijkt mij onvoldoende. In geval van veiligheid (gelet op de gevaarlijke afvalstoffen) wordt letterlijk uit de aanmeldingsnotitie geciteerd, maar blijkt niet dat dit aspect door de provincie zelf is beoordeeld.

Daarnaast geeft ook de aanmeldingsnotitie zelf te weinig informatie.

Zeker gelet op de omvang van de uitbreiding, waarbij een forse overschrijding van de drempelwaarde in het geding is, kan op basis van de aanmeldingsnotitie niet met zekerheid worden gesteld dat er geen potentiële ernstige gevolgen voor het milieu (of de omgeving) zijn.

Overigens is in de regels bij het bestemmingsplan opgenomen dat oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, niet zijn toegestaan (artikel 3.5 onder e). Omdat voor deze regel geen (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheid geldt, is de gemeente Utrecht niet gehouden tot het verlenen van planologische medewerking, ongeacht de inhoud van het m.e.r.-beoordelingsbesluit en ongeacht de bevindingen van de onderzoeken ten behoeve van de inwaartse zonering.

3. Kunt u een oordeel geven over de geuremissie in relatie tot het nieuwe geurbeleid van de gemeente Utrecht. Kunt u de gegeven reacties van de aanvrager inhoudelijk beoordelen?

Voor het aspect geur is een geurrapport opgesteld. Uit het rapport blijkt dat De Trip ter plaatse van omliggende woningen hoogstens een concentratie van $0,5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel zal veroorzaken. De aangevraagde emissies maken onderdeel uit van de cumulatieberekening die is gebruikt in de beleidsregels van de gemeente Utrecht. De emissies passen derhalve binnen het beleid.

De aanvullende vragen van de RUD waren er op gericht om de geurbelasting verder te verlagen. De bronnen die door de RUD zijn geopperd om eventueel de emissie verder te reduceren zijn gering van omvang en de verbetering van de geursituatie zal daarom ook gering zijn. De vragen van de RUD zijn door De Trip adequaat beantwoord.

4. Nu staat in het conceptadvies dat nipt voldaan wordt aan het geluidniveau van een bedrijf in de categorie 4.1. Op 25 mei 2018 is een melding gedaan. De melding dateert van na de aanvraag omgevingsvergunning (30 mei 2016). Deze melding was nog niet betrokken in het conceptadvies van DCMR. Heeft deze melding nog effect op het conceptadvies?

Bij de melding is een nieuw akoestisch onderzoek gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van een toename van de activiteiten en een toename van de geluidproductie. In het nieuwe onderzoek is geen toetspunt gelegd op de richtafstand van 200 meter, zodat niet kan worden

beoordeeld of wordt voldaan aan een geluidbelasting als categorie 4.1. Echter, nu er sprake is van een toename van de geluidbelasting, is de kans groot dat hier niet aan wordt voldaan.

Nadere informatie

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [REDACTED], bereikbaar onder bovenvermeld telefoonnummer of via [REDACTED]@dcmr.nl.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezeman

coördinator Ruimte en Leefomgeving

Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

Bijlage bij brief met kenmerk 9999115981_9999576729

Op uw verzoek heeft de DCMR een second opinion uitgevoerd in het dossier De Trip B.V. Voor de beoordeling hebben wij ons gebaseerd op de volgende documenten:

- uw brief van 27 februari 2019 (kenmerk 6023097)
- de Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht (opgesteld door BRO op 24 januari 2018)
- de Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht (opgesteld door M-tech op 22 december 2015)
- het Geuronderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 14 maart 2016)
- doorlichting van het geurrapport door RUD Utrecht (juli 2018)
- het akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 12 november 2015)
- Beleidsregels geur bestemmingsplan Lage Weide, Gemeente Utrecht (2 augustus 2018)
- het m.e.r.-beoordelingsbesluit van de Provincie Utrecht (4 mei 2016)
- het akoestisch onderzoek in het kader van de melding Activiteitenbesluit en de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht (opgesteld door M-tech op 22 mei 2018)

Beoordeling of De Trip B.V. naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met categorie 4.1.

De onderbouwing onderscheidt een drietal activiteiten op basis van SBI-code. Eén van deze drie is volgens de VNG-systematiek als 3.2 geclassificeerd, zodat deze activiteit rechtstreeks toelaatbaar is volgens het bestemmingsplan. De overige activiteiten zijn ingedeeld in klasse 4.2. Deze zijn derhalve niet rechtstreeks toelaatbaar. In beide gevallen is geluid het bepalende aspect.

Om te beoordelen of een binnenplanse ontheffing kan worden toegepast, kan gebruik worden gemaakt van het stappenplan dat de VNG in haar richtlijn heeft opgenomen. Voor geluid betekent dit dat, nu niet aan stap 1 wordt voldaan omdat niet wordt voldaan aan de gewenste richtafstand, moet worden beoordeeld of er sprake is van een aanvaardbare geluidbelasting (etmaalwaarde) op de richtafstand. Concreet betekent dit dat moet worden beoordeeld of er sprake is van een geluidniveau van 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 200 meter van de inrichting. Om dit te beoordelen is een akoestisch onderzoek gedaan.

In het onderzoek worden twee bedrijfssituaties onderscheiden (RBS 1 en RBS 2), die niet tegelijkertijd kunnen voorkomen. In het onderzoek zijn drie toetspunten gelegd op 200 meter van de inrichting. De hoogste etmaalwaarde wordt gevonden bij toetspunt 200-2 bij RBS 1. De etmaalwaarde is dan 45 dB(A). De nachtperiode is hiervoor bepalend. Volgens het onderzoek wordt dus niet voldaan aan het geluidniveau van een bedrijf in de categorie 4.1.

In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat ruim aan de gewenste norm wordt voldaan

(respectievelijk 8, 12 en 5 dB(A) onder de waarde) maar dat is onjuist. Ten onrechte wordt de dagperiode als bepalend beschouwd, terwijl de nachtperiode bepalend is en bovendien wordt de norm ten onrechte met 5 dB opgehoogd, omdat er sprake zou zijn van een gemengd gebied. Er is weliswaar sprake van een gemengd gebied, maar dat betekent dat de richtafstand mag worden verkleind (wat in de praktijk ook is gebeurd), maar niet dat de norm kan worden verhoogd.

Voor de aspecten stof en geur geldt voor vuiloverslagstations een richtafstand van 200 meter. Dit is vergelijkbaar met VNG-categorie 4.1. Uit het geuronderzoek blijkt bovendien dat op de richtafstand ruimschoots wordt voldaan aan de norm van maximaal 1 ge/m³.

De grootste richtafstand voor gevaar is 100 meter. Dit komt overeen met een VNG-categorie 3.2.

Beoordeling m.e.r.-beoordelingsbesluit en aanmeldingsnotitie

In het geval van De Trip B.V. is er sprake van een bestaand bedrijf dat wil uitbreiden. Een m.e.r.-beoordeling ziet op een nieuwe activiteit en niet op de bestaande situatie (dat staat er al en is reeds vergund). De bestaande situatie moet wel betrokken worden bij het totaal van de milieueffecten.

De wijziging uitbreiding behelst het volgende:

- 1.200 m3 meer tweedehands bouwmaterialen (van 2.000 naar 3.200)
- 6.000 m3 meer vervuilde grond (niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen) (van 10.000 naar 16.000)
- 155 m3 meer bouw- en sloopfaval (van 45 naar 200)
- 155 m3 meer RKG (slib) (van 45 naar 200)
- 3.600 m3 meer houtachtig groenafval (van 600 naar 4.200)
- 100 ton meer Dakafval (van 50 ton naar 150 ton)

Nieuw:

- 150 ton metalen
- 150 ton C-hout (geïmpregneerd of verduurzaamd hout bijvoorbeeld door behandeling met creosoot)
- 150 ton asbesthoudende materialen.

Bij de beoordeling moet ook de jaarcapaciteit worden betrokken omdat dit de roulatiesnelheid aangeeft. De extra jaarcapaciteit is 145.550 ton (399 ton per dag). De drempelwaarde van 50 ton per dag (D18.1) wordt dus ruimschoots overschreden.

De beschrijving van de 'Kenmerken van het project' in de aanmeldingsnotitie lijkt vooral te gaan over de bestaande situatie. Er wordt concreet niets gemeld over de gevaarlijke afvalstoffen (zoals asbesthoudend materiaal of met creosoot behandeld hout)

Gelet op 150 ton asbesthoudende materialen en 150 ton C-hout zijn aanzienlijke negatieve milieugevolgen niet op voorhand uit te sluiten.

Aanmeldingsnotitie

De aanmeldingsnotitie gaat onvoldoende in op de gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn. De focus moet zijn op de uitbreiding en dus niet op de bestaande situatie. Deze zaken lopen nu door elkaar. Onder het kopje 'Veiligheid' wordt nu summier iets gemeld over de gevaarlijke stoffen, maar een oordeel van deskundigen ontbreekt. Zo wordt bij de opslag van asbest onder een afdak niets gezegd over de

mogelijkheid van stuiven bij harde wind. Ook wordt niet ingegaan op de risico's dat met creosoot behandeld hout gaat branden en wat dan de gevolgen zijn voor de gezondheid van omwonenden.

Gelet op de woningen aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal dient meer informatie gegeven te worden over geurhinder vanwege deze uitbreiding, geluidhinder vanwege deze uitbreiding en de gevaarlijke stoffen die er nu bijkomen (welk risico bestaat er voor de omwonenden?).

Wanneer er 400 ton afval extra per dag verwerkt zal worden, bovenop de bestaande hoeveelheid, zal dat leiden tot veel transportbewegingen per vrachtauto en per schip. Ook daar wordt in de aanmeldingsnotitie niets over gezegd.

Overigens is de aanmeldingsnotitie van 22 december 2015 en de informatie is dus ruim 3 jaar oud.

M.e.r.-beoordelingsbesluit

Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is qua onderbouwing té beperkt opgesteld, waarbij inhoudelijk alleen wordt ingegaan op de kenmerken van de activiteit (en niets over de plaats van de activiteit en de kenmerken van het potentiële effect van de activiteit). Het beoordelingsbesluit moet ook in gaan op de plaats van de activiteit (omwonenden) en de kenmerken van de potentiële effecten (met name van de gevaarlijke afvalstoffen).

Bij de kenmerken van de activiteit worden drie potentiële effecten beoordeeld, namelijk water, veiligheid en natuur. Dat is erg summier. Ook effecten als geur, geluid etc. moeten worden beoordeeld.

In geval van veiligheid (gelet op de gevaarlijke afvalstoffen) wordt letterlijk uit de aanmeldingsnotitie geciteerd, maar blijkt niet dat het aspect zelf door de provincie is beoordeeld. Gelet op de vele tonnen gevaarlijke stoffen zijn aanzienlijke milieugevolgen niet uit te sluiten, vooral vanwege de veelal ontbrekende informatie daarover.

Gelet op de omvang van deze uitbreiding (bijna 400 ton per dag) die ruim boven de beoordelingsdrempel van 50 ton per dag (8x zo hoog) uitkomt, zou daar in het besluit enige – geloofwaardige – aandacht aan geschonken moeten worden.

Het bevoegd gezag moet beoordelen of er sprake kan zijn van aanzienlijke milieugevolgen vanwege geur (gelet op al het groenafval en slib), het geluid (breken van bouwafval) en de risico's vanwege de opslag van gevaarlijke afvalstoffen.

Geuremissie

Bij de vergunningaanvraag in 2016 is een geurrapport gevoegd waarin de geuruitstoot van de aangevraagde situatie is gekwantificeerd. Het is bij de DCMR niet bekend of en hoeveel er sprake is van een toename van de geuruitstoot ten opzichte van de eerdere bedrijfsvoering.

Het geurrapport is ook gebruikt bij de totstandkoming van de beleidsregels van de gemeente Utrecht. Daarin is een cumulatieve berekening gemaakt van de geurbelasting van de omgeving door alle geurrelevante bedrijven op het industrieterrein, waarin gebruik is gemaakt van de hedonische waarde van de betreffende geuren. Dat levert een goed toetsingskader op.

De aanvullende vragen van de RUD lijken er vooral op gericht te zijn om te onderzoeken of de aannames in het geurrapport nog steeds correct zijn en ook om te bezien of er misschien nog emissiereducties mogelijk zijn.

De vragen over de hoeveelheden van de verschillende afvalstoffen en de tijdsduur van een aantal handelingen zijn naar de mening van de DCMR afdoende beantwoord.

De vragen over de mogelijkheden van extra voorzieningen om de emissies verder te reduceren worden door De Trip beantwoord met “het gaat om een zeer beperkte emissie”, en “de nu aangevraagde emissies passen binnen de beleidsregels”. Daaruit blijkt niet direct de bereidheid om mee te denken over verdere verbetering van de geursituatie rondom Lage Weide, maar de antwoorden zijn wel correct.

In het geurrapport is de geuruitstoot van de verschillende bedrijfsonderdelen en handelingen netjes bepaald, onder gebruikmaking van algemeen aanvaarde kengetallen. Ook de tijdsduur van de verschillende handelingen is op een juiste manier in de emissieschattingen en de berekeningen betrokken. De verspreidingsberekening is uitgevoerd met een van de daartoe aanbevolen modellen. De berekening laat zien dat de geur van De Trip ter plaatse van omliggende woningen hoogstens een concentratie van $0,5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel zal veroorzaken.

Deze bijdrage is opgenomen in de cumulatieve berekening voor heel Lage Weide, die in de beleidsregels is opgenomen. De gecumuleerde contour is gepresenteerd als de geurbelasting waaraan getoetst moet worden en die blijkaar geïnterpreteerd wordt als het “aanvaardbaar hinderniveau”.

De vragen van de RUD over mogelijkheden om nog extra maatregelen te nemen gingen over het lossen van RKG-slib en de opslag van verkleind houtachtig afval. Het klopt dat deze beide bronnen slechts 4,4 en 4,5% van de totale geuremissie omvatten, dus de winst van een reductie van deze bronnen zal inderdaad beperkt zijn.

Op grond hiervan kunnen wij concluderen dat de vragen van de RUD door De Trip adequaat beantwoord zijn. De nu aangevraagde emissies maken onderdeel uit van de cumulatieve berekening die is gebruikt in de beleidsregels van de gemeente Utrecht. De bronnen die door de RUD zijn geopperd om eventueel verder te reduceren zijn gering van omvang. Als de geuruitstoot van deze bronnen zou worden verminderd, zal de verbetering van de geursituatie rondom het bedrijf dan ook gering zijn.

Melding Activiteitenbesluit 25 mei 2018

Naar aanleiding van ons conceptadvies heeft u ons een aantal stukken toegestuurd die behoren bij een melding voor het Activiteitenbesluit van 25 mei 2018. Wij ontvingen een meldingsformulier, een akoestische rapportage en een memorandum over een brandproef. De bijlage met een beschrijving van de bedrijfsactiviteiten was hier niet bijgevoegd.

In het nieuwe onderzoek worden drie bedrijfssituaties onderscheiden. In tegenstelling tot het vorige onderzoek wordt niet aangegeven of deze wel of niet tegelijk kunnen plaatsvinden. In ieder geval blijkt uit de omschrijving dat er sprake is van een toename van de bedrijfsactiviteiten. Bovendien blijkt uit het rapport dat er sprake is van een aanzienlijke toename van de geluidbelasting bij zowel de woningen aan de Amsterdamsestraatweg als de woonwagendstandplaats.

In het nieuwe rapport wordt geen toetspunt gelegd op 200 meter (richtafstand voor VNG 4.1), zodat hier geen vergelijking mogelijk is. Er wordt wel getoetst op 50 meter en op 100 meter (de richtafstanden voor VNG 3.1 en 3.2). Net als in het eerdere rapport worden uit de resultaten overigens de verkeerde conclusies getrokken. Uit de resultaten blijkt namelijk dat niet kan worden voldaan aan VNG 3.2 (overschrijding van 45/40/35 dB(A)).

**Advies voor de vereiste verklaring van geen bedenkingen bij de gevraagde
omgevingsvergunning voor het uitbreiden van bedrijfsactiviteiten aan de
Sophialaan 7**

kenmerk: HZ_ADVIES-16-17957

Ontwikkelorganisatie Ruimte
20 september 2019

1 Inleiding

Procedure

Ligging en begrenzing plangebied

Regels bestemmingsplan Lage Weide

Uitgangspunten bestemmingsplan

Recent beleid

2 Huidige situatie en beoordeling aangevraagde situatie

Huidige situatie

Aangevraagde situatie

Beoordeling aangevraagde situatie

3 Uitvoerbaarheid

4 Conclusies en advies

1 Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op een uitbreiding van de huidige bedrijfsactiviteiten van het bedrijf gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht. Onder andere wordt er grond, groenafval en bouw- en sloopafval ingenomen en verwerkt naar nieuwe bruikbare producten. De omgevingsvergunning is op 30 mei 2016 aangevraagd (kenmerk gemeente: HZ_ADVIES-16-17957) en gewijzigd op 25 mei 2018. De aanvraag heeft betrekking op de activiteiten handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening en de revisie van de inrichting (milieu). Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht zijn het bevoegd gezag dat over de aanvraag beslist. Om de vergunning af te kunnen geven is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig.

De bij de aanvraag behorende ruimtelijke onderbouwing is op 24 januari 2018 ingediend door De Trip B.V.. Door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten komt het bedrijf in een zwaardere milieucategorie. Nu valt het bedrijf binnen categorie 4.1 die toegestaan is. Met de aangevraagde uitbreiding valt het bedrijf in categorie 4.2. Deze uitbreiding past niet binnen de regels van het bestemmingsplan. De uitbreiding van de activiteiten kan gevolgen hebben voor de omgeving.

Als het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan categorie 4.1, kan er een binnenplanse ontheffing worden verleend, zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Een uitbreiding van de activiteiten naar milieucategorie 4.2 met de bij die milieucategorie maatgevende milieuaspecten is ongewenst.

Hieronder gaan we in op de verschillende onderwerpen die van belang zijn voor een advies over de gevraagde verklaring van geen bedenkingen aan G.S..

Andere aanvragen en zaken die spelen op deze locatie.

Beroepsprocedure bestemmingsplan

Tegen het geldende bestemmingsplan Lage Weide (november 2018) loopt een beroepsprocedure, waarbij onder meer aanvrager beroep heeft ingesteld.

Aanvraag voor het bouwen van keermuren

In 2015 is een omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van diverse keermuren. Na een procedure bij de rechtbank moet een nieuwe beslissing worden genomen op de tegen dit besluit ingediende bezwaren van Milieugroep Zuilen.

Verzoek om handhaving

Op 24 juli 2018 heeft Milieugroep Zuilen een handhavingsverzoek ingediend. Dit verzoek stelt dat het gebruik van de gronden voor de bedrijfsactiviteiten van De Trip in strijd is met (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de regels bij) het bestemmingsplan. Tegen de afwijzing van het handhavingsverzoek (oktober 2018) is bezwaar ingesteld. Op dit bezwaar moet nog worden beslist.

Procedure

De omgevingsvergunning kan worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. De aanvraag volgt een uitgebreide Wabo voorbereidingsprocedure voor de onderdelen 'milieu' en 'handelen in strijd met ruimtelijke regels'. GS van Utrecht is bevoegd gezag en beslist over de aanvraag. Voor 'handelen in strijd met ruimtelijke regels' is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig. Zonder de verklaring van geen bedenkingen kan het bevoegd gezag de omgevingsvergunning niet verlenen. De omgevingsvergunning voor de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten kan worden verleend op basis van de wettelijke afwijkmogelijkheid in artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1 en/of 3 van de Wabo (Wet

algemene bepalingen omgevingsrecht) en de hierbij benodigde verklaring van geen bedenkingen (vvgb) van de gemeenteraad.

Ligging en begrenzing projectgebied

De locatie ligt aan de Sophialaan 7 en 31 op bedrijventerrein Lage Weide. Het projectgebied is begrensd door het Amsterdam– Rijnkanaal, de spoorlijn Utrecht–Amsterdam en aangrenzende bedrijven. Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie E, perceelnummers 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk). Zie de onderstaande afbeelding.



Bestemmingsplan Lage Weide

Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State is voor het gebied bestemmingsplan 'Lage Weide' herzien vastgesteld op 29 november 2018. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld. Er is geen voorlopige voorziening gevraagd, zodat dit bestemmingsplan in werking is getreden.

Milieucategorie

Aan de gronden van De Trip B.V. is de bestemming Bedrijventerrein met de aanduiding bedrijf tot en met categorie 4.1 toegekend. Op deze gronden zijn bedrijven toegestaan uit de in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten genoemde milieu categorieën 1 tot en met 4.1. De voorgestelde uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten naar categorie 4.2 is hiermee in strijd.

Burgemeester en wethouders kunnen door het verlenen van een omgevingsvergunning hiervan afwijken om bedrijven toe te laten in één of twee categorieën hoger (of lager), voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan categorie 4.1. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dan toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1, van de Wabo (binnenplanse afwijking).

Geur

Op grond van het bestemmingsplan zijn nieuwe geurrelevante inrichtingen (waaronder uitbreiding van bestaande bedrijfsactiviteiten) niet toegestaan. De voorgestelde uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is in strijd met deze bestemmingsregel.

Burgemeester en wethouders kunnen door het verlenen van een omgevingsvergunning hiervan afwijken, mits daarmee geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt.

Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, toetsen we aan de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dus toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 1, van de Wabo.

Milieubelastende activiteiten

De oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, zijn niet toegestaan. De drempelwaarde ligt hier bij een activiteit die betrekking heeft op een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer (categorie D.18.1). Deze drempelwaarde wordt overschreden blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager. De aanvraag is in dit opzicht in strijd met het bestemmingsplan. Voor een afwijking van het bestemmingsplan moet dus toepassing worden gegeven aan artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 3, van de Wabo. Hiervoor is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig.

Conclusie bestemmingsplan

Het plan is in strijd met het bestemmingsplan omdat:

- het bedrijf met de aangevraagde uitbreiding in een hogere milieucategorie valt dan ter plaatse is toegestaan,
- de aangevraagde uitbreiding van het bedrijf valt onder een nieuwe geurrelevante inrichting,
- de drempelwaarde genoemd in kolom 2 van bijlage D18 van het Besluit milieueffectrapportage wordt overschreden.

Voor opheffing van de strijdigheid is een procedure ex artikel 2.12 eerste lid aanhef en onder a onder 3 van de Wabo vereist.

Uitgangspunten van bestemmingsplan Lage Weide

Voor Lage Weide gaan we uit van het behoud van de bedrijfsmatige functies op bedrijventerreinen. Daarbij is voor Lage Weide de functie als multimodaal knooppunt van belang.

Enkele uitgangspunten die hier van belang zijn:

Inwaartse zonering

Door op het terrein een inwaartse zonering toe te passen worden de meest hindergevende bedrijven op de grootst mogelijke afstand van gevoelige objecten toegestaan. Hierbij is het uitgangspunt in Lage Weide dat bestaande rechten waar mogelijk worden gerespecteerd, geen enkel bedrijf wordt gedwongen om te verplaatsen en bedrijven die niet passen binnen de voorgestelde zonering krijgen een specifieke bestemming zodat deze bedrijven positief worden bestemd. Dit bedrijf ligt aan de rand van het bedrijventerrein langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Net als omliggende bedrijven langs het Amsterdam-Rijnkanaal is in beginsel maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan. Zoals bovenstaand is aangegeven in de paragraaf milieucategorie kan een bedrijf in hogere of lagere milieucategorie worden toegestaan.

Geur

De regulering van geurhinder van individuele bedrijven (inrichtingen, niet zijnde veehouderijen) vindt plaats via het Activiteitenbesluit milieubeheer of de omgevingsvergunning milieu. Voor bedrijventerrein Lage Weide is gebleken dat deze vorm van regulering onvoldoende is om voor omliggende woonwijken

een aanvaardbare cumulatieve geurbelasting te garanderen. Daarom is ervoor gekozen om de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting aanvullend te regelen via het ruimtelijke spoor en nieuwe geurrelevante inrichtingen niet rechtstreeks toe te staan. Via een afwijkingsbevoegdheid kan hiervan worden afgeweken, mits geen overschrijding optreedt van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de 'Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide' van oktober 2018.

Milieubelastende activiteiten

Gezien de korte afstand tot omliggende woonwijken laat het bestemmingsplan uitbreiding van milieubelastende activiteiten niet toe teneinde de milieubelasting vanwege activiteiten op het bedrijventerrein Lage Weide in de hand te kunnen houden (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels). Daarbij is er vanuit gegaan dat de formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten in de regel een hogere milieubelasting hebben dan de niet formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Gelet hierop is het toestaan van formeel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten alleen mogelijk via een afzonderlijke planologische afweging.

2 Huidige situatie, aangevraagde situatie en beoordeling van de aangevraagde situatie

Huidige situatie

De locatie ligt in het zuidelijke deel van de smalle strook tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor. Dit deel heeft een puur bedrijfsmatig karakter zonder representatieve voorzijde. De bedrijven liggen direct aan het kanaal en maken deels gebruik van deze waterrelatie. Er zijn twee laad- en loshavens. De ontsluiting over de weg vindt plaats via de Niels Bohrweg en aan de zuidzijde via de Sophialaan, die langs het spoor ligt en bereikbaar is vanaf de Isotopenweg.

Voorheen was Gipsbouw B.V. gevestigd aan de Sophialaan 7. Het betrof een bedrijf dat gipsblokken produceerde. Dit bedrijf is failliet gegaan. Daarna heeft De Trip zich op de locatie gevestigd. De locatie wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels bewerken en verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw, sport en cultuurtechniek. Op het terrein staan een zoutloods, een overkapping voor de opslag van niet inerte stoffen, een kantoor, diverse keerwanden en enkele andere bouwwerken.

De bomenrij langs het kanaal schermt het gebied visueel af. Aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt Zuilen met bebouwing langs de Amsterdamsestraatweg en sportcomplexen.

In de ruimtelijke onderbouwing/ aanmeldingsnotitie van de aanvrager is een overzicht van de bedrijfsactiviteiten opgenomen die mogen worden uitgevoerd op basis van een milieumelding van 11 maart 2015 en de aanvulling hierop. De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1. Uitgegaan wordt van het 'Advies 2nd Opinion m.b.t. De Trip' van DCMR dd. 28 mei 2018 hierover.

Volgens de aanmeldingsnotitie/ ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager is voor de activiteiten van De Trip categorie D 18.1 van toepassing. Blijkens de gedane meldingen bedraagt de bestaande capaciteit 260.640 ton per jaar. Dat komt neer op circa 714 ton per dag.

Aangevraagde situatie

Voor bedrijventerrein Lage Weide vormt het bestemmingsplan het planologisch-juridisch kader. Dat geldt ook voor de locatie aan de Sophialaan 7 waar de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten is gepland.

Voor een gebied aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de gemeenteraad de 'Gebiedsvisie Zuilense Vecht, Van sportparken naar sportief park' vastgesteld op 7 juni 2018. De visie voorziet in ruimte voor sport, groen en wonen. Wat betreft de milieuaspecten is de nabijheid van bedrijventerrein Lage Weide van belang.

Voor De Trip zijn er in de aangevraagde situatie de onderstaande activiteiten:

- SBI (2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m²: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten, op- en overslag bulkstoffen etc.
- SBI (2008) 381 (C) vuiloverslagstation: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)
- SBI (2008) 383202 (A1) Puinbreker, v.c. < 100.000 ton/jaar: max. milieucategorie 4.2; van toepassing op puin uit code B en G.

Een groot deel valt onder categorie 4.2.

In de bijlage '22 mei 2018 Overzicht tabellen opslagcapaciteit uit ruimtelijke onderbouwing aanmeldingsnotitie m.e.r.' staat een overzicht van de toename van bedrijfsactiviteiten, op basis van de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager. Zie tabel 1-c op blz. 3 van deze bijlage. DCMR Milieudienst Rijnmond heeft voor het bedrijf de jaarcapaciteit bepaald (bijlage 2: 'Second opinion inpassing De Trip B.V.', d.d. 19 april 2019). DCMR Milieudienst Rijnmond komt tot een extra jaarcapaciteit van 145.550 ton (399 ton per dag). In totaal komt de capaciteit dan op 1.113 ton per dag.

Er zijn twee representatieve bedrijfssituaties: RBS1 en RBS2. De RBS 1 bestaat uit alle activiteiten inclusief het laden/lossen op de kade, maar exclusief alle verkleiningsactiviteiten. RBS 2 omvat juist alle activiteiten exclusief het laden/lossen op de kade, maar inclusief alle verkleiningsactiviteiten (verkleinen van hout, breken van puin). Verkleiningsactiviteiten en laden/lossen komen nooit gelijk voor.

Op 25 mei 2018 is een melding gedaan met 3 representatieve bedrijfssituaties en 2 incidentele bedrijfssituaties (maximaal 12 dagen per jaar). Bij de melding is een akoestisch onderzoek gevoegd. Bij de incidentele bedrijfssituaties gaat het onder andere om laden en lossen van schepen ook in de avond en nachtperiode en het verplaatsen van de verkleiningsinstallatie. Dit zijn eenzelfde type activiteiten als bij de representatieve bedrijfssituatie.

Ten opzichte van de aanmeldingsnotitie/ ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager is er in het akoestische rapport in ieder geval een toename van vrachtverkeer in de dag-, avond- en nachtperiode.

Verkeer

Aan- en afvoer van materiaal gebeurt met vrachtwagens en per schip. Bij de haven is een opslagzone aangegeven voor op- en overslag per schip. Deze is circa 1.700 m². Direct aansluitend is er een opslagzone voor grond en grind/ inerte goederen (675 m²).

De vrachtwagens arriveren op en vertrekken van het terrein via de entree aan de zuidwestkant. Op deze plek is er een aansluiting op de Sophialaan, die aansluiting geeft op het omliggende weggennet.

Beoordeling aangevraagde situatie

Inwaartse zonering

Voor de beoordeling of de aangevraagde bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving kunnen worden geacht gelijk te zijn aan milieucategorie 4.1 hebben wij advies gevraagd aan DCMR Milieudienst Rijnmond (zie bijlage 2). Volgens DCMR Milieudienst Rijnmond kan het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving nipt gelijk worden gesteld met categorie 4.1. Indien hierbij de melding van 25 mei 2018 wordt betrokken is naar het oordeel van de DCMR de kans groot dat hier niet meer aan voldaan wordt. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat de bedrijfsgronden aan de rand van het bedrijventerrein liggen (op korte afstand van de woonwijk Zuilen), achten wij de aangevraagde uitbreiding naar aard en invloed op de omgeving hier niet passen. Wij zien in dit geval daarom geen aanleiding toepassing te geven aan de in artikel 3.6.1 van de planregels opgenomen afwijkingsbevoegdheid. De gevraagde uitbreiding is strijdig met het gemeentelijke beleid inzake inwaartse zonering. Dit beleid is erop

gericht om bedrijven in zwaardere milieu categorieën meer inwaarts te vestigen. De Trip BV is gelegen aan de rand van het bedrijventerrein.

Milieubelastende activiteiten

Wij stellen vast dat de aangevraagde uitbreiding van de capaciteit (399 ton per dag) de in kolom 2 van onderdeel D18.1 van het Besluit milieueffectrapportage opgenomen drempelwaarde (50 ton per dag of meer) ruimschoots overschrijdt. Gezien de omvang van de uitbreiding en de beperkte informatie in de aanmeldingsnotitie kunnen blijkens de second opinion van de DCMR Milieudienst Rijnmond belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Wij hebben geen redenen te twijfelen aan de juistheid van deze second opinion.

Dit is onder andere van belang voor bestaande huizen in Zuilen en een toename van het aantal milieugehinderden als er woningbouwplannen worden gerealiseerd in de Zuilense Vecht.

Wij stellen vast dat de bestaande capaciteit van de inrichting al een ruimschootse overschrijding van de drempelwaarde oplevert. Aangezien artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels reeds gold ten tijde van de vestiging van de inrichting en voor de bestaande bedrijfsactiviteiten geen omgevingsvergunning voor afwijking van (artikel 3.5, aanhef en onder e, van de planregels bij) het bestemmingsplan is verleend, concluderen wij dat de bestaande bedrijfsactiviteiten al in strijd zijn met het bestemmingsplan. De omstandigheid dat een omgevingsvergunning is verleend voor het plaatsen van keerwanden, doet daaraan niet af.

Bij uitspraak van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken. Volgens de ruimtelijke onderbouwing zal de totale bijdrage van de inrichting 0,11 mol N/ha/jaar bedragen in het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen". Wij hebben geen zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" niet zal aantasten, zodat de aanvraag in strijd is met artikel 2.7, eerste lid, en 2.8, derde lid, van de Wet natuurbescherming. De stelling van aanvrager dat er een significante verbetering zal optreden ten opzichte van de situatie vóór 2015, leidt ons niet tot een andere conclusie. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de berekening van de stikstofdepositie is gebaseerd op een niet meer bruikbare versie van AERIUS Calculator en dat de aangevraagde uitbreiding extra stikstofdepositie zal veroorzaken in het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen".

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij achten het daarom niet zinvol meer te beoordelen of de gevraagde uitbreiding past binnen de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide.

3 Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

Het risico van eventuele planschade is voor de initiatiefnemer. Er is geen planschadeverhaalsovereenkomst gesloten waarin de gemeente gevrijwaard is van eventuele planschade. Op dit punt is de economische uitvoerbaarheid nog niet aangetoond.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Uit de aanvraag blijkt niet dat de aanvrager omwonenden/ omliggende bedrijven heeft geïnformeerd over de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en hoe met reacties op de plannen is omgegaan.

Belangenafweging.

Met de uitbreiding is voor De Trip BV een bedrijfseconomisch belang gediend. Dit belang weegt naar onze mening niet op tegen het algemene gemeentelijke belang –en die van een goede ruimtelijke ordening– dat is gediend met het voorkomen van aantasting van het woon en leefklimaat in zijn algemeenheid en die van het woongebied Zuilen in het bijzonder.

4 Conclusies en advies

Niet is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Evenmin bestaat zekerheid dat de aangevraagde bedrijfsuitbreiding de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied “Oostelijke Vechtplassen” niet zal aantasten (stikstofdepositie). Verder is de economische uitvoerbaarheid nog niet aangetoond met betrekking tot eventuele planschade.

Gelet hierop zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij adviseren daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven.



Gemeente Utrecht
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Nieuwegein, donderdag 13 februari 2020

Onderwerp: vergunningsaanvraag Sophialaan 7 te Utrecht

Geachte wethouder Verschuure, leden van de raad,

Op 6 februari jl. hebben wij met medewerkers van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht gesproken over de aanvraag voor het uitbreiden van de bedrijfsactiviteiten van De Trip B.V. de Sophialaan 7 te Utrecht. Tijdens dit gesprek is een aantal punten benoemd waar de gemeente tegenaan loopt om positief te kunnen adviseren over de gevraagde bedrijfsuitbreiding.

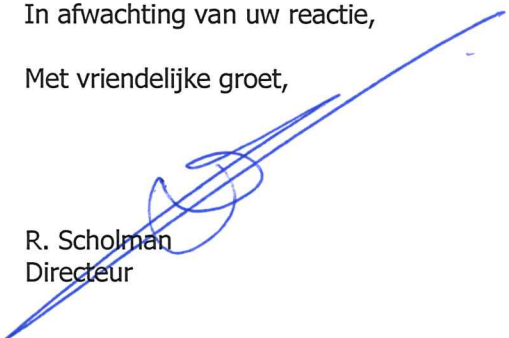
Tijdens het gesprek hebben wij het verzoek gekregen om aan de hand van de knelpunten te bekijken of we de huidige vergunningsaanvraag bij kunnen stellen. Om dit goed af te kunnen wegen, hebben we iets meer tijd nodig, aangezien we ook de gevolgen milieu- en bestemmingsplantechnisch in combinatie met onze businesscase nader moeten bekijken.

De op 30 januari 2020 door uw gemeenteraad gestelde termijn van drie weken is voor ons te kort om dit allemaal goed en grondig te kunnen onderzoeken. We verzoeken u daarom vriendelijk om ons uitstel te verlenen tot en met vrijdag 10 april 2020 en verzoeken u de raadsbehandeling van het raadsvoorstel tot die tijd aan te houden.

Wij hopen dat u hier gevolg aan kunt geven.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,



R. Scholman
Directeur

In afschrift aan: wethouder Verschuure, postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Rekeningnummer: NL78 RABO 0302 6106 18
BTW nummer: NL8550.26.443.B01
KvK nummer: 62950266

Bezoekadres: Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht
Telefoon: 030 - 241 03 95
Website: www.detrip.eu
E-mail: info@detrip.eu

Gemeente Utrecht
T.a.v. de heer N. Bel Hadj
nordin.belhadj@utrecht.nl

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
9999177115_9999799317

Uw kenmerk
-

Datum
19 juni 2020

Contact
info@dcmr.nl

Afdeling
Reguleren en Advies

Bijlagen
-

Onderwerp
Second opinion De Trip

Geachte heer Bel Hadj,

Op 15 mei 2020 heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond uw opdrachtbevestiging ontvangen voor het uitvoeren van een second opinion voor het bedrijf De Trip B.V. aan de Sophialaan 7 in Utrecht. In uw eerdere mail van 18 maart 2020 heeft u een aantal specifieke vragen gesteld die u beantwoord wenst te zien.

Kader

Voor dit advies is de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (versie 6 maart 2020) getoetst aan de VNG-richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering 2009' en het Besluit omgevingsrecht.

Conclusie

De activiteiten die in de ruimtelijke onderbouwing worden beschreven vallen onder categorie 4.2 van de VNG-richtlijn. Het bevoegd gezag om te beslissen op de aanvraag om de omgevingsvergunning van De Trip zijn de Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. De gemeente Utrecht moet een Verklaring van geen bedenkingen afgeven voor het afwijken op het vigerende bestemmingsplan.

Er is (voor zover bekend) geen nieuwe aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend. Hierdoor wijken de activiteiten in de aanvraag deels af van de activiteiten die zijn beschreven in de ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke onderbouwing en de bijlagen zijn grotendeels identiek aan de eerder door ons beoordeelde versie. Ons eerdere advies van 19 april 2019 blijft daardoor onverminderd van toepassing.

Beoordeling

In uw mail van 18 maart 2020 gaf u aan dat de volgende wijzigingen in de ruimtelijke onderbouwing zijn doorgevoerd:

- Intrekken activiteit puinbreken;
- Intrekken activiteit vuiloverslagstation;
- Geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval;
- Geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

Naar aanleiding van deze wijziging heeft u een aantal gerichte vragen gesteld, die hieronder zullen worden behandeld.

1. Is het bedrijf na intrekking van bovenstaande activiteiten een milieuinrichting in de categorie 4.1?

De vraag welke milieucategorie van toepassing is, hangt niet zozeer af van de activiteiten die niet (meer) worden aangevraagd, maar van de activiteiten die (nog) wel worden aangevraagd. In hoofdstuk 3 van de ruimtelijke onderbouwing is hierover het volgende opgenomen:

'De inrichting van De Trip aan de Sophialaan 7 en 31, voorheen in gebruik door Gipsbouw BV en Eurosalt BV, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. In de huidige situatie valt het bedrijf onder het Activiteitenbesluit de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft het een vergunningsplichtige situatie. Dit komt onder andere door de inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijkafval) die wordt aangevraagd.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik. De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen. Dit is afhankelijk van de fysieke eigenschappen van de stoffen, zoals stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bijvoorbeeld zeven, handpicking, ontwateren van baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval;
- Ontwateren;

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekkel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden alsmede kantooractiviteiten.

De meest ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkingen. Bij bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie). Het verkleinen van hout en houtachtig groenafval vindt thans plaats met een mobiele shredder die hiervoor tussen keerwanden wordt opgesteld.'

Ten opzichte van de vorige versie van de ruimtelijke onderbouwing is alleen het puinbreken uit de opsomming verdwenen. De overige activiteiten zijn ongewijzigd overgenomen. Gelet op deze opsomming zijn de volgende SBI-codes van toepassing:

- SBI 383202 (C): Afvalscheidingsinstallaties, VNG 4.2
- SBI 381 (B): Gemeentewerven (afvalinzameldepots)
- SBI 381 (C): Vuiloverslagstations, VNG 4.2
- SBI 41, 42, 43: Aannemers-/ bouwbedrijven b.o. > 2.000 m², VNG 3.2

Opvallend hierbij is dat weliswaar in de inleiding van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dat dit niet blijkt uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten. Immers het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort.

2. Wie is het bevoegd gezag bij milieuinrichting in de categorie 4.1?

De vraag wie voor de inrichting het bevoegd gezag is op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is niet afhankelijk van de VNG milieucategorie. Op grond van de Wabo (er van uitgaande dat tot de inrichting van De Trip een IPPC-installatie behoort) zijn in het geval van het op- of overslaan van afval gedeputeerde staten (onder andere) bevoegd bij een opslagcapaciteit van 1.000 m³ of meer.

Uit de opsomming in de Aanmeldnotitie blijkt dat de capaciteit ruimschoots meer is dan 1.000 m³, zodat gedeputeerde staten bevoegd zijn voor het beslissen op de aanvraag.

3. Is er bij milieuinrichting in de categorie 4.1 dan nog steeds een Verklaring van geen bedenkingen (Vvgb) van de gemeenteraad van Utrecht noodzakelijk?

Of een Verklaring van geen bedenkingen (vvgb) nodig is, hangt samen met de vraag of het initiatief in het bestemmingsplan past en zo niet, op welke wijze deze strijdigheid kan worden vergund. In artikel 2.12, eerste lid, onder a, van de Wabo worden de drie mogelijke wijzen beschreven, te weten: 1° - binnenplanse afwijking, of wel het bestemmingsplan voorziet zelf in een mogelijkheid en toetsingskader

2° - in het Besluit omgevingsrecht (Bor) aangewezen categorieën van gevallen ook wel 'kruimelgeval' genoemd;

3° - buitenplanse afwijking met een 'goede ruimtelijke onderbouwing' met in beginsel een vvgb van de gemeenteraad (o.g.v. artikel 6.5, eerste lid van het Bor). Opgemerkt wordt dat een vvgb niet is vereist, indien de gemeenteraad (thans eerder) met een delegatiebesluit heeft verklaard dat een vvgb voor het betreffende (categorie van) geval niet is vereist (zie artikel 6.5 derde lid, van het Bor). Ons is niet bekend of een degelijk delegatiebesluit reeds genomen is.

Zo lang de strijdigheid met het bestemmingsplan niet via 1° of 2° vergund kan worden, blijft variant 3° (de variant met een GRO en vvgb) over. Het maakt daarbij niet uit in welke VNG categorie het bedrijf valt. Ook maakt het geen verschil wie het Wabo bevoegd gezag is (GS of B&W), dus ook niet voor de vraag of er een vvgb vereist is of niet.

4. Zijn de uitgangspunten die in de ruimtelijke onderbouwing zijn opgenomen correct?

Voor zover bij de DCMR bekend is, is geen nieuwe aanvraag ingediend. Daardoor sluit de ruimtelijke onderbouwing niet meer aan bij de aanvraag van 30 mei 2016. In de aanvraag blijft immers wel sprake van de activiteiten die uit de ruimtelijke onderbouwing zijn geschrapt.

Geluid

Net als in de voorgaande versie van de ruimtelijke onderbouwing wordt de betekenis van het begrip 'gemengd gebied' verkeerd geïnterpreteerd. Als een gebied als gemengd gebied wordt getypeerd, mag niet de geluidbelasting van het bedrijf toenemen, maar mag de richtafstand tot gevoelige bestemmingen worden verkleind, waardoor de geluidbelasting op deze gevoelige bestemmingen hoger wordt. Oftewel: de gebiedstypering zegt niets over de geluidemissie van een bedrijf, maar iets over de geluidmissie op de gevels van woningen. Om vergelijkbaar te zijn met categorie 4.1 geldt dus een geluidniveau op 200 meter van 45 dB(A). Er is geen nieuw akoestisch onderzoek bijgevoegd. Onze opmerkingen in de brief van 19 april 2019 blijven derhalve onverminderd van toepassing.

Geur

In de paragraaf over geur is de activiteit 'Vuiloverslagstation' weggelaten. Gezien de beschreven activiteiten is dit niet terecht. Er is geen nieuw geurrapport bijgevoegd, zodat onze conclusie in het advies van 19 april 2019 onverminderd van toepassing blijft.

Voor de overige milieuaspecten is geen nieuwe informatie aangeleverd. Ook hiervoor blijft ons eerdere advies dan ook onverminderd van toepassing.

Nadere informatie

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [REDACTED]
[REDACTED]

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezeman
coördinator afdeling Reguleren en Advies

Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

Ruimtelijke onderbouwing
Sophialaan 7 te Utrecht
Gemeente Utrecht



GROND- & GROENRECYCLING
EN MEER

Ruimtelijke onderbouwing
Sophialaan 7 te Utrecht
Gemeente Utrecht

Rapportnummer:	211X09785_3
Concept:	30 oktober 2020
Definitief	--
Opdrachtgever:	M-Tech Nederland B.V. namens De Trip B.V. De heer H. Neelen
Projectteam BRO:	Roeland Mathijsen, Jochem Rietbergen
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	www.detrip.eu
Beknopte inhoud:	Afwijking bestemmingsplan mogelijk maken activiteiten De Trip

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1.INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
2.BELEIDSMATIGE ONDERBOUWING	6
2.1 Rijksbeleid	6
2.2 Provinciaal beleid	7
2.3 Gemeentelijk beleid	8
3.BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING	12
4.UITVOERINGSASPECTEN	14
4.1 M.e.r.-plicht	14
4.2 Bedrijven en milieuzonering	14
4.3 Geluidhinder	16
4.4 Geurhinder	17
4.5 Ecologie	18
4.6 Bodem	19
4.7 Luchtkwaliteit	19
4.8 Externe veiligheid	21
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	23
4.10 Waterhuishouding	24
4.11 Verkeer en parkeren	24
5.UITVOERBAARHEID	25
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	25
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
BIJLAGEN	26
Bijlage 1: Besluit Provincie Utrecht aanmeldingsnotitie	27
Bijlage 2: Nadere onderbouwing milieucategorie De Trip	28
Bijlage 3: Advies RUD milieucategorie	29
Bijlage 4: Second opinion DCMR milieucategorie	30

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Door De Trip BV, hierna: De Trip, is een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aangevraagd en ook verleend in november 2015. Deze omgevingsvergunning van november 2015 ziet op het oprichten van keerwanden waar diverse bulkgoederen kunnen worden opgeslagen. Welke bulkgoederen ingenomen mogen worden door De Trip is vastgelegd in de melding Activiteitenbesluit welke ingediend is op 11 maart 2015 (kenmerk: Ap7920ykwqb) en gewijzigd op 25 mei 2018. Gemeente Utrecht heeft met de beschikking van 12 juli 2019 met kenmerk HZ-WABO-19-05299 de geluidsvoorschriften van deze meldingen vastgelegd. Op 30 mei 2016 is een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend met een in bijlage 14 opgenomen ruimtelijke onderbouwing. Deze ruimtelijke onderbouwing is vervangen op 24 januari 2018 door de Ruimtelijke onderbouwing van BRO met nummer 211X09785_1.

Deze huidige ruimtelijke onderbouwing vervangt de voorgaande ruimtelijke onderbouwingen. Boven- dien bevat deze huidige ruimtelijke onderbouwing de navolgende wijzigingen zijn:

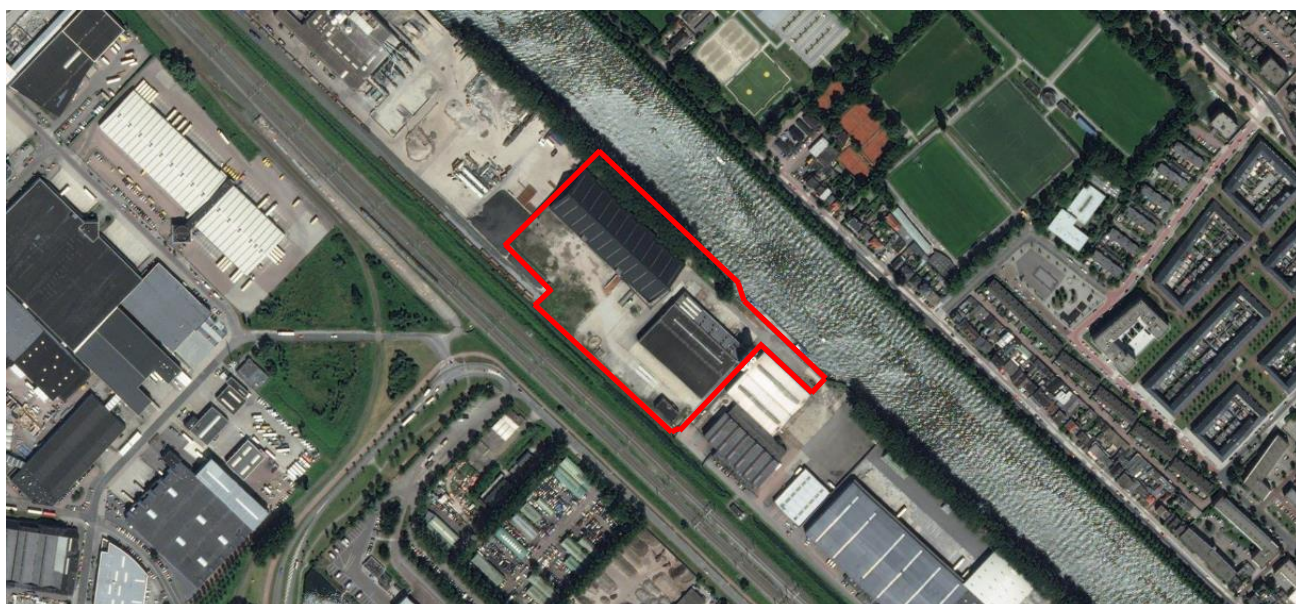
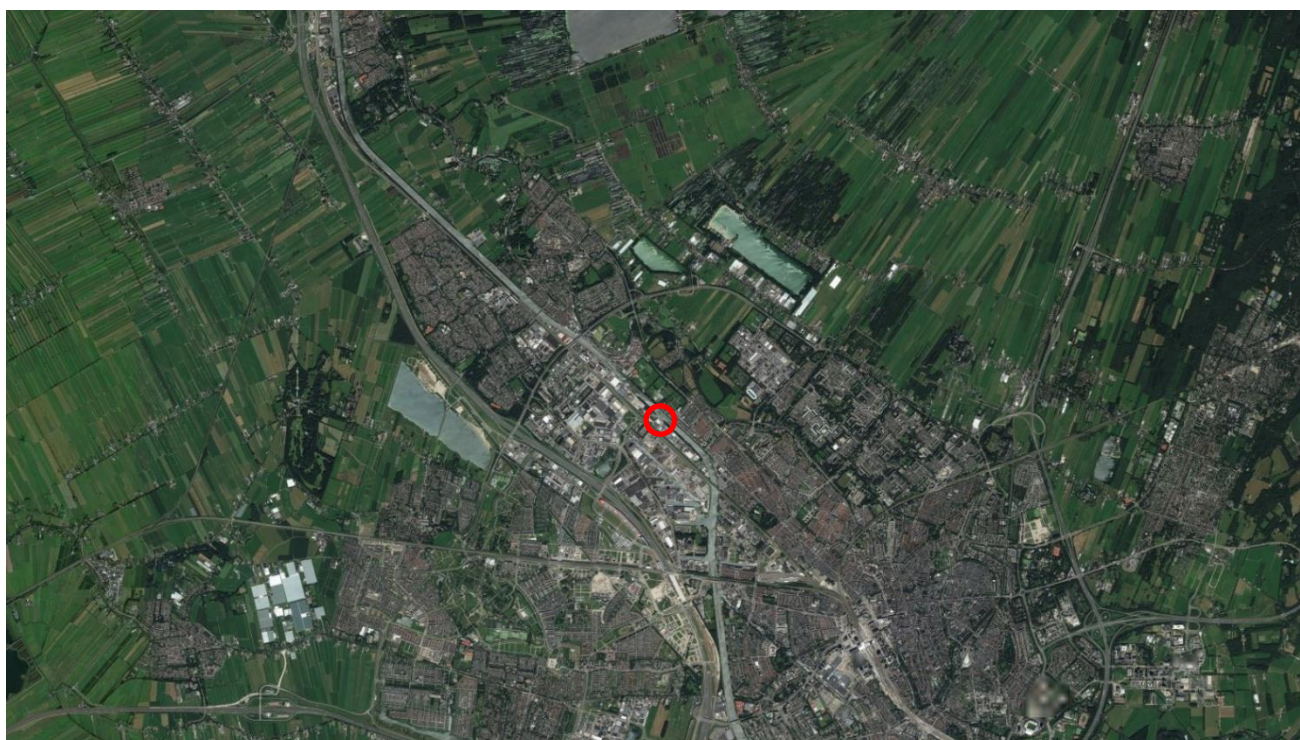
- intrekken activiteit puinbreken
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperktere opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode

De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie is gelet op het advies van RUD Utrecht van 15 en 19 februari 2016 ook te scharen onder milieucategorie 4.1 (zie bijlage 3 en 4).

Rondom het industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. De gezamenlijke bijdrage van alle bedrijven mag op deze zonecontour niet meer bedragen van 50 dB(A) etmaalwaarde. Ook mogen de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A) ter plaatse van gevels aan de Amsterdamsestraatweg niet worden overschreden. Ieder bedrijf dat zich vestigt op het industrieterrein moet aantonen dat hieraan wordt voldaan.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

De Trip is gelegen aan Sophialaan 7 en 31 in het noordwesten van Utrecht en maakt onderdeel uit van bedrijventerrein De Lage Weide. Voorheen waren Gipsbouw B.V. en Eurosalt gevestigd aan de Sophialaan 7 en 31. Gipsbouw betrof een bedrijf dat gipsblokken produceerde en Eurosalt dat strooizout opsloeg ten behoeve van gladheidsbestrijding in Nederland. Direct ten noorden van het plangebied loopt het Amsterdam-Rijn kanaal. Direct aan de west en zuidoostelijke kant liggen andere bedrijven. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie E, perceelnummers 520, 535, 536 (gedeeltelijk), 579 en 695 (gedeeltelijk).



Figuur 1.1: (Globale) ligging plangebied (Bron: Bing Kaarten)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Lage Weide' van de gemeente Utrecht (vastgesteld 17 juli 2014). In dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd als 'Bedrijventerrein' met een bouwvlak en zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Waterstaat – Waterkering' toegekend (zie figuur 1.2). Tevens geldt de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' en binnen het bouwvlak diverse maatvoeringeisen, waaronder een maximum bebouwingspercentage (60%) en maximum bouwhoogte (24 meter). Tot slot gelden de gebiedsaanduidingen 'overige zone – industrieterreinzone' en 'wetgevingszone – afwijkingsgebied – 1' ter plaatse van de locatie.

Ter plaatse van de bestemming 'Bedrijventerrein' worden bedrijven tot en met categorie 4.1 rechtstreeks toegestaan. De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie valt ook onder milieucategorie 4.1,.

In het huidige bestemmingsplan is onder artikel 3 lid 3.5 onder b en e opgenomen:

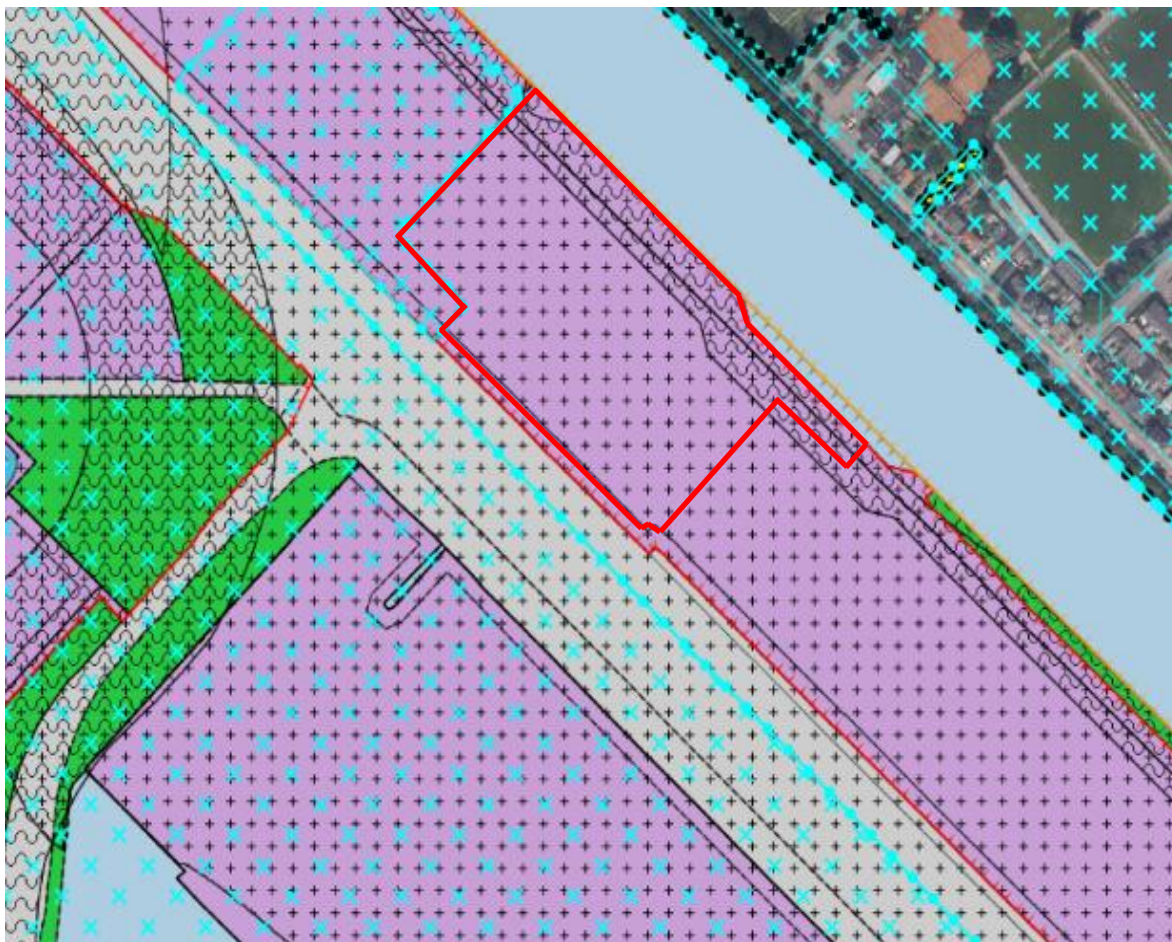
3.5 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

b. nieuwe geurrelevante inrichtingen zijn niet toegestaan

e. oprichting, uitbreiding en wijziging van inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, zoals geldend ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan.

De huidige activiteiten vallen onder categorie D.18.1 van de bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. Tevens worden de activiteiten van de Trip beschouwd als geurrelevant omdat deze niet zijn opgenomen in bijlage 6 behorende bij de planregels. Ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat met de voorgenomen bedrijfsvoering sprake is van een goede ruimtelijke ordening en passen binnen milieucategorie 4.1. Onderhavige document voorziet in de planologische aanvaardbaarheid van de activiteiten welke plaatsvinden en beoogd zijn bij De Trip te onderbouwen.



Figuur 1.2: Vigerend bestemmingsplan plangebied (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

2. BELEIDSMATIGE ONDERBOUWING

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Eén van de 13 nationale belangen is ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).

Doorwerking plangebied

Het onderhavige plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen van landsbelang. Geconcludeerd kan worden dat onderhavig initiatief voldoet aan de gestelde eisen uit de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan voorziet niet in een ruimtelijke ontwikkeling van nationaal belang. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de eisen uit het Barro.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder in werking getreden. Hierin wordt de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet

binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Concreet betekent dit dat onderzoek naar het *actuele* en *regionale* aspect van de behoefte en Trede 3 komt te vervallen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om de laddertoets 'door te schuiven' naar een uitwerkings- of wijzigingsplan, mits dit voorafgaand is bepaald door het bevoegd gezag.

Doorwerking plangebied

De Ladder is pas van toepassing op plannen voor bedrijventerreinen, die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. In dit geval is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt namelijk niet voorzien in de toevoeging van een gebouw, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarbij wordt met dit initiatief ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Er is geen sprake van nieuw ruimtebeslag en daardoor ook geen stedelijke ontwikkeling zoals gedefinieerd in artikel 1.1.1 van het Bro. Geconcludeerd wordt dat de Ladder voor duurzame verstedelijking niet doorlopen hoeft te worden.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld. In december 2017 is de Verordening nogmaals herijkt met betrekking tot kantoren. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

Een van de aspecten waarvoor een herijking plaatsgevonden heeft, is het aspect 'bedrijventerreinen'. Circa een kwart van de Utrechtse werkgelegenheid is gebonden aan bedrijventerreinen. Het gaat om activiteiten in onder andere de industrie en logistieke dienstverlening. Deze activiteiten zijn niet of nauwelijks te mengen met andere functies door hun effecten op de omgeving (aard bebouwing, uitstoot, geluid, verkeersdruk). Het is voor een diversificatie van de Utrechtse economische structuur van belang dat voldoende van dergelijke locaties in verschillende segmenten beschikbaar blijven; van terreinen met een prestigieuze uitstraling tot louter functionele terreinen. Door regionale samenwerking kan het aanbod van bedrijventerreinen beter worden afgestemd op de vraag.

Doorwerking plangebied

Hoofddoel van de provincie is om binnenstedelijke ontwikkeling te bevorderen waar mogelijk. Dit betekent voldoende ruimte bieden voor het functioneren en versterken van een vitale en innovatieve regionale economie. Met dit initiatief wordt ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Hiermee wordt aangesloten op het gedachtegoed van de provinciale structuurvisie, het versterken van een bestaand bedrijf en daarmee bedrijventerrein Lage Weide.

De Verordening gaat enkel in op de sturing omtrent uitbreiding of herstructurering van complete bedrijventerreinen. De Verordening gaat niet in op de interne herstructurering van een enkel bedrijf. Geconcludeerd wordt dat ook voldaan wordt aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (herijking 2016-2017).

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. De structuurvisie Utrecht beschrijft de gewenste ruimtelijke invulling van de stad Utrecht op middellange en lange termijn. De structuurvisie is een middel om grip te krijgen op de stedelijke ontwikkeling. Lopende programma's en projecten worden daartoe met elkaar en met de gewenste stedelijke ontwikkeling in verband gebracht. Mede gebaseerd op de positie van de stad in regionaal en Randstedelijk verband vloeien hier de hoofdlijnen uit voor het stedelijk ruimtelijk beleid. Uitwerkingen daarvan voor wijk- en buurtniveau zijn vervolgens noodzakelijk voor nadere concretisering van deze hoofdlijnen.

Doorwerking plangebied

Het plangebied is gelegen in het gebied aangeduid als 'bedrijventerrein'. Per bedrijventerrein is nader ingegaan op de gewenste gebiedsontwikkeling, zo ook voor de Lage Weide. De druk op het bedrijventerrein de Lage Weide is groot. Hierbij is het belangrijk om de bestaande bedrijven niet te vergeten, maar juist te behouden. Er dient gezocht te worden naar slimme combinaties van functies, waaronder ook op bedrijventerreinen. In dit geval vindt een interne herstructurering van het bedrijf De Trip plaats om zo bestaande, maar ook toekomstige processen zo optimaal mogelijk in te zetten en hiermee een toekomstbestendig bedrijf, passend in haar omgeving, te realiseren. Geconcludeerd wordt dat hiermee wordt aangesloten op het gedachtegoed uit de gemeentelijke structuurvisie.

Groenstructuurplan Utrecht (2017) en Bomenbeleid Utrecht (2009, evaluatie 2016)

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan voor de periode 2007-2030 vastgesteld in 2007 ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het college van B en W heeft het groenstructuurplan bijgewerkt in het groenstructuurplan 2017. In de nieuwe versie ligt de nadruk meer op:

- Hoe we groen inzetten voor de gezonde stad.
- Hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.

Het groenstructuurplan Utrecht is verder uitgewerkt in het bomenbeleid.

Doorwerking plangebied

De Trip ligt in een gebied dat is aangeduid als 'groenarme wijk' in het groenstructuurplan. Er worden geen verdere ambities in beide beleidsstukken voor het directe plangebied beschreven. Het groenstructuurplan en bomenbeleid vormen dan ook geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan.

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen. De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Doorwerking plangebied

In het plangebied is een archeologische dubbelbestemming opgenomen om archeologische waarden afdoende te beschermen. In het plangebied zijn in de bestaande situatie geen monumenten en of enige cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig. In hoofdstuk 4 is het aspect archeologie nader uitgewerkt.

Gemeentelijk archeologiebeleid

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, danwel de archeologische verwachtingswaarde zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Doorwerking plangebied

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Binnen deze gebieden gelden voor bepaalde ingrepen en activiteiten een aantal vrijstellingen. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de archeologische waarden in het plangebied.

Nota Stallen en Parkeren (2013)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Doorwerking plangebied

Er worden geen nieuwe gebouwen gerealiseerd, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Er vindt ook geen verdere uitbreiding van het bestemmingsvlak en/of bouwvlak plaats. Er is reeds voldoende ruimte binnen het plangebied om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. De Nota Stallen en Parkeren vormt dan ook geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan.

Geluidnota Utrecht 2018-2023 (2019)

De Geluidnota Utrecht 2018-2023 is op 5 juli 2019 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht. De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

Doorwerking plangebied

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn met betrekking tot dit initiatief zijn:

- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.
- ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Voor het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om aan te tonen dat aan het wettelijk en gemeentelijk geluidbeleid voldaan kan worden. In hoofdstuk 4 bij geluid wordt nader ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018.

Volgens artikel 3.5, aanhef en onder b, van de planregels zijn nieuwe geurrelevante inrichtingen niet toegestaan. Uit de begripsbepaling volgt dat dit artikel niet alleen geldt voor de vestiging van nieuwe geurrelevante inrichtingen, maar ook voor de verandering van (de werking van) een geurrelevante inrichting. Met toepassing van de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan vergunning worden verleend om af te wijken van het bepaalde in artikel 3.5, aanhef en onder b, van de planregels. Deze vergunning wordt alleen verleend, indien is aangetoond dat geen overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de geurcontour, waarbuiten de cumulatieve geurbelasting vanwege de in het plangebied gevestigde bedrijven niet meer mag bedragen dan H=-1 (lichte hinder) als 98 percentiel. In de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018 is de toetsingsystematiek hiervoor opgenomen.

Doorwerking plangebied

Voor de activiteiten van de Trip is reeds het geuronderzoek opgenomen in tabel 2.1 van de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide van oktober 2018. Dit betekent dat de activiteiten van de Trip reeds zijn meegenomen in de berekende geurcontour en derhalve geen sprake is van een nieuwe geurrelevante activiteit.

Nota externe veiligheid (2007)

De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting en/of het transport bevinden. De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Doorwerking plangebied

In het plangebied moet rekening gehouden worden met het transport van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen en buisleidingen. In hoofdstuk 4 bij externe veiligheid wordt hierop ingegaan.

Nota Bodembeheerplan 2012 - 2022 'Grondig Werken 3' (2012)

In 2012 is de Nota Bodembeheerplan 2012-2022 'Grondig Werken 3' vastgesteld. Het doel van deze Nota bodembeheer 2012-2022 is het beleidsmatig vaststellen van de voorwaarden waaronder grond en baggerspecie op of in de bodem kunnen worden toegepast. Het Besluit bodemkwaliteit kent een generiek en gebiedsspecifiek bodembeleidskader. De gemeente Utrecht heeft zoveel mogelijk het landelijk vastgestelde generieke beleid gevolgd. Alleen om belemmeringen voor hergebruik op basis van lokale omstandigheden zoveel mogelijk weg te nemen, is gebiedsgericht beleid geformuleerd. Dit beleid is vertaald in de geactualiseerde en gebiedsspecifieke Bodemkwaliteitskaart 2011-2021.

De Nota bodembeheer 2012-2022 gaat in op verschillende situaties van hergebruik van grond, zoals grond afkomstig van uitgezonderde gebiedsdelen en verdachte locaties evenals grond afkomstig van een andere gemeente. Er zijn procedures beschreven, bijvoorbeeld dat er door middel van vooronderzoek moet worden nagegaan of er sprake is van een lokaal afwijkende bodemkwaliteit. En dat het grondverzet, met uitzondering van enkele gevallen van kleinschalig grondverzet, moet worden gemeld aan het landelijke Meldpunt bodemkwaliteit, die dit dan meldt aan de gemeente Utrecht. Ten slotte zijn in de Nota bodembeheer de controle en handhaving van het opgestelde beleid beschreven.

Doorwerking plangebied

In het plangebied vindt geen bestemmingswijziging plaats, enkel de herstructurering van bedrijfsprocessen op bestaand terrein. De milieuhygiënische bodemkwaliteit hoeft dan ook niet verder onderzocht te worden. In hoofdstuk 4 bij bodem wordt hier verder op ingegaan.

3. BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING¹

De inrichting van De Trip aan de Sophialaan 7 en 31, voorheen in gebruik door Gipsbouw BV en Eurosalt BV, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen, die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek met als doel nuttige toepassing. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. In de huidige situatie valt het bedrijf onder het Activiteitenbesluit de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft het een vergunningsplichtige situatie. Dit komt onder andere door de inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen die wordt aangevraagd.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik. De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen. De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen. Dit is afhankelijk van de fysieke eigenschappen van de stoffen, zoals stofvorming, bodembedreigendheid, brandbaarheid geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken van monostromen (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bijvoorbeeld zeven grond, ontwateren van baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval;

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekkel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden alsmede kantooractiviteiten.

De meest ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie). Het verkleinen van hout en houtachtig groenafval vindt thans plaats met een mobiele shredder die hiervoor tussen keerwanden wordt opgesteld.

De beoogde situatie voor De Trip valt onder de volgende SBI-codes en omschrijvingen:

- SBI (2008) 41, 42,43 (0,2): bouw-/aannemersbedrijven met bedrijfsoppervlak > 2.000 m²: max. milieucategorie 3.2; van toepassing op ondersteunende activiteiten aanneming, op- en overslag tweede handsbouwmaterialen, bulkstoffen etc.
- SBI (2008) 46735, zandhandel, grondbank > 200 m²: max. milieucategorie 3.2, van toepassing op zandhandel en grondbank

¹ Bron: Mer-beoordelingsbesluit De Trip

- SBI (2008) 381 (A) vuilophaaldienst, straatreinigingsbedrijf voor opslag en verkleinen groenafval en
- SBI (2008) 381 (B) gemeentewerven (afvalinzameldepots): max. milieucategorie 3.1 van toepassing op alle stromen afval (ook van derden)

4. UITVOERINGSASPECTEN

4.1 M.e.r.-plicht

Of een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, hangt af van het feit of de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Per 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Wanneer de voorgenomen de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet getoetst worden of er sprake is van nadelige milieugevolgen en moet, wanneer hier sprake van is, een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen worden.

Doorwerking plangebied

De beoogde uitbreiding en verandering van de inrichting is genoemd in categorie D18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Dit leidt in dit geval tot een m.e.r.-beoordelingsplicht, waardoor de procedure van paragraaf 7.6 Wet milieubeheer moet worden gevolgd. Op grond hiervan moet een aanmeldingsnotitie worden aangeleverd waarin de belangrijkste milieueffecten worden beschreven, rekening houdend met bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling.

In voorliggende document is op basis van de door De Trip aangevraagde activiteiten en capaciteiten inzicht gegeven in de potentiële milieueffecten van de aangevraagde situatie, rekening houdend met de kenmerken van het project (de inrichting), en de plaats, conform bijlage III van de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Provincie Utrecht heeft de aanmeldingsnotitie reeds gecontroleerd en 4 mei 2016 (zie bijlage 1) schriftelijk gecommuniceerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. De provincie heeft daarom besloten, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang gezien met artikel 7.17 eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport wordt gemaakt.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.²

² Bedrijven en milieuzonering handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk, uitgave VNG, 2009

Richtafstandenlijsten

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Doorwerking plangebied

De huidige situatie valt onder milieucategorie 4.1 (zie melding en aanvulling daarop). De toekomstige (vergunningplichtige) bedrijfssituatie valt ook onder milieucategorie 4.1, onder andere op grond van de verruiming van opslagcapaciteiten van sommige afvalstoffen en de opslag van meer dan 50 ton gevaarlijk afval. Waarbij inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen (ook van derden en ook gevaarlijk afval) ook mogelijk is.

Geluid

De standaard richtafstand voor een categorie 4.1 bedrijf is 200 meter tot woningen of andere gevoelige bestemmingen voor de vier relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en externe veiligheid). Deze standaard richtwaarden zijn voor geluid gebaseerd op de grenswaarden voor een rustige woonwijk, bestaande uit grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

- 45 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 40 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur (avondperiode);
- 35 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode).

Indien er sprake is van een gemengde omgeving, waarbij bijvoorbeeld een industrieterrein of een drukke verkeersweg in de nabijheid van de woningen ligt, wordt de afstand verkleind..

Ten behoeve van de afwijking van het bestemmingsplan moet voor de geluidsaspecten dus worden aangetoond dat met de voorgenomen bedrijfsvoering kan worden voldaan aan 45 of 50 dB(A) etmaalwaarde op 200 meter afstand. Dan is impact van de inrichting wat geluid betreft vergelijkbaar met een categorie 4.1-bedrijf, zie hiervoor de conclusies in de volgende paragraaf 4.3 Geluidhinder.

Geur

Er is in en om het gebied reeds sprake van geurhinder door 3 aanwezige bedrijven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is daarom nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor nieuwe vestiging zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- Bedrijven waarbij in de lijst van bedrijfsactiviteiten een geurafstand lager dan 100 m is aangegeven, zijn toegelaten (artikel 3.4 onder b). Voor De Trip geldt:
 - SBI(2008) 41, 42,43 (0,2): geurafstand is 10 meter;
 - SBI(2008) 381 (B) gemeentewerven (afvalinzameldepots) geurafstand is 30 meter;

Andere bedrijven zijn alleen toegelaten als ze voldoen aan artikel 3.6.1, dat wil zeggen dat de totale geurbelasting op woningen niet toeneemt. De geurbelasting van De Trip is inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd wordt op basis van het geuronderzoek dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 OUe/m³ als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat geen of nauwelijks geurhinder vanwege De Trip waarneembaar zal zijn. Dit is ook paragraaf 4.4 van deze ruimtelijke onderbouwing en in het geuronderzoek behorende bij de omgevingsvergunning aanvraag onderzocht en toegelicht. Dit geuronderzoek maakt ook deel uit van de Beleidsregel geur Lage Weide (oktober 2018) dat deel uitmaakt van de vigerende planologische situatie.

Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving en dat het aspect 'bedrijven en milieuzonering niet zorgt voor belemmeringen bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.3 Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object. De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan.

De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km/h-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde bedrijventerreinen.

Als één van bovenstaande situaties aan de orde is, dient er een akoestisch onderzoek te worden gedaan en als het nodig blijkt te zijn kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

Doorwerking plangebied

De gewenste ontwikkeling maakt geen nieuwvestiging van een geluidgevoelig object mogelijk. Hierdoor is geen onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk. Wel maakt het plangebied onderdeel

uit van een geluidgezoneerd bedrijventerrein, een industrielawaai-onderzoek is mede daarom uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage in de omgevingsvergunningaanvraag.

Bij de inrichting van het terrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Geluidsuitstraling naar woningen wordt zoveel mogelijk voorkomen door het geluidsabsorberend uitvoeren van de keerwand nabij de loskade en het uitvoeren van lawaai makende activiteiten, zoals het shredderen, op grotere afstand en goed afgeschermd van de woningen (tussen de keerwanden en achter het gebouw).

Gezien het feit dat de inrichting zich bevindt op het gezoneerde industrieterrein Lage Weide te Utrecht, dient de geluidimmissie (L_{Ar}, L_T) vanwege de inrichting inpasbaar te zijn binnen de geluidzone. De zonebeheerder (gemeente Utrecht) dient deze toetsing uit te voeren. Vooralsnog lijkt de inrichting inpasbaar, aangezien deze past binnen de gereserveerde geluidruimte voor de kavels waarop de inrichting is gevestigd (voormalige Gipsbouw BV en Eurosalt).

De maximale geluidniveaus (L_{Amax}) voldoen ruimschoots aan de gehanteerde normstelling. Op afstand van 200 m vanaf de inrichtingsgrens in de richting van geluidgevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de toetsingscriteria volgens de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" voor een bedrijf met milieucategorie 3.2 en daarmee ook aan milieucategorie 4.1 in een rustige omgeving. Hiermee is aangetoond dat de milieu-impact wat betreft geluid vergelijkbaar of kleiner is dan die van een toelaatbaar categorie 4.1-bedrijf, zodat wordt voldaan aan de voorwaarde die geldt bij het toestaan van de afwijking van het bestemmingsplan.

4.4 Geurhinder

De specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie zijn opgenomen in bestemmingsplan Lage Weide. Aangezien in de omgeving al sprake is van geuroverlast. Het uitgangspunt voor de normstelling in het bestemmingsplan is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd. Hiervoor wordt uitgegaan van de geurdrempel bij woningen.

Doorwerking plangebied

In het geuronderzoek is berekend wat de geuremissie is vanwege de aanvoer, het lossen, opslaan, bewerken, verladen en de afvoer van geur emitterende afvalstromen, zoals groenafval en is opgenomen in de cumulatieve geurbelasting van de vastgestelde geurcontour. Op basis van deze rapportage blijkt dat de geurimmissie ter plaatse van woningen ten hoogste 0,5 ouE/m³ als 98-percentiel bedraagt. Dit betekent dat er geen of nauwelijks geurhinder vanwege De Trip waarneembaar zal zijn.

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de geuremissie vanwege de nieuwe activiteiten in de omgeving overal aan de geurnormen voldoet, nergens de geurdrempel overschrijdt en dus geen aanzienlijk effect veroorzaakt in de omgeving. Een vergelijking met de situatie van voor 2015 is niet mogelijk, omdat hiervoor geen gegevens beschikbaar zijn.

4.5 Ecologie

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

Doorwerking plangebied

Wettelijke gebiedsbescherming

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van door de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is op ruim 2,8 kilometer gelegen en betreft de 'Oostelijke Vechtplassen'.

Op basis van de totale activiteiten van De Trip is de stikstofdepositie berekend en is een melding ingediend in het kader van de PAS. Deze berekening heeft betrekking op zowel de activiteiten van de referentie als op die van de uitbreiding. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de totale bijdrage van het project op de in de ruime omgeving gelegen Natura 2000-gebieden maximaal 0,11 mol N/ha/jaar bedraagt in de oostelijke Vechtplassen. Hiervoor is een melding in het kader van de Wnb gedaan. Dit leidt niet tot een significant negatief effect. De minister heeft de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 24 april 2020 (kenmerk BPZ / 20120075) op welke wijze de melding die in het kader van de PAS waren ingediend, worden gelegaliseerd.

Voor de situatie voor 2015 is de stikstofdepositie ook indicatief bepaald voor de planologisch toegestane situatie voor Gipsbouw BV op basis van de gegevens uit de genoemde akoestische onderzoeken en gebaseerd op de destijds geldende stand der techniek ten aanzien van verbrandingsmotoren. Deze stikstofdepositie is bepaald op 2,09 mol N/ha/jaar, zie bijlagen. Er treedt dus een significante verbetering op en derhalve is geen sprake van significante gevolgen door de activiteiten van de Trip is derhalve ook geen Wnb-vergunning ingevolge artikel 2.7 van de Wnb nodig.

Planologische gebiedsbescherming

Het plangebied ligt geheel buiten het NatuurNetwerk Nederland zoals deze is vastgesteld op de kaarten van de Verordening. Door de ontwikkeling zullen geen wezenlijke kenmerken van de provinciale groenstructuur worden aangetast. In de planvorming voor het gebied hoeft geen rekening gehouden te worden met planologische bescherming van natuurwaarden.

Soortenbescherming

Het terrein wordt reeds intensief gebruikt door De Trip voor opslag, het opbulken, scheiden, verkleinen van diverse (afval)stoffen, maar ook hulpstoffen zoals zout, asfaltreinigingsmiddelen, bouwstoffen, materiaal en dieselolie in mobiele tanks. Gezien het intensieve gebruik wordt niet verwacht dat eventuele flora en fauna verstoord wordt, omdat deze niet aanwezig is. Met betrekking tot soortenbescherming kan geconcludeerd worden dat hier geen sprake van is.

4.6 Bodem

Bij de verkenning van mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om te beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Er mogen namelijk geen nieuwe gevoelige functies op een zodanig verontreinigd terrein worden gerealiseerd, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Doorwerking plangebied

Met onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt geen functiewijziging mogelijk gemaakt of een bouwwerk waarin mensen kunnen verblijven. Hiervoor is geen bodemonderzoek noodzakelijk. Daarnaast is gekeken naar de potentieel bodembelastende activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden. Deze zijn getoetst aan de richtlijnen zoals vermeld in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Uit deze analyse blijkt dat bij uitvoering van de genoemde maatregelen een verwaarloosbaar bodemrisico is. Het aspect 'bodem' zorgt dan ook niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.7 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging met (gasvormige) stoffen en verontreiniging van de lucht met stof. Veel stoffen die in de lucht kunnen voorkomen hebben na inademing een schadelijk effect op de gezondheid. Behalve de aard en de concentratie van de stof is de blootstellingsduur bepalend voor het gezondheidseffect.

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze Wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen.

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Conform artikel 5 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit³ (Rbl) dient rekening te worden gehouden met de emissies fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden (NOx).

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide luiden als volgt:

- Fijn stof (PM10):
 - 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
 - 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.
- Ultrafijn stof (PM2,5):
 - jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m³.
- Stikstofdioxide (NO2):
 - 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
 - 200 µg/m³ als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Conform de Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit dient getoetst te worden in het jaar waarin de activiteiten worden vergund, terwijl tevens aangegeven moet worden of de beschouwde situatie in de toekomst past binnen de luchtkwaliteitskaders.

Doorwerking plangebied

Voor wat betreft lucht, kunnen drie verschillende soorten emissies onderscheiden worden, namelijk (grof) stof, emissies Wet luchtkwaliteit en geur. Er is uitgebreid onderzoek gedaan door M-tech naar de verschillende aspecten omtrent luchtkwaliteit. Enkel de belangrijkste conclusies worden vermeld in deze ruimtelijke onderbouwing. Voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen. Dit onderzoek is als bijlage 7 bij de aanvraag omgevingsvergunning opgenomen

(Grof) stof

Het aspect stof betreft visueel waarneembare deeltjes in de lucht. Als gevolg van de activiteiten die binnen de inrichting van de Trip, is de kans op stofvorming aanwezig. De in de inrichting aanwezige stuifgevoelige (afval)stoffen zijn in hoofdlijnen grond, zand, groenafval, bouwstoffen en (strooi)zout. Zowel de opslag als het verladen en verwerken kan leiden tot stofemissie.

Binnen De Trip zijn rondom de verwerkings-en opslagplaats van de stuifgevoelige stoffen een betonnen keerwanden aanwezig. Alle rijpaden zijn verhard. De afvalstoffen worden rechtstreeks uit de vrachtwagens op de grond gestort en met shovels en grippers recht boven de shredder, zeef of vrachtwagen weer uitgestort, zodat de storthoogte te allen tijde beperkt is. Bij zichtbare stofemissies worden de werkzaamheden stilgelegd en wordt het materiaal besproeid. Strooizout wordt in pandig opgeslagen. Met de getroffen maatregelen wordt voldaan aan de BBT.

Binnen de inrichting van De Trip zijn reeds activiteiten vergund waarbij stuifgevoelige stoffen worden verladen, opgeslagen en be-/verwerkt. Door de nieuwe aanvraag worden deze activiteiten uitgebreid, maar door het treffen van maatregelen kan de visuele stofemissie worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Tevens is getoetst dat deze maatregelen voldoen aan de Best beschikbare technieken (BBT).

Ten opzichte van de situatie van voor 2015 is er wat betreft de zoutopslag geen wijziging. De op- en overslag van grond- en hulpstoffen voor de productie van gipsblokken en kleefpasta waren ook stofgevoelig. Ook de productie zelf had stofgevoelige aspecten, waarvoor verschillende filters waren geplaatst.

Geconcludeerd kan worden dat de stofemissie vanwege de inrichting ten opzichte van de referentie (vergunde situatie) groter kan worden, maar dat stofhinder bij de woningen door BBT-maatregelen wordt voorkomen waardoor er geen sprake is van een aanzienlijk effect. Ten opzichte van de situatie voor 2015 blijft de stofemissie vergelijkbaar, aangezien er in beide gevallen ongeveer evenveel stofbronnen aanwezig zijn.

Emissies Wet luchtkwaliteit

Aangezien de algemene verwachting is dat de achtergrondconcentraties alleen nog maar afnemen, wordt met de beschouwing van het kalenderjaar 2015 een worst case inzichtelijk gemaakt.

Het project is niet opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Dit betekent dat als de bijdrage van een project lager is dan 3% van de grenswaarde, het project voldoet aan de voorwaarden voor NIBM en de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit daarmee verwaarloosbaar is.

Op basis van de aangevraagde activiteiten zijn de emissies berekend vanwege de opslag en bewerking van stuifgevoelige (afval)stoffen, het gebruik van materieel en het verkeer op, van en naar de inrichting. De rapportage van het luchtkwaliteitonderzoek is opgenomen als bijlage in de omgevingsvergunningaanvraag. Voor een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten, emissiekentallen, bedrijfsduren, normstelling e.d. wordt verwezen naar dit onderzoek.

Uit de verspreidingsberekeningen die hierbij zijn uitgevoerd, blijkt dat voor zowel PM₁₀ als PM_{2,5} en NO₂, de jaargemiddelde concentratie ruimschoots voldoet aan de wettelijke eis van 40, 25 resp. 40 µg/m³. De bijdrage van De Trip is nergens groter dan 1 µg/m³, zowel voor NO₂, PM_{2,5} als PM₁₀, waardoor alle bijdrages vanwege De Trip te classificeren zijn als NIBM.

De totale bijdrage van De Trip aan de immissie van PM₁₀ ter plaatse van dichtstbijzijnde woningen is nergens hoger dan 0,5 µg/m³ ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 23 à 24 µg/m³; de totale concentratie bedraagt hiermee maximaal 23 à 24 µg/m³.

De totale bijdrage van De Trip aan de immissie van PM_{2,5} ter plaatse van dichtstbijzijnde woningen is nergens hoger dan 0,5 µg/m³ ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 14 à 16 µg/m³, waarmee de totale concentratie maximaal 14 à 16 µg/m³ bedraagt;

De totale bijdrage van De Trip aan de NO_x-immissie ter plaatse van dichtstbijzijnde toetsingspunten bedraagt nergens hoger dan 0,4 µg/m³ ten opzichte van de heersende achtergrondconcentratie van 22 à 26 µg/m³. De totale concentratie bedraagt daarmee 22 à 26 µg/m³.

Tevens wordt voor alle parameters ruimschoots voldaan aan het criterium voor het maximale aantal overschrijdingsdagen. De berekende emissies zijn inclusief de reeds vergunde activiteiten. Ten opzichte van de situatie voor 2015 is vergelijking lastig, omdat niet alle emissiebronnen en –gegevens bekend zijn. Verwacht wordt dat de situatie iets verslechtert doordat er meer materieel op het buitenterrein in werking zal zijn (verkleiningsactiviteiten) en er meer vrachtwagens af en aan zullen rijden.

Er wordt ruimschoots aan de grenswaarden van 40 µg/m³ voor PM₁₀ en NO_x en 25 µg/m³ voor PM_{2,5} voldaan. De bijdrage van de gehele inrichting, en daarmee dus ook van de uitbreiding, valt onder de noemer 'niet-in-beteknende mate'. Er is dus geen aanzienlijk milieueffect op dit onderdeel.

4.8 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Voor ruimtelijke

ontwikkelingen moet getoetst worden aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Daarnaast wordt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) getoetst aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants en winkels.

Doorwerking plangebied

Interne veiligheid

Er vindt slechts zeer beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Deze opslag vindt plaats conform de PGS 15 en 30. Uitsluitend de opslag van gevaarlijke afvalstoffen breidt uit ten opzichte van de referentiesituatie met C-hout en asfalt (waaronder teerhoudend). Dit zijn allemaal vaste stoffen die op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak worden opgeslagen.

Gezien de extra opslag van brandbaar materiaal (hout) op het buitenterrein, is tevens getoetst of hier verhoogd risico op brandoverslag plaatsvindt. Gezien de omgeving en de onmogelijkheid op basis van

het vigerend bestemmingsplan om gevoelige bestemmingen direct naast de opslagen te realiseren, is dit risico niet verhoogd.

Van (toename van) risico's vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke of brandbare stoffen is derhalve geen sprake. Dit leidt tot de conclusie dat het onderdeel veiligheid niet leidt tot een negatief milieueffect.

Externe veiligheid

Er vindt enkel een interne optimalisatie van de bedrijfsprocessen plaats. Er vindt geen uitbreiding van het bestemmings- en/of bouwvlak plaats. Ook vindt geen toename van het aantal personen binnen het plangebied plaats. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een toename van het persoonsgebonden en/of groepsgebonden risico. Externe veiligheid vormt geen belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Archeologie - Doorwerking plangebied

Volgens het bestemmingsplan geldt voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Het bestemmingsplan verwijst naar het gemeentelijk beleid omtrent de aan te houden normen omtrent bescherming van eventuele archeologische waarden die daar voorkomen. Zoals in de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart is aangegeven geldt een 'gebied van archeologische verwachting'. Pas wanneer meer dan 1.000 m² grond geroerd wordt, is archeologisch onderzoek en/of een vergunning noodzakelijk.

Er wordt geen bodem geroerd om de beoogde situatie mogelijk te maken. Er worden hierdoor geen (eventuele) archeologische waarden geschaad. Een archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Het aspect 'archeologie' zorgt niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

Cultuurhistorie - Doorwerking plangebied

De provincie ziet cultuurhistorie als een belangrijk element van de identiteit van Utrecht. De provincie Utrecht heeft de Cultuurhistorische Atlas Provincie Utrecht (CHAT) opgesteld om de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot cultuurhistorische waarden van de prehistorie tot heden in kaart te brengen. Het plangebied ligt niet in een gebied dat cultuurhistorische waardevol is of cultuurhistorisch waardevolle elementen bevat. Het aspect 'cultuurhistorie' zorgt dan ook niet voor belemmering bij uitvoering van onderhavig initiatief.

4.10 Waterhuishouding

Zowel de waterbehoefte als de omvang en aard van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen, zijn beperkt. Schoon hemelwater/besproeiingswater van het terrein (inerte opslag, wegen) en daken wordt rechtstreeks op het kanaal geloosd.

Het overige bedrijfsafvalwater is vergelijkbaar met huishoudelijk afvalwater en wordt zonder aanvullende voorzieningen op het gemeentelijke riool geloosd. Er is doorgaans weinig water nodig voor de beschreven processen.”

Er wordt verder geen verharding toegevoegd aan het plangebied. Er vindt enkel een interne optimalisatie van de bedrijfsprocessen plaats.

Daarnaast is rekening gehouden met de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’. Voor deze bestemming geldt op grond van artikel 18.1 dat behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), de gronden mede zijn bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering. Binnen deze bestemming mogen daarom uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Dit betekent dat voor het realiseren van de keerwanden van 4 meter hoogte nabij de kade tevens een watervergunning is aangevraagd op 17 augustus 2015.

Conclusie

Het plan voldoet aan de eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van onderhavig plan.

4.11 Verkeer en parkeren

Er wordt in de beoogde situatie niet voorzien in de toevoeging van een gebouw, enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarbij wordt met dit initiatief ingespeeld op een interne herstructurering van bestaande processen binnen het bedrijf. Er is geen sprake van nieuw ruimtebeslag en ook geen behoefte voor extra parkeerplaatsen. Er zijn reeds voldoende parkeerplaatsen aanwezig op het terrein. In zowel het geluidsonderzoek als luchtkwaliteitsonderzoek (opgenomen in de aanvraag omgevingsvergunning wordt uitgebreid ingegaan op het aantal verkeersbewegingen in de representatieve bedrijfssituatie (RBS). Voor de verkeersbewegingen verschilt de huidige met de toekomstige situatie niet. In de huidige situatie zijn geen problemen bekend met betrekking tot de verkeersafwikkeling aan de Sophialaan. Aangenomen wordt dat dit voor de toekomst ook geldt.

Geconcludeerd wordt dat het aspect ‘verkeer en parkeren’ niet zorgt voor belemmeringen bij uitvoering van onderhavig initiatief.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

De uitvoering van de ontwikkeling is in handen van een particulier. Met deze partij heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Op deze manier is het kostenverhaal voldoende vastgelegd en kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure omgevingsvergunning

De aanvraag om de omgevingsvergunning voor de realisatie van een bedrijfsgebouw heeft betrekking op de activiteit bouwen en het opheffen van het strijdig planologisch gebruik. Op de onderhavige aanvraag is ex artikel 2.12 lid 1, onder a, Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Besluit Provincie Utrecht aanmeldingsnotitie



De Trip BV,
Postbus 1458,
3439 NA Nieuwegein.

04 MEI 2016

DATUM	4 mei 2016	TEAM	BMI
NUMMER	8184703C	REFERENTIE	Buurman
UW BRIEF VAN	22 december 2015	DOORKIESNUMMER	0302583168
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	Trix.buurman@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1	ONDERWERP	Mer-beoordelingsbesluit De Trip BV.

Geachte mevrouw van Schaik,

Wij hebben uw schriftelijke mededeling (verder: aanmeldingsnotitie) voor de uitbreiding van de activiteiten in de inrichting aan de Sophialaan 7 op 13 april 2016 ontvangen van de RUD Utrecht.

Inleiding

De inrichting van De Trip BV aan de Sophialaan 7, wordt gebruikt voor de opslag, het opbulken en deels be-/verwerken van goederen – waaronder afvalstoffen van derden – die worden toegepast of vrijkomen in de grond-, weg- en waterbouw en sport en cultuurtechniek. Na het opbulken en be-/verwerken worden de grondstoffen en materialen opnieuw ingezet of ingezet voor nuttige toepassing. De Trip BV is een dochterbedrijf van Jos Scholman, een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw en sport- en cultuurtechniek.

De aanmeldingsnotitie heeft betrekking op de beoordeling van de m.e.r.-plicht in het kader van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu (oprichtingsvergunning) op grond van de Wabo.

De aanvraag is ingediend bij de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht.

Procedure

De aanmeldingsnotitie in het kader van de m.e.r.-beoordeling is door M-tech Nederland BV opgesteld en op 14 april 2016 door de RUD ingediend bij de provincie Utrecht. Uit artikel 7.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat wij binnen zes weken na ontvangst van de aanmeldingsnotitie moeten besluiten of er voor de wabovergunning een milieueffectrapportage moet worden gemaakt.

Beoordelingsplicht en toetsingskader

Uit artikel 7.2, eerste lid, onder b, artikel 7.16 en artikel 7.17 van de Wet milieubeheer in samenhang gezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage en categorie D 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, volgt dat wij moeten bepalen of er, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In onderdeel D, categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.

De omgevingsvergunning ingevolge de Wabo is het besluit waarvoor de merbeoordeling is uitgevoerd.

Het algemene uitgangspunt bij de beoordeling is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Op grond van artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten aangegeven criteria.

Die criteria hebben betrekking op:

1. Kenmerken van de activiteit
2. Plaats waar de activiteit plaatsvindt
3. De kenmerken van het potentiële effect van de activiteit

Beoordeling

Bij de beoordeling van de vraag of er ten behoeve van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een MER moet worden opgesteld, is uitgegaan van de omstandigheden en onderzoeken/rapportages zoals beschreven in de "Aanmeldingsnotitie voor de m.e.r.-beoordelingsplicht ten behoeve van De Trip BV" d.d. 22 december 2015.

Bij de beoordeling is ook het "Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor De Trip BV te Utrecht, d.d. 1 april 2016", betrokken.

Op grond van de meldingsnotitie en het akoestisch onderzoek hebben wij het volgende geconstateerd.

1. Kenmerken van de activiteit

De inrichting de Trip BV is gelegen aan de Sophialaan 7 te Utrecht en valt in de huidige situatie onder het Activiteitenbesluit, de aanvraag voor de toekomstige situatie betreft de vergunningplichtige situatie.

Binnen de inrichting worden uit eigen werken ontstane of ingenomen afvalstoffen en grond- en hulpstoffen op- en overgeslagen.

Het aan- en afvoeren van materialen vindt plaats middels vrachtwagens en schepen. Voor het laden en lossen van de schepen is een kraan in gebruik.

De opslag van afvalstoffen vindt gescheiden van elkaar plaats om ongewenste menging en verontreiniging van onverenigbare stromen te voorkomen.

De afvalstoffen en grond- en hulpstoffen worden los binnen de inrichting gestort en/of in containers opgeslagen, afhankelijk van de fysieke eigenschappen stofvorming, bodem-bedreigendheid, brandbaarheid, geur en schadelijkheid.

De voornaamste activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd zijn:

- Opbulken (waaronder verdichten) en samenvoegen (waaronder mengen en homogeniseren), waarbij materiaal van gelijke aard en samenstelling naar dezelfde afnemer worden afgezet;
- Scheiden (bv zeven, handpicking, ontwateren van slib/baggerspecie);
- Verkleinen, met name hout en houtachtig groenafval en het breken van puin;
- Ontwateren;
- Verkleinen van(snoei)hout en puin.

Naast genoemde activiteiten vindt ook opslag plaats van machines en materieel, aardolieproducten bedoeld voor inzet op eigen werken elders, de opslag van zout/pekkel voor gladheidsbestrijding en handelsdoeleinden en kantooractiviteiten.

De meeste ingenomen afvalstoffen kunnen door eenvoudige bewerkingen ingezet worden voor nuttige toepassing of vervolgbewerking buiten de inrichting door vergunde vervolgbewerkers. Bij de bewerking van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van apparatuur zoals een shovel, mobiele kraan, verkleiningsapparatuur (houtshredder en puinbreker) en een scheidingsinstallatie (zeefinstallatie).

Het verkleinen en breken van materiaal vindt plaats met een mobiele shredder en een mobiele breker die hiervoor tussen keerwanden worden opgesteld.

Conclusie

Aan de hand van de omschrijving van de kenmerken van de activiteit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

2. Plaats van de activiteit

De inrichting is gevestigd aan de Sophialaan 7 te Utrecht en is gelegen op het industrieterrein Lage Weide. Het industrieterrein ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de overzijde van het kanaal liggen woningen langs de Amsterdamsestraatweg.

Voor het industrieterrein Lage Weide is een gezoneerd bestemmingsplan vastgesteld. Op het industrieterrein zijn meerdere bedrijven gevestigd. Bij vestiging van nieuwe bedrijfsmatige activiteiten wordt getoetst aan de gecumuleerde geluidsbelasting op het industrieterrein. De activiteiten van De Trip BV passen binnen de zone.

In het geldende bestemmingsplan zijn ook eisen ten aanzien van geuremissie opgenomen omdat er in de directe omgeving sprake is van geuroverlast. Het betreft een gemengde

omgeving, waar een drukke vaarweg en industrieterrein direct grenzen aan een woon-omgeving.

De inrichting is niet gelegen in een gebied met (inter)nationale natuurbescherming, een grondwaterbeschermingsgebied, een waterwingebied, een stiltegebied of een natuur- of bodembeschermingsgebied. Het Natura 2000-gebied (Oostelijke Vechtplassen) ligt op een afstand van 2,8 km. De activiteiten zullen geen nadelige invloed hebben op dit gebied.

Conclusie

Ten aanzien van de plaats van de activiteit kan worden geconcludeerd dat deze geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

3. Kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit

Naar de belangrijkste milieueffecten van de activiteit op het plan- en studiegebied is onderzoek gedaan. Daarbij wordt uitgegaan van de referentiesituatie, zoals beschreven in de aanmeldingsnotitie.

De effecten voor wat betreft luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is uitgegaan van drie verschillende soorten emissies, namelijk (grof) stof, emissies Wet Luchtkwaliteit en geur.

- Grof stof

De stofemissie vanwege de activiteit kan vanwege de uitbreiding groter worden maar stofhinder in het studiegebied (bij de woningen) wordt door BBT-maatregelen voorkomen waardoor geen sprake is van een aanzienlijk effect.

- Emissies Wet Luchtkwaliteit

De activiteit voldoet aan de luchtkwaliteitseisen ingevolge titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer. De bijdrage van de gehele inrichting voldoet aan de voorwaarden voor NIBM (niet in betekenende mate zoals aangegeven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). De bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit is daarmee verwaarloosbaar.

- Geur

Vanwege de geuroverlast in de omgeving zijn in het bestemmingsplan Lage Weide specifieke regels omtrent de toelaatbare geuremissie opgenomen. Uitgangspunt voor de normstelling is dat er geen extra geurhinder mag worden toegevoegd uitgaande van de geurdrempel bij woningen.

De geuremissie vanwege de uitbreiding van de activiteit voldoet overal aan de geurnormen en veroorzaakt geen aanzienlijk effect in de omgeving.

De effecten voor wat betreft geluid

De inrichting is gelegen op een gezonde industrieterrein. Bij de woningen aan de Amsterdamse straatweg zijn hogere grenswaarden verleend. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten vanwege geluid worden verwacht.

De effecten voor wat betreft trillingen

Uit onderzoek blijkt dat er geen relevante trillingen bij de woningen zijn te verwachten.

De effecten voor wat betreft bodem

Uit de uitgevoerde bodemrisicoanalyse blijkt dat de activiteit een verwaarloosbaar bodemrisico heeft.

De effecten voor wat betreft water

De waterbehoefte en de aard en omvang van de afvalwaterstromen die binnen de inrichting vrijkomen zijn beperkt. Afvalwater wordt opgevangen en geloosd op het vuilwaterriool of het gemeentelijk riool. Er zijn geen negatieve effecten met betrekking tot water vanwege de activiteit.

De effecten voor wat betreft veiligheid

De beperkte opslag van gevaarlijke stoffen vindt plaats conform de PGS-richtlijnen, op vloeistofkerende voorzieningen en onder een afdak. Er is geen verhoogd risico door de opslag van brandbaar materiaal vanwege de situering op het industrieterrein en de uitsluiting van de mogelijkheid om gevoelige bestemmingen direct naast de opslag te realiseren. Het onderdeel veiligheid leidt niet tot een negatief milieueffect.

De effecten voor wat betreft natuur

De activiteit wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichtingsgrenzen en heeft geen invloed op flora en fauna in de directe omgeving.

De stikstofdepositie vanwege de activiteit op Natura -2000 gebied, de Oostelijke Vechtplassen (minimale afstand is 2.8 km) bedraagt maximaal 0,11 mol N/ha/jaar. Hiervoor is een melding in het kader van de Natuurbeschermingswet gedaan. Ten opzichte van de situatie vóór 2015 treedt een significante verbetering op.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan ten aanzien van de kenmerken van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit worden geconcludeerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Besluit

Wij concluderen dat de voorgenomen activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wij besluiten daarom, gelet op artikel 7.2, eerste lid onder b, in samenhang gezien met artikel 7.17, eerste lid van de Wet milieubeheer, dat het niet noodzakelijk is dat er voor de Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingevolge de Wabo een milieueffectrapport (MER) wordt gemaakt.

Kennisgeving

In het kader van de te volgen m.e.r.-beoordelingsprocedure doen wij digitaal mededeling van dit besluit in [www.officiële bekendmakingen.nl](http://www.officiëlebe bekendmakingen.nl) (Provinciaal Blad en in de Staatscourant).

Het besluit en de aanmeldingsnotitie liggen gedurende 6 weken, van 9 mei tot 20 juni 2016 ter inzage in het Provinciehuis aan de Archimedeslaan 6, te Utrecht. De stukken kunnen elke werkdag van 09.00 – 16.00 uur worden ingezien bij het Servicecentrum.

In deze periode liggen de stukken ook ter inzage bij de gemeente Utrecht, Stads Kantoor, Stadsplateau 1, 5^e etage, balie 28.

Bezwaar

Dit besluit is een beslissing betreffende de procedure tot het voorbereiden van een besluit als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, onder e, van de Wabo. Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is dit besluit niet vatbaar voor bezwaar of beroep, tenzij dit besluit een belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Indien u rechtstreeks in uw belang wordt getroffen, kunt u uw bezwaarschrift

binnen 6 weken (tot 20 juni 2016) indienen bij gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, t.a.v. de secretaris van de Adviescommissie Bezwaarschriften G.S., postbus 80300, 3508 TH Utrecht. Voor zover belanghebbenden geen bezwaar of beroep tegen het voorbereidingsbesluit kunnen instellen, kunnen zij hun bezwaren of beroep tegen dit besluit kenbaar maken in het kader van de inspraak en/of rechtsbeschermingsprocedures, zoals die openstaan in de procedure van de vergunningverlening.

Voor nadere inlichtingen over de m.e.r-beoordelingsprocedure kun u terecht bij de provincie Utrecht, mevr T. Buurman (030 2583168). Voor informatie over de te volgen procedure voor de Wabovergunning kunt u terecht bij de Regionale Uitvoerings-dienst Utrecht, dhr. S. Dool (030 7023131 / 0655498099,email: www.rudutrecht.nl)

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,
namens hen,



Mevrouw drs. H.E.C Koninkx-Schipper,
Afdeling Fysieke Leefomgeving,
Teamleider Bodem en Milieu.

Bijlage 2:

Nadere onderbouwing milieucategorie De Trip

NOTITIE

Aan : RUD Utrecht en gemeente Utrecht
Van : Hubert Neelen
Onderwerp : aanvulling De Trip aanvraag omgevingsvergunning onderdeel bouw De Trip (keerwanden) d.d. 17 augustus 2015.
Datum : 21 oktober 2016

Op basis van het proces-verbaal van de rechtbank Midden-Nederland met zaaknummers UTR 16/3343 en UTR 16/3344 zijn afspraken gemaakt aangaande het opnieuw beschikken op het besluit van 27 juni 2016 met kenmerk b15.4391. In deze notitie worden de navolgende zaken uitgewerkt:

1. flexibiliteit gebouwde keerwanden
2. nadere uitleg functionele behoefte variatie in opslagcapaciteit en grootte van de opslagen
3. onderbouwing milieucategorie

Deze notitie betreft een aanpassing van onze aanvulling van 22 oktober 2015, aangevuld met de extra gevraagde informatie en vervangt daarmee de eerdere aanvulling.

1. flexibiliteit gebouwde keerwanden

De bij de aanvraag gevoegde tekening aangaande de buitenste keerwanden, gelegen aan de grens van het perceel en aan de zijde van de loswal zijn hard en functioneel nodig om de milieuhinder naar de omgeving te beperken. Alle keerwanden die naar binnen van het perceel zijn geplaatst en de grootte van de vakken weerspiegelen zijn variabel. Zoals uit de aanvraag blijkt zijn de keerwanden opgebouwd uit jumboblokken en kunnen makkelijk worden verplaatst. De wijziging ten opzichte van de bouw aanvraag is in bijgevoegde tekening (bijlage 1) weergegeven.

2. nadere uitleg functionele behoefte variatie in opslagcapaciteit en grootte opslagen

De Trip ondersteunt de andere activiteiten van het moederbedrijf om zodoende een rol te vervullen in de ketenfilosofie¹. Het moederbedrijf is actief in de infra, sport en groen. In onderstaande tabellen zijn de in de melding activiteitenbesluit opgenomen hoeveelheden weergegeven met de functionele verdeling in soorten.

tabel 1: overzicht afvalstoffen en opslagcapaciteiten			
code	inname bij de Trip	maximale opslag op enig moment	opslag wordt onderverdeeld in
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke afvalstof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden)	2.000 m ²	Soort materiaal bijv. geotextiel, spanten, damwanden, etc.
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	10.000 ton	Diverse zand, betonsoorten, grind, granulaten, etc.
C	(vervuilde) grond	10.000 m ³	Eisen BRL 9335
D	Glas	10.000 ton	Wit, bruin, groen, bont en vlakglas
E	A-hout en B-hout	2.000 ton	A, B en verkleind A of verkleind B-hout
F	•Papier en karton •Textiel	2.000 ton	Wit, schoon, bont, kleren, schoenen

¹ Momenteel als nationaal beleid bekend als circulaire of biobased economie, urban mining voorheen cradle tot cradle, zelfvoorziening, hergebruik

NOTITIE

tabel 1: overzicht afvalstoffen en opslagcapaciteiten			
code	inname bij de Trip	maximale opslag op enig moment	opslag wordt onderverdeeld in
G	bouw- en sloofafval (gemengd), alleen <u>van eigen werken</u>	45 m ³	
H	RKG (slib), <u>alleen van eigen werken</u>	45 m ³	
I	restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen <u>alleen van eigen werken</u>	200 m ³	Stobben, grof en fijn snoeihout, niet houtachtig groenafval
J	groenafval, <u>alleen van eigen werken</u>	600 m ³	Stobben, grof en fijn, biofiltermateriaal, biomassa, halfverhardingsmateriaal, niet houtachtig groenafval
K	Dakafval <u>alleen van eigen werken</u>	50 ton	

en

tabel 2: overzicht opslag overige bulkstoffen		
Soort	Maximale opslagcapaciteit op enig moment	Opslag verdeeld in
Dieselolie	maximaal 15.000 l	Verschillende IBC's
Strooizout	80.000 ton	Verschillende eigenaars
bouwproducten ten behoeve van infra	10.000 ton	Verdeeld over verschillende wegen-bouwproducten

Enkel erkende² bedrijven mogen handelingen verrichten met grond en bouwstoffen. Voor grond zijn dit bedrijven die op basis van BRL 9335 erkend zijn. BRL 9335 heeft spelregels voor de opslag en handelingen van grond. Zo maakt BRL 9335 onderscheid in de grootte van partijen (100 ton, 500 ton, 2.000 ton, groter dan 2.000 ton, fysisch verontreinigd en klasse achtergrondwaarde, wonen en industrie).

Als geen verdeling in de kolom "opslag verdeeld in" is weergegeven, dan is enkel een opslag van desbetreffende categorie aanwezig. Uit de kolom "opslag verdeeld in" en de toelichting van BRL 9335 blijkt, dat functioneel vele soorten opslag nodig zijn vanwege kwaliteitsverschillen in een categorie en heeft dit invloed op de benodigde oppervlakte van het terrein en de vakindeling met keerwanden. Omdat dit terrein niet alle varianten maximaal kan behappen en omdat de inzet gestuurd wordt door de externe verkregen opdrachten (werken) is flexibiliteit nodig, zodat met dezelfde voorzieningen verschillende soorten materialen kunnen worden opgeslagen ter ondersteuning van het bedrijf.

De opslagregels in deze zijn met name milieu gerelateerd (bodembelastend wordt overkapt opgeslagen, te bewerken³ materiaal wordt opgeslagen tussen zoutloods en spoor) en brand gerelateerd (zie notitie warmtestralingsbelasting van 22 oktober 2015). Nabij de loswal worden functioneel enkel materialen opgeslagen die gerelateerd zijn aan de loswal. Onder de overkapping worden materialen opgeslagen die niet met hemelwater in aanraking mogen komen⁴. Materialen die bewerkt moeten worden liggen tussen de zoutloods en het spoor. Dit zijn: grond, stobben, grof en fijn snoeihout, A- en B-hout en de bewerkte stromen: biomassa, gezeefde grondsoorten.

Volledigheidshalve is op de inrichtingstekening, toegevoegd als bijlage 1, in grote lijnen aangegeven welke activiteiten/opslagen op welke locatie plaatsvinden.

² Erkenning volgens artikel 11. 2 Wet milieubeheer, juncto artikel 15 Besluit bodemkwaliteit en artikel 2.1 en bijlage C van de Regeling bodemkwaliteit

³ bewerken is in deze verkleinen en/of zeven zoals beschreven in bijlage 1 A&V-beleid, juncto hoofdstuk 3 van de melding Activiteitenbesluit van 11 maart 2015

⁴ Zoals bedoeld in artikel 3.43 lid 3 van de Activiteitenregeling

NOTITIE

3. Onderbouwing milieucategorie

Op basis van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 juni 2016 met zaaknummer 201408365/1 geldt de navolgende voorlopige voorziening:

- IV. treft de voorlopige voorziening dat het besluit van de raad van de gemeente Utrecht van 17 juli 2014 waarbij het bestemmingsplan "Lage Weide" is vastgesteld blijft gelden, met uitzondering van:
- de aanduiding "spoorweg" ter plaatse van de bestemming "Bedrijventerrein" voor zover deze aanduiding is toegekend aan de gronden grenzend aan het Amsterdam-Rijnkanaal;
 - artikel 3, lid 3.4.3, van de planregels voor zover het betreft de zinsnede "en vergelijkbare installaties";
 - artikel 3, lid 3.6.1, van de planregels;
 - artikel 3, lid 3.6.3, van de planregels;
 - de aanduiding "specifieke vorm van bedrijf – betonfabriek" die is toegekend aan het perceel Kantonnaleweg 1;

Dit betekent concreet dat het bestemmingsplan "Lage Weide" blijft gelden met uitzondering van bovenstaande leden b tot en met e.

Op het perceel Sophialaan 7 is de bestemming "Bedrijventerrein" toegekend met de aanduiding "bedrijf tot en met categorie 4.1". Op grond van artikel 3, lid 3.1, onder a, van de planregels zijn ter plaatse bedrijven toegestaan die zijn vermeld in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten in categorie 1 tot en met 4.1.

De activiteiten van de Trip zijn niet onder een enkele bedrijfsactiviteit genoemd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten te rangschikken. Om die reden zijn in tabel 3 – per (afval)stroom - de bedrijfsactiviteiten die in de melding zijn opgenomen, vertaald naar de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Lage Weide.

tabel 3: koppeling bedrijfsactiviteiten de Trip met bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten				
Activiteit	SBI-2008	Omschrijving lijst van bedrijfsactiviteiten	milieu-categorie	geurafstand [meter]
Tweede hands bouwmaterialen	4673-1	Groothandel in hout en bouwmaterialen, b.o. > 2000 m ²	3.2	0
Zandhandel, grondbank	46735-5	Groothandel in zand en grond ⁵ , b.o. > 200 m ²	3.2	0
Opslag van RKG, bouw- en sloopafval, dakafval en groenafval van eigen werken ⁶	381-A	Vuillophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	3.1	50
	381-B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots) ⁷	3.1	30
Loswal (glas, zand, grind papier, textiel)	52252-2	Laad-, los- en overslag stukgoederen voor binnenvaart	3.2	0
Tweede hands bouwmaterialen	4667-0	Overige groothandel in schroot b.o. > 1.000 m ²	3.2	10

⁵ Hieronder vallen eveneens de activiteiten zeven en samenvoegen van partijen grond op basis van de BRL 9335.

⁶ Dit zijn exact dezelfde activiteiten die een gemeentewerk uitvoert in het kader van infra en groenonderhoudswerkzaamheden, aangezien het om lijst van activiteiten gaat kan dit worden vergeleken, anders is hier geen bedrijfsactiviteit voor opgenomen

⁷ Hieronder valt o.a. het ontwateren van veegvuil en RKG zoals opgenomen in categorie 28.10 onder 4a en b van bijlage I, onderdeel c van het Besluit omgevingsrecht.

NOTITIE

tabel 3: koppeling bedrijfsactiviteiten de Trip met bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten

Activiteit	SBI-2008	Omschrijving lijst van bedrijfsactiviteiten	milieu-categorie	geurafstand [meter]
Bouwproducten tbv infra, inerte bouwstoffen conform Bbk	41, 42, 43-0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m ²	3.2	10

Daarnaast geldt artikel 3 lid 3.5 van het vigerende bestemmingsplan, hierin staat:

3.5 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- Wgh-inrichtingen zijn uitsluitend toegestaan op het industrieterrein als omschreven in artikel 1, lid 1.48, ter plaatse van de aanduiding 'Overig-industrieterreinzone';*
- oprichting, uitbreiding en wijziging van bedrijven waarbij in bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten voor het aspect 'geur' een afstand van 100 meter of meer is aangegeven, is slechts toegestaan met inachtneming van het bepaalde in regel 3.6.1.*
- Bevi-inrichtingen, behoudens bestaande ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi', zijn niet toegestaan;*
- opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;*
- inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage, waarbij de betreffende drempelwaarde genoemd in kolom 2 van de betreffende onderdelen worden overschreden, zijn niet toegestaan.*

Van artikel 3.5.1 zijn de leden a, c, d en e niet van toepassing. Aangaande lid b dient vermeld te worden dat artikel 3 lid 3.6.1 (genoemd als regel 3.6.1) is vernietigd, waardoor aan dit artikellid geen zelfstandige betekenis meer toekomt. In tabel 3 is in kolom 5 de geurafstand in meters vermeld zoals dat bij de bijbehorende bedrijfsactiviteit genoemd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten geldt. De grootste geurafstand is kleiner dan 100 meter. Hieruit blijkt dat ook artikel 3, lid 3.5 sub b niet van toepassing is.

Ter illustratie: het bewerken (verkleinen en zeven van A- en B-hout en groenafval) voor de productie van biomassa of herbruikbare materialen is niet in de lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Deze activiteiten vallen niet onder:

SBI-code 2008: 383202-A0 Puinbrekerijen en –malerijen, omdat geen sprake is van breken of malen van puin.

SBI-code 2008: 383202-C Afvalscheidingsinstallaties, omdat dit geldt voor afvalscheidingsinstallaties die continu⁸ in bedrijf zijn en in deze installaties gemengd (bouw- en sloop- of bedrijfs-)afval wordt gescheiden door sorteren⁹

SBI-code 2008: 381 C Vuiloverslagstations, omdat dit geldt voor overslag van stedelijk (huishoudelijk of bedrijfs)afval¹⁰

Wellicht ten overvloede merk ik op dat het niet kunnen scharen van de door De Trip BV uitgevoerde bedrijfsactiviteit onder een passende, in de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij het bestemmingsplan Lage Weide genoemde, SBI-code niet enkel geldt voor bovengenoemde activiteit, doch ook voor andere activiteiten, waaronder (doch niet beperkt tot) het ontwateren van veegvuil en slib en de grondbankactiviteiten.

In bestemmingsplannen wordt doorgaans rekening gehouden met het feit dat een activiteit niet onder de bedrijfsactiviteiten genoemd in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten te scharen is. Zo ook in het

⁸ De toevoeging C staat voor "continu" volgens de "gebruikte afkortingen" voor de tabellen van lijst van bedrijfsactiviteiten, pagina 85 van VNG uitgave, 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009

⁹ Zie uitspraak ABRvS zaaknr 201106352 r.o. 2.4 van 4-4-2012 en zaak nr 201207596-1-A1 19-6-2013 r.o.1 en 6.2

¹⁰ zie uitspraken ABRvS zaaknr 201309331/1/R3, r.o. 2.3 van 28-5-2014, zaaknr nr 200808223 r.o.2.4.1 van 17-11-2010

NOTITIE

bestemmingsplan Lage Weide, waarin artikel 3.6.2 sub b specifiek aangeeft:

“Burgemeester en wethouders kunnen door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1:

b. door bedrijven toe te laten die niet in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voor zover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de categorieën van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, zoals in lid 3.1 genoemd.”

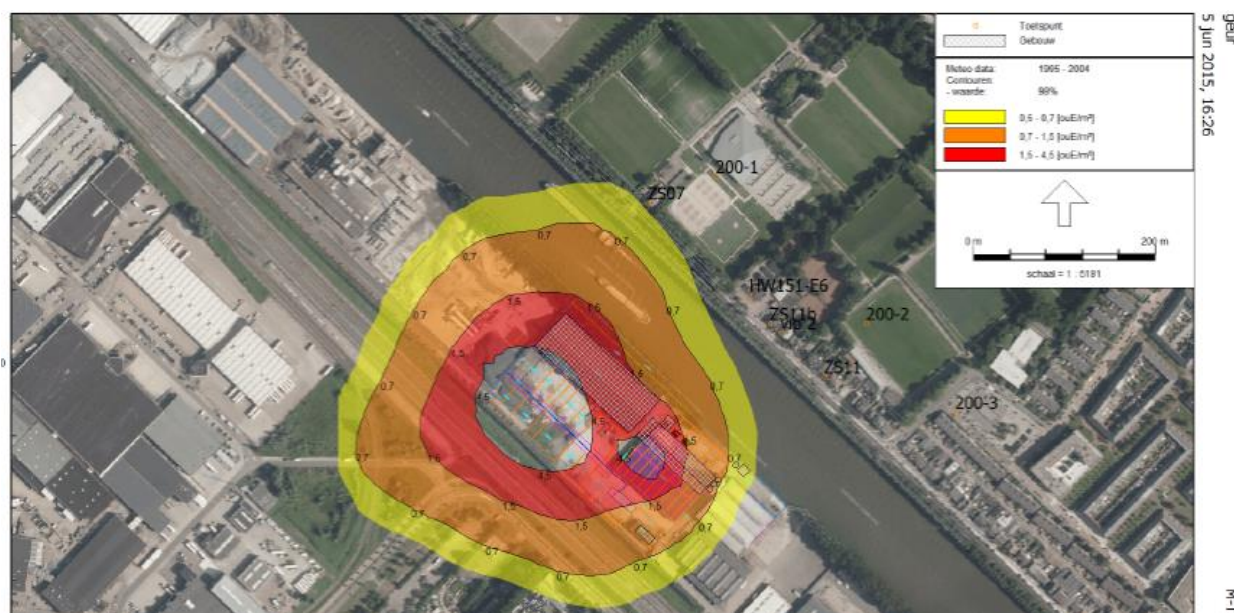
De activiteiten vallen onder het Activiteitenbesluit. Met betrekking tot de aard en invloed in verband met milieucategorieën en volgens de systematiek van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn de milieuaspecten geur, stof, geluid, en gevaar ruimtelijk relevant.

Per ruimtelijke relevant milieu-aspect zijn de integrale gevolgen van alle bedrijfsactiviteiten uitgewerkt en vertaald naar de afstand waar aan de gestelde normgeving wordt voldaan.

Geur

Voor geurrelevante activiteiten in het Activiteitenbesluit kunnen aanvullende meldingseisen gelden. Deze staan in het derde lid onder d van artikel 1.10 juncto artikel 1.17 van het Activiteitenbesluit van belang. De activiteiten genoemd in artikel 1.17 van het Activiteitenbesluit zijn echter hier niet aan de orde (zie bijgevoegde pdf “melding_vanwege_het_activiteitenbesluit” van Infomil).

De door gemeente Utrecht gehanteerde geurnorm is $0,7 \text{ ouE/m}^3$ (brief van gemeente Utrecht aan Afdeling Bestuursrechtspraak van 6 februari 2015 met kenmerk 15.501581, pagina 16 van 24). In het kader van de MER-beoordeling is een geuronderzoek overlegt met kenmerk Tri.Utr.15.GO-WB-01 van 9 juni 2015 waarin de opslag en verkleinen van groenafval is berekend. In onderstaande contour blijkt duidelijk dat de $0,7 \text{ ouE/m}^3$ (oranje vlak) nog binnen het Amsterdam-Rijn-Kanaal ligt en dus binnen de 100 m.



Stof

Voor grof stof geldt natuurlijk artikel 3.32 lid 1 onder a van het Activiteitenbesluit, die aangeeft dat niet meer binnen 2 meter geen met het blote oog waarneembare stof mag voorkomen.

NOTITIE

De grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer gelden ook voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen. Het Activiteitenbesluit houdt hier rekening mee met het onderbrengen van activiteiten onder het Besluit en door daar waar nodig voorschriften te stellen.

Geluid

Volgens tabel 2.17a van het Activiteitenbesluit geldt een 50 dB(A) als norm op de gevel van een gevoelig gebouw¹¹.

In paragraaf 5.3 van akoestisch onderzoek¹² behorende bij de melding Activiteitenbesluit geeft in tabel 5-c onderstaande resultaten.

In onderstaande tabel 5-c zijn de rekenresultaten ondergebracht voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 m en 100 m vanaf de inrichtingsgrens, teneinde de geluidbelasting te kunnen toetsen aan de eisen uit de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Per richtafstand wordt steeds de hoogst berekende waarde weergegeven.

tabel 5-c: toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 50 en 100 m vanaf de inrichtingsgrens			
immissiepunt	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) [dB(A)]		
omschrijving / richtafstand	RBS1 / RBS2 / RBS 3		
	dag	avond	nacht
50 m	56 / 47 / 47	42 / 42 / 42	46 / 39 / 39
100 m	50 / 43 / 42	40 / 40 / 40	40 / 37 / 37

De tabel laat zien dat op 100 meter afstand voldaan wordt aan de geluidsnorm.

Gevaar

De activiteiten vallen niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen of onder Besluit risico zware ongevallen. In de overlegde notitie "Warmtestralingsbelasting De Trip BV"¹³ is de brandveiligheid in beeld gebracht. Uit onderstaande tabel 1-a blijkt dat bij een afstand van 24 m van de brandbare houtopslagen reeds wordt voldaan aan de normstelling.

tabel 1-a: berekende warmtestralingsbelastingen (kW/m ²) brandbare opslag t.o.v. beoordelingspunten											
situatie	afmetingen opslag (m)			afscherming	afstand beoordelingspunt ^z (m)		Warmtestraling (kW/m ²)				
	breedte (B)	diepte (D)	hoogte (m)	hoogte (m)	t.o.v. opslag (x)	positie (y)	H= 2,5	H= 5,0	H= 7,5	H= 10,0	H= 12,5
beoordeling brandbare opslag buitenterrein.											
A	36,16	11,12	8	4	24	18,08	1,27	14,33	14,78	14,85	14,52
B	30,26	22,20	8	4	35,6	15,13	4,82	5,07	5,25	5,35	5,37
C	22,20	30,25	8	4	45,22	11,1	2,42	2,50	2,56	2,60	2,60
D	11,20	36,16	8	0	14,35	5,6	11,97	13,33	13,98	13,90	13,18
E	11,20	36,16	8	0	14,23	5,6	12,11	13,50	14,16	14,07	13,35
F	32,63	36,16	8	4	60,90	16,32	1,98	2,02	2,05	2,06	2,06
G	34,21	28,8	8	4	45,22	17,11	3,55	3,68	3,76	3,81	3,82
H	35,00	9,20	4	4	19,67	17,5	5,42	5,81	5,92	5,73	5,28

¹¹ een woning is een geluidgevoelig gebouw zoals bedoeld in artikel 1 Activiteitenbesluit juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder

¹² opgesteld door M-tech Nederland BV van 1 april 2016 met kenmerk TI.Utr.15.AO.WB-04

¹³ Notitie "Warmtestralingsbelasting De Trip BV" van 22 oktober 2015 aanvullend ingediend bij de omgevingsvergunning van 23 november 2015 met nummer HZ_WABO-15-23587

NOTITIE

Conclusie afstanden

In onderstaande tabel 4 is analoog aan de systematiek van de bedrijvenlijst de grootste afstand per milieuaspect voor alle activiteiten van de Trip weergegeven.

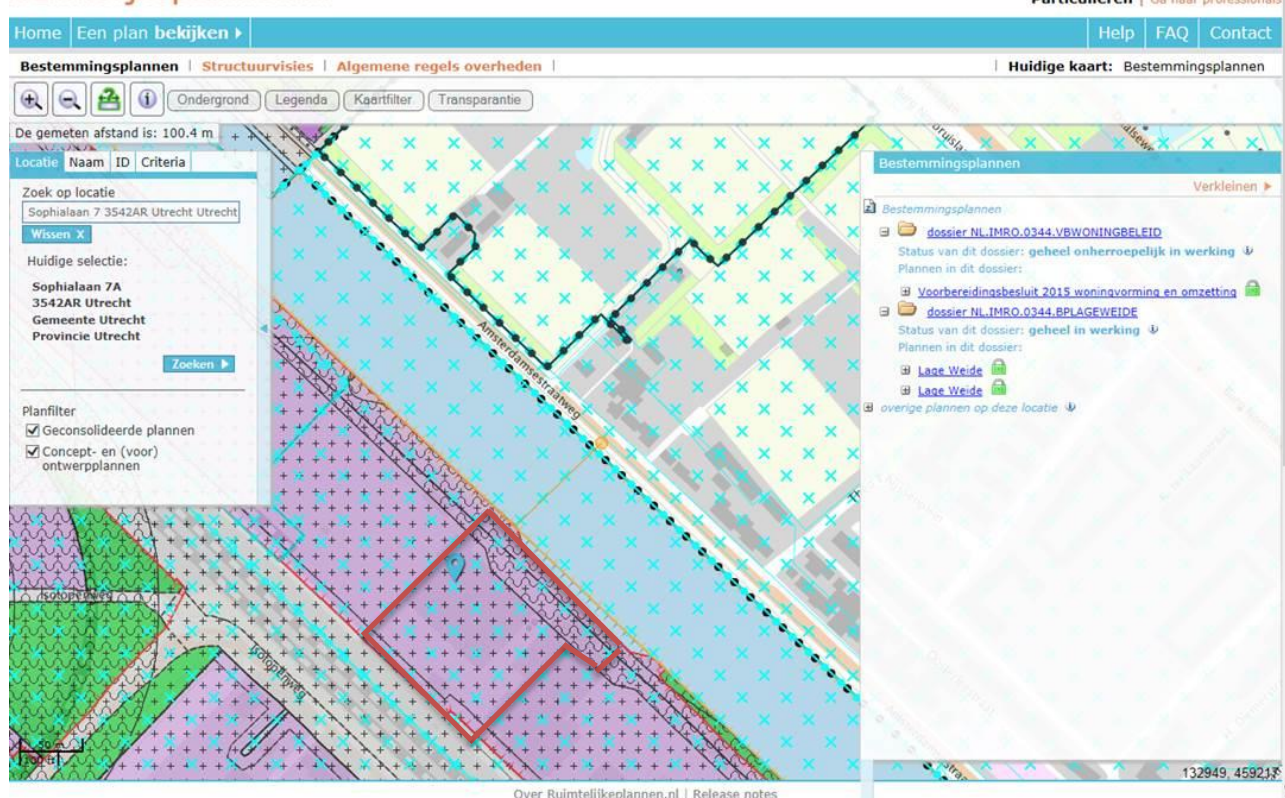
tabel 4: milieufstanden activiteiten de Trip					
Omschrijving	Afstanden in meters				
	geur	stof	geluid	gevaar	grootste afstand
Activiteiten de Trip	100	2	100	24	100

Toegestaan zijn volgens artikel 3, lid 3.1, onder a, ter plaatse bedrijven die zijn vermeld in de bijlage Lijst van bedrijfsactiviteiten in categorie 1 tot en met 4.1. Categorie 4.1 heeft een richtafstand van 200 m volgens de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

Op basis van tabel 4 wordt aangetoond dat de Trip met de ruimtelijk relevante milieugevolgen voor alle bedrijfsactiviteiten een bedrijf is dat naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) behoort tot de categorie 1 tot en met 4.1 zoals dat ter plaatse volgens het vigerende bestemmingsplan geldt.

In onderstaande figuur is de locatie van de Trip ingetekend en via www.ruimtelijkeplannen.nl de afstand bepaald op 100 m. De grens van 100 m ligt tussen de Amsterdamsestraatweg en het Amsterdam-Rijn-Kanaal. Op basis van tabel 4 en onderstaand figuur blijkt dat binnen 100 m van de activiteiten van de Trip geen woningen zijn gelegen.

Ruimtelijkeplannen.nl



NOTITIE

Met de beschouwing van de met de activiteiten van De Trip BV gepaard gaande milieugevolgen en de vaststelling dat er geen sprake is van hinder op een afstand van meer dan 100 meter, kunnen B&W van de gemeente Utrecht bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 3.1 van de planregels door gebruik te maken van de in artikel 3.6.2 sub b van voornoemde planregels neergelegde mogelijkheid.

Subsidiar, in geval uw uitvoeringsdienst of gemeente de mening zijn toegedaan dat de activiteiten van De Trip BV wel onder één van de voornoemde SBI-codes, waaraan een hogere milieucategorie dan 4.1 is gekoppeld, vallen, biedt artikel 3.6.2 sub a een afwijkingsmogelijkheid.

Ingevolge artikel 3.6.2 sub a kunnen B&W van de gemeente Utrecht bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 3.1 van de planregels en bedrijven toelaten in één of twee categorieën hoger of lager dan genoemd in artikel 3.1¹⁴, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden gelijk te zijn aan de in lid 3.1 genoemde categorieën van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

Deze laatstgenoemde 'gelijkheid' is in voorgaande paragrafen, waaruit blijkt dat de activiteiten van De Trip niet leiden tot hinder op meer dan 100 meter, aangetoond.

¹⁴ In ultimo betekent dit dat op de gronden van de Trip BV, waar bedrijvigheid in milieucategorie 4.1 is toegestaan, maximaal bedrijvigheid in milieucategorie 5.1 toegestaan kan worden.



Produktieweg 1G
6045 JC Roermond
T: +31(0)475 420 191

M-tech heeft vestigingen in: Dordrecht, Brussel, Gent
Hasselt (B), Namen, Roermond

M-Tech Nederland BV
info@m-tech-nederland.nl
www.m-tech-nederland.nl
F: +31(0)475 568 855

NOTITIE

Bijlage 1 Inrichtingstekening met aanduiding vaste en flexibele keerwanden en opslagen/activiteiten per locatie



Legenda

- | | |
|---|--|
|  | inrichtingsgrens |
|  | Jumboblokken keerwand met een vaste opstelling |
|  | Jumboblokken keerwand met een flexibele opstelling |
|  | Bestaande muur |
|  | Silo |
|  | Bebouwing |

0.	21-10-2016	Inrichtingstekening vervaardigd
Wijz.	Datum	Omschrijving
Formaat:	A3	Situatietekening behorende bij: Verduidelijking functie keerwanden De Trip BV Sophialaan 7 (3542 AR) te Utrecht
Schaal:	1 : 1.000	
Getekend door:	SS	
Versie:	ST-21-10-2016	
Datum:	21-10-2016	
Status:	definitief	
M-tech Nederland BV Produktieweg 1G 6045 JC Roermond		Tel: 0475-420191 Fax: 0475-568855 E-mail: info@m-tech-nederland.nl



Bijlage 3:

Advies RUD milieucategorie

Aanvullende informatie naar aanleiding van hoorzitting d.d. 15 februari 2016 betreffende de omgevingsvergunning voor de bouw van diverse keerwanden (HZ_WABO-15-23587).

1. Milieucategorie bedrijf De Trip

De Trip heeft een melding voor het Activiteitenbesluit ingediend op 11 maart 2015 (en aanvullingen op 21 september 2015 en 22 oktober 2015).

Activiteiten De Trip

In de melding van 11 maart 2015 vermeldt De Trip dat de volgende bedrijfsactiviteiten binnen de inrichting zullen plaatsvinden:

“(...) Voornamelijk worden afvalstoffen ingenomen van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen. In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen waaronder afvalstoffen waaronder stromen alleen van eigen werken wordt ingenomen. (...)”

Tabel:

Tabel 1 (nieuw): overzicht afvalstoffen en capaciteiten

code	Inname bij Trip	Capaciteit op enig moment	Jaarcapaciteit (ton/jaar)	Bijzonderheid
A	Tweede hands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescherming, dijkbekleding en damwanden) niet zijnde gevaarlijke afvalstoffen	maximaal 2.000 m ²	2.000	Scheiden
B	(Inerte) bouwstoffen, conform Bbk	maximaal 10.000 ton	50.000	Scheiden, opbulken
C	(vervuilde) grond (zoals grond, baggerspecie, bermmaaisel, slootveek, slootslib, bermschraapsel,	maximaal 10.000 m ³	100.000	Scheiden, mengen cf BRL 9335

veegvuil, ZOAB-slib, etc.)
niet zijnde gevaarlijke
afvalstoffen

D	glas (vlakglas/consumentenglas)	maximaal 10.000 ton	20.000	opslag
E	A-hout en B-hout	maximale 2.000 ton	20.000	Verkleinen, scheiden
F	• Papier en karton • Textiel	maximale 2.000 ton	20.000	Scheiden, opbulken
G	bouw- en sloopafval (gemengd), alleen van eigen werken	maximaal 45 m3	10.000	Scheiden, opbulken
H	RKG (slib), alleen van eigen werken	maximaal 45 m3	2.000	Ontwateren, scheiden, opbulken
I	het opslaan van ten hoogste 600 kubieke meter restmateriaal afkomstig van de teelt van landbouwgewassen alleen van eigen werken	maximaal 200 m3	20.000	Scheiden, bulken
J	groenafval (waaronder stro conform 10.1a Wm, lid 1 sub f), alleen van eigen werken	maximaal 600 m3	16.640	Verkleinen, scheiden, bulken
K	Dakafval alleen van eigen werken	maximaal 50 ton	–	opslag

*RKG slib = Riool-, kolk- en Gemalenslib

In de aanvulling van 21 september 2015 vermeld De Trip het volgende:

“(..) Puinbreker

In de algemene omschrijving op het meldingsformulier van 11 maart 2015 zijn de enige aangegeven verkleinende werkzaamheden het verkleinen van A- en B-hout en snoei-/groen afval. Nergens is het verkleinen van bouw- en sloopafval of ander steenachtig materiaal aangegeven of aangevraagd. Er is derhalve geen sprake van een puinbreker binnen de inrichting.

Vuiloverslagstation

In de melding is aangegeven dat het een aannemer betreft die ook afvalstoffen inneemt van eigen werken en beperkt van derden, ten behoeve van het hergebruik van deze stromen in eigen werken. De afvalstoffen zijn afkomstig van projecten van Jos Scholman Holding BV en de daarbij behorende dochtermaatschappijen. De eigenaar van Jos Scholman Holding BV is tevens eigenaar van De Trip BV waardoor de (gezamenlijke) activiteiten worden versterkt. In dit kader wordt dan ook gesproken van inname van afval uit eigen werken. Daarnaast kunnen ook een aantal afvalstoffen van derden (ontdoeners) worden ingenomen, maar zoals vermeld betreft dit uitsluitend monostromen die vallen onder het Activiteitenbesluit. Er vindt acceptatie van een beperkt aantal afvalstromen plaats. Doel is hergebruik van afvalstoffen. Er is daarom geen sprake van sterk vervuilde of gemengde afvalstromen.

Binnen de inrichting worden de ingekomen stromen gescheiden opgeslagen, gescheiden (ontwateren) en de houtachtige delen kunnen worden versnipperd in een shredder.

De afvalstromen, omvang en werkzaamheden met afval bij De Trip zijn vergelijkbaar met die op een gemeentewerf, er komen afvalstromen van eigen werken binnen en van derden. Een gemeentewerf is een type B inrichting: deze valt volledig onder het Activiteitenbesluit en moet (kunnen) voldoen aan de eisen.(...) Een vuiloverslagstation is breder van opzet en grootschaliger: het betreft alle soorten afval, veelal gemengde stromen (huishoudelijk- en bedrijfsafval) die op grote schaal worden op- en overgeslagen en wellicht gesorteerd en bewerkt. Dit kan tot meer overlast leiden, waardoor de geur-, stof- en geluidcontouren ook 6 keer zo groot zijn als bij een gemeentewerf en daarmee een hogere milieucategorie van toepassing is. Een vuiloverslagstation valt onder categorie 28.4 lid c onder 1 van onderdeel C van bijlage I van het Bor en is een type C-inrichting. Van een dergelijke grootschalig op- en overslag van stuif- en stankverspreidend afval is geen sprake.

Afvalscheidinginstallatie

Deze categorie heeft betrekking op de industriële sorteerinstallaties, waar grote stromen afval worden verkleind, gescheiden en verwerkt. Dit betreft grote sorteerinrichtingen die als type C zijn aan te merken, dus waarvoor een omgevingsvergunning milieu is vereist. Bij De Trip is de enige aanwezige 'installatie' een shredder. (...)"

Conclusie RUD t.a.v. de toegekende milieucategorie (4.1)

De RUD heeft het volgende geconcludeerd ten aanzien van de milieucategorieën:

De voorgenomen, gemelde activiteiten van De Trip B.V. zijn niet exact omschreven in de VNG lijst en Lijst voor bedrijfsactiviteiten. De gemelde activiteiten en opslag van de diverse afvalstromen uit eigen werken geeft aan dat de activiteiten te vergelijken zijn met categorieën als aannemerij (opslag bouw-/sloopmaterialen), groothandel in hout en bouwmaterialen (opslag A en B hout, 2^e handsbouwmaterialen), loon-, hovenier- en bosbouwbedrijf (restmateriaal teelt landbouwgewassen, groenafval(stro)). Een paar staan in de bedrijvenlijst van Lage Weide: categorie 2 t/m 3.1.

De overige activiteiten van De Trip die door de RUD zijn beoordeeld, zijn te vergelijken met een gemeentewerf (een grote) en te beschouwen als een opslagdepot voor dienst openbare

werken (geen brengstation) en een vuilophaal-/straatreinigingsbedrijf (RKG slib). Deze staan in de bedrijvenlijst van Lage Weide en VNG lijst als milieucategorie 3.1 t/m 3.2 genoemd.

Echter gezien de omvang van de in de melding genoemde activiteiten houden we voor de gemelde activiteiten van De Trip een milieucategorie 4.1 aan. Van een 4.2-bedrijf is geen sprake aangezien een afvalscheidingsinstallatie en/of een puinbrekerinstallatie ontbreekt. Evenmin is er sprake van een vuiloverslagstation. De aanwezigheid en gebruik van een schredderinstallatie is niet vergelijkbaar met een puinbreker (qua geluidbelasting).

Reeds eerder heeft de RUD beoordeeld dat De Trip een milieucategorie 4.1 bedrijf betrof en op basis van deze gegevens is de omgevingsvergunning voor bouwen verleend. Het feit dat de keerwanden hoger zijn en dat daartussen meer materialen opgeslagen kunnen worden, dat is niet van belang. De hoeveelheden en activiteiten opgenomen in de melding zijn leidend.

Geluid

Kenmerkend voor een categorie 4.1 bedrijf is, dat op een afstand van 200 meter (grootste van belang zijnde afstand) aan 45 dB(A) (rustige woonwijk) dan wel 50 dB(A) (gemengde omgeving) geluidbelasting kan worden voldaan. Het bedrijf voldoet aan de max. norm van 45 dB(A) op 200 meter. Dat betekent dat het bedrijf binnen het bestemmingsplan past (categorie 4.1). Dit is ook met een akoestisch rapport aangetoond, hetgeen is ingediend in het kader van een concept-omgevingsvergunningaanvraag.

Geur

Voor eerder genoemde categorieën bedrijven zijn de volgende afstanden voor geur in de bedrijvenlijst van Lage Weide opgenomen: voor aannemersbedrijven: 30 meter, groothandel in hout en bouwmaterialen: 0 meter, gemeentewerf: 30 meter, vuilophaal-/straatreinigingsbedrijf: 50 meter.

Een extra toetsing (geurrapport) op 100 meter voor geur in het kader van het bestemmingsplan (artikel 3.5, onder b van het bestemmingsplan) kan dan ook achterwege blijven.

Bijlage 4:

Second opinion DCMR milieucategorie

Van den Waardenburg
T.a.v. mevrouw G. van den Waardenburg
Postbus 8406
3503 UTRECHT

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Aantal bijlagen	Datum
999964389_9999392493	-	-	

Contactpersoon	Telefoonnummer	Afdeling
E. Koopmanschap	010 - 246 8384	Account en Omgeving

Onderwerp

Advies 2nd Opinion m.b.t. De Trip

Geachte mevrouw G. van den Waardenburg,

Aanleiding

Begin september kregen wij van U het verzoek tot het geven van een second opinion over een bij de gemeente Utrecht ingediende aanvraag (omgevingsvergunning bouwen) voor het bedrijf De Trip op het industrieterrein Lage weide te Utrecht.

De eerste vraag is om te beoordelen of de omschreven activiteiten te vergelijken zijn met een grootschalige gemeentewerf en groothandel in zand en grind (milieucategorie 4.1 en 3.2), zodat de activiteiten waarvoor de keerwanden gebruikt zullen worden passend zijn binnen de bestemming. De tweede vraag is over de toepassing van kolom 2 van het Besluit mer en of de aangevraagde activiteiten vallen onder categorie D18.1 en of deze de drempel in kolom 2 overschrijden.

Wij zijn uitgegaan van de informatie aan ons aangeleverd door de gemeente Utrecht, zijnde:

- Activiteiten en milieugevolgen BARIM (11 maart 2015 - Roxit-000200523_000)
- Akoestisch onderzoek 12 nov. 2015 (Roxit-000345023_000)
- Brief RUD Utrecht aan Trip BV (3 mei 2015 - Roxit-000452575_000)
- RUD Utrecht advies VNG categorie De Trip (6 juli 2017)
- Melding Activiteitenbesluit (11 mrt. 2015 -Roxit-000200525_000)
- Melding Activiteitenbesluit (21 sept. 2015 -Roxit-000310446_000)
- Melding Activiteitenbesluit (22 okt. 2015 - Roxit-000330247_000)
- Melding Activiteitenbesluit (13 nov. 2015 -Roxit-000345627_000)
- Notitie M-tech aanvulling melding activiteitenbesluit aan RUD en gem. Utrecht (21 sept. 2015 - De Trip)
- Notitie M-tech aan Veiligheidsregio Regio Utrecht (22okt 2015 -Roxit-000330244_000)
- Notitie M-tech 2e aanvulling melding activiteitenbesluit aan RUD en gem. Utrecht (22 okt. 2015 - Roxit-000330243_000 De Trip)
- Rechtbank Midden-Nederland, zaaknummer UTR 16/5201 WABOA (d.d.23 november 2016)
- Rechtbank Midden-Nederland, zaaknummer UTR 16 I 3344 V/ABOA V10 (d.d.7 maart 2017)

Onderbouwing

Dit advies is opgedeeld in een onderbouwing en een conclusie, welke een antwoord geeft op de vragen van de gemeente Utrecht. In deze onderbouwing is tevens een deel opgenomen over de koppeling van de melding met het bestemmingsplan en de planregels welke daarin opgenomen zijn. Dit laatste advies is niet direct door de gemeente Utrecht gevraagd maar speelt wel een rol in de gerechtelijke uitspraken welke samenhangen met de melding van De Trip en het uiteindelijke advies over het van toepassing zijn van het Besluit mer.

De DCMR is van mening dat de activiteiten van het bedrijf de Trip inderdaad vallen onder categorie 4.1 uit de lijst van Bedrijfsactiviteiten en tevens als een type B bedrijf beschouwd kan worden. Dit maakt dat de bouw voor het plaatsen van keerwanden met een melding gedaan kan worden. Hiermee vervalt de grond voor toepassing van het Besluit mer omdat een melding niet voorkomt in de kolom 4 van "besluiten".

Echter in het bestemmingsplan is in artikel 3, lid 3.5, onder e van de planregels het volgende opgenomen : "... geldt met betrekking tot het gebruik de regel dat inrichtingen en/of installaties als bedoeld in bijlage C of D van het Besluit mer, waarbij de betreffende drempelwaarde genomen in kolom 2 van de betreffende onderdelen wordt overschreden, niet zijn toegestaan". Dit is hier het geval.

Los van de vraag of voor het plaatsen van de keerwanden een omgevingsvergunning 'bouwen' aangevraagd dient te worden, is in ieder geval een omgevingsvergunning 'afwijken regels bestemmingsplan' (artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo) vereist. Deze omgevingsvergunning 'afwijken regels bestemmingsplan' kan niet worden verleend door toepassing van een ontheffingsmogelijkheid op basis van het bestemmingsplan zelf (zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wabo) noch door toepassing van de 'kruimelregeling' (zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2° van de Wabo¹). Wat overblijft is het verlenen van een omgevingsvergunning 'afwijken regels bestemmingsplan' met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo. Hiervoor is gelet op artikel 3.10, eerste lid, van de Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Gelet op artikel 3.10, vierde lid, van de Wabo zijn hierdoor ook diverse artikelen uit afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer van toepassing. Hiervan uitgaande is sprake van een besluit zoals bedoeld in kolom 4 bij categorie 18.1 van de bijlage bij het Besluit mer.²

De activiteiten van het bedrijf de Trip, zoals beschreven in de aanvulling van de melding van 15 maart 2015 (zie notitie M-tech 22 okt. 2015, tabel.1), bij de bouw van de keerwanden vallen volledig onder de categorie D18.1 zoals omschreven in het Besluit mer. Alle handelingen met afval die De Trip beoogt vallen specifiek onder de wijze waarop het Hof van Justitie van de Europese Unie het begrip verwijdering van afval beschrijft. De uitspraak van 23 november 2006 (Massafra) is daarmee wel van toepassing op de activiteiten van De Trip.

Gezien de hoeveelheid capaciteit bij de melding, van ruim 260.00 ton/jaar (ruim 710 ton/dag), wordt de drempelwaarde van 50 ton/dag ruimschoots overschreden. Dit maakt dat er volgens het Besluit mer een m.e.r.beoordelingsplicht van toepassing is.

¹ Er kan namelijk gelet op artikel 5, zesde lid van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor) niet op grond van artikel 4 onderdelen 9 en 11, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht worden 'gekruimeld'.

² Gezien de vervolgoverwegingen in de document betekent dit dat voor de omgevingsvergunning 'afwijken regels bestemmingsplan' eerst een mer-beoordelingsbesluit worden genomen.

Conclusie

De activiteiten welke door De Trip aangevraagd zijn met de melding van de bouw voor de keerwanden vallen onder een type B bedrijf volgens het Bor. Deze vallen binnen de milieucategorie 4.1. Het betreft hier een melding welke als besluit niet voorkomt in kolom 4 van het Besluit mer. Dit maakt dat de melding sec volgens het besluit m.e.r. niet van toepassing is. Een melding alleen is namelijk geen moederbesluit voorkomend in het Besluit mer.

Echter de melding van de bouw is rechtstreeks in strijd met artikel 3, lid 3.5, onder e van de planregels van het bestemmingsplan. Daarmee dient bij voor het voornemen (de bouw van keerwanden) afgeweken te worden van het bestemmingsplan. Dit is samen met het vallen van de activiteit van De Trip onder kolom 1, de overschrijding daarvan in kolom 2, het voorkomen van het plannen (afwijking bestemmingsplan) onder kolom 3 en besluiten onder kolom 4 van het Besluit mer, maakt deze melding met afwijken van het bestemmingsplan m.e.r. beoordelingsplichtig (zie verder bij onderbouwing).

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

mr. B. van der Lecq-Meijssen
bureauhoofd ruimte en leefomgeving

Kopie verstuurd aan:

--

Gemeente Utrecht
T.a.v. de heer N. Belhadj
nordin.belhadj@utrecht.nl

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
9999177115_9999884399

Uw kenmerk
-

Datum
13 november 2020

Contact
info@dcmr.nl

Afdeling
Reguleren en Advies

Bijlagen
-

Onderwerp
Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing

Geachte heer Belhadj,

Op 2 november 2020 heeft u de DCMR Milieudienst Rijnmond opnieuw om advies gevraagd over de aangepaste ruimtelijke onderbouwing voor het bedrijf De Trip B.V. aan de Sophialaan 7 in Utrecht.

Kader

Voor dit advies is de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (versie 30 oktober 2020) getoetst aan de VNG-richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering 2009'. In uw mail van 3 november heeft u twee specifieke vragen gesteld.

Conclusie

De activiteiten die in de ruimtelijke onderbouwing worden beschreven vallen onder categorie 4.2 van de VNG-richtlijn.

Beoordeling

De ruimtelijke onderbouwing is aangepast ten opzichte van de versie van 6 maart 2020. Naar aanleiding van de aanpassing heeft u twee vragen gesteld.

1. Is er na intrekking van bepaalde milieuactiviteiten sprake van een milieuinrichting in de categorie 4.1?
2. Zijn de uitgangspunten die in de ruimtelijke onderbouwing zijn opgenomen nu wel correct?

Vraag 1

Ten opzichte van de ruimtelijke onderbouwing die in maart 2020 is ingediend zijn de beschreven activiteiten in hoofdstuk 3 van het document slechts summier aangepast.

Nog steeds wordt een deel van de activiteiten (voor de toekomstige vergunningplichtige situatie) omschreven als: 'inname, op- en overslag en bewerking van grotere en meer afvalstromen'. Zoals in ons vorige advies van 19 juni 2020 is aangegeven zijn het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort. Daarmee blijft dus de activiteit 'Vuiloverslagstation' van toepassing en blijft de inrichting vallen onder categorie 4.2. De activiteit 'vuiloverslagstation' wordt niet bepaald door de aanwezigheid van een afvalscheidingsinstallatie en/of puinbreekinstallatie, zoals de RUD Utrecht in haar advies van 19 februari 2016 stelt.

Vraag 2

Zoals ook in ons vorige advies is aangegeven, is in de paragraaf 'geur' de activiteit 'vuiloverslagstation' weggelaten. Dit is niet terecht, omdat deze activiteit wel wordt aangevraagd. Overigens laat dat onverlet dat (op basis van het geurrapport) geen geuroverlast is te verwachten.

Daarnaast blijft ook onze eerdere opmerking staan dat de aangevraagde activiteiten uit de aanvraag van 30 mei 2016 niet overeenstemmen met de onderbouwing, nu er activiteiten zijn geschrapt.

Nadere informatie

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.C. Luijendijk telefoonnummer 010 - 246 8107 of e-mailadres loes.luijendijk@dcmr.nl.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,

G. Doezezan

coördinator afdeling Reguleren en Advies

Omdat we dit document digitaal vaststellen, staat er geen handtekening in.

Aanvullend advies voor de vereiste verklaring van geen bedenkingen bij de gevraagde omgevingsvergunning voor het uitbreiden van bedrijfsactiviteiten aan de Sophialaan 7

kenmerk: HZ_ADVIES-16-17957

Ontwikkelorganisatie Ruimte
27 november 2020

De Trip heeft voor de aanvraag om bedrijfsactiviteiten uit te breiden aan de Sophialaan 7 een aangepaste ruimtelijke onderbouwing ingediend. In verband hiermee is een aanvullend advies gevraagd over de vereiste verklaring van geen bedenkingen.

Op 30 oktober 2020 heeft De Trip een aangepaste ruimtelijke onderbouwing ingediend (bijlage 1 en 2). DCMR Milieudienst Rijnmond heeft op verzoek van de gemeente op 19 juni 2020 een second opinion gegeven (bijlage 3). DCMR Milieudienst Rijnmond heeft daarna op 13 november 2020 een beoordeling gegeven van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing (bijlage 4).

De conclusie en het advies van Ontwikkelorganisatie Ruimte over de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten (20 september 2019) blijven na de beoordeling van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van toepassing. Op basis van de ingediende aanvraag is toen geconcludeerd dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Er is geadviseerd om daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven.

De ruimtelijke onderbouwing is aangepast, maar er is geen nieuwe aanvraag die overeenkomt met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing. Er is geen nader te toetsen nieuwe aanvraag. Onderstaand wordt daarom in hoofdlijn ingegaan op de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip.

Activiteiten

In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing geeft De Trip aan dat er goederen mogen worden ingenomen op basis van de melding Activiteitenbesluit van 11 maart 2015 (kenmerk: Ap7920ykwqb) gewijzigd op 25 mei 2018. Ook wordt verwezen naar de beschikking van 12 juli 2019 met kenmerk HZ-WABO-19-05299 wat betreft het vastleggen van de geluidsvoorschriften.

Er is echter geen omgevingsvergunning verleend om voor deze bedrijfsactiviteiten af te wijken van het bestemmingsplan.

Milieucategorie

Er wordt door De Trip gesteld dat de huidige en toekomstige situatie binnen milieucategorie 4.1 vallen. Dat de huidige situatie niet gelijk gesteld kan worden met milieu categorie 4.1, blijkt uit een eerder advies van DCMR Milieudienst Rijnmond.

De toekomstige situatie die in de aangepaste ruimtelijke onderbouwing wordt geschetst, blijkt uit de beoordeling van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van DCMR Milieudienst Rijnmond in milieucategorie 4.2 te vallen en niet in milieucategorie 4.1 (zie bijlage 3 en 4).

In de inleiding van de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de activiteit 'Vuiloverslagstations' wordt ingetrokken, maar dat dit niet blijkt uit de in de ruimtelijke onderbouwing vermelde activiteiten. Het inzamelen, op- en overslaan en bewerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstromen zijn activiteiten die moeten worden gekwalificeerd als activiteiten behorende bij een vuiloverslagstation, dat tot milieucategorie 4.2 behoort.

Aangepaste ruimtelijke onderbouwing en huidige aanvraag

In de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip wordt een aantal activiteiten geschrapt ten opzichte van de eerdere ruimtelijke onderbouwing:

- intrekken activiteit puinbreken;
- intrekken activiteit vuiloverslagstation voor wat betreft inname van gemengd afval;
- geen inname van gemengd afval en RKG-slib en beperkte opslag van gevaarlijk bouw- en sloopafval en
- geen incidentele aanvoer van schepen in de avond- en nachtperiode.

De aangevraagde activiteiten uit de aanvraag van 30 mei 2016 zijn echter deels niet in overeenstemming met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van De Trip waarin de bovenvermelde activiteiten worden geschrapt. Er is namelijk geen nieuwe aanvraag ingediend op basis van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie en advies

De ruimtelijke onderbouwing is aangepast, maar er is geen nieuwe aanvraag die overeenkomt met de aangepaste ruimtelijke onderbouwing. Er is dan geen nader te toetsen nieuwe aanvraag.

De conclusie blijft dat niet is gebleken dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen met milieucategorie 4.1. Gezien de omvang van de uitbreiding kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen niet worden uitgesloten. Gelet hierop zijn wij van mening dat de gevraagde uitbreiding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Wij adviseren daarom de gevraagde verklaring van geen bedenkingen niet af te geven. Dit is overeenkomstig het eerdere advies van 20 september 2019.

Als een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, waarin er bedrijfsactiviteiten worden geschrapt ten opzichte van de huidige aanvraag, dan is door de aanvrager aan te tonen dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk is te stellen aan milieucategorie 4.1.

Bijlage 16. 19 juni 2020 Second opinion De Trip, DCMR Milieudienst Rijnmond;

Bijlage 17. 30 oktober 2020 Ruimtelijke onderbouwing Sophialaan 7 te Utrecht, BRO;

Bijlage 18. 30 oktober 2020 Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen, M-Tech;

Bijlage 19. 13 november 2020 Beoordeling aangepaste ruimtelijke onderbouwing, DCMR Milieudienst Rijnmond

Overzicht afval-, grond- en hulpstoffen en vrijkomende (bedrijfs)afvalstoffen

Toelichting tabel 1

In de kolom onder eigenschappen, worden de eigenschappen beoordeeld op basis van onderstaande aspecten

- Bodembedreigende stof zoals bedoeld in artikel 1.1 van het Activiteitenbesluit: stof die de bodem kan verontreinigen als bedoeld in bijlage 2 van deel 3 van de NRB, en stoffen of mengsels als omschreven in artikel 3 van de EG-verordening indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels die de bodem kunnen verontreinigen. Bij "Ja" opslag op een vloestofdichte vloer, in afgedekte container of onder overkapping.
- Stuifklasse zoals bedoeld in bijlage 3 van het Activiteitenbesluit.
- Geurrelevant als bedoeld in Handleiding geur van Infomil.
- Brandbare niet milieugevaarlijke stof zoals bedoeld in artikel 7.7 van het Bouwbesluit
- Gevaarlijke stof, zoals bedoeld in artikel 1 lid 1 onder g van het Besluit externe veiligheid inrichtingen juncto artikel 1 lid 1 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof ¹		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreig end	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
Ingenomen afvalstof én vrijkomende afvalstof	Steenachtig bouw- en sloopafval	10 13 14	betonafval	B	10.000 m ³	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	S5	nee	nee
		17 01 01	beton									
		17 01 02	stenen									
		17 01 03	tegels en keramische producten									
		17 01 07	niet onder 17 01 06 vallende mengsels van beton, stenen, tegels of keramische producten									
		17 03 02	niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels (niet gevaarlijk)									
		17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen									
		17 05 08	niet onder 17 05 07 vallende spoorwegballast									
		19 12 09	minerale stoffen (bijv. zand, steen)									
		20 02 02	grond en stenen									

¹ Bouwmaterialen (grondstoffen) zijn niet apart opgenomen, aangezien deze kunnen behoren tot een van de reeds genoemde deelstromen

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof ¹		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreig end	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
Ingenomen afvalstof en vrijkomende afvalstof	Gemengd bouw- en sloopafval	17 06 04	niet onder 17 06 01 en 17 06 03 vallend isolatiemateriaal	G	45 m ³	4	losgestort, container	overkapt/ binnen	ja	S5	nee	ja/nee
		17 09 04	niet onder 17 09 01, 17 09 02 en 17 09 03 vallend gemengd bouw- en sloopafval									
		19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking									
Ingenomen afvalstof	Tweedehands bouwmaterialen geen gevaarlijke stof zijnde (zoals geotextiel, oeverbescher ming, dijk-bekleding en damwanden)	Bij G genoemde stoffen voor zover niet-gevaarlijk	Combinatie van bij G genoemde stoffen voor zover ongevaarlijk	A	3.200 m ³	10		buitenterrein of overkapt/ binnen (indien gemengd)	nee	-/S5	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Toepasbare grond ^[2] en baggerspecie conform Bbk	17 05 04	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk)	C	10.000 m ³	10	losgestort	buiten	nee	S4-S5	nee	nee
	Niet-toepasbare grond, bouwstoffen en baggerspecie ^[3] conform Bbk	17 05 06 20 02 02 20 03 03	niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen veegvuil			10	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee

^[2] In geval van toepasbare grond betreft dit de kwaliteitsklassen Achtergrondwaarde (Aw), Wonen (W) en Industrie (I) volgens het Besluit bodemkwaliteit (Bbk).

^[3] In geval van niet toepasbare grond en baggerspecie conform het Besluit bodemkwaliteit is sprake van een kwaliteitsklasse >Industrie (grond) respectievelijk > klasse B (baggerspecie).

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof ¹		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreig end	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
	Grond, bouwstoffen en baggerspecie onbekende/ indicatieve samenstelling (van onverdachte locaties)					3	losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	Calamiteiten-partijen	17 05 04 17 05 06 20 02 02	niet onder 17 05 03 vallende grond en stenen (niet-gevaarlijk) niet onder 17 05 05 vallende baggerspecie (niet-gevaarlijk) grond en stenen		1.000 m ³	3	dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	nee
	Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking		3	Losgestort of dichte container	overkapt/ binnen (eventueel buiten in dichte container)	ja	S4-S5	nee	ja/nee
Ingenomen afvalstof	A- en B-hout	03 01 01 03 01 05 15 01 03 17 02 01 19 12 07 20 01 38	schors- en kurkafval niet onder 03 01 04 vallend zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer houten verpakking hout niet onder 19 12 06 vallend (afval) hout niet onder 20 01 37 vallend hout	E	2.000 ton	8	losgestort	buitenterrein (indien A-hout en onge-shredderd B-hout) overkapt/ binnen, buiten in dichte container (geshredderd B-hout)	nee (A-hout, B-hout ongeshredderd) ja (geshredderd B-hout)	-	nee	ja

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof ¹		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreig end	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
	C-hout	03 01 04*	zaagsel, schaafsel, spaanders, hout, spaanplaat en fineer dat gevaarlijke stoffen bevat hout (bouw- en sloopafval) dat gevaarlijke stoffen bevat afval(hout) van n.e.g. mechanische afvalverwerking dat gevaarlijke stoffen bevat	M	150 ton			overkapt/ binnen, buiten in dichte container	ja	-	nee	ja
		17 02 04*										
		19 12 06*										
Ingenomen afvalstof	Teerhoudend asfalt	17 03 01*	bitumineuze mengsels die koolteer bevatten niet onder 17 03 01 vallende bitumineuze mengsels koolteer en met teer behandelde producten	O		10	losgestort, container	buitenterrein in container of overkapt/ binnen	ja	S5-	nee	nee
		17 03 02										
		17 03 03*										
Ingenomen afvalstof	Groenafval	02 01 03	afval van plantaardige weefsels afval van de bosbouw niet elders genoemd afval biologisch afbreekbaar (stedelijk) afval	I J	niet-houtachtig: 60 ton (200 m ³) houtachtig: 6.000 m ³ waarvan max. 2.560 m ³ verkleind	5	containers	buiten (afgedekt of onder overkapping) buiten	ja (niet-houtachtig en niet gescheiden)	S5	Ja	nee
		02 01 07				8	losgestort		nee (snoei-hout)		nee	
		02 01 99										
		20 02 01										
Vrijkomend afval	Scheidings-/ zeefresidu groenafval e.d.	19 12 12	overig, niet onder 19 12 11 vallend afval (inclusief mengsels van materialen) van mechanische afvalverwerking			5	losgestort, container		nee	S4 - S5	nee	Ja

tabel 1: overzicht afvalstoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen

Soort afvalstof ¹		eural-code	euralcode omschrijving	Code in tabel 1-a van bijlage 1	max. opslag-hoeveelheid	Opslag-hoogte (max.)	Opslag-wijze*	Opslag-plaats	bodem-bedreig end	stuif-klasse	geur-relevant	brand-baar
Ingenomen afvalstof	Metalen (al of niet gemengd)	15 01 04	metalen verpakking	L	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein (niet-bodembe-dreigend)	nee (alumin-ium, ijzer, staal)	-	nee	nee
		16 01 17 16 01 18 17 04 05 17 04 07 20 01 40	ferrometalen non ferrometalen ijzer en staal gemengde metalen metalen					afgedekt/ binnen of in dichte container	ja (overige en ongesch ei-den stromen)			
Ingenomen afvalstof	Gips	17 08 02	"Gipshoudend bouw materiaal, niet onder 17 08 01 vallend",	N	150 ton	5	verpakt, container	overkapt /binnen	nee	-	nee	nee
Ingenomen afvalstof	Kunststoffen	02 01 04 07 02 13 15 01 02 16 01 19 17 02 03 19 12 04 20 01 39	kunststofafval kunststofafval kunststofverpakking kunststoffen kunststof (bsa) kunststoffen en rubber kunststoffen	P	kunststoffen 150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein of overkapt	nee	-	nee	ja
Ingenomen afvalstof	Zwerfvuil	20 03 99	niet elders genoemd stedelijk afval	R	150 ton	10	losgestort, container	buitenterrein in afgedekte container of overkapt/ binnen	ja	-	nee	nee

Tabel 2: overzicht stoffen die binnen de inrichting aanwezig zijn t.b.v. ondersteunende activiteiten met bijbehorende milieuhygiënische eigenschappen												
Soort stof		eural-code	toelichting / aard van toepassing	doorzet-capaciteit per jaar	opslag-hoeveelheid	opslag-hoogte	opslagwijze	opslagplaats	bodem-belastend	stuif-klasse	geur-emitterend	brand-baar
Stoffen ten behoeve van ondersteunende activiteiten												
brandstof	Dieselolie	n.v.t.	Brandstof voor voertuigen, machines en materieel die extern op werken door Trip BV ingezet worden.	n.v.t.	15.000 liter [4]	n.v.t.	IBC-tanks, 5 x max. 3000 liter	buitenterrein	ja	n.v.t.	nee	ja
hulpstof	Bestrijdingsmiddelen	n.v.t.	Bestrijdingsmiddelen/gewasbeschermingsmiddelen	500 kg	100 kg	n.v.t.	opslag cf. PGS 15	inpandig	ja	n.v.t.	n.v.t.	ja/nee
grondstof	Strooizout	n.v.t.	Gladheidsbestrijding en handel	80.000 ton	80.000 ton	8	losgestort in zoutloods	inpandig	ja	S5	nee	nee
Bouw-/grondstof	Bouwproducten e.d. (grind, zand, grond etc.) ten behoeve van infra en voldoet aan BBK	n.v.t.	gebruik in werken buiten de inrichting, eventueel na menging	n.v.t.	10.000 ton	10	Losgestort, en in silo's	buiten	nee	S1-S5	nee	nee
grondstof	Compost/groenknippers	n.v.t.	Grondstof voor de productie van groen producten (met bekende samenstelling)	n.v.t.	3.000 ton	8	Los gestort	buiten	nee	S4	nee	nee
grondstof	Steenachtige substraten	n.v.t.	Grondstof voor de productie van grond- en/of groenproducten (met bekende samenstelling)	n.v.t.	10.000 ton	8	Los gestort	buiten	nee	S4	nee	nee
afvalstof	KCA / KGA	div.	KCA/KGA welke incidenteel aangetroffen wordt in aangevoerd afval en KCA/KGA uit de eigen bedrijfsvoering	500 kg	100 kg	n.v.t.	dichte opslagvoorziening cf. PGS 15	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	deels
afvalstof	Kantoor-/bedrijfsafval	div.	afvalstof die vrijkomt bij in werking hebben van de inrichting	5 ton	0,05 ton	n.v.t.	bedrijfsafval-containers	inpandig in bedrijfshal	ja	n.v.t.	nee	nee

[4] De Trip BV heeft een 5-tal IBC-tanks (elk met een inhoud van maximaal 3.000 liter) in gebruik, die op eigen werken ingezet worden voor het aftanken van machines en materieel.

Prestatieafspraken Wonen

Basisinformatie

Datum	6 april 2021
Gespreksleider	Rachel Heijne
Tijd	19.30 – 20.30 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en deelnemers
Portefeuillehouder	Kees Diepeveen
Betrokken ambtenaren/presentatoren	6 ambtenaren
Griffiemedewerker	Manon Leenders
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, STUW/Bo-ex deelnemer, STUW deelnemer, STUW/SSH deelnemer, STUW/Mitros deelnemer, STUW/Portaal deelnemer, STUW/Habion 4 deelnemers op eigen initiatief/ bewoners

Programma

Opening/ Welkom
Presentatie door gemeente
Vragen raadsleden
Gesprek tussen raadsleden en uitgenodigde betrokken partijen (zoals corporaties, huurdersorganisaties).
Reflectieronde

Motivatie

Agendeerders: Bülent Isik (PvdA), Tim Schipper (SP), Hind Dekker-Abdulaziz (D66), Henk van Deun (PVV), Erik van der Marel (VVD)

De betaalbaarheid, beschikbaarheid en verduurzaming van sociale huurwoningen staan al jaren onder druk. Tevens worden er veel sociale huurwoningen verkocht. Dit leidt tot lange wachtlijsten. De schimmelwoningen worden niet met hogere prioriteit gerenoveerd, wat wel door de raad bij motie was gevraagd. Bij de geplande renovaties is er altijd discussie over de uitvoerbaarheid, de voorwaarden waaronder ze plaatsvinden, de onkostenvergoedingen en het naleven van de overige afspraken uit het Algemeen Sociaal Plan. Corporaties geven aan dat ze voldoende middelen hebben om nieuwbouwwoningen te realiseren maar er is een groot tekort aan bouwgrond.

Op een raadinformatiebijeenkomst horen wij graag van de huurdersorganisaties:

a) Hoe zij het participatietraject hebben ervaren. Wel verbeterpunten en wensen hebben zij voor ons.

- b) Soms lukt de corporaties het niet om de gemaakte afspraken rondom de productie- betaalbaarheid- onderhouds- en duurzaamheid na te komen. Hoe zeker zijn ze nu dat deze keer wel de gemaakte afspraken worden uitgevoerd?
- c) Dit jaar wordt het Algemeen Sociaal Plan geëvalueerd. Welke verbeterpunten zien de huurderskoepels voor de update? Zijn ze überhaupt toegerust op hun taak? Wat is er nodig om dat wel te zijn?
- d) Inventariseren van meningen en suggesties van andere belangstellenden.
- e) Op basis van de uitkomsten van de Raadsinformatiebijeenkomst gaan wij aanvullende agendering aanleveren t.b.v. een commissiedebat.

Uit het aanbod op Woningnet valt op dat na renovaties te vaak forse huurstijgingen doorgevoerd worden bij mutaties, vooral bij grotere woningen. Die worden zo aan de kernvoorraad onttrokken. Voor zittende huurders geldt dat niet, maar nieuwe huurders betalen de hoofdprijs. Graag horen wij van de corporaties nadere toelichting op dit beleid. Een deel van de woningen gaat na renovatie ook de middenhuur in. Voor het doel van meer mengen van wijken misschien begrijpelijk, maar de primaire doelgroep komt steeds meer in de knel.

- In de zogeheten 'Mutatiewijken' (Binnenstad, Oost, Noordoost en West) schiet het niet echt op. In de binnenstad gaat het om kleine aantallen. In Oost staan alleen studenten- en starterswoningen (goed en hard nodig voor die doelgroep) van SSH op de rol, maar voor de rest gebeurt er niks. Waar blijft de toename van 'echte sociale huur' in die wijken? Graag horen de agendeerders hierop een nadere toelichting.

- Uit de prestatieafspraken bleek dat na de Camera Obscuradreef ook de Hanoidreef wellicht op de rol staat voor een uitruil a la 'De Mix'. Al in 2009 stond dit complex op de nominatie voor renovatie/sloop. Intussen loopt het achterstallig onderhoud de spuigaten uit. Het is dat de bewoners aan de bel trokken, anders was er nog voor onbepaalde tijd niets gebeurd. Hoeveel Hanoidreven zijn er nog, waar onderhoud langjarig wacht op een besluit over de toekomst. Hoe gaan de corporaties hiermee om? Hoe voorkomen ze soortgelijke ongezonde leefomstandigheden voor hun huurders?

Bijdrage

Deelnemer, bewoner

Sociale huurwoningen zitten vast. Wij zijn scheefwoners beiden werkzaam 59 jaar. Boven de 40.000 inkomen. Over aantal jaren met pensioen we kunnen niet doorstromen. We gaan niet kopen te duur en ook niet huren voor 1400 euro. Want straks pensioen en kunnen het niet meer betalen. We blijven dus in de sociale huurwoning zitten. Dat belemmert veel meer burgers. Hierdoor is er dus geen doorstroming.

Deelnemer/ bewoner

Er moet wat gedaan worden aan het woningtekort en voor de mensen die tussen wal en schip vallen. Fatsoenlijke woningen worden snel in het dure segment en vrije sector ondergebracht. Woningbouwcorporaties hebben ook veel te strenge eisen voor woningruil

Deelnemer/ bewoner

Ik ben deelnemer/ bewoner, moeder van twee kinderen. Zoon van 14 en dochter van 13 jaar heb ik. Op dit moment zit ik in een scheiding. Door de scheiding zit ik op dit moment met een vrije sector woning met een te hoge huur. (1140) het is een situatie waar ik niet voor heb gekozen. Het is me helaas overkomen. Door al deze financiële en emotionele problemen die ik niet alleen kon oplossen heb ik contact gehad met de buurtteam. In de hoop dat ze me zouden helpen want ik ben bang dat ik straks op straat lig met me kinderen. Er is me verteld door sociale raadslieden dat ze niets voor me

konden doen. Doordat er woningtekort is in Utrecht. Ik woon al 17 jaar in Leidsche Rijn en mijn kinderen zijn hier geboren. Ergens anders wonen is geen optie voor mij omdat ik een zorgkindje heb en me kids zijn hier gewend Dus ik moet me maar zien te redden. De stres en de angst die hierbij komt kijken is ongelooflijk. Hierdoor loop ik nu bij Altrecht helaas. Graag zou ik een keer mijn verhaal willen doen bij jullie om gehoord te worden en hopende dat u iets voor mij en zoveel alleenstaande moeders/vaders kunnen betekenen. In ieder geval hoop ik dat de woningtekort goed wordt aangepakt zodat wij als moeders een keer rustig kunnen ademen omdat we een dak boven ons hoofd hebben.

Groet

Prestatieafspraken



Raadsinformatie bijeenkomst
april 2021



Gemeente Utrecht

Prestatieafspraken 2021: bijzonderheden

- Actualisatie van de bestaande prestatieafspraken;
- Nieuwe deelnemer: Habion;
- Inrichting van productieoverleg met corporaties om voortgang bouw te monitoren en te bevorderen;
- Wijkenstrategie voor amendementswijken opgesteld (raadsbrief d.d. 16-07-2020);
- Wederkerigheid van de afspraken;



Beschikbaarheid

- Productie: uitgangspunt is dat de sociale voorraad meegroeit met de groei van de stad. cijfers: Geplande nieuwbouw STUW 5.147 woningen, 1.029 per jaar (2021-2025);
- In 2020 bijna 1.000 woningen toegevoegd.
- Inzicht uit wijkenstrategie gebruikt om afspraken m.b.t. verkoop in de amendementswijken verder aan te scherpen;
- Bevorderen doorstroom door tweetal experimenten (GroenWest en SSH)
- Ontwikkeling kernvoorraad: Aandeel kernvoorraad fluctueert en is ongeveer 80% in 2025
- Ontwikkeling selectiebeleid gronduitgifte: positie corporaties verstevigen

Inzet bijzondere doelgroepen

- Aanpak conform Plan van Aanpak huisvesting en begeleiding kwetsbare groepen/ (t)huis voor iedereen;
- Streefcijfers 2020 Plan van Aanpak in stad Utrecht gehaald;
- Oplevering 6 complexen met gemengde woonvormen;
- 'Acupunctuur' bij toewijzing.



Betaalbaarheid

- Huurstijging max. op niveau inflatie (conform stedelijke prestatieafspraken): inmiddels landelijke bevroering huren;
- Aandacht voor gevolgen coronamaatregelen op betaalbaarheid (coulancemaatregelen);
- Pilot huurkorting per 1 januari 2021 omgezet in structurele regeling.



Duurzaamheid

- Energie-index bezit gemiddeld 1,3 (label B = 1,21 -1,4)
- Alle corporaties rapporteren aan de hand v.d. energie-index (motie 247/2019)
- Ambities zon op dak geconcretiseerd (20 % van de woningen in 2025)
- Continuering inzet programma aardgasvrij Overvecht en transitievisie warmte
- Continuering inzet energieboxen
- Samenwerkingsafspraken op het gebied van klimaatadaptatie en circulair bouwen



Huurdersparticipatie

- Tripartite afspraken
- Proces prestatieafspraken 2021 geëvalueerd met huurdersorganisaties
- Stuurgroep huren en werkgroepen
- Evaluatie ASP loopt



Monitor en vervolg

- Monitor prestatieafspraken 2020 conform planning.
- Er wordt nu aan gewerkt. De raad wordt hierover rond de zomer geïnformeerd.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1757
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 april 2021
Agendapunt	5.1
Omschrijving	Raadsbrief Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021 – 2025
ID	1811
Behandelend ambtenaar	D. Buckers
Telefoon	030 – 28 64830
E-mail	d.buckers@utrecht.nl
Datum collegebesluit	8 december 2020
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Wonen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	6 april 2021

Voorgesteld besluit

Bo-Ex

Tabel 1a Ontwikkeling sociale (kern)voorraad zelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur* per 1-1	7.639	7.702	7.510	7.764	7867	7.911
<i>waarvan kernvoorraad** per 1-1</i>	<i>6020</i>	<i>6061</i>	<i>5881</i>	<i>5.941</i>	<i>6120</i>	<i>6164</i>
nieuwbouw sociaal in definitiefase of verder (geplande oplevering, zie 1d)	82	0	241	209	0	
nieuwbouw sociaal in (pre-)initiatiefase (geplande oplevering, zie 1d)		0	0	0	50	
resterende nieuwbouwambitie		0	0	0	0	
sloop sociaal	0	174	81	0	0	
verkoop*** sociaal	-19	-6	-6	-6	-6	-6
aankoop sociaal	0	0	0	0	0	
liberalisatie	0	0	0	0	0	
socialisatie	0	0	0	0	0	
Voorraad sociale huur per 31-12	7.702	7.510	7.664	7867	7911	7.905
<i>waarvan kernvoorraad per 31-12</i>	<i>6.061</i>	<i>5.881</i>	<i>5.941</i>	<i>6.120</i>	<i>6164</i>	<i>6164</i>

* a) Een huurwoning met een kale huurprijs van ten hoogste het in artikel 13, eerste lid onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag genoemde bedrag (de liberalisatiegrens per 1-1), of:

b) Een huurwoning die, als gevolg van een of meer jaarlijkse huurverhogingen, thans een huurprijs boven het onder a) genoemde bedrag, maar die na mutatie weer een huurprijs onder het onder het onder a) genoemde bedrag zal krijgen.

** alle zelfstandige huurwoningen onder de 2e aftoppingsgrens (de woningen met huurkorting a.g.v. de pilot tellen hier niet mee en worden apart gevraagd in tabel 1b)

*** alle verkoop, dus zowel aan verhuurders alsmede complexgewijze verkoop aan markt/corporaties

Tabel 1b Aantal woningen waar bewoners a.g.v. pilot een huurkorting gaan krijgen tot de aftoppingsgrens

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
aantal woningen (schatting)	170	?	?	?	?	?

Tabel 1c Ontwikkeling sociale voorraad onzelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 1-1	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040
nieuwbouw onzelfstandig in definitiefase of verder(oplevering)	0	0	0	0	0	0
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in (pre-)initiatiefase (oplevering)	0	0	0	0	0	0
saldo overige mutaties onzelfstandig	0	0	0	0	0	0
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 31-12	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040	1.040

Tabel 1d Definities van plannen in definitiefase of verder en (pre)initiatiefase

plannen in definitiefase of verder

- nieuwbouw op eigen locatie corporatie: vóór 1-1-2018 ligt een startdocument en/of intentieovereenkomst met gemeente Utrecht
- nieuwbouw op gemeentelijke locatie: vóór 1-1-2018 gunning tender of onderlinge verdeling LR met gemeente Utrecht afgesproken
- nieuwbouw op locatie van particuliere ontwikkelaar: vóór 1-1-2018 ligt een contract met eigenaar over ontwikkeling

plannen in (pre-)initiatiefase

- alle plannen die niet hard zijn, maar al wel gekoppeld zijn aan specifieke locatie

GROENWEST

Tabel 1a Ontwikkeling sociale (kern)voorraad zelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur* per 1-1	1933	2002	2004	2256	2258
<i>waarvan kernvoorraad** per 1-1</i>	1567	1636	1632	1627	1624
nieuwbouw sociaal in definitiefase of verder (geplande oplevering, zie 1d)	68	0	0	0	0
nieuwbouw sociaal in (pre-)initiatiefase (geplande oplevering, zie 1d)	0	0	250	0	150
sloop sociaal	0	0	0	0	0
verkoop*** sociaal	0	0	0	0	0
aankoop sociaal	1	1	1	1	1
liberalisatie	0	0	0	0	0
socialisatie	0	1	1	1	0
Voorraad sociale huur per 31-12	2002	2004	2256	2258	2409
<i>waarvan kernvoorraad per 31-12</i>	1636	1632	1627	1624	1622

* a) Een huurwoning met een kale huurprijs van ten hoogste het in artikel 13, eerste lid onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag genoemde bedrag (de liberalisatiegrens per 1-1), of:

b) Een huurwoning die, als gevolg van een of meer jaarlijkse huurverhogingen, thans een huurprijs boven het onder a) genoemde bedrag, maar die na mutatie weer een huurprijs onder het onder a) genoemde bedrag zal krijgen.

** alle zelfstandige huurwoningen onder de 2e aftoppingsgrens

*** alle verkoop, dus zowel aan verhuurders alsmede complexgewijze verkoop aan markt/corporaties

Tabel 1b Ontwikkeling sociale voorraad onzelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 1-1	72	99	99	99	99
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in definitiefase of verder (oplevering)	27	0	0	0	0
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in (pre-)initiatiefase (oplevering)	0	0	0	0	0
saldo overige mutaties onzelfstandig	0	0	0	0	0
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 31-12	99	99	99	99	99

Tabel 1c Definities van harde en zachte plannen

Plannen in definitiefase of verder:
-nieuwbouw op eigen locatie corporatie: vóór 1-1-2018 ligt een startdocument en/of intentieovereenkomst met gemeente
-nieuwbouw op gemeentelijke locatie: vóór 1-1-2018 gunning tender of onderlinge verdeling LR met gemeente Utrecht
-nieuwbouw op locatie van particuliere ontwikkelaar: vóór 1-1-2018 ligt een contract met eigenaar over ontwikkeling
Plannen in (pre-)initiatiefase
-alle plannen die niet hard zijn, maar al wel gekoppeld zijn aan specifieke locatie

MITROS

Tabel 1a Ontwikkeling sociale voorraad zelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur* per 1-1	20.676	20.629	20.625	20.635	20.816
waarvan kernvoorraad	17.262	17.172	17.122	16.921	16.966
nieuwbouw sociaal in definitiefase of verder (geplande oplevering, zie 1c)	138	238	246	155	368
nieuwbouw sociaal in (pre-)initiatiefase (geplande oplevering, zie 1c)			122	221	239
resterende nieuwbouwambitie van onzelfstandig naar zelfstandig					
sloop sociaal	-40	-97	-163	0	0
verkoop*** sociaal	-150	-150	-200	-200	-200
aankoop sociaal					
liberalisatie	-5	-5	-5	-5	-5
socialisatie	10	10	10	10	10
Voorraad sociale huur per 31-12	20.629	20.625	20.635	20.816	21.228
realisatie middenhuur	0	0	12	129	153

** Mitros stuurt bij op realisering van nieuwbouw en temperen verkoop om de afspraak van 20.550 sociale huurwoningen in 2021 te garanderen

* a) Een huurwoning met een kale huurprijs van ten hoogste het in artikel 13, eerste lid onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag genoemde bedrag (de liberalisatiegrens per 1-1), of:

b) Een huurwoning die, als gevolg van een of meer jaarlijkse huurverhogingen, thans een huurprijs boven het onder a) genoemde bedrag, maar die na mutatie weer een huurprijs onder het onder a) genoemde bedrag zal krijgen.

** alle zelfstandige huurwoningen onder de 2e aftoppingsgrens (de woningen met huurkorting a.g.v. de pilot tellen hier niet mee en worden apart gevraagd in tabel 1b)

*** individuele verkoop exclusief complexgewijze verkoop aan markt/corporaties vanwege uitruil

Tabel 1c Ontwikkeling sociale voorraad onzelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 1-1	1.773	1.439	951	951	951
nieuwbouw hard sociaal onzelfstandig (oplevering)	34				
nieuwbouw zacht sociaal onzelfstandig (oplevering)					
saldo overige mutaties onzelfstandig	-368	-488			
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 31-12	1.439	951	951	951	951

Tabel 1d Definities van plannen in de definitiefase of verder en (pre-)initiatiefase

Plannen in definitiefase of verder:

- nieuwbouw op eigen locatie corporatie: vóór 1-1-2020 ligt een startdocument en/of intentieovereenkomst met gemeente Utrecht
- nieuwbouw op gemeentelijke locatie: vóór 1-1-2020 gunning tender of onderlinge verdeling LR met gemeente Utrecht afgesproken
- nieuwbouw op locatie van particuliere ontwikkelaar: vóór 1-1-2020 ligt een contract met eigenaar over ontwikkeling

plannen in (pre-)initiatiefase:

- alle plannen die niet hard zijn, maar al wel gekoppeld zijn aan specifieke locatie

PORTAAL

Tabel 1a Ontwikkeling sociale (kern)voorraad zelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur* per 1-1	12.273	12.128	12.239	12.341	12.647
<i>waarvan kernvoorraad** per 1-1</i>	<i>10.495</i>	<i>10.239</i>	<i>10.066</i>	<i>10.124</i>	<i>10.351</i>
nieuwbouw sociaal in definitiefase of verder (geplande oplevering, zie 1c)	0	216	163	414	139
nieuwbouw sociaal in (pre-)initiatiefase (geplande oplevering, zie 1c)					
resterende nieuwbouwambitie, nog geen locatie					
sloop sociaal	-97	-32	0	-66	0
verkoop*** sociaal	-50	-73	-63	-43	-33
aankoop sociaal	7	5	7	6	4
liberalisatie ****	-5	-5	-5	-5	-5
socialisatie					
Voorraad sociale huur per 31-12	12.128	12.239	12.341	12.647	12.752
<i>waarvan kernvoorraad per 31-12</i>	<i>10.239</i>	<i>10.066</i>	<i>10.124</i>	<i>10.351</i>	<i>10.570</i>

* a) Een huurwoning met een kale huurprijs van ten hoogste het in artikel 13, eerste lid onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag genoemde bedrag (de liberalisatiegrens per 1-1), of:

b) Een huurwoning die, als gevolg van een of meer jaarlijkse huurverhogingen, thans een huurprijs boven het onder a) genoemde bedrag, maar die na mutatie weer een huurprijs onder het onder het onder a) genoemde bedrag zal krijgen.

** alle zelfstandige huurwoningen onder de 2e aftoppingsgrens (de woningen met huurkorting a.g.v. de pilot tellen hier niet mee en worden apart gevraagd in tabel 1b). Overigens zal de kernvoorraad op bv. 31-12-2018 in de praktijk licht afwijken van kernvoorraad op 1-1-2019 a.g.v. jaarlijkse wijziging huurgrenzen.

*** alle verkoop, dus zowel aan verhuurders als mede complexgewijze verkoop aan markt/corporaties

**** het plan is om bij renovatie van de Nigerdreef na oplevering en een daaropvolgende mutatie 58 woningen naar de middendure huur brengen. Dit is nog niet verwerkt in de voorr.

Tabel 1b Aantal woningen waar bewoners a.g.v. pilot een huurkorting gaan krijgen tot de aftoppingsgrens

	2018	2019	2020	2021	2022
aantal woningen (schatting)	250	250	250	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 1c Ontwikkeling sociale voorraad onzelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 1-1	986	986	986	978	970	962	954
Onttrekking onzelfstandige wooneenheden (betreft samenvoeging HAT-eenheden naar zelfst.)			-8	-8	-8	-8	-8
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in definitiefase of verder (oplevering)							
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in (pre-)initiatiefase (oplevering)							
saldo overige mutaties onzelfstandig							
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 31-12	986	986	978	970	962	954	946

Tabel 1c Definities van plannen in de definitiefase of verder en (pre-)initiatiefase

Plannen in definitiefase of verder:
- nieuwbouw op eigen locatie corporatie: vóór 1-1-2021 ligt een startdocument en/of intentieovereenkomst met gemeente Utrecht
- nieuwbouw op gemeentelijke locatie: vóór 1-1-2021 gunning tender of onderlinge verdeling LR met gemeente Utrecht afgesproken
- nieuwbouw op locatie van particuliere ontwikkelaar: vóór 1-1-2021 ligt een contract met eigenaar over ontwikkeling
plannen in (pre-)initiatiefase:
- alle plannen die niet hard zijn, maar al wel gekoppeld zijn aan specifieke locatie

Tabel 1a Ontwikkeling sociale (kern)voorraad zelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur* per 1-1	3289	3289	3533	3583	4909
<i>waarvan kernvoorraad** per 1-1</i>	2763	2667	2587	2519	3802
nieuwbouw sociaal in definitiefase of verder (geplande oplevering, zie 1c)	0	244	0	901	0
nieuwbouw sociaal in (pre-)initiatiefase (geplande oplevering, zie 1c)	0	0	50	425	0
sloop sociaal	0	0	0		-10
verkoop*** sociaal	0	0	0	0	0
aankoop sociaal	0	0	0	0	0
liberalisatie					
socialisatie	0	0	0	0	0
Voorraad sociale huur per 31-12	3.289	3.533	3.583	4.909	4.899
<i>waarvan kernvoorraad per 31-12</i>	2667	2587	2519	3802	3860

Cambridgelaan en City Campus Max is in tabel 1a voor 50% meegeteld (want gedeeld eigendom met Bo-EX)

* a) Een huurwoning met een kale huurprijs van ten hoogste het in artikel 13, eerste lid onderdeel a, van de Wet op de huurtoeslag genoemde bedrag (de liberalisatiegrens per 1-1), of:

b) Een huurwoning die, als gevolg van een of meer jaarlijkse huurverhogingen, thans een huurprijs boven het onder a) genoemde bedrag, maar die na mutatie weer een huurprijs onder het onder a) genoemde bedrag zal krijgen.

** alle zelfstandige huurwoningen onder de 2e aftoppingsgrens

*** alle verkoop, dus zowel aan verhuurders alsmede complexgewijze verkoop aan markt/corporaties

Tabel 1b Ontwikkeling sociale voorraad onzelfstandige woningen, bezit Utrecht

	2021	2022	2023	2024	2025
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 1-1	5.691	5.691	5.891	6.016	6.016
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in definitiefase of verder (oplevering)	0	0	0	0	0
nieuwbouw onzelfstandig sociaal in (pre-)initiatiefase (oplevering)	0	200	125	0	0
saldo overige mutaties onzelfstandig	0	0	0	0	-363
Voorraad sociale huur onzelfstandig per 31-12	5.691	5.891	6.016	6.016	5.653

Kamers die per bed zijn verhuurd zijn geteld als een kamer

Tabel 1c Definities van plannen in de definitiefase of verder en (pre-)initiatiefase

Plannen in definitiefase of verder:

- nieuwbouw op eigen locatie corporatie: vóór 1-1-2020 ligt een startdocument en/of intentieovereenkomst met gemeente Utrecht
- nieuwbouw op gemeentelijke locatie: vóór 1-1-2020 gunning tender of onderlinge verdeling LR met gemeente Utrecht afgesproken
- nieuwbouw op locatie van particuliere ontwikkelaar: vóór 1-1-2020 ligt een contract met eigenaar over ontwikkeling

plannen in (pre-)initiatiefase:

- alle plannen die niet hard zijn, maar al wel gekoppeld zijn aan specifieke locatie

PRODUCTIEPROGRAMMA BO-EX

Projecten die (deels) gaan opleveren in de periode 2021 t/m 2026

[illegible]**IN GEVAL VAN NIEUWBOUW:**

ALS DE OPLEVERING VAN 1 PROJECT VERDEELD IS OVER MEERDERE JAREN, DAN IN BOVENSTAAND OVERZICHT GRAAG HET BETREFFENDE PROJECT OPDELEN NAAR DE JAARSCHIJVEN VAN DE GEPLANEDE OPLEVERING.

VOORBEELD: ALS PROJECT 'DAPPERSTRAAT' VAN IN TOTAAL 100 WONINGEN START IN 2018 EN IN 2019 50 WONINGEN OPLEVERT EN IN 2020 DE RESTERENDE 50 WONINGEN,

DAN VOOR DIT PROJECT TWEE REGELS OPNEMEN, MET IN DE PROJECTNAAM: 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2019' EN EEN TWEEDE REGEL ALS PROJECTNAAM 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2020'

Aanpak:

- sloop/nieuwbouw
- uitbreidingsniewbouw
- renovatie in bewoonde staat
- renovatie in onbewoonde staat
- groot onderhoud met woningverbetering

Fase:

Initiatiefase: start startdoc t/m startdocument vastgesteld door B&W
Definitiefase: t/m bouwenvelop vastgesteld door B&W of SPvE vastgesteld door Raad
Ontwerpfase: t/m definitief ontwerp gereed
Voorbereidingsfase: t/m omgevingsvergunning verleend door B&W
Realisatiefase: vanaf start bouw.

Opmerking 1: huidig label complex 507 is F

PRODUCTIEPROGRAMMA Groenwest

Projecten die (deels) gaan opleveren in de periode 2021 t/m 2025

Projecten die (deels) gaan opleveren in de periode 2021 t/m 2025										Huur app					Huur egw			Omvang (aantal slaapkamers naast woonkamer)					Start en oplevering		Energie				
Wijk	Subwijk	Projectnaam	corporatie	Aanpak	Fase	Is/Wordt investeringsbesluit voor 1-1-2019 genomen? (ja/nee)	Totaal aantal (ver)nieuw(d)e woningen	Aantal sloop (woningen)		Studenten zelfstandig	Studenten onzelfstandig	Kernvoorraad tot 640 (app)	Soc huur 640 tot 710 (app)	Huur > 710 (app)	Kernvoorraad tot 640 (egw)	Soc huur 640 tot 710 egw	Huur > 710 (egw)	aantal woonlagen	0 (studio/studentenkamer)	1 slaapkamer	2 slaapkamers	3 slaapkamers of meer	app 70 tot 85 m2 gbo	Geplande start bouw/renovatie	Jaar oplevering gereed	Energie Index (schatting!)	Gasloos (ja/nee)	NOM (ja/nee)	
VdM		Wijk achter 't Spoor	GroenWest	sloop/nieuwbouw	Gereed		14	12				10			4						10	4		2018	2019	epc <-0.1 / epc <-0.3)	Ja	Ja	
Leidsche Rijn		Leeuwesteyn 4A	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Gereed		21									21						21		2018	2019	epc < -0.3	Ja	Ja	
Leidsche Rijn		Leeuwesteyn 12A	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Uitvoering		58					35				23					35	23		2019	2021	epc < 0	Ja	nee	
VdM		Haarzicht	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Gereed		39								11	28							39		2018	2019	epc < 0	Ja	nee
VdM		Haarzicht	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Uitvoering		10								5	5							10		2018	2020	epc < 0	Ja	nee
VdM		Nijevelt	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Definitie		32					32								18	14			2020	2021		Ja	nee	
Leidsche Rijn		Park Hoge Woerd	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Voorbereiding		25					25									25			2020	2021	epc < 0.4	Ja	nee	
VdM		Haarlijn	GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Definitie		150									150							150		2023	2025	epc < 0.4	Ja	nee
Leidsche Rijn	E9		GroenWest	uitbreidingsnieuwbouw	Initiatief		250		130	56			65						186	65				2022	2024	BENG	Ja	Nee	

IN GEVAL VAN NIEUWBOUW:
ALS DE OPLEVERING VAN 1 PROJECT VERDEELD IS OVER MEERDERE JAREN, DAN IN BOVENSTAAND OVERZICHT GRAAG HET BETREFFENDE PROJECT OPDELEN NAAR DE JAARSCHIJVEN VAN DE GEPLANDE OPLEVERING.
VOORBEELD: ALS PROJECT 'DAPPERSTRAAT' VAN IN TOTAAL 100 WONINGEN START IN 2018 EN IN 2019 50 WONINGEN OPLEVERT EN IN 2020 DE RESTERENDE 50 WONINGEN,
DAN VOOR DIT PROJECT TWEE REGELS OPNEMEN, MET IN DE PROJECTNAAM: 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2019' EN EEN TWEEDE REGEL ALS PROJECTNAAM 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2020'

Aanpak:
sloop/nieuwbouw
uitbreidingsnieuwbouw
renovatie in bewoonde staat
renovatie in onbewoonde staat
groot onderhoud met woningverbetering

Fase:
Initiatiefase: start startdoc t/m startdocument vastgesteld door B&W
Definitiefase: t/m bouwenvelop vastgesteld door B&W of SPvE vastgesteld door Raad
Ontwerpfase: t/m definitief ontwerp gereed
Voorbereidingsfase: t/m omgevingsvergunning verleend door B&W
Realisatiefase: vanaf start bouw.

[illegible]

					Huur app						Huur egw		Totalen			Planning	
Wijk	Projectnaam	Ontwikkelaar	Type project	Fase	Studenten zelfstandig	Studenten onzelfstandig	Kernvoorraad (app)	Secundair sociaal (app)	Beleggers huur tot 966 (app)	Beleggers huur boven 966 (app)	Kernvoorraad (egw)	Secundair sociaal (egw)	Totaal nieuwe productie	Totaal renovatie woningen	Aantal sloop woningen	Geplande start bouw	Gehele oplevering gereed
Leidsche Rijn	Het Zand, Leidsche Maan blok 5.1	Portaal	Nieuwbouw	Gereed			16	54					70			2019	2020
Leidsche Rijn	Het Zand, Leidsche Maan blok 5.7	Portaal	Nieuwbouw	Uitvoering			16	44				9	69			2019	2020
Leidsche Rijn	Het Zand, de Veiling, zorgwoningen	Portaal	Nieuwbouw	Ontwerp				24					24			2021	2022
Leidsche Rijn	Leidsche Rijn Centrum Zuid bouwblok G8	Portaal	Nieuwbouw	Vorbereiding			70	26					96			2020	2022
Leidsche Rijn	Leidsche Rijn Centrum Zuid bouwblok F1a	Portaal, Mitros, Wonam	Nieuwbouw	Vorbereiding				51	26				77			2020	2024
Leidsche Rijn	Leidsche Rijn Centrum Zuid bouwblok F1b	Portaal, Mitros, Wonam	Nieuwbouw	Vorbereiding				20	15				35			2020	2024
Leidsche Rijn	Leidsche Rijn Centrum Zuid bouwblok G1	Portaal, Mitros, Wonam	Nieuwbouw	Vorbereiding				37	11				48			2022	2025
Noordwest	Bloemenbuurt	Portaal	Renovatie	Uitvoering									0	489		2019	2022
Overvecht	Overvecht noord	Portaal	Renovatie	Uitvoering										207		2021	2023
Overvecht	Kwangodreef	Portaal	Renovatie	Uitvoering									0	110		2019	2020
Overvecht	Nigerdreef	Portaal	Renovatie	Initiatief									0	174		2022	2022
Overvecht	Ibisdreef	Portaal	Renovatie	Initiatief									0	236		2022	2024
West	Cartesiusdriehoek, fase 2 sociale huur Portaal	Portaal	Nieuwbouw	Ontwerp			163						163			2021	2023
West	Cartesiusdriehoek, fase 3	MRP / Ballast Nedam / Portaal	Nieuwbouw	Ontwerp			94	117		188			399			2022	2024
West	Cartesiusdriehoek, fase 4	MRP / Ballast Nedam / Portaal	Nieuwbouw	Ontwerp			132			113			245			2022	2024
West	Thomas a Kempisplantsoen	Mitros en Portaal	Nieuwbouw	Definitie				102	30				132		178	2023	2025
Zuid	Oudegeinlaan nieuwbouwdeel fase 3 (Oudegeinlaan)	Portaal	Nieuwbouw	Gereed			12				31		43			2020	2020
Zuid	Oudegeinlaan nieuwbouwdeel fase 4 (Linschotensingel e	Portaal	Nieuwbouw	Vorbereiding				96	36				132		96	2021	2022
Zuidwest	Aziëlaan e.o. (SV)	Portaal	Renovatie	Definitie									0	288		2020	2022

NB cursief gedrukte projecten zijn inmiddels opgeleverd.

TOTALEN	-	-	503	571	118	301	31	9	1.533	1.504	274
---------	---	---	-----	-----	-----	-----	----	---	-------	-------	-----

PRODUCTIEPROGRAMMA SSH

Projecten die (deels) gaan opleveren in de periode 2021 t/m 2025

							Huur app					Huur egw			Omvang (aantal slaapkamers naast woonkamer)				Start en oplevering		Energie		
Wijk	Projectnaam	corporatie	Aanpak	Fase	Totaal aantal (ver)nieuww(d)le woningen	Aantal sloop (woningen)	Studenten/starters zelfstandig	Studenten onzelfstandig	Soc huur tot 663 (app)	Soc huur 663 tot 737 (app)	Huur > 737 (app)	Kernvoorraad tot 663 (egw)	Soc huur 663 tot 737 egw	Huur > 737 (egw)	0 (studio/studentenkamer)	1 slaapkamer	2 slaapkamers	3 slaapkamers	Geplande start bouw/renovatie	Jaar oplevering gereed	Energie index/label	Gasloos (ja/nee)	NOM (ja/nee)
Oost	De Kwekerij (KPN Campus) Fase II 2	SSH	nieuwbouw	Uitvoering	244		244			244									2020	2022	A+	ja	nee
Oost	De Kwekerij* (KPN Campus) Fase III 3	SSH	nieuwbouw	Initiatief	175		50	125	125	50					125				2022	2023	A+	ja	nee
Oost	De Kwekerij* (KPN Campus) Fase III 3	SSH	nieuwbouw	Initiatief	425		425		425						425				2023	2024	A+	ja	nee
Zuid	Opaalweg	SSH	nieuwbouw	Voorbereiding	200			200	200						200				2020	2022	A+	ja	nee
Oost	5e complex USP	SSH	nieuwbouw	Definitie	901		901		901						901				2023	2024	A+	ja	nee
Oost	Ambitie	SSH	nieuwbouw	Initiatief	500		125	375	500						500				2024	2025	A+	ja	nee

IN GEVAL VAN NIEUWBOUW:
ALS DE OPLEVERING VAN 1 PROJECT VERDEELD IS OVER MEERDERE JAREN, DAN IN BOVENSTAAND OVERZICHT GRAAG HET BETREFFENDE PROJECT OPDELEN NAAR DE JAARSCHIJVEN VAN DE GEPLANDE OPLEVERING.
VOORBEELD: ALS PROJECT 'DAPPERSTRAAT' VAN IN TOTAAL 100 WONINGEN START IN 2018 EN IN 2019 50 WONINGEN OPLEVERT EN IN 2020 DE RESTERENDE 50 WONINGEN,
DAN VOOR DIT PROJECT TWEE REGELS OPNEMEN, MET IN DE PROJECTNAAM: 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2019' EN EEN TWEEDE REGEL ALS PROJECTNAAM 'DAPPERSTRAAT - REALISATIE 2020'

Aanpak:
sloop/nieuwbouw
uitbreidingsnieuwbouw
renovatie in bewoonde staat
renovatie in onbewoonde staat
groot onderhoud met woningverbetering

Fase:
Initiatieffase: start startdoc t/m startdocument vastgesteld door B&W
Definitiefase: t/m bouwvelop vastgesteld door B&W of SPvE vastgesteld door Raad
Ontwerpfase: t/m definitief ontwerp gereed
Voorbereidingsfase: t/m omgevingsvergunning verleend door B&W
Realisatiefase: vanaf start bouw.

Prestatieafspraken 2021~2025



Inhoudsopgave

<u>1</u>	<u>INLEIDING</u>	<u>5</u>
<u>2</u>	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN</u>	<u>7</u>
<u>3</u>	<u>INZET VOOR BIJZONDERE DOELGROEPEN</u>	<u>9</u>
<u>4</u>	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>10</u>
<u>5</u>	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>11</u>
<u>6</u>	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>13</u>
<u>7</u>	<u>HUURDERSPARTICIPATIE</u>	<u>14</u>
<u>8</u>	<u>DUURZAAMHEID</u>	<u>15</u>
<u>9</u>	<u>KWALITEIT</u>	<u>18</u>

<u>10</u>	<u>FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE</u>	<u>19</u>
------------------	--	------------------

<u>11</u>	<u>ONDERTEKENING</u>	<u>20</u>
------------------	-----------------------------	------------------

1 Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. Dit zijn drie mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders voor 2021 maken, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de voorraad (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven zijn de thema's van de stedelijke prestatieafspraken en worden bij de individuele prestatieafspraken ook als thema gebruikt.

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven geldig, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn.

De afspraken in dit document worden gemonitord en geëvalueerd via de voortgangsrapportage prestatieafspraken. Jaarlijks worden de afspraken herijkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken.

Vorig jaar zijn de Woonvisie, Stedelijke prestatie afspraken (2020-2022) opgesteld. In de Stuurgroep Huren hebben afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en , waar mogelijk een concretisering, van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van gemeente weergegeven

We hebben dit jaar een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie voorliggende afspraken.

Vertrekpunt voor het maken van afspraken

De STUW-corporaties hebben in de stuurgroep huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbaarheid. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben met de STUW afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan:

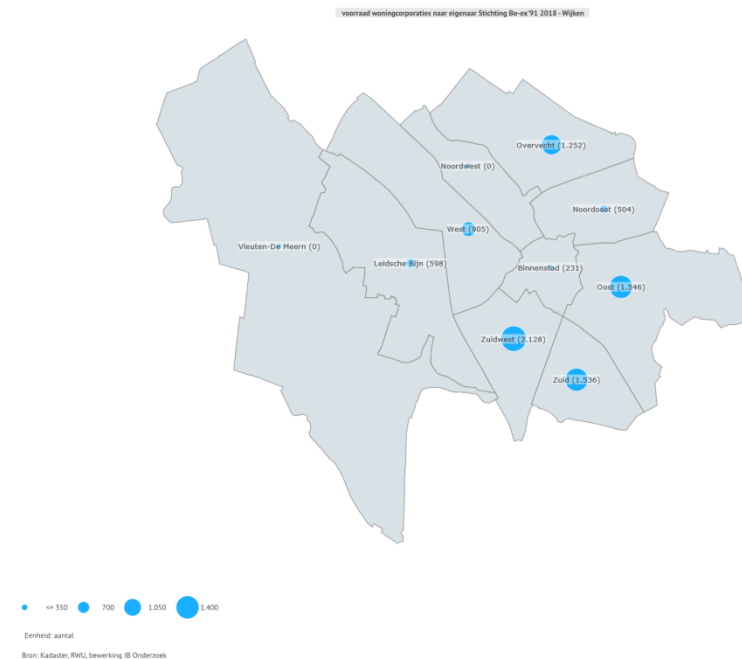
¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-Ex, SSH, GroenWest en Habion.

De thema's die een relatie hebben met de productie (w.o. locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productieoverleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in de stuurgroep huren. We organiseren -in vervolg op de ontmoeting van eind 2019- een collegebrede bijeenkomst met het STUW-bestuur in het eerste kwartaal van 2021. Hier komt een aantal van de portefeuille overstijgende onderwerpen zoals de afwegingen rond de RSU (Ruimtelijke Strategie Utrecht), duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

Bij zowel de individuele afspraken als de stedelijke afspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015. Bo-Ex kent bij het afsluiten van deze Prestatie Afspraken geen huurdersorganisatie op corporatie niveau. Bo-Ex werkt samen met gemotiveerde huurders aan de oprichting van een huurdersorganisatie die voor alle huurders open staat.

De STUW-corporaties hebben bijna 45 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in hun bezit in de gemeente Utrecht. Van alle sociale huurwoningen in Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, de STUW-corporatie hebben ongeveer 98% van dat deel in eigendom.

Woningcorporatie Bo-Ex heeft ongeveer 8.900 woningen in de gemeente Utrecht. Deze woningen zijn verspreid over heel Utrecht.



2 Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkenstrategie. Het instrument wijkenstrategie is in 2020 voor het eerst opgesteld. De wijkenstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en corporaties hebben afgesproken om de Wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Bo-Ex hanteert een huurbeleid waarbij bij mutatie minimaal 70% van de vrijkomende DAEB woningen wordt aangeboden met een huur onder de tweede aftoppingsgrens. Om de 30% toewijzing aan de secundaire

doelgroep meer te benaderen zal Bo-Ex in wijken in Overvecht, Zuid en Zuidwest de streefhuren deels optrekken tot boven de aftoppingsgrenzen.

2. Afgelopen jaar is, bij wijze van proef, in een aantal complexen in de wijken Overvecht en Zuid (Hoograven) gebruik gemaakt van de 10% vrije toewijzingsruimte om woningen toe te wijzen aan woningzoekenden met een inkomen boven de inkomensgrens voor sociale huur. Deze 10% toewijzingen worden geacht deel uit te maken van de 30% toewijzingen aan de secundaire doelgroep. Het gebruik maken van deze ruimte wordt afgewogen tegen de benodigde toewijzingen aan de bijzondere doelgroepen en de benodigde ruimte voor de doelgroep van beleid. In wijken met een laag aandeel sociale huurwoningen zoals de Binnenstad, Noordoost, Oost en West geldt het omgekeerde en wordt gekeken naar mogelijkheden om woningen met voorrang toe te wijzen aan huurders met een lager inkomen en/of kwetsbare positie (toewijzen onder aftoppingsgrenzen).
3. Bo-Ex heeft mogelijke locaties op het oog om te komen tot uitruil van bezit, dan wel locatie, met beleggers en ontwikkelaars; waaronder de Hanoidreef in Overvecht. Bo-Ex onderzoekt wat er op deze locaties mogelijk. De gemeente vervult waar mogelijk en wenselijk een verbindende en bemiddelende rol naar partijen met grondpositie en ontwikkelvoornemens binnen Utrecht.
4. Bo-Ex is terughoudend met verkopen en koppelt de verkoop van woningen aan de uitbreiding van de woningvoorraad. In het meerjarenprogramma wordt rekening gehouden met de verkoop van ongeveer 6 woningen per jaar. Bo-Ex heeft een nieuwe portefeuillestrategie opgesteld. Daaruit blijkt dat er weinig alternatieven zijn voor de verkoop van woningen met een hoge WOZ-waarde, wanneer de nieuwbouw productie volgens de strategie verloopt. Het transitieplan zal ook met de gemeente besproken worden.
5. Alle huurders bij Bo-Ex hebben de mogelijkheid op koopvoorrang. Hierbij wordt een huurder in staat gesteld om met voorrang een voormalige

sociale huurwoning te kopen. Bo-Ex heeft de intentie om aan te sluiten bij de koopvoorrangsregeling van Mitros en Portaal.

6. Bo-Ex en Gemeente en onderschrijven de inzet van de inkomensafhankelijke huurverhoging als middel om doorstroming te bevorderen.

Inzet gemeente

7. De Gemeente Utrecht zal zich, conform de afspraken in het Stadsakkoord Wonen, inzetten om met Bo-Ex mee te denken hoe zij bij ruiling van grondposities voortvarend te werk kan gaan en faciliteert waar nodig
8. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen obv mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuringen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydealcasussen. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, als op wijkniveau, op subbuurniveau en per corporatie.

3 Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking). In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij vanaf 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepen

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Conform het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' stelt Bo-Ex woningen beschikbaar voor:
 - verhuur aan zorginstellingen ten behoeve van mensen die zijn aangewezen op professionele woonbegeleiding;
 - verhuur aan mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang / beschermd wonen en vrouwenopvang. Dit proces verloopt via Beter Wonen.
2. Bo-Ex Realiseert in 2021 het gemengd wonen project Amerhof.

3. De STUW-corporaties hebben uitgesproken dat zij de taakstelling ten aanzien van statushouders, die de gemeente Utrecht van het rijk krijgt opgelegd, ook als hun taakstelling zien. Daarom zal er in de periode 2021 t/m 2023 (net als in voorgaande jaren) voldoende woonruimte ter beschikking worden gesteld, om deze doelgroep te huisvesten. Deze opgave zal in STUW-verband onderling verdeeld worden. Randvoorwaarde hierbij is dat de ruimte voor reguliere woningzoekenden niet te veel onder druk komt te staan, waarbij een verhouding 30% niet-regulier – 70% regulier het ijkpunt is.
4. Partijen betrokken bij het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' (hierna: PvA), onderzoeken of de uitstroom uit de zogenaamde NIDOS-woningen (waar statushouders jonger dan 18 zijn gehuisvest), onderdeel van het PvA kan gaan uitmaken.

Inzet gemeente

5. We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt voortouw in het gezamenlijk gesprek over aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700).
6. De begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente
7. Conform genoemde plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
8. De gemeente Utrecht heeft een kwartiermaker vernieuwende woonvormen ingesteld, die beschikbaar is om Bo-Ex in 2021 daar waar nodig bij te staan bij de vorming van nieuwe initiatieven.

4 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Ten behoeve van de leefomgeving investeert Bo-Ex met leefbaarheidsuitgaven in haar complexen. Deze uitgaven worden aan leefbaarheidsinterventies besteedt die passen binnen de wettelijke kaders en zijn beschreven in bijlage 3. Gemeente en Bo-Ex stemmen hun plannen op het vlak van sociaal beheer en onderhoud waar mogelijk op elkaar af.
2. Bo-Ex versterkt de inzet van medewerkers in de wijk en investeert daarmee in goed contact in de buurt en tussen buurtbewoners. Bo-Ex zet ook in op het ruimte bieden (in financiële en praktische zin) aan initiatieven van bewonerscommissies. bijvoorbeeld Toekomstclub 507 over een vergaande vorm van zelfbeheer. Randvoorwaarde hierbij is, dat het zelfbeheer 'niet meer kost dan anders'. De ervaringen hiermee worden

door de Toekomstclub 507 en Bo-Ex gedeeld met de gemeente.

Inzet gemeente

3. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte.
4. We werken samen bij de aanpak van woonproblematiek, hiervoor is in mei 2019 het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, Laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen. Direct omwonenden (complex) worden conform Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare groepen betrokken bij het oplossen van woonproblematiek.
5. De gemeente heeft kennisgenomen van de leefbaarheidsinzet van Bo-Ex in bijlage 3 en stemt daarmee in.

5 Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen, waarvan 35% sociaal. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee moet groeien met de groei van de stad. In het Meerjaren Perspectief Ruimte wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3000-3500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2020-2024 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. De ambitie die staat in de Woonvisie is dat de omvang van de kernvoorraad (tot de tweede aftoppingsgrens) tenminste 70% van de sociale voorraad bevat.

In 2020 zijn de gemeente en de STUW-corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieoverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieoverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW corporaties is ingebracht tijdens de stuurgroep Huren, en die hier sterkt mee samenhangen, worden opgepakt in het productieoverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidig voorraadbeleid
- Harde planvoorraad t/m 2025
- Zachte planvoorraad t/m 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven / aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven / aantallen)

Bijlagen

- De ontwikkeling van de voorraad tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 1
- Het geactualiseerde productieprogramma tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 2

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Bo-Ex hanteert een voorraadbeleid waarbij bij mutatie tenminste 70% van de aangeboden woningen in de kernvoorraad sociale huurwoningen zit.
2. Bo-Ex heeft in 2021 nieuwbouwprojecten in de gemeente Utrecht in voorbereiding. In totaal gaat het om 424 à 433 sociale huurwoningen over de periode 2021-2025: Reitdiepstraat (15, waarvan 77 vhe extra tov oude situatie), Ivoordreef (159 sociale huurwoningen), Rijnvliet West (56), Rijnvliet Oost (53)
3. Zoals is opgenomen in de regionale huisvestingsverordening en het lokale deel, zullen de STUW corporaties gezamenlijk, op jaarbasis minimaal 10% en maximaal 20% van alle vrijkomende woningen via loting verdelen.

4. Om alle geplande nieuwbouwactiviteiten te kunnen uitvoeren is Bo-Ex voor de jaren 2021-2024 afhankelijk van voldoende bouwlocaties. Bo-Ex is in nauw contact met de gemeente en andere grondbezitters om nieuwe locaties te verwerven.

Inzet gemeente

5. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatie afspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij de laatste gemeentelijke Voorjaarsnota opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191). De daadwerkelijke inzet daarvan bij een project wordt apart voorgelegd aan de raad (bv. bij vaststellen SPvE/opening grondexploitaties).
6. De gemeente rekent sociale grondprijzen, verleent tijdig planologische medewerking en stelt voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke eisen zijn, waarbij oog is voor de financiële haalbaarheid van het project.
7. Gemeente en STUW voeren in 2021 het gesprek over een onderzoek naar de economische haalbaarheid van sociale woningbouwprojecten bij de reguliere wensen van de gemeente en de huidige grondprijzen uit.
8. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten

met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in Q1 2021 gereed.

9. De gemeente Utrecht werkt aan een ruimtelijke strategie Utrecht voor 2040 (RSU). In kader van dit proces van RSU wordt een gezamenlijk overleg tussen STUW-corporaties en de gemeente gepland.
10. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid van het project. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.
11. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij de laatste gemeentelijke Voorjaarsnota opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191).

6 Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond onlangs hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021
- Het huurprijsbeleid valt onder het thema 'Wijken voor Iedereen'

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. In 2021 past Bo-Ex de huursombenadering toe. De jaarlijkse huurverhoging voor de primaire en secundaire doelgroep zal gemiddeld maximaal inflatievolgend zijn
2. Bo-Ex is voornemens een inkomensafhankelijke huurverhoging toe te passen binnen de daarvoor geldende regelgeving voor de groep met een huur onder de liberalisatiegrens (€737,146) en een inkomen boven de € 43.574 (prijspeil 2020), maar kan hier van afwijken als de aankomende woningwetwijziging hier aanleiding toe geeft.
De opbrengsten hiervan worden ingezet ten behoeve van investeringen door Bo-Ex in de sociale woningvoorraad.
3. Bij nieuwbouwprojecten wordt telkens per project bekeken en afgestemd met de gemeente Utrecht of deze al dan niet onder de aftoppingsgrenzen wordt gerealiseerd
4. Bo-Ex levert maatwerk voor huishoudens die financieel in de knel komen te zitten via de coulanceregeling.

Inzet gemeente

5. De gemeente blijft zich inzetten voor de preventie van armoede en schulden.
6. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebestrijdend beleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomenstoeslag, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden.
7. De gemeente Utrecht realiseert zich dat de verhuurdersheffing zwaar drukt op de financiële draagkracht van de corporaties. De gemeente en Bo-Ex zullen zich daarom ook inzetten om de wetgeving rond de verhuurdersheffing en de ATAD bijgesteld te krijgen.

7 Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan dat de rechten en plichten van huurders in Utrecht regel bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn.

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Evaluatie van het Algemeen Sociaal Plan

Afspraken

1. In 2021 wordt het Algemeen Sociaal Plan geëvalueerd in samenwerking met de gemeente Utrecht, de STUW-corporaties en de huurdersvertegenwoordigingen. De uitkomsten en verbeteringen uit de evaluatie worden verwerkt in een actualisatie van het Algemeen Sociaal Plan. Dit Algemeen Sociaal Plan wordt gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van huurders, corporaties en gemeente.
2. Bij planontwikkeling zal Bo-Ex de betreffende bewonerscommissies in een vroeg stadium betrekken.

8 Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid bevat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO2-reductie.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuur inclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen, klimaatadaptatie en circulariteit (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen / initiatieven)

- Afspraken over aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO2 besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen incl. methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie en groen.

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Het merendeel van de wooneenheden in het bezit van Bo-Ex heeft energielabel C of beter. De gemiddelde energie index van Bo-Ex komt eind 2021 uit op 1,34 (label B). De focus van Bo-Ex verschuift van het wegwerken van kwaliteitsachterstanden naar verduurzaming op zich met gelijkblijvende of lagere woonlasten.
2. Bo-Ex onderschrijft het gemeentelijk streven dat in 2025 20% van hun woningen is belegd met zonnepanelen. Jaarlijks, zo ook in 2021, rapporteert de corporatie over de voortgang (uitgedrukt als een percentage woningen met zonnepanelen).
3. Bo-Ex onderschrijft de ambitie Overvecht Noord aardgasvrij in 2030 en levert hier met haar bezit, indien aanwezig in de wijk, een bijdrage aan. Bo-Ex neemt deel aan, samen met de andere betrokken partijen, aan het bestuurlijk overleg Overvecht Noord aardgasvrij.
4. Ten aanzien van elektrisch koken volgt Bo-Ex twee sporen binnen de aanpak Overvecht-Noord aardgasvrij. Daarbij is elektrisch koken een standaard onderdeel bij renovaties en mutaties. Daarnaast ontwikkelen zij een goede aanbieding van inductiekoken samen met de partners voor woningen die enkel aardgas gebruiken om te koken (en verder aangesloten zijn op het warmtenet) en in de periode tot 2025 niet overstappen op inductiekoken als onderdeel van een renovatie of bij mutatie.
5. Corporaties en gemeente gaan bovendien samen lobbyen bij het Rijk om aan woningbouwcorporaties de mogelijkheid te bieden om te investeren in

- inductiekoken in ruil voor een maandelijkse bijdrage van de huurder. Die bijdrage is vergelijkbaar aan het vastrecht voor gas.
6. Alle woningen die hieraan voldoen, ontvangen, wanneer bovengenoemde partners daar overeenstemming over hebben een aanbod om de overstap te maken op inductiekoken. Bo-Ex zet zich samen met de partners (andere corporaties, Stedin en gemeente) in om zoveel mogelijk bewoners vrijwillig onder de afgesproken randvoorwaarden over te laten stappen op inductiekoken. Wanneer een minderheid van bewoners niet op het aanbod als hiervoor bedoeld ingaat, zal de gemeente, om te voorkomen dat de verouderde gasleiding vervangen moeten worden, in het uiterste geval de crisis- en herstelwet inzetten, op basis waarvan de corporaties “dringende werkzaamheden” uit kunnen voeren. Daarmee worden onnodige maatschappelijke kosten vermeden.
 7. De nieuwbouw van Bo-Ex is minimaal BENG 1 en aardgasvrij. Daarbij zet Bo-Ex zich verder in om haar nieuwbouw energieneutraal (EPC 0,0) te realiseren.
 8. Bo-Ex renoveert naar minimaal label A en hanteert daarbij het uitgangspunt dat de gemiddelde besparing op energielasten hoger is dan de huurverhoging. Ook zijn de renovatie no-regret richting toekomstige aardgasvrij-plannen.
 9. Om schimmelwoningen te voorkomen is een goed binnenmilieu van belang, evenals het juiste gebruik van de woning en de ventilatiemogelijkheden. Gemeente en corporaties zetten gezamenlijk in voor de juiste toelichting.
 10. Bo-Ex kiest één of twee projecten in 2020/2021, waar één of meerdere circulaire maatregelen worden toegepast, zoals circulair demonteren, ontwerpen/bouwen en toepassen van biobased of hergebruikte materialen. Zo onderzoekt Bo-Ex in welke mate de sloop/nieuwbouw van de Ivoordreef en Reitdiepstraat hiervoor geschikt is.
 11. Er is periodiek overleg (2 maal per jaar) over de vormgeving en voortgang van de samenwerking op de thema's klimaatadaptatief, natuur-inclusief en circulair bouwen,
 12. De Energiebox wordt ook in 2021 aangeboden. In overleg met gemeente Utrecht en andere corporaties wordt uitgewisseld hoe het bereik van de doelgroep efficiënter kan worden ingericht. Bo-Ex hanteert voor 2021 dezelfde aantallen aan te bieden Energieboxen als in 2020 (50). Volgend jaar kijken we gezamenlijk naar de doorontwikkeling van het gedragsaspect van huurders, waaronder de inzet van de energiebox.
 13. Bij VvE-complexen waar Bo-Ex bezit heeft (en gestopt is met uitponen), zal in het geval van een minderheidsbelang de corporatie actief meewerken aan verduurzaming, indien zij van het bestuur daartoe een verzoek krijgen. In VvE's waar de corporatie een meerderheidsbelang heeft (en gestopt is met uitponen), zal de corporatie zelf actief het voortouw nemen tot verduurzaming. Indien daar sprake is van particuliere eigenaren die niet actief mee werken, kan de corporatie een beroep doen op de gemeente Utrecht (voor bemiddeling en begeleiding). Daarmee geldt dat de corporatie ook voor complexen met gespikkeld bezit streeft naar minimaal label B.
 14. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe.
- Inzet gemeente*
15. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders), netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en benoemt voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is

per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen.

16. Met Bo-Ex gaan we op naar 1 of 2 nieuwe en/of bestaande (pilot)projecten die bijdragen aan de groene ambities in de stad, zoals groenbehoud bij woningmutatie, het bevorderen van openbare binnentuinen, het stimuleren van (groen) zelfbeheer, een bijdrage aan “ommetjes in de buurt”, het (nog meer) toepassen van diervriendelijk bouwen, het opstellen van soortenmanager-plannen, het aanleggen van een “tiny-forest” en het verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente Utrecht dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma of andere regelingen zoals Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”
17. Met Bo-Ex willen we op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te laten sluiten .
18. De gemeente Utrecht kan de projecten van Bo-Ex ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken. Of, op projectenniveau, ondersteunen bij het aanvragen van subsidies vanuit andere instanties zoals 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.
19. In de zomer van 2021 willen we de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gespitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt dan een strategie opgesteld. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie

naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd. Gemeente Utrecht neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO2-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

9 Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking. De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen. In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) gaan we nadere afspraken met de STUW corporaties op dit thema.

Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:

- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)
- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

Inzet Bo-Ex

1. Bo-Ex houdt het aantal nultreden woningen bij wanneer er sprake is van mutatie. Verder onderzoekt Bo-Ex hoe zij het aandeel nul-treden woningen in haar huidige bezit inzichtelijk kan maken.
2. Nieuwbouwappartementen worden zo veel mogelijk als nul-tredenwoningen uitgevoerd. Bo-Ex en de gemeente zetten zich in om het aantal rolstoeltoegankelijke sociale huurwoningen te vergroten in 2021. Dat

doen zij door te kijken welke bestaande vrijkomende woningen rolstoeltoegankelijk (te maken) zijn. Daarnaast worden bij nieuwbouwlocaties geen stedenbouwkundige eisen gesteld, die de toegankelijkheid van de woningen via de voordeur niet belemmeren.

10 Financiële afspraken en investeringsruimte

1. De Gemeente Utrecht en Bo-Ex besluiten om bij de WSW-borging gebruik te maken van een gelimiteerde generieke bilaterale achtervangovereenkomst.
2. Bo-Ex gaat in de in deze prestatieafspraken opgenomen verplichtingen aan onder het voorbehoud dat zij een haar conveniërende financiering voor de desbetreffende verplichting heeft verkregen. Voor de in deze prestatieafspraken opgenomen DAEB-investering geldt in aanvulling op het voorgaande ook het voorbehoud dat Bo-Ex een borging van het Waarborgfonds Sociale Woningbouw voor de financiering van de desbetreffende DAEB-verplichting heeft gekregen. Uiteraard informeert Bo-Ex de andere partijen als deze situatie zich voordoet.

11 Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

.....

Namens Stichting Bo-Ex '91

Mw. M. Eleveld

.....

Bijlage 3. Leefbaarheidsactiviteiten Bo-ex in 2021

Samen met lokale partners speelt Bo-Ex in op ontwikkelingen in een wijk of buurt en dragen we bij aan de leefbaarheid in en rondom onze complexen. De leefbaarheidsinterventies van Bo-Ex in 2021 richten zich op:

- het schoon, heel en veilig houden van onze wooncomplexen en de directe omgeving;
- aanwezig en aanspreekbaar zijn in de kernen en wijken waar wij woningen hebben zodat we proactief in kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken die spelen;
- het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen bij huurders, waarbij we kiezen voor een proactieve aanpak in het voorkomen en oplossen van overlast en onrechtmatige bewoning, huurschulden en huisuitzettingen. Hierbij trekken we samen op met lokale maatschappelijke partners waaronder gemeente, politie, BOA's, zorg- en welzijnsorganisaties, schuldhulpverlening en huurdersorganisaties;
- het bevorderen van huurdersbetrokkenheid bij het (sociaal) beheer van hun woonomgeving. Hiervoor zetten we een breed scala aan instrumenten in, zodat we aansluiten bij de wensen en behoeften van onze huurders op dit vlak. Zo ondersteunen we mogelijk financieel initiatieven van huurders die binnen de wettelijke kaders vallen. Denk bijvoorbeeld aan activiteiten waarbij het ontmoeten en samenwerken van huurders centraal staat. Zoals een schoonmaakactie in de buurt of het aanleggen en onderhouden van groen.
- In 2021 wordt onze aanwezigheid verder opgevoerd, door meer uren inzet door onze complexbeheerders. Bo-Ex zal daardoor het maximum normbedrag per verhuureenheid overschrijden. De leefbaarheidsuitgaven van Bo-Ex zullen in 2021 ongeveer €150,- per verhuureenheid bedragen



Prestatieafspraken 2021~2025

Inhoudsopgave

<u>1</u>	<u>INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>INZET VOOR BIJZONDERE DOELGROEPEN</u>	<u>7</u>
<u>4</u>	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>9</u>
<u>5</u>	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>10</u>
<u>6</u>	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>12</u>
<u>7</u>	<u>HUURDERSPARTICIPATIE</u>	<u>13</u>
<u>8</u>	<u>DUURZAAMHEID</u>	<u>14</u>
<u>9</u>	<u>KWALITEIT</u>	<u>17</u>
<u>10</u>	<u>FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE</u>	<u>18</u>
<u>11</u>	<u>ONDERTEKENING</u>	<u>19</u>

1 december 2020

1 Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. Dit zijn drie mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders maken voor 2021, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de woningen (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven zijn de thema's van de stedelijke prestatieafspraken en worden bij de individuele prestatieafspraken ook als thema gebruikt.

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven geldig, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn.

De afspraken in dit document worden gemonitord via de voortgangsrapportage prestatieafspraken en de jaarlijkse monitor van GroenWest. Jaarlijks worden de afspraken herijkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken.

In de Stuurgroep Huren hebben we afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en, waar mogelijk een concretisering, van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van gemeente weergegeven. We hebben dit jaar een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie voorliggende afspraken.

Vertrekpunt voor het maken van afspraken

De STUW-corporaties hebben in de stuurgroep huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbaarheid. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben met de STUW afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan: De thema's die een relatie hebben met de productie (w.o. locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productieoverleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in de stuurgroep huren. We organiseren - in vervolg op de ontmoeting van eind 2019 - een collegebrede bijeenkomst met het STUW-bestuur in het eerste kwartaal van 2021. Hier komt een aantal van de portefeuille overstijgende onderwerpen zoals de afwegingen rond de RSU, duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

Bij zowel de individuele afspraken als de stedelijke afspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015. Bij GroenWest is dat “Huurdersvereniging Weidelanden”.

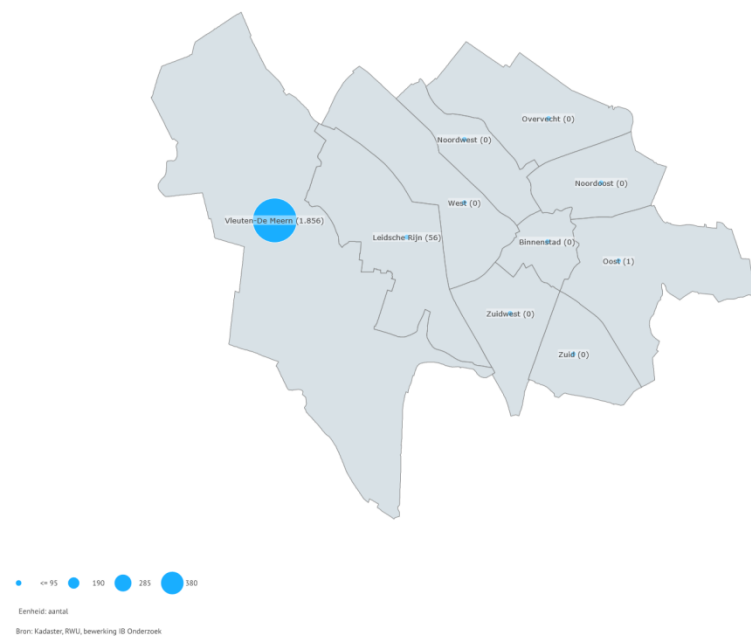
¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-ex, SSH, GroenWest en Habion.

Bezit sociale huurwoningen

De STUW-corporaties hebben bijna 44 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in de gemeente Utrecht. Van het totaal aantal sociale huurwoningen in de gemeente Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, is ongeveer 98% in het bezit van een STUW-corporatie.

Woningcorporatie GroenWest is een regionaal werkende corporatie. GroenWest bezit meer dan 1800 woningen in de gemeente Utrecht. Deze bevinden zich in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

voorraad woningcorporaties naar eigenaar GroenWest 2018 - Wijken



2 Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over een gezamenlijke wijkenstrategie die past bij de ambities die zijn gesteld in de stedelijke prestatieafspraken en de Woonvisie. Het instrument wijkenstrategie is afgelopen jaar voor het eerst opgesteld en geeft antwoord op de vraag wat de sociale voorraadontwikkeling (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie) per wijk gaat zijn voor de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. GroenWest en gemeente spreken af het instrument Wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet GroenWest

1. GroenWest hanteert een streefhuurbeleid waarbij 50% van haar woningen in Utrecht een streefhuur heeft met een huur onder de *eerste*

aftoppingsgrens en 25% tussen de eerste en de tweede aftoppingsgrens: bij elkaar dus 75% onder de tweede aftoppingsgrens. Kanttekening hierbij is dat door de projectgewijze verhuur van nieuwbouwwoningen en het relatief geringe aantal verhuringen in Utrecht, het effect van 1 project zodanig groot kan zijn, dat dit percentage in een jaar lager of hoger kan liggen.

2. Vanwege de grote tekorten in de sociale huur continueert GroenWest ook in 2021 een verkoopstop in Utrecht voor sociale huurwoningen. Alleen enkele bijzondere objecten (minder dan 0,5% van het bezit) worden bij mutatie verkocht.
3. GroenWest heeft in ieder geval tot 2022 geen liberalisatie- of sloopplannen voor haar bezit binnen de Gemeente Utrecht.
4. GroenWest acht ruilconstructies binnen de wijken waar zij bezit heeft niet nodig omdat hier relatief weinig sociale huurwoningen zijn. GroenWest is wel bereid om desgevraagd te investeren in sociale huurwoningen aan de andere kant van het Amsterdam-Rijnkanaal, om een meer gemengde woningvoorraad in Utrecht te realiseren. Zij heeft daarbij een rol voor ogen als belegger. Het beheer wil GroenWest dan uitbesteden aan een collega-corporatie die op dit vlak werkzaam is in het desbetreffende gebied.
5. Corporaties hebben de mogelijkheid om van de wettelijke vrije toewijzingsruimte gebruik te maken om huurders met een lager middeninkomen een kans te geven op de lokale woningmarkt. Met deze prestatieafspraken spreken we af dat we over de mogelijkheid beschikken om deze ruimte te benutten, maar dat de inzet afhankelijk is van nadere uitwerking en afspraken die hierover in de Stuurgroep Huren worden gemaakt. Effectuering gebeurt pas na afstemming en gezamenlijk besluit hierover waarbij in principe de basis is: ²inzet in urgente situaties en bij herhuisvesting, het streven naar gemengde wijken en behoud van de

² De vrije ruimte is wettelijk bepaald en bedroeg eerder 10%

afgesproken slaagkans voor de doelgroep.

Inzet gemeente

6. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen o.b.v. mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuringen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydealcasussen. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, als op wijkniveau, op subbuurniveau en per corporatie. Onderzocht wordt of ook inzicht op complexniveau ook mogelijk en wenselijk is. In het dashboard wordt naast inzicht in de mutaties en toewijzingen ook relatie gelegd met leefbaarheid (de Utrechtse Monitor Leefbaarheid). Het te ontwikkelen instrument zal zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande gegevensbronnen

3 Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (o.a. uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking). In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij in 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepen

Afspraken

Inzet GroenWest

1. Conform het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' stelt GroenWest woningen beschikbaar voor
 - verhuur aan zorginstellingen ten behoeve van mensen die zijn aangewezen op professionele woonbegeleiding;
 - verhuur aan mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang/ beschermd wonen en vrouwenopvang. Dit proces verloopt via Beter Wonen.

2. GroenWest blijft in 2021 op zoek naar vernieuwende woonvormen die een andere woonvorm dan regulier wonen wensen en nodig hebben.
3. In 2021 (Q1) levert GroenWest een project op de locatie Nijevelt op. In dit project wordt samen met het Leger des Heils een 'gemengd wonen' concept gerealiseerd, met bewoners met en zonder zorgvraag. Dit project wordt zoveel mogelijk in samenhang met het omliggende gebied ontwikkeld.
4. De STUW heeft uitgesproken dat zij de taakstelling ten aanzien van statushouders, die de gemeente Utrecht van het rijk krijgt opgelegd, ook als hun taakstelling zien. Daarom zal er in de periode 2021 t/m 2023 (net als in voorgaande jaren) voldoende woonruimte ter beschikking worden gesteld, om deze doelgroep te huisvesten. Deze opgave zal in STUW-verband onderling verdeeld worden. Van belang is wel dat de verhouding toewijzingen aan bijzondere doelgroepen en reguliere toewijzingen in balans blijft

Inzet gemeente

5. We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt voortouw in het gezamenlijk gesprek over aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700). Hierbij kijkt de gemeente ook naar de inzet van ander (waaronder eigen) bestaand vastgoed, dan het vastgoed van de woningcorporaties.
6. Conform genoemde plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.

7. De gemeente Utrecht heeft een kwartiermaker vernieuwende woonvormen ingesteld, die beschikbaar is om GroenWest in 2021 daar waar nodig bij te staan bij de vorming van nieuwe initiatieven.
8. Het realiseren van de huisvesting, begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente.
9. Partijen betrokken bij het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' (hierna: PvA), onderzoeken of de uitstroom uit de zogenaamde NIDOS-woningen (waar statushouders jonger dan 18 zijn gehuisvest), onderdeel van het PvA kan gaan uitmaken.

4 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen

Afspraken

Inzet GroenWest

1. Ten behoeve van de leefomgeving investeert GroenWest met leefbaarheidsuitgaven in haar complexen. Deze uitgaven worden aan leefbaarheidsinterventies besteed die passen binnen de wettelijke kaders en zijn beschreven in bijlage 3. Gemeente en GroenWest stemmen hun plannen op het vlak van sociaal beheer en onderhoud waar mogelijk op elkaar af.
2. Met de gemeente en andere corporaties is in 2019 een convenant woonfraude opgesteld, waarin onder andere afspraken zijn opgenomen over het delen van persoonsgegevens. Dit convenant wordt de komende periode toegepast.

3. GroenWest is bezig met het opzetten van een wijkenmonitor. Deze monitor geeft inzicht in welke wijk, buurt of complex er actief gestuurd moet worden op leefbaarheid. De Gemeente Utrecht zal zich inspannen om een actieve bijdrage te leveren aan de monitor en beschikbare data aan te dragen om de wijkenmonitor door te ontwikkelen. Daarnaast heeft de Gemeente Utrecht ook een leefbaarheidsmonitor voor Utrecht ontwikkeld. Er zal gekeken worden hoe deze twee initiatieven elkaar kunnen versterken.

Inzet gemeente

4. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte.
5. We werken samen bij de aanpak van woonproblematiek, hiervoor is in mei 2019 het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.

5 Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen, waarvan 35% sociaal. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee moet groeien met de groei van de stad. In het Meerjaren Perspectief Ruimte wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3000-3500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2020-2024 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. In 2040 bedraagt de omvang van de kernvoorraad (tot de tweede aftoppingsgrens) tenminste 70% van de sociale voorraad.

In 2020 zijn de gemeente en de STUW-corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW corporaties is ingebracht tijdens de stuurgroep Huren, en die hier sterkt mee samenhangen, worden opgepakt in het productieverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidige voorraadbeleid
- Harde planvoorraad t/m 2025
- Zachte planvoorraad t/m 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven/ aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven/ aantallen)

Bijlagen

- De ontwikkeling van de voorraad tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 1.
- Het geactualiseerde productieprogramma tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 2.

Afspraken

Inzet GroenWest

1. In 2021 heeft GroenWest verschillende nieuwbouwprojecten in de gemeente Utrecht in voorbereiding. In totaal gaat het om zeker 83 sociale huurwoningen over de periode 2021-2025, de harde plannen zijn: Park Hoge Woerd (25) en Poortrijk (58).
2. GroenWest heeft verder een zachte planvoorraad van ruim 500 woningen. Daarbij gaat het om Haarrijn (150), Kloosterweide (90), E9 Cultuurcluster (250) waarbij SSH het beheer zal uitvoeren, Centrumplan de Meern (30) en Groenewoud (n.t.b.).
3. Om alle geplande nieuwbouwactiviteiten te kunnen uitvoeren is GroenWest voor de jaren 2021-2025 afhankelijk van voldoende bouwlocaties. Concreet wil GroenWest bouwen op de locaties Haarrijn, Leeuwesteyn 5a, en Hart van De Meern/ Zuidoostkwadrant. GroenWest is in nauw contact met de gemeente en andere grondbezitters om nieuwe locaties te verwerven.
4. Om doorstroming in de sociale woningmarkt in de gemeente Utrecht te bevorderen spreekt de gemeente met GroenWest af dat GroenWest

woningen van een nader te benoemen nieuwbouwproject in de vorm van een pilot binnen de kaders van de huisvestingsverordening met voorrang kan toewijzen aan doorstromers. GroenWest en de gemeente Utrecht overleggen samen over de voorwaarden en evaluatie van de pilot.

5. Zoals is opgenomen in de regionale huisvestingsverordening en het lokale deel, zullen de STUW corporaties gezamenlijk, op jaarbasis minimaal 10% en maximaal 20% van alle vrijkomende woningen via loting verdelen.
6. GroenWest zet haar vrije sector huurwoningen grotendeels in voor middeninkomens en past hier de streefhuren op aan. Ze handelt hierbij conform het actieplan Middenhuur (2017).
7. GroenWest onderzoekt de mogelijkheid om via een verkorte procedure tijdelijke, verplaatsbare (micro)appartementen te realiseren op niet-woning-gebonden grond die minimaal 15 jaar beschikbaar is. De gemeente spant zich in om hiervoor geschikte locaties te vinden.

Inzet gemeente

8. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij de laatste gemeentelijke Voorjaarsnota opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191).
9. De gemeente rekent met sociale grondprijzen. Zij verleent tijdig planologische medewerking en stelt voldoende ambtelijke capaciteit

beschikbaar. Er worden lessen getrokken uit de succesvolle samenwerking op het project op kavel E9 (cultuurcluster).

10. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid van het project. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.
11. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW-corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in Q1 2021 gereed.
12. De gemeente Utrecht werkt aan een ruimtelijke strategie Utrecht voor 2040 (RSU). In kader van dit proces van RSU wordt een gezamenlijk overleg tussen STUW-corporaties en de gemeente gepland.
13. De gemeente en GroenWest gebruiken bij het eerstvolgende nieuwbouwproject van GroenWest in Utrecht bij wijze van experiment het spinnenwebdiagram als gesprekstool tussen de gemeente en initiatiefnemer, die helpt om ambities zo op elkaar af te stemmen dat nieuwbouw financieel haalbaar is.

6 Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond onlangs hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021
- Het huurprijsbeleid valt onder het thema 'Wijken voor Iedereen'

Afspraken

Inzet GroenWest

1. Corporaties hanteren een coulancebeleid bij betalingsproblemen en huisuitzettingen. Zij sluiten aan bij de landelijke afspraken van Aedes, De impact van de corona maatregelen is een terugkerend agendapunt in de stuurgroep huren.
2. Ook in 2021 zet GroenWest in op gematigde huurverhoging voor huurders met een inkomen tot € 43.574. De huurverhoging is voor deze groep maximaal inflatievolgend.
3. GroenWest is voornemens een inkomensafhankelijke huurverhoging toe te passen voor de groep met een huur onder de liberalisatiegrens (€737,14) en een inkomen boven de € 43.574 (prijspeil 2020), maar kan hiervan afwijken als de aankomende woningwetwijziging hier aanleiding toe geeft. De opbrengsten hiervan worden ingezet ten behoeve van investeringen door GroenWest in de sociale woningvoorraad.
4. Bij nieuwbouwprojecten wordt telkens per project bekeken en afgestemd met de gemeente Utrecht of deze al dan niet onder de aftoppingsgrenzen wordt gerealiseerd.

Inzet gemeente

5. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebestrijdend beleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomensvoet, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden.
6. De gemeente Utrecht realiseert zich dat de verhuurdersheffing zwaar drukt op de financiële draagkracht van de corporaties. De gemeente en GroenWest zullen zich daarom ook inzetten om de wetgeving rond de verhuurdersheffing en de ATAD bijgesteld te krijgen.
7. De gemeente blijft zich inzetten op de preventie van armoede en schulden en onderzoekt of de 'Amsterdamse Methode' bij schuldenproblematiek kansrijk is daarin.
8. In 2021 werken gemeente en GroenWest volgens een nieuwe werkwijze om door verdere preventie van deurwaarderzaken bij huurachterstanden oplopende schulden te voorkomen.

7 Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan dat de rechten en plichten van huurders in Utrecht regelt bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn.

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Evaluatie van het Algemeen Sociaal Plan

Afspraken

1. In 2021 wordt het Algemeen Sociaal Plan door de gemeente, de STUW-corporaties en de huurdersorganisaties geëvalueerd. De uitkomsten en verbeteringen uit de evaluatie worden verwerkt in een actualisatie van het Algemeen Sociaal Plan. Dit Algemeen Sociaal Plan wordt gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van huurders, corporaties en huurders.

8 Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid bevat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO₂-reductie. Tussen gemeente en woningcorporaties zijn de afgelopen jaren al uitvoerige afspraken gemaakt op dit gebied.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuurinclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen, klimaatadaptatie en circulariteit (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen/initiatieven)
- Afspraken over aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO₂-besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen incl. methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie en groen

Afspraken

Inzet GroenWest

1. Het gemiddelde label van het woningbezit van GroenWest in Utrecht is label A. Door de relatief goede en jonge staat van het bezit is in 2021 daarom geen groot onderhoud gepland aan woningcomplexen. De duurzaamheidsaanpak van GroenWest kenmerkt zich door te werken met bewezen en innovatieve technieken bij bouwprojecten.
2. Bij nieuwbouw houdt GroenWest zich aan de uitgangspunten van het vigerende bouwbesluit. Daarbij zet GroenWest zich, indien haalbaar, verder in om haar nieuwbouw energieneutraal (EPC 0,0) te realiseren.
3. Bij enkele mutatie-woningen worden nieuwe technieken uitgetoetst die bijdragen aan CO₂-reductie. Vooral op installatiegebied, maar bijvoorbeeld ook zoutmatten als isolatiemateriaal, een warmtebuffer en een douche WTW.
4. GroenWest is een monitoringssystematiek aan het opzetten voor het monitoren van de CO₂-uitstoot. Naast het analyseren van de jaarlijkse verbruiksgegevens (van de netbeheerders) wil GroenWest ook de component CO₂-uitstoot van materialen gaan bekijken. Momenteel worden er al nulmetingen gedaan en willen ze hun ketenpartners uitdagen om duurzamere renovaties uit te voeren. In 2021 wil GroenWest prestatie-eisen meegeven aan de ketenpartners ten aanzien van CO₂-reductie.

GroenWest zal haar bevindingen delen met andere corporaties en de gemeente.

5. Het streven is dat in 2025 20% van de daken belegd is met zonnepanelen. Ook in 2021 wordt gerapporteerd over de voortgang (uitgedrukt als percentage van woningen met zonnepanelen). GroenWest heeft dit streven al behaald. Meer dan 20% van de daken van de woningen is belegd met zonnepanelen. In 2021 continueert GroenWest haar Zonnepanelenprogramma 2017-2021. Tot en met 2020 werden al 342 woningen van zonnepanelen voorzien. Komend jaar zal GroenWest zonnepanelen plaatsen in de wijken Veldhuizen en Vleuterweide. Er zijn al 48 bewoners van geschikte woningen aangeschreven en er zullen in 2021 nog 136 volgen. In de loop van 2021 wordt de balans opgemaakt en besloten hoe GroenWest verder gaat. De gemeente draagt bij aan het realiseren van de doelstelling voor zonnepanelen met de Zon Op Dak aanpak.
6. De Energiebox wordt ook in 2021 aangeboden. In overleg met GU en andere corporaties wordt uitgewisseld hoe het bereik van de doelgroep efficiënter kan worden ingericht. Daarnaast onderzoeken GroenWest en de gemeente andere mogelijkheden om energiebewust gedrag van bewoners te stimuleren. GroenWest hanteert voor 2021 dezelfde aantallen aan te bieden Energieboxen als in 2020 (25).
7. In 2021 ontwikkelt GroenWest beleid op het vlak van klimaatadaptatie. Zodra dit beleid er is gaat GroenWest in gesprek met de gemeente over pilots en methodes om toe te passen in projecten in Utrecht. GroenWest en de gemeente onderzoeken samen of we ergens hemelwaterafvoeren kunnen ontkoppelen.
8. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe
9. De gemeente vraagt GroenWest om één of twee projecten te kiezen in 2021, waar één of meerdere circulaire maatregelen worden toegepast,

zoals circulair demonteren, ontwerpen/bouwen en toepassen van biobased of hergebruikte materialen.

Inzet gemeente

10. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de Gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders), netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en geeft voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen
11. De gemeente Utrecht wil met GroenWest op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om zo tot samenwerking te komen met als doel om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te sluiten.

De gemeente kan de projecten van GroenWest ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken. Projecten kunnen bijvoorbeeld ook gebruik maken van subsidie 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.
12. Om afspraken te kunnen maken over Groen gaat de gemeente op zoek met GroenWest naar nieuwe en/of bestaande (pilot)projecten die bijdragen aan de groene ambities in de stad, zoals openbare binnentuinen, (groen) zelfbeheer, "ommetjes in de buurt", diervriendelijk bouwen, soortenmanager-plannen, "tiny-forest", groenbehoud bij woningmutatie en verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente

dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma en/of, andere regelingen zoals Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”.

13. In de zomer van 2021 willen we de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gespitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt dan een strategie opgesteld. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd. Gemeente Utrecht neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO₂-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

9 Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking. De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen. In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) maken we nadere afspraken met de STUW-corporaties op dit thema.

Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:

- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)
- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

1. GroenWest maakt onderscheid tussen gelijkvloerse woningen, rollatortoegankelijke woningen en rolstoeltoegankelijke woningen. Voor haar totale portefeuille in Utrecht (DAEB en niet-DAEB) heeft GroenWest 248 gelijkvloerse woningen (inclusief 73 woningen in een verzorgingshuis), 398 rollatortoegankelijke woningen en 12 rolstoeltoegankelijke woningen.

2. In 2021 stelt GroenWest een beperkt toegankelijkheidsbudget beschikbaar om kleine aanpassingen in de woning te faciliteren aan huurders die niet geholpen kunnen worden in de Wmo.
3. Nieuwbouwappartementen worden zo veel mogelijk als nul-tredenwoningen uitgevoerd. Per project wordt gekeken hoe de toegankelijkheid van woningen zo optimaal mogelijk kan worden gemaakt voor mensen met een fysieke beperking.

10 Financiële afspraken en investeringsruimte

1. De Gemeente Utrecht en GroenWest besluiten om bij de WSW-borging gebruik te maken van een gelimiteerde generieke bilaterale achtervangovereenkomst.
2. GroenWest en de gemeente onderzoeken de mogelijkheid voor een alternatief voor de door de gemeente gevraagde bankgarantie bij nieuwbouw. Met als doel om de nieuwbouwproductie te versnellen en overbodige financiële en administratieve lasten te verlagen.

11 Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

.....

Namens Stichting GroenWest

Mw. K.L. Verdooren

.....

Namens Huurdersvereniging Weidelanden

Dhr. A. Kruys

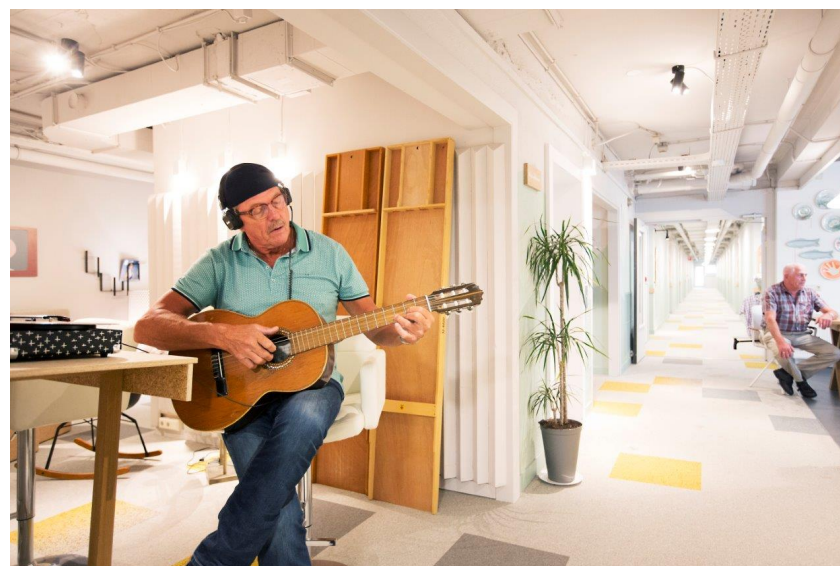
.....

Bijlage 3. Leefbaarheidsactiviteiten GroenWest in 2021

Samen met lokale partners speelt GroenWest in op ontwikkelingen in een wijk of buurt en dragen we bij aan de leefbaarheid in en rondom onze complexen. De leefbaarheidsinterventies van GroenWest in 2021 richten zich op:

- het schoon, heel en veilig houden van onze wooncomplexen en de directe omgeving;
- aanwezig en aanspreekbaar zijn in de kernen en wijken waar wij woningen hebben zodat we proactief in kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken die spelen;
- het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen bij huurders, waarbij we kiezen voor een proactieve aanpak in het voorkomen en oplossen van overlast en onrechtmatige bewoning, huurschulden en huisuitzettingen. Hierbij trekken we samen op met lokale maatschappelijke partners waaronder gemeente, politie, BOA's, zorg- en welzijnsorganisaties, schuldhulpverlening en huurdersorganisaties;
- het bevorderen van huurdersbetrokkenheid bij het (sociaal) beheer van hun woonomgeving. Hiervoor zetten we een breed scala aan instrumenten in, zodat we aansluiten bij de wensen en behoeften van onze huurders op dit vlak. Zo ondersteunen we mogelijk financieel initiatieven van huurders die binnen de wettelijke kaders vallen. Denk bijvoorbeeld aan activiteiten waarbij het ontmoeten en samenwerken van huurders centraal staat. Zoals een schoonmaakactie in de buurt of het aanleggen en onderhouden van groen.

De leefbaarheidsuitgaven van GroenWest zullen in 2021 liggen rond de €100, - per verhuureenheid (VHE).



Prestatieafspraken 2021~2025

Habion Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

<u>1</u>	<u>INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>INZET VOOR KWETSBARE DOELGROEPEN.....</u>	<u>7</u>
<u>4</u>	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>8</u>
<u>5</u>	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>9</u>
<u>6</u>	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>11</u>
<u>7</u>	<u>HUURDERSPARTICIPATIE.....</u>	<u>12</u>
<u>8</u>	<u>DUURZAAMHEID.....</u>	<u>13</u>
<u>9</u>	<u>KWALITEIT</u>	<u>15</u>
<u>10</u>	<u>FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE</u>	<u>16</u>
<u>11</u>	<u>ONDERTEKENING</u>	<u>17</u>

1 Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. Dit zijn drie mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders samen voor 2021 maken, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de voorraad (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven zijn de thema's van de stedelijke prestatieafspraken en worden bij de individuele prestatieafspraken ook als thema gebruikt.

Per 1 januari 2020 is woningcorporatie Habion volwaardig STUW-deelnemer geworden. Habion is een woningcorporatie gespecialiseerd in huisvesting voor ouderen en is actief in circa 70 Nederlandse gemeenten. In Utrecht heeft Habion 424 sociale huurwoningen. Habion was bij het ondertekenen van de stedelijke prestatieafspraken nog geen volwaardig lid van de STUW maar Habion onderschrijft deze stedelijke afspraken. De individuele prestatieafspraken met Habion wijken af van de individuele afspraken met andere corporaties. Gezien de omvang van de woningportefeuille van Habion, de bijzondere doelgroep waar Habion zich voor inzet en de recente toetreding als volwaardig STUW-corporatie, zal deze editie van de individuele afspraken op hoofdlijnen ingaan op de kansen die er liggen voor Habion

als woningcorporatie voor ouderen. Dat geeft Habion de ruimte om de rol die zij kan spelen in het Utrechtse speelveld ook nader te ontwikkelen aankomend jaar.

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven geldig, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn.

De afspraken in dit document worden gemonitord en geëvalueerd via de voortgangsrapportage prestatieafspraken. Jaarlijks worden de afspraken herijkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken. Vorig jaar zijn de Woonvisie, Stedelijke prestatie afspraken (2020-2022) opgesteld. In de Stuurgroep Huren hebben we afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en, waar mogelijk, een concretisering van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van de gemeente weergegeven.

Bij zowel de individuele afspraken als de stedelijke afspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015.

De huurders van Habion zijn in zeer beperkte mate georganiseerd. Het is heel moeilijk gebleken om bij de doelgroep (75+) de huurdersparticipatie op gang te krijgen. Eerder is aan voormalig staatssecretaris Tommel gevraagd om op de locaties van Habion onderzoek te doen naar het functioneren van haar huurdersvertegenwoordigingen. Hij maakte uit zijn rondgang langs de locaties op dat de bewonerscommissies die er zijn vooral een bijdrage willen leveren op het

¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-ex, SSH, GroenWest en Habion

gebied van plezierig wonen (denk aan voorbereiding jaarlijkse feesten en vraagstukken over hoe zij het wonen in hun gebouw nog leuker kunnen maken), maar zij hebben ook aangegeven weinig behoefte te hebben aan betrokkenheid bij beleidszaken en politieke vraagstukken.

Vertretpunt voor het maken van afspraken

De STUW-corporaties hebben in de Stuurgroep Huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbaarheid. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben met de STUW afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan: de thema's die een relatie hebben met de productie (waaronder locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productieoverleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in de Stuurgroep Huren. We organiseren -in vervolg op de ontmoeting van eind 2019- een collegebrede bijeenkomst met het STUW-bestuur in het eerste kwartaal van 2021. Hier komt een aantal de portefeuille overstijgende onderwerpen zoals de afwegingen rond de RSU, duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

We hebben dit jaar een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie van voorliggende afspraken.

Bezit sociale huurwoningen

De STUW-corporaties hebben bijna 45 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in hun bezit in de gemeente Utrecht. Van alle sociale huurwoningen in Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, is 98% in bezit van de STUW.

2 Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkenstrategie. Het instrument wijkenstrategie is in 2020 voor het eerst opgesteld. De wijkenstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en corporaties hebben afgesproken om de Wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet Habion

1. Habion zet primair in op het delen van kennis over haar doelgroep ouderen. Zij weet hoe ouderen willen wonen en wat hun motivatie kan zijn om te verhuizen, daarbij ook rekening houdend met diverse groepsleefstijlen. Wanneer ouderen gemotiveerd kunnen worden om te verhuizen naar een meer passende woning,

dan draagt dit ook bij aan de betere doorstroming, die op haar manier bij kan dragen aan een betere balans in de wijk. Habion heeft in Utrecht een kleine portefeuille en kan daardoor wat betreft concrete cijfermatige bijdrage aan de balans in de wijken geen groot verschil maken.

2. Habion heeft geen verkoopplannen in Utrecht.
 3. Habion heeft in ieder geval tot 2022 geen liberalisatie- of sloopplannen voor haar bezit binnen de Gemeente Utrecht.
 4. Corporaties hebben de mogelijkheid om de uitbreiding van de wettelijke vrije toewijzingsruimte (van 7,5% naar 15%*) te gebruiken om huurders met een lager middeninkomen een kans te geven op de lokale woningmarkt. Met deze prestatieafspraken spreken we af dat we over de mogelijkheid beschikken om deze ruimte te benutten, en dat de inzet afhankelijk is van nadere uitwerking en afspraken die hierover in de Stuurgroep Huren worden gemaakt. Effectuering gebeurt pas na afstemming en gezamenlijk besluit hierover waarbij in principe de basis is: inzet in urgente situaties en bij herhuisvesting, het streven naar gemengde wijken en behoud van de afgesproken slaagkansen voor de doelgroep.
- * De vrije ruimte is wettelijk bepaald en bedroeg eerder 10%.

Inzet gemeente

5. De Gemeente Utrecht zal zich, conform de afspraken in het Stadsakkoord Wonen, inzetten om met Habion mee te denken hoe zij bij ruiling van grondposities voortvarend te werk kan gaan en faciliteert waar nodig.
6. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen op basis van mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuisingen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydeal-casussen.

7. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, als op wijkniveau, op subbuurniveau en per corporatie.

3 Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking). In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij vanaf 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepen

Afspraken

Inzet Habion

1. Gezien de specifieke doelgroep (en daarbij horende minimaal vereiste leeftijd van huurders) van Habion zal de bijdrage aan het huisvesten van kwetsbare doelgroepen beperkt zijn. Mocht het zo zijn dat voor een oudere huurder vanuit een bijzondere doelgroep een woning gezocht wordt, dan bekijkt Habion graag of zij die ruimte kunnen bieden. Ook hier geldt dat de relatief kleine portefeuille van Habion een beperkte impact zal hebben op de problematiek.

Inzet gemeente

2. We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt voortouw in het gezamenlijk gesprek over aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700). Hierbij kijkt de gemeente ook naar de inzet van ander (waaronder eigen) bestaand vastgoed, dan het vastgoed van de woningcorporaties.
3. De begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente.
4. Conform Plan van Aanpak huisvesten en ondersteunen kwetsbare doelgroepen is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
5. De gemeente Utrecht heeft een kwartiermaker vernieuwende woonvormen ingesteld, die beschikbaar is om Habion in 2021 daar waar nodig bij te staan bij de vorming van nieuwe initiatieven.

4 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen

Afspraken

Inzet Habion

1. Habion heeft veel ervaring op het gebied van huisvesten van ouderen en wat voor hen belangrijk is rondom het thema leefbaarheid. Habion deelt deze kennis graag met andere partners. Het betreft ervaring in omgang met eenzaamheid, het betrekken van de buurt en het realiseren van woongemeenschappen voor ouderen met een gedeelde visie.

Inzet gemeente

2. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer van de openbare orde en veiligheid en de openbare ruimte en spant zich hier ook in 2021 voor in.

3. We werken samen bij de aanpak van woonproblematiek, hiervoor is in mei 2019 het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, Laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.
Direct omwonenden (complex) worden conform Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare groepen betrokken bij het oplossen van woonproblematiek.

5 Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen, waarvan 35% sociaal. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee groeit met de groei van de stad. In het MPR wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3.000-3.500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2020-2024 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1.200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. In 2040 bedraagt de omvang van de kernvoorraad (tot de tweede aftoppingsgrens) tenminste 70% van de sociale voorraad.

In 2020 zijn de gemeente en de STUW corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieoverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieoverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW corporaties is ingebracht tijdens de Stuurgroep Huren, en die hier sterkt mee samenhangen, worden opgepakt in het productieoverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidige voorraadbeleid
- Harde planvoorraad t/m 2025
- Zachte planvoorraad t/m 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven / aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven / aantallen)
- Starterswoningen

Afspraken

Inzet Habion

1. Habion biedt woningen aan via Woningnet. Twee locaties hebben woongroepen met coöptatierecht. De woongroep mag op die locaties een huurder voordragen, waardoor niet via Woningnet geadverteerd wordt. Uiteraard worden deze wel via de passendheidstoets toegewezen.

Inzet gemeente

2. Om nieuwbouwactiviteiten te kunnen uitvoeren is Habion voor de jaren 2021-2024 afhankelijk van voldoende bouwlocaties. Habion is in nauw contact met de gemeente en andere grondbezitters om nieuwe locaties te verwerven.
3. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij gemeentelijke

Voorjaarsnota 2019 opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191).

4. De gemeente rekent sociale grondprijzen, verleent tijdig planologische medewerking en stelt voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke eisen zijn, waarbij oog is voor de financiële haalbaarheid van het project.
5. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW-corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in Q1 2021 gereed.
6. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid van het project. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.

6 Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond onlangs hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021
- Het huurprijsbeleid valt onder het thema 'Wijken voor Iedereen'

Afspraken

Inzet Habion

1. Wat betreft betaalbaarheid volgt Habion het Sociaal Huurakkoord en biedt daarmee onder andere haar bewoners de mogelijkheid tot huurbefriezing en huurverlaging.
2. Habion zet 10% van de vrije toewijzingsruimte in voor ouderen die vanwege hun gezondheid naar een meer passende woning moeten verhuizen, maar tegelijk wel in hun eigen buurt willen kunnen blijven wonen. Het behouden van de sociale omgeving is voor veel ouderen heel belangrijk. Deze ouderen kunnen een inkomen boven de huurtoeslaggrens hebben. Om deze reden gebruikt Habion deze 10% niet om bij te kunnen dragen aan een betere sociale verdeling/balans in de wijk, maar om ouderen met een iets hoger inkomen een woning te kunnen bieden in hun eigen wijk.
3. Corporaties hanteren een coulancebeleid bij betalingsproblemen en huisuitzettingen. Zij sluiten aan bij de landelijke afspraken van Aedes. De impact van de corona maatregelen is een terugkerend agendapunt in de Stuurgroep Huren.

Inzet gemeente

4. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebeleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomensvoet, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Voor een actueel overzicht: www.utrecht.nl/extravooru. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden. Zie [Actieagenda-Utrecht-schuldenvrij](#).

7 Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan die de rechten en plichten van huurders in Utrecht regel bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn.

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Evaluatie van het Algemeen Sociaal Plan Afspraken

Afspraken

Inzet Habion

1. Habion onderzoekt in Utrecht de mogelijkheden voor een huurdersplatform. De huurders van Habion zijn momenteel in zeer beperkte mate georganiseerd. Het is heel moeilijk gebleken om bij haar doelgroep (75+) de huurdersparticipatie op gang te krijgen. Eerder is door Habion aan voormalige staatssecretaris Tommel gevraagd om op haar locaties onderzoek te doen naar het functioneren van haar huurdersvertegenwoordigingen. Hij maakte uit zijn rondgang langs de locaties op dat de bewonerscommissies die er zijn vooral een bijdrage willen leveren op het gebied van plezierig wonen (denk aan voorbereiding jaarlijkse feesten en vraagstukken over hoe zij het wonen in hun gebouw nog leuker kunnen maken), maar zij hebben ook aangegeven weinig behoefte te hebben aan betrokkenheid bij beleidszaken en politieke vraagstukken.
2. Habion zorgt ervoor dat de vastgoedmanager, en vanuit Habion de regisseur, regelmatig in contact zijn met de bewoners. Zij luisteren naar de behoefte die bewoners hebben, zodat keuzes gemaakt kunnen worden die ook passen bij de wensen en behoeften van bewoners.
3. Bij planontwikkeling zal Habion de betreffende bewonerscommissies in een vroeg stadium betrekken.

Inzet gemeente

4. In 2021 wordt het Algemeen Sociaal Plan door de gemeente Utrecht, de STUW-corporaties en de huurdersvertegenwoordigingen geëvalueerd. De uitkomsten en verbeteringen uit de evaluatie worden verwerkt in een actualisatie van het Algemeen Sociaal Plan. Dit Algemeen Sociaal Plan wordt gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van huurders, corporaties en huurders.

8 Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid omvat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO2-reductie. Tussen gemeente en woningcorporaties zijn de afgelopen jaren al uitvoerige afspraken gemaakt op dit gebied.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuurinclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen / initiatieven)
- Afspraken over aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO2-besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen incl. methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie en groen.

Afspraken

Inzet Habion

1. Bij nieuwbouw hanteert Habion minimaal de huidige duurzaamheidseisen, maar veelal al meer. Waar mogelijk wil Habion bijdragen aan zonnepanelen op daken. Habion maakt daarvoor inzichtelijk wanneer de daken van diverse gebouwen vervangen moeten worden zodat op dat moment ook beoordeeld kan worden of zonnepanelen op het gebouw mogelijk zijn.
2. Habion streeft portefeuillebreed (dus over ons gehele bezit landelijk) naar gemiddeld label B. Noot: dit systeem van labels en indexen zal naar verwachting in de komende tijd afgebouwd worden. Daarvoor in de plaats komt een systeem van verbruik (in Kwu per m2).
3. De corporatie onderschrijft het gemeentelijk streven dat in 2025 20% van hun woningen is belegd met zonnepanelen. Jaarlijks, zo ook in 2021, rapporteert de corporatie over de voortgang (uitgedrukt als een percentage woningen met zonnepanelen). In overleg tussen GU en corporatie wordt besproken hoe de bewonersinstemming (aantal bewoners dat kiest voor zonnepanelen) zo hoog mogelijk komt te liggen.
4. Circulariteit heeft de aandacht van Habion. Het creëren van bewustwording van het belang van circulariteit vinden zij belangrijk. Habion streeft naar 100% circulariteit in 2050, conform de doelstellingen van de overheid. Habion is hierin geen early adopter, zij stappen in zodra innovaties bewezen zijn en betaalbaar.
5. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe.

Inzet gemeente

6. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders), netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en benoemt voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen.
7. Met Habion gaan we op naar 1 (pilot)project dat bijdraagt aan de groene ambities in de stad, zoals groenbehoud bij woningmutatie, het bevorderen van openbare binnentuinen, het stimuleren van (groen) zelfbeheer, een bijdrage aan “ommetjes in de buurt”, het (nog meer) toepassen van diervriendelijk bouwen, het opstellen van soortenmanagent-plannen, het aanleggen van een “tiny-forest” en het verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente Utrecht dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma of andere regelingen zoals Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”.
8. Met Habion willen we op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te laten sluiten.
9. De gemeente Utrecht kan de projecten van Habion ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken.
10. Of, op projectenniveau, ondersteunen bij het aanvragen van subsidies vanuit andere instanties zoals 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.
10. In de zomer van 2021 willen we de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gesplitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt dan een strategie opgesteld. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd. Gemeente Utrecht neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar.
11. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO2-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit.
12. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

9 Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking.

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen. In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) gaan we nadere afspraken met de STUW corporaties op dit thema.

Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:

- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)
- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

Inzet Habion

1. Habion realiseert woningen waar mogelijk verpleegd en verzorgd kan worden, zodat bewoners niet meer hoeven te verhuizen. Dit vergt een hoge kwaliteit van de woningen. Habion bouwt dan ook conform de eisen van Woonkeur basis. Nieuwe woningen zijn hierdoor minimaal 55 m2 groot, drempelloos en ze

voldoen aan hoge veiligheidseisen. Zo is een brandmeldinstallatie vereist, met waar mogelijk een directe doormelding naar de brandweer.

10 Financiële afspraken en investeringsruimte

Het rapport Opgaven en middelen, uitgevoerd door Abf in opdracht van BZK, geeft de bestedingsruimte en de maatschappelijke opgaven van de woningcorporaties weer. Het onderzoek laat zien dat de opgave voor de U16 fors groter is dan het landelijke gemiddelde. Het rapport maakt helder dat de corporaties in U16 verband al tussen 2025 en 2028 aan het maximum van hun vermogensinzet zitten. De behoefte aan betaalbare woningen is daarnaast heel groot. De verwachting is dat deze behoefte eerder groter dan kleiner zal worden. In dit licht spreken partijen af om binnen hun eigen mogelijkheden een lobby te voeren die gericht is op verruiming van de investeringsmogelijkheden van woningcorporaties door bijv. afschaffing van de verhuurderheffing.

Dat de opgaven en middelen uit balans zijn blijkt ook uit het feit dat aangekondigde maatregelen nog steeds leiden tot een flinke lastenverzwaring. Per saldo stijgen in 2020 de lasten ondanks de compensatie door de tariefverlaging en de Regeling Vermindering Verhuurdersheffing met 4 miljoen.

1. Doordat Habion in de randen van Nederland bezit verkoopt aan o.m. zorgorganisaties en wooncorporaties, is de investeringsruimte aanzienlijk en bestaat de uitdrukkelijke wens om in Utrecht uit te breiden. Habion trekt samen op met de gemeente om locaties met woningen voor ouderen en woongemeenschappen te kunnen realiseren. Daarnaast zoekt Habion ook samenwerking met de andere Utrechtse corporaties, omdat zij nieuwbouw het liefst als onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling of groter plan realiseren.
2. De Gemeente Utrecht en Habion besluiten om bij de WSW-borging gebruik te maken van een gelimiteerde generieke bilaterale achtervangovereenkomst.
3. De gemeente Utrecht realiseert zich dat de verhuurdersheffing zwaar drukt op de financiële draagkracht van de corporaties. De gemeente en Habion zullen

zich daarom ook inzetten om de wetgeving rond de verhuurdersheffing en de ATAD bijgesteld te krijgen.

11 Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

.....

Namens Habion

Dhr. T. de Rond

.....

Project MIXIT; gemengd woonproject
Leidsche Rijn



Prestatieafspraken 2021~2025

Gemeente Utrecht, Mitros, HuurdersNetwerkMitros

Inhoudsopgave

1.	<u>INLEIDING</u>	<u>3</u>
2.	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN</u>	<u>5</u>
3.	<u>INZET VOOR KWETSBARE DOELGROEPEN.....</u>	<u>7</u>
4.	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>9</u>
5.	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>10</u>
6.	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>12</u>
7.	<u>HUURDERSPARTICIPATIE</u>	<u>13</u>
8.	<u>DUURZAAAMHEID.....</u>	<u>14</u>
9.	<u>KWALITEIT</u>	<u>17</u>

<u>10. FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE.....</u>	<u>18</u>
<u>11 ONDERTEKENING</u>	<u>19</u>
<u>BIJLAGE 3. LEEFBAARHEIDSACTIVITEITEN MITROS IN 2021</u>	<u>20</u>

1. Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. Dit zijn drie mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders samen maken, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de voorraad (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven staan ook beschreven als thema's in de stedelijke prestatieafspraken. De thema's die beschreven staan in de stedelijke prestatieafspraken zijn ook de thema's die in dit document als indeling worden gebruikt.

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven staan, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn. De afspraken in dit document worden gemonitord en geëvalueerd. Jaarlijks worden de afspraken herijkt. Hierbij wordt

rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken.

Vorig jaar zijn de Woonvisie en de Stedelijke prestatieafspraken (2020-2022) opgesteld. In de Stuurgroep Huren hebben we afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en, waar mogelijk een concretisering, van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van gemeente weergegeven.

We hebben dit jaar voor de actualisatie een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie van voorliggende afspraken.

Vertrekpunt voor het maken van afspraken

De STUW-corporaties hebben in de stuurgroep huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbare woonlasten.. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben afgesproken deze thema's inhoudelijk niet in deze ronde van de prestatieafspraken te behandelen, maar verwijzen wel naar het proces rondom de behandeling ervan. Sommige thema's worden behandeld in het productieoverleg. Het college zal daarnaast ook apart in overleg gaan met de STUW. Gemeente en STUW hebben afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan: de thema's die een relatie hebben met de productie (waaronder locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productieoverleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in

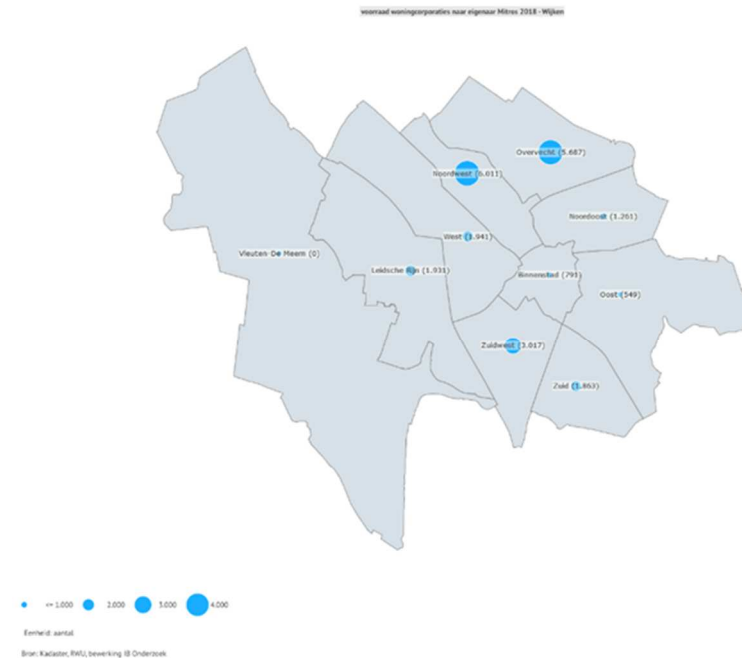
¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-Ex, SSH, GroenWest en Habion

de stuurgroep huren. In het eerste kwartaal van 2021 wordt -in vervolg op de ontmoeting van eind 2019 - een collegebrede bijeenkomst met het STUW-bestuur georganiseerd. Hier komt een aantal de portefeuille overstijgende onderwerpen zoals de afwegingen rond de RSU, duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

Bij zowel de individuele afspraken als de stedelijke afspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015. Bij Mitros is dat “Huurders Netwerk Mitros”.

Bezit sociale huurwoningen

De STUW-corporaties hebben bijna 44 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in hun bezit in de gemeente Utrecht. Van alle sociale huurwoningen in Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, is 98% in het bezit van STUW. Woningcorporatie Mitros heeft in 2020 ruim 20.5000 zelfstandige sociale huurwoningen in de gemeente Utrecht. Deze woningen zijn verspreid over heel Utrecht.



2. Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkenstrategie. Het instrument wijkenstrategie is in 2020 voor het eerst opgesteld. De wijkenstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en corporaties hebben afgesproken om de Wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet Mitros

1. Mitros hanteert in 2021 een huurbeleid waarbij minimaal 70% van de vrijkomende woningen onder de tweede aftoppingsgrens wordt aangeboden. Beide partijen monitoren of dit aandeel passend is bij de behoefte.

2. In Overvecht heeft Mitros in 2020 binnen de sociale huur het aanbod dat gelabeld wordt vanaf de aftoppingsgrens voor de kernvoorraad tot aan de sociale huurgrens verhoogd met zo'n 10%, tot in totaal 40%. Voor de komende jaren handhaaft Mitros deze verdeling.
3. Inzet in Overvecht is verder om na oplevering van groot onderhoudsprojecten met verbeteringen bij de 10-hoogflats circa een kwart van deze woningen bij mutatie te verhuren in de middenhuur (Niet- DAEB).
4. In Kanaleneiland wordt na afronding van de groot onderhoudsprojecten met verbetering bekeken wat nodig en mogelijk is. Hierbij wordt bekeken om wat meer woningen boven de tweede aftoppingsgrens te zetten, naar mogelijke verkoop en naar omzetting naar middenhuur(niet-DAEB). Deze instrumenten worden alleen ingezet op het moment van mutatie van de woning.
5. Voorwaarden voor de omzetting naar middenhuur is dat er geen erfpachtconversie plaatsvindt, hierover lopen nog gesprekken.
6. De verkoopstrategie van Mitros is erop gericht om gemengde wijken in Utrecht te realiseren en om daarmee mede de productie van nieuwbouw te financieren. Mitros brengt haar verkoopportefeuille voor de jaren 2021 en 2022 terug naar circa 150 woningen per jaar. Ten opzichte van haar oorspronkelijke begroting is dat een reductie van 25%.
7. Mitros zet in de vier amendementswijken (Binnenstad, Oost, Noordoost en West) de verkoop on hold, totdat er in de betreffende wijk op STUW niveau (substantieel maar minstens tweemaal zoveel) nieuwe sociale huurwoningen in de betreffende wijk zijn opgeleverd. Er kunnen echter omstandigheden zijn waardoor woningen in de wijken Oost, Noordoost, West en Binnenstad verkocht worden. Dat betreft dan woningen die niet goed passen in haar vastgoedportefeuille omdat deze woningen onderdeel zijn van complexen waar Mitros een minderheidsbelang in de VVE heeft, het woningen uit de niet-DAEB-portefeuille betreft, woningen zijn met een onevenredig hoge WOZ waarde of een enkel versnipperd bezit waar reeds vanaf het begin een verkooplabel op heeft gezeten. Naar verwachting zullen dit voor 2021 voor deze vier wijken

gezaamenlijk ongeveer 5 woningen zijn. Aafgesproken is dat Mitros de komende tijd de verkoop bijhoudt en hier de gemeente over informeert bij de actualisatie bij de wijkenstrategie en de prestatieafspraken

8. Alle huurders bij Mitros hebben de mogelijkheid op koopvoorrang. Hierbij wordt een huurder in staat gesteld om met voorrang een voormalige sociale huurwoning te kopen. Dit doet Mitros in samenwerking met Portaal zodat ook huurders van Portaal van die voorrang gebruik kunnen maken bij verkoop van Mitros-woningen en visa versa.
9. Corporaties hebben de mogelijkheid om de uitbreiding van de wettelijke vrije toewijzingsruimte (van 7,5% naar 15%) te gebruiken om huurders met een lager middeninkomen een kans te geven op de lokale woningmarkt. Met deze prestatieafspraken spreken gemeente en de STUW-Corporaties af dat STUW corporaties over de mogelijkheid beschikken om deze ruimte te benutten en dat de inzet afhankelijk is van nadere uitwerking en afspraken die hierover in de Stuurgroep Huren worden gemaakt. Effectuering gebeurt pas na afstemming en gezaamenlijk besluit hierover waarbij in principe de basis is: inzet in urgente situaties en bij herhuisvesting, het streven naar gemengde wijken en behoud van de afgesproken slaagkans voor de doelgroep.

Inzet gemeente

10. De Gemeente Utrecht zal zich, conform de afspraken in het Stadsakkoord Wonen, inzetten om via een verbindende rol voor meer mogelijkheden op ruiling te zorgen en faciliteert waar nodig.
11. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen obv mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuringen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydealcasussen. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht

in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, als op wijkniveau, op subbuurniveau en per corporatie. Het te ontwikkelen instrument zal zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande gegevensbronnen.

3. Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking (m.u.v. volkshuisvestelijke urgentie)) In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij in 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen en aandelen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepenAfspraken

Afspraken

Inzet Mitros

1. Conform het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' stelt Mitros woningen beschikbaar voor:
 - verhuur aan zorginstellingen ten behoeve van mensen die zijn aangewezen op professionele woonbegeleiding;
 - verhuur aan mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang / beschermd wonen en vrouwenopvang. Dit verloopt via Beter Wonen.
2. Mitros werkt in 2021 verder aan concrete projecten voor bijzondere doelgroepen. De projecten richten zich op Leidsche Rijn, de Binnenstad, Zuilen en Noordoost.
3. Sinds 2020 werkt Mitros binnen haar organisatie met een nieuw Team Bijzondere woonconcepten om haar doelen te realiseren. Dit heeft positieve resultaten opgeleverd en de inzet wordt in 2021 verder gecontinueerd
4. In 2021 wordt ingezet op de verdere uitwerking van de kwalitatieve kant (begeleiding etc) in deze bijzonder woonconcepten. Kennis en ervaring wordt tussen betrokken partijen gedeeld en benut.
5. Mitros vindt het belangrijk om de kwetsbare doelgroepen op een evenwichtige manier te verdelen over de stad. Zij heeft hierbij oog voor de draagkracht van de wijken en buurten tot op complexniveau. Bijvoorbeeld geen toewijzing van kwetsbare in bepaalde portieken.
6. Mitros, de andere STUW corporaties en de gemeente zijn concreet bezig met een locatie voor een tweede tijdelijke Place2BU in Utrecht. Op korte termijn wordt duidelijk of deze locatie daadwerkelijk benut kan worden. Partijen proberen daarbij om de impuls Flexibele Woonconcepten van het ministerie van Binnenlandse Zaken te benutten. Parallel werken de STUW corporaties en de gemeente aan het vinden van een permanente locatie om een Place2BU te vestigen.
7. De STUW corporaties hebben uitgesproken dat zij de taakstelling ten aanzien van statushouders, die de gemeente Utrecht van het rijk krijgt opgelegd, ook als hun taakstelling zien. Daarom zal er in de periode 2020 t/m 2022 (net als in voorgaande jaren) voldoende woonruimte ter beschikking worden gesteld, om deze doelgroep te huisvesten. Deze opgave zal in STUW-verband onderling verdeeld worden.
8. Partijen betrokken bij het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' (hierna: PvA), onderzoeken of de uitstroom uit de zogenaamde NIDOS-woningen (waar statushouders jonger dan 18 zijn gehuisvest), onderdeel van het PvA kan gaan uitmaken.

9. De huisvesting van deze kwetsbare doelgroepen moet in balans zijn met de slagingskansen van de reguliere woningzoekenden. We streven naar een verdeling van 70%/30% (regulier/ niet regulier) toewijzing van de vrijkomende woningen. Dit maakt ook onderdeel uit van het nog te ontwikkelen dashboard zoals deze is opgenomen onder afspraak 11 (wijken voor iedereen).

Inzet gemeente

10. We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt voortouw in het gezamenlijk gesprek over aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700). Hierbij kijkt de gemeente ook naar de inzet van ander (waaronder eigen) bestaand vastgoed, dan het vastgoed van de woningcorporaties.
11. Conform genoemde plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
12. Het realiseren van de huisvesting, begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente.
13. De gemeente Utrecht heeft een kwartiermaker vernieuwende woonvormen ingesteld, die beschikbaar is om Mitros in 202 daar waar nodig bij te staan bij de vorming van nieuwe initiatieven.

4. Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen

Afspraken

Inzet Mitros

1. Ten behoeve van de leefomgeving investeert Mitros met leefbaarheidsuitgaven in haar complexen. Deze uitgaven worden aan leefbaarheidsinterventies besteed die passen binnen de wettelijke kaders. Mitros en de gemeente Utrecht spreken af dat Mitros meer dan de wettelijke leefbaarheidsnorm besteedt. De norm voor 2021 bij Mitros is €180,-- per woning. In bijlage 3 staat een overzicht van activiteiten waaraan de leefbaarheidsuitgaven worden besteed.
2. Met de gemeente en andere corporaties is een convenant woonfraude opgesteld, waarin onder andere afspraken zijn opgenomen voor het delen van gegevens. Dit convenant wordt de komende periode toegepast.

3. We werken samen bij de aanpak van woonproblematiek, hiervoor is in mei 2019 het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, Laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.

Inzet gemeente

4. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte.

5. Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee groeit met de groei van de stad. In het Meerjaren Programma Ruimte van de gemeente wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3.000-3.500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2021-2025 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1.200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien om daarmee een sociale huurwoningvoorraad in 2040 van 35% te kunnen borgen. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. In 2040 bedraagt de omvang van de kernvoorraad (tot de tweede aftoppingsgrens) tenminste 70% van de sociale voorraad.

In 2020 zijn de gemeente en de STUW corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieoverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieoverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW corporaties is ingebracht tijdens de stuurgroep Huren, en die hier sterkt mee samenhangen, worden opgepakt in het productieoverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidige voorraadbeleid
- Harde planvoorraad tot 2025
- Zachte planvoorraad tot 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven / aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven / aantallen)

Bijlagen

In 2021 heeft Mitros verschillende nieuwbouwprojecten in de gemeente Utrecht in aanbouw of voorbereiding. Bijlage 2 bevat hiervan een overzicht. Dit overzicht is bedoeld om, in samenhang met bijlage 1, een prognose te geven over de productie en de ontwikkeling van de sociale woningvoorraad. Afspraken over de individuele woonprogramma's worden in de gebieden en projecten gemaakt en daar geborgd.

- Bijlage 1 Ontwikkeling van de voorraad tot en met 2025
- Bijlage 2 Geactualiseerde productieprogramma tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 2.

Afspraken

Inzet Mitros

1. Mitros hanteert een voorraadbeleid waarbij bij mutatie tenminste 70% van de aangeboden woningen in de kernvoorraad sociale huurwoningen zit.
2. Gezien de beschikbaarheid van locaties waar Mitros nu zicht op heeft, zet Mitros in op gemiddeld circa 500 sociale nieuwbouwwoningen per jaar in plaats van de eerder geraamde 750 nieuwbouwwoningen. Voor de financiering van deze lagere productieaantallen is een verkoopprogramma van 150 woningen vooralsnog toereikend. Voor de jaren 2021 en 2022 brengt Mitros

haar verkoopprogramma met 25% terug naar een aantal van 150 woningen (zie bijlage 1).

3. In de periode 2020-2025 heeft Mitros verschillende nieuwbouwprojecten in de gemeente Utrecht in voorbereiding. In Bijlage 1 laat Mitros zien dat het daarbij in totaal om 1145 zelfstandige sociale huurwoningen gaat die als harde planvoorraad kunnen worden aangemerkt. En daarnaast is er een zachte planvoorraad die uit gaat van 582. Vanuit het oogpunt 'verbeteren balans in de stad' wordt gewerkt aan de realisering van bijna 300 middenhuurwoningen.
4. Zoals is opgenomen in de regionale huisvestingsverordening en het lokale deel, zullen de STUW corporaties gezamenlijk, op jaarbasis minimaal 10% en maximaal 20% van alle vrijkomende woningen via loting verdelen.

Inzet gemeente

5. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt.

Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden.

Tot slot is bij de gemeentelijke Voorjaarsnota besloten dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191).

6. Aanvullend op voorgaande afspraak blijven Mitros en de gemeente Utrecht in nauw contact met grondbezitters om nieuwe locaties voor sociale huurwoningen te verwerven. De gemeente zet zich in om via een verbindende rol voor meer mogelijkheden op ruiling te zorgen (zie ook onder Wijken voor iedereen)

7. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in q1 2021 gereed.
8. De gemeente rekent sociale grondprijzen. Zij verleent tijdig planologische medewerking, stelt voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar.
9. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid van het project. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.
10. De gemeente Utrecht werkt aan een ruimtelijke strategie Utrecht voor 2040 (RSU). In kader van dit proces van RSU wordt een gezamenlijk overleg tussen STUW-corporaties en de gemeente gepland.

6. Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond onlangs hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021
- Het huurprijsbeleid over wijken valt onder het thema 'Wijken voor Iedereen'

Afspraken

Inzet Mitros

1. In 2021 past Mitros de huursombenadering toe. De jaarlijkse huurverhoging voor de sociale huurwoningen (woningen met een aanvangshuur onder de liberalisatiegrens) is conform het sociaal huurakkoord en stedelijke prestatieafspraken gemiddeld inflatievolgend.
2. Mitros levert maatwerk voor huishoudens die financieel in de knel komen te zitten vanwege de coronamaatregelen. Mitros sluit hierbij aan bij de landelijke afspraken van Aedes, De impact van de corona maatregelen is een terugkerend agendapunt in de stuurgroep huren.
3. Mitros levert maatwerk voor huishoudens die financieel in de knel komen te zitten via de coulanceregeling.
4. Mitros is voornemens een inkomensafhankelijke huurverhoging toe te passen binnen de daarvoor geldende regelgeving voor de groep met een huur onder de liberalisatiegrens €737,14 (prijsspeil 2020) en een inkomen boven de €43.574 (prijsspeil 2020), maar kan hiervan afwijken als de aankomende woningwetwijziging hier aanleiding toe geeft. De opbrengsten hiervan worden

ingezet ten behoeve van investeringen door Mitros in de sociale woningvoorraad.

5. Bij nieuwbouwprojecten wordt telkens per project bekeken en afgestemd met de gemeente Utrecht of deze al dan niet onder de aftoppingsgrenzen wordt gerealiseerd.

Inzet gemeente

6. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebeleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomenstoelage, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Voor een actueel overzicht: www.utrecht.nl/extravooru. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden. Zie <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/beleid/werk-en-inkomen/2019-06-actieagenda-utrecht-schuldenvrij.pdf>
7. De gemeente Utrecht realiseert zich dat de verhuurdersheffing zwaar drukt op de financiële draagkracht van enkele STUW corporaties. Los daarvan kunnen er ook principiële vraagtekens worden gezet bij de verhuurdersheffing en de ATAD. De gemeente en Mitros zullen zich daarom ook inzetten om de wetgeving rond de verhuurdersheffing en de ATAD bijgesteld te krijgen.

7. Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan die de rechten en plichten van huurders in Utrecht regelt bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn.

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Evaluatie van het Utrechts Participatieprotocol inclusief Algemeen Sociaal Plan

Afspraken

1. In 2021 wordt het Utrechts Participatieprotocol inclusief Algemeen Sociaal Plan geëvalueerd in samenwerking met de gemeente Utrecht, de STUW-corporaties en de huurdersvertegenwoordigingen, waaronder Huurders Netwerk Mitros. Deze evaluatie heeft door de corona maatregelen vertraging opgelopen. De uitkomsten en verbeteringen uit de evaluatie worden in 2021, nadat ze zijn vastgesteld in de stuurgroep huren, verwerkt in een actualisatie van het Utrechts Participatieprotocol inclusief het Algemeen Sociaal Plan. Deze stukken worden gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van huurders, corporaties en gemeente
2. Bij planontwikkeling zal Mitros de betreffende bewonersvertegenwoordiging in een vroeg stadium betrekken.

8. Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid omvat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO2-reductie. Tussen gemeente en woningcorporaties zijn de afgelopen jaren al uitvoerige afspraken gemaakt op dit gebied.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuurinclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen, klimaatadaptatie en circulariteit (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen/ initiatieven) • Aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO2-besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen inclusief methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie en groen

Afspraken

Inzet Mitros

1. In 2021 is de voorraad van Mitros gemiddeld label B (energie-index kleiner of gelijk aan 1,4). Noot: dit systeem van labels en indexen zal naar verwachting in het komende jaar afgebouwd worden. Daarvoor in de plaats komt een systeem van verbruik (in Kwu per m2)
2. Bij nieuwbouw hanteert Mitros de norm BENG 1 t/m 3, aardgasvrij.
3. Bij renovatie en/of grootonderhoud met verbetering streeft Mitros naar minimaal label A (met daarbij het uitgangspunt dat de gemiddelde besparing op energielasten hoger is dan de huurverhoging) en spijtvrij (richting toekomstige aardgasvrij-plannen). Bij isolatie wordt voldoende rekening gehouden met de benodigde ventilatiecapaciteit en daarmee het binnenmilieu van woningen (dit om o.a. schimmelvorming te voorkomen). Een goed binnenmilieu is ook afhankelijk van het juiste gebruik. Gemeente en corporaties zetten gezamenlijk in op de juiste toelichting.
4. Mitros onderschrijft het gemeentelijk streven dat in 2025 20% van de woningen is belegd met zonnepanelen en levert hier met haar bezit een bijdrage aan. Jaarlijks, zo ook in 2021, rapporteert de corporatie over de voortgang (uitgedrukt als een percentage woningen met zonnepanelen). In overleg tussen gemeente Utrecht en corporatie wordt besproken hoe de bewonersinstemming (aantal bewoners dat kiest voor zonnepanelen) zo hoog mogelijk komt te liggen.
5. Mitros onderschrijft de ambitie Overvecht Noord aardgasvrij in 2030 en levert hier met haar bezit, indien aanwezig in de wijk, een bijdrage aan. De corporatie

neemt deel, samen met de andere betrokken partijen, aan het bestuurlijk overleg Overvecht Noord aardgasvrij.

6. Ten aanzien van elektrisch koken volgt Mitros 2 sporen binnen de aanpak Overvecht-Noord aardgasvrij. Daarbij is elektrisch koken een standaard onderdeel bij renovaties en/of grootonderhoud met verbetering en mutaties. Daarnaast ontwikkelen zij een goede aanbieding van inductiekoken samen met de partners voor woningen die enkel aardgas gebruiken om te koken (en verder aangesloten zijn op het warmtenet) en in de periode tot 2025 niet overstappen op inductiekoken als onderdeel van een renovatie en/of grootonderhoud met verbetering of bij mutatie.
7. Corporaties en gemeente gaan bovendien samen lobbyen bij het Rijk om aan woningbouwcorporaties de mogelijkheid te bieden om te investeren in inductiekoken in ruil voor een maandelijkse bijdrage van de huurder. Die bijdrage is vergelijkbaar aan het vastrecht voor gas.
8. Alle woningen in Overvecht Noord die hieraan voldoen, ontvangen, wanneer bovengenoemde partners daar overeenstemming over hebben, een aanbod om de overstap te maken op inductiekoken. Mitros zet zich samen met de partners (andere corporaties, Stedin en gemeente) in om zoveel mogelijk bewoners vrijwillig onder de afgesproken randvoorwaarden over te laten stappen op inductiekoken. Wanneer een minderheid van bewoners niet op het aanbod als hiervoor bedoeld ingaat, zal de gemeente, om te voorkomen dat de verouderde gasleiding vervangen moeten worden, in het uiterste geval de crisis- en herstelwet, na afstemming met de corporaties, inzetten op basis waarvan de corporaties “dringende werkzaamheden” uit kunnen voeren. Daarmee worden onnodige maatschappelijke kosten vermeden.
9. Mitros onderschrijft de opgave om uiterlijk in 2030 in Overvecht-Noord te stoppen met gebouwverwarming op aardgas en een alternatieve warmteoplossing te gebruiken voor de verwarming van de panden. Het gaat hierbij om bezit in VVE's. Mitros trekt hiervoor dan ook op met de andere (mede verantwoordelijke) partijen (o.a. Stedin gemeente en andere

woningeigenaren) om onnodig plaatsen van gasleidingen te voorkomen en indien nodig gezamenlijk op te trekken naar Eneco.

10. De Energiebox wordt ook in 2021 aangeboden. In overleg met gemeente Utrecht en andere corporaties wordt uitgewisseld hoe het bereik van de doelgroep efficiënter kan worden ingericht. Mitros hanteert voor 2021 dezelfde aantallen aan te bieden Energieboxen als in 2020. Dit zijn er 125 en bij voldoende animo nog 20% extra. Volgend jaar kijken we gezamenlijk naar de doorontwikkeling van het gedrags- en gebruiksaspect van huurders, waaronder de inzet van de energiebox.
11. Bij VvE-complexen waar Mitros bezit en een minderheidsbelang heeft is de wettelijke stemverhouding in de VvE leidend bij de keuzes die gemaakt worden, ook als het gaat om duurzaamheidsingrepen.
12. In VvE's waar de Mitros een meerderheidsbelang heeft is de meerjarenonderhoudsbegroting leidend bij het al dan niet verduurzamen van de woningen. Aan particuliere eigenaren wordt de mogelijkheid geboden mee te liften met het onderhoud (door gezamenlijke aanpak kan dit de particuliere eigenaar voordelen geven). Indien daar sprake is van particuliere eigenaren die niet actief mee werken, kan de corporatie een beroep doen op de gemeente Utrecht (voor bemiddeling en begeleiding). Daarmee geldt dat de corporatie ook voor complexen met gespikkeld bezit streeft naar minimaal label B.
13. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe
14. Mitros kiest één of twee projecten in 2020/2021, waar één of meerdere circulaire maatregelen worden toegepast, zoals circulair demonteren, ontwerpen/bouwen en toepassen van biobased of hergebruikte materialen. Dit zijn de Lomanlaan en Omloop.

Inzet gemeente

15. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders),

netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en benoemt voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen.

16. Met Mitros gaan we op naar 1 of 2 nieuwe en/of bestaande (pilot)projecten die bijdragen aan de groene ambities in de stad, zoals bijvoorbeeld groenbehoud bij woningmutatie, het bevorderen van openbare binnentuinen, het stimuleren van (groen) zelfbeheer, een bijdrage aan “ommetjes in de buurt”, het (nog meer) toepassen van diervriendelijk bouwen, het opstellen van soortenmanagent-plannen, het aanleggen van een “tiny-forest” en het verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente Utrecht dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma of andere regelingen zoals Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”. De gemeente is hierbij verantwoordelijk voor de openbare ruimte.
17. Met Mitros willen we op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te laten sluiten. Het is mogelijk dat hier ook de projecten bij worden betrokken die zich richten op de groene ambities,
18. De gemeente Utrecht kan de projecten van Mitros ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken. Of,

op projectenniveau, ondersteunen bij het aanvragen van subsidies vanuit andere instanties zoals 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.

19. In de zomer van 2021 willen we de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke eerste aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gespitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt de opgedane kennis gebundeld om de strategie door te ontwikkelen. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd zodat we vanaf 2023 circulair bouwen op kunnen schalen. Gemeente Utrecht neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar.
20. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO2-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit.
21. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

9. Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking. De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen.

In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) gaan we nadere afspraken met de STUW corporaties op dit thema.

Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:

- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)
- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

1. Nieuwbouwappartementen worden als nul-tredenwoningen uitgevoerd en zijn daarmee bewoonbaar² of gemakkelijk bewoonbaar³ te maken.
2. Woningen die nieuw worden gebouwd zijn rolstoelbezoekbaar⁴.
3. Mitros houdt het aantal nultredenwoningen bij wanneer er sprake is van mutatie.

² Een woning is woonbaar wanneer een bewoner (in een rolstoel, slecht ter been) zonder specifieke voorzieningen van alle voorkomende functies gebruik kan maken en zelfstandig kan wonen. Het betreft de volgende functies: toegang tot het woongebouw, verkeersruimten, lift, sanitaire voorzieningen, woon- en eetkamer, slaapkamer en buitenruimte.

³ Soms zijn de douche en het toilet in een nultreden woning niet-toegankelijk. Dan moeten deze ruimten altijd naast elkaar liggen met een leidingloze niet-dragende tussenmuur. Als het nodig is kan deze muur eenvoudig worden verwijderd, zodat er een toegankelijke douche/toiletruimte ontstaat.

⁴ Iedereen -ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel- alle nieuwe of verbouwde woningen kan bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is.

10. Financiële afspraken en investeringsruimte

1. De Gemeente Utrecht en Mitros besluiten om bij de WSW-borging gebruik te maken van een gelimiteerde generieke bilaterale achtervangovereenkomst.

11. Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

.....

Namens Stichting Mitros

Dhr. B. Staffhorst

.....

Namens HuurdersNetwerkMitros

Dhr. H. Hiltemann

.....

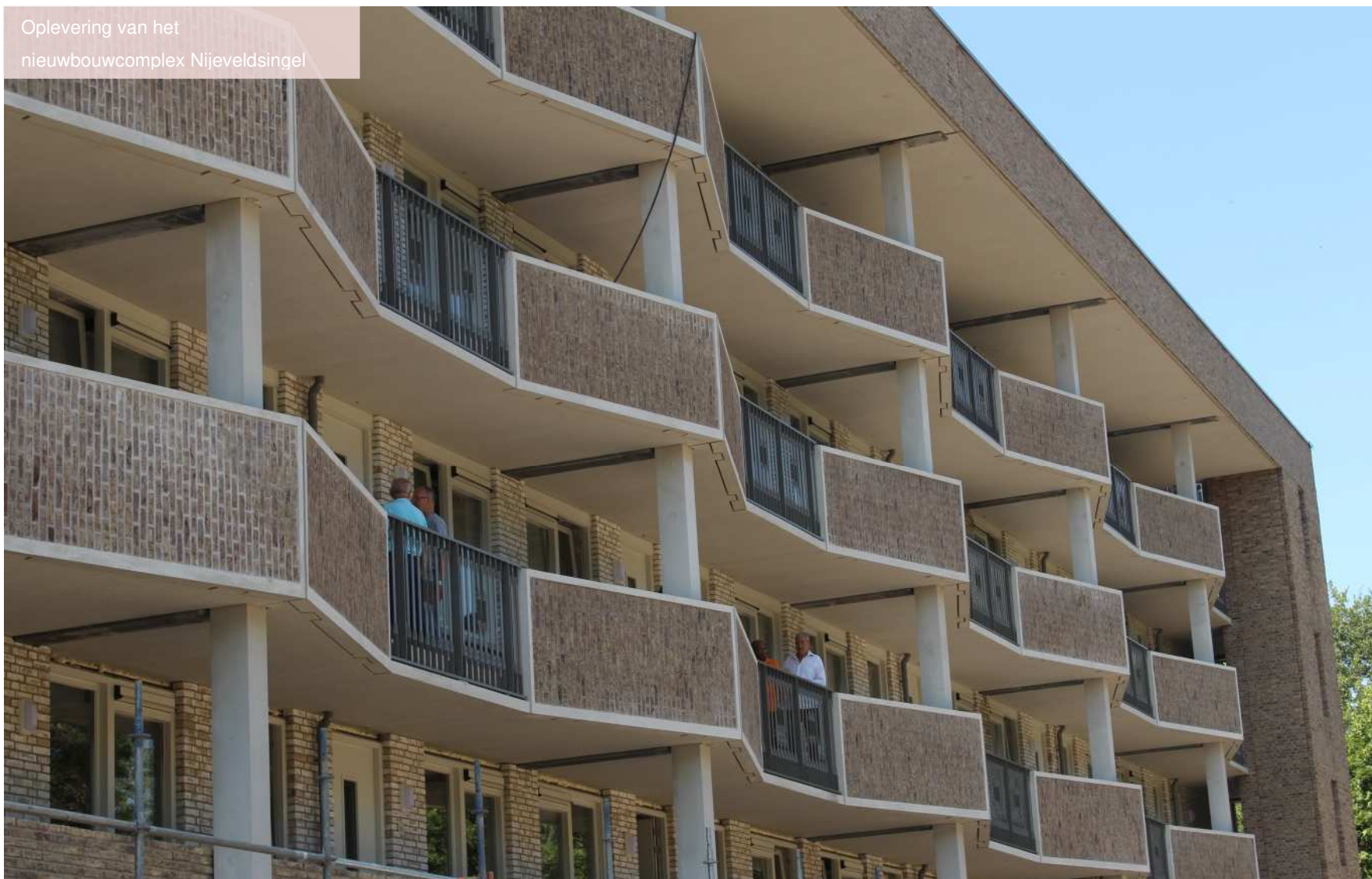
Bijlage 3. Leefbaarheidsactiviteiten Mitros in 2021

Samen met lokale partners speelt Mitros in op ontwikkelingen in een wijk of buurt en dragen we bij aan de leefbaarheid in en rondom onze complexen. De leefbaarheidsinterventies van Mitros in 2021 richten zich op:

- het schoon, heel en veilig houden van onze wooncomplexen en de directe omgeving.
- aanwezig en aanspreekbaar zijn in de kernen en wijken waar wij woningen hebben zodat we proactief in kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken die spelen.
- het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen bij huurders, waarbij we kiezen voor een proactieve aanpak in het voorkomen en oplossen van overlast en onrechtmatige bewoning, huurschulden en huisuitzettingen. Hierbij trekken we samen op met lokale maatschappelijke partners waaronder gemeente, politie, BOA's, zorg- en welzijnsorganisaties, schuldhulpverlening en huurdersorganisaties.
- het bevorderen van huurdersbetrokkenheid bij het (sociaal) beheer van hun woonomgeving. Hiervoor zetten we een breed scala aan instrumenten in, zodat we aansluiten bij de wensen en behoeften van onze huurders op dit vlak. Zo ondersteunen we mogelijk financieel initiatieven van huurders die binnen de wettelijke kaders vallen. Denk bijvoorbeeld aan activiteiten waarbij het ontmoeten en samenwerken van huurders centraal staat. Zoals een schoonmaakactie in de buurt of het aanleggen en onderhouden van groen.

De leefbaarheidsuitgaven van Mitros zullen in 2021 gemiddeld circa €180,- per woning zijn.

Oplevering van het
nieuwbouwcomplex Nijveldsingel



Prestatieafspraken 2021~2025

Gemeente Utrecht, Portaal, Huurdersraad Portaal regio Utrecht

Inhoudsopgave

<u>1</u>	<u>INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN.....</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>INZET VOOR KWETSBARE DOELGROEPEN</u>	<u>7</u>
<u>4</u>	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>9</u>
<u>5</u>	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>10</u>
<u>6</u>	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>12</u>
<u>7</u>	<u>HUURDERSPARTICIPATIE</u>	<u>14</u>
<u>8</u>	<u>DUURZAAMHEID</u>	<u>15</u>
<u>9</u>	<u>KWALITEIT.....</u>	<u>18</u>
<u>10</u>	<u>FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE</u>	<u>19</u>
<u>11</u>	<u>ONDERTEKENING.....</u>	<u>20</u>
	<u>BIJLAGE 3: LEEFBAARHEIDSACTIVITEITEN PORTAAL IN 2020</u>	<u>XXI</u>

1 Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. Dit zijn drie mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders samen voor 2021 maken, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de voorraad (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven zijn de thema's van de stedelijke prestatieafspraken en worden bij de individuele prestatieafspraken ook als thema gebruikt.

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven geldig, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn.

De afspraken in dit document worden gemonitord en geëvalueerd via de voortgangsrapportage prestatieafspraken. Jaarlijks worden de afspraken herijkt.

Hierbij wordt rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken.

Bij het maken van prestatieafspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015. Bij Portaal is dat “Huurdersraad Portaal regio Utrecht”.

Vorig jaar zijn de Woonvisie, Stedelijke prestatieafspraken (2020-2022) opgesteld. In de Stuurgroep Huren hebben afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en, waar mogelijk een concretisering, van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van gemeente weergegeven.

We hebben dit jaar een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie van voorliggende afspraken.

Vertrekpunt voor het maken van afspraken

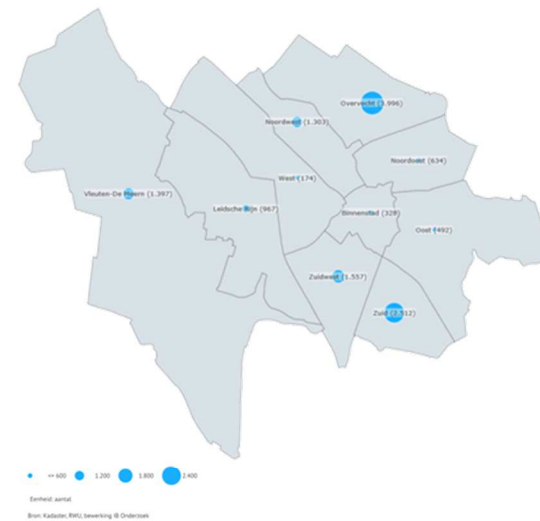
De STUW-corporaties hebben in de stuurgroep huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbaarheid. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben afgesproken deze thema's inhoudelijk niet in deze ronde van de prestatieafspraken te behandelen, maar verwijzen wel naar het proces rondom de behandeling ervan. Sommige thema's worden behandeld in het productieoverleg. Het college zal daarnaast ook apart in overleg gaan met de STUW Gemeente en STUW hebben

¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-ex, SSH, GroenWest en Habion.

afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan: de thema's die een relatie hebben met de productie (waaronder locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productieoverleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in de stuurgroep huren. In het eerste kwartaal van 2021 wordt -in vervolg op de ontmoeting van eind 2019 - een collegebrede bijeenkomst met het STUW-bestuur georganiseerd. Hier komt een aantal de portefeuille overstijgende onderwerpen, zoals de afwegingen rond de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

Bezit sociale huurwoningen

De STUW-corporaties hebben bijna 45 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in hun bezit in de gemeente Utrecht. Van alle sociale huurwoningen in Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, hebben de STUW corporaties ongeveer 98% van dat deel in eigendom. Woningcorporatie Portaal bezit 12.360 woningen in de gemeente Utrecht. Deze woningen zijn verspreid over heel de stad Utrecht.



2 Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkstrategie. Het instrument wijkstrategie is in 2020 voor het eerst opgesteld. De wijkstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (saldo productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en STUW corporaties hebben afgesproken om de Wijkstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet Portaal

1. Portaal zet, net als in voorgaande jaren, haar huurbeleid in voor een betere menging van wijken. Dit valt binnen de kaders die in de Woonvisie gesteld zijn en wordt verder toegelicht in hoofdstuk 5.
2. Portaal wijst sinds 1 januari 2016 passend toe. Op deze manier zorgen we ervoor dat huishoudens met recht op huurtoeslag keuze blijven houden uit het totale woningaanbod in de sociale sector van Portaal.
3. Corporaties hebben de mogelijkheid om de uitbreiding van de wettelijke vrije toewijzingsruimte (van 7,5% naar 15%²) te gebruiken om huurders met een lager middeninkomen een kans te geven op de lokale woningmarkt. Met deze prestatieafspraken spreken we af dat we over de mogelijkheid beschikken om deze ruimte te benutten, en dat de inzet afhankelijk is van nadere uitwerking en afspraken die hierover in de Stuurgroep Huren worden gemaakt. Effectuering gebeurt pas na afstemming en gezamenlijk besluit hierover waarbij in principe de basis is: inzet in urgente situaties en bij herhuisvesting, het streven naar gemengde wijken en behoud van de afgesproken slaagkans voor de doelgroep.
4. Portaal wil het instrument 'anders toewijzen' (op basis van motivatie) graag breder toepassen om zo de leefbaarheid te verbeteren met name in wijken met veel corporatiebezit. Hierover vindt overleg plaats met de gemeente. In dit overleg bepreken we ook of en hoe de huisvestingsverordening hiervoor kan worden benut, dan wel welke aanpassingen nodig zijn.
5. Voor de overige wijken geldt 'omgekeerd aanbieden'; waarbij we goed kijken welke woningen we voor uitstroom kunnen aanbieden, rekening houden met spreiding etc. Alle corporaties passen omgekeerd aanbieden toe.
6. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen op basis van

² De vrije ruimte is wettelijk bepaald en bedroeg eerder 10%

mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuringen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydealcasussen.

7. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, als op wijkniveau, op subbuurtniveau en per corporatie. Alle huurders bij Portaal krijgen de mogelijkheid op koopvoorrang. Hierbij wordt een huurder in staat gesteld om met voorrang een voormalige sociale huurwoning te kopen. Dit doet Portaal in samenwerking met Mitros en Bo-Ex zodat ook hun huurders van de voorrang gebruik kunnen maken bij verkoop van woningen door de andere corporatie en visa versa.
8. Portaal is bereid om in de nabije toekomst mee te werken aan ruilconstructies binnen de wijken waar dit kan leiden tot meer gemengde wijken voor iedereen. Voor 2021 heeft Portaal geen concreet project op het oog. Wel doet Portaal in 2021 een scan op mogelijke uitruillocaties.
9. Portaal onderzoekt ook of complexmatige verkoop³ welke onderdeel kan gaan uitmaken van een mogelijke ruilconstructie om het streven naar meer gemengde wijken te verbeteren.
10. Portaal is terughoudend met verkoop en heeft vorig jaar haar verkoopportefeuille naar beneden bijgesteld. Tegelijk geeft Portaal aan dat verkoop wel noodzakelijk is en blijft om de nieuwbouw te kunnen financieren. In haar verkoopstrategie richt Portaal zich zo veel mogelijk op het verbeteren van de samenstelling van de wijk, met name in de wijken met een hoog aandeel sociaal. Portaal legt de nadruk op de verkoop van woningen in Overvecht, Noordwest en Zuidwest omdat dit ten goede komt aan de balans in de stad. In

de Binnenstad heeft Portaal voor komend jaar geen verkoop gepland. Toch kunnen er omstandigheden zijn waardoor ook panden in de wijken Oost, Noordoost, West en Binnenstad verkocht worden. Dit zijn in principe alleen woningen die niet passen in haar vastgoedportefeuille. Onder niet passend wordt verstaan enkele woningen die onderdeel zijn van complexen waar Portaal een minderheidsbelang in de VVE heeft, woningen uit niet-DAEB-portefeuille of woningen met een onevenredig hoge WOZ waarde. Verder is hierin van belang dat we onderscheid maken tussen verkoop vanuit de DAEB en vanuit de niet-DAEB. De niet-DAEB voorraad is administratief gescheiden en kan derhalve alleen bij mutatie verhuurd worden boven de liberalisatiegrens of in aanmerking komen voor verkoop. Het verkoopprogramma past daarmee binnen het beleid van de Woonvisie.

In het (meerjaren)verkoopprogramma wordt cijfermatig rekening gehouden met maximaal 50 woningen die verkocht gaan worden in 2021 uit de DAEB-portefeuille.

Inzet gemeente

11. De Gemeente Utrecht zal zich, conform de afspraken in het Stadsakkoord Wonen, inzetten om met Portaal mee te denken hoe zij bij ruiling van grondposities voortvarend te werk kan gaan en faciliteert waar nodig.

³ Complexmatige verkoop betreft de verkoop van meerde woningen die samen een complex vormen aan een andere verhurende partij, dan wel 'leeg' worden verkocht aan een ontwikkelaar met herontwikkeling als doel.

3 Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking). In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij vanaf 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepen

We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt het voortouw in het gezamenlijk gesprek over aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700).

Afspraken

Inzet Portaal

1. Conform het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' stelt Portaal woningen beschikbaar voor:

- Verhuur aan zorginstellingen ten behoeve van mensen die zijn aangewezen op professionele woonbegeleiding;
 - Verhuur aan mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang/ beschermd wonen en vrouwenopvang. Dit proces verloopt via Beter Wonen. Conform het genoemde plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
2. Portaal blijft in 2021 op zoek naar vernieuwende woonvormen die een andere woonvorm dan regulier wonen wensen en nodig hebben.
 3. Portaal werkt in 2021 verder aan concrete projecten voor bijzondere doelgroepen, zoals de St. Maartendreef en Theemsdreef. Op een aantal plekken in de stad, waaronder deze complexen, wonen steeds meer mensen die om welke reden dan ook zich niet goed staande kunnen houden in onze maatschappij. Portaal onderzoekt samen met gespecialiseerde hulpverlening (Tussenvoorziening, Lister, Abrona) welke aanpak passend is. Doel is dat meer mensen zich wel staande houden en er nieuwe netwerken ontstaan. Onze andere huurders in het complex ervaren minder overlast en krijgen meer begrip voor de situatie. Onderdelen van dit project zijn: wijkkring, flatcoach en ontwikkelwerkplaats
 4. De STUW corporaties hebben uitgesproken dat zij de taakstelling ten aanzien van statushouders, die de gemeente Utrecht van het rijk krijgt opgelegd, ook als hun taakstelling zien. Daarom zal er in de periode 2021 t/m 2023 (net als in voorgaande jaren) voldoende woonruimte ter beschikking worden gesteld, om deze doelgroep te huisvesten. Deze opgave zal in STUW-verband onderling verdeeld worden. Gemeente en corporaties zijn zich bewust van relatief hoge taakstelling in 2021 en zoeken aanvullend naar oplossingen om aan de taakstelling te kunnen voldoen. In principe hanteren we de afspraak dat 70% van het aanbod naar reguliere woningzoekenden gaan en 30% naar bijzondere doelgroepen.

5. Partijen betrokken bij het 'Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen', onderzoeken of de uitstroom uit de zogenaamde NIDOS-woningen (waar statushouders jonger dan 18 zijn gehuisvest), onderdeel van het plan van aanpak kan gaan uitmaken.
6. Portaal, de andere STUW corporaties en de gemeente werken samen aan het creëren van mogelijkheden voor flexibele- en tijdelijke- woonconcepten. De gemeente zal zich inspannen om samen met de corporaties een locatie te vinden om dit te realiseren. Partijen proberen daarbij om de impuls Flexibele Woonconcepten van het ministerie van Binnenlandse Zaken te benutten.

Inzet gemeente

7. De gemeente Utrecht heeft een kwartiermaker vernieuwende woonvormen ingesteld, die beschikbaar is om Portaal in 2021 daar waar nodig bij te staan bij de vorming van nieuwe initiatieven.
8. Conform genoemd plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
9. De begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente

4 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen.

Afspraken

Inzet Portaal

1. Ten behoeve van de leefomgeving investeert Portaal met leefbaarheidsuitgaven in haar complexen. Deze uitgaven worden aan leefbaarheidsinterventies besteedt die passen binnen de wettelijke kaders en zijn beschreven in [bijlage 3](#). Zo wil Portaal zorgen voor Inclusieve Buurten die de leefbaarheid versterken.
2. We werken samen bij de aanpak van woonproblematiek, hiervoor is in mei 2019 het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, Laatste kansbeleid,

voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.

Inzet gemeente

3. De Gemeente Utrecht heeft een leefbaarheidsmonitor ontwikkeld voor Utrecht. Er zal in 2021 gekeken worden hoe Portaal hier optimaal gebruik van kan maken bij het uitvoeren van leefbaarheidsmaatregelen.
4. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor goed beheer en een schone en veilige openbare ruimte. Huurders roepen daarbij op om strakker te handhaven op huisvuil en zwerfafval.
5. Huurders ervaren in Overvecht overlast door zwerfafval en verzoekt de gemeente om te bezien of er extra fietsenstallingen geplaatst kunnen worden.

5 Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen, waarvan 35% sociaal. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee groeit met de groei van de stad. In het Meerjaren Programma Ruimte (MPR) van de gemeente wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3.000-3.500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2020-2024 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1.200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. In 2040 bedraagt de omvang van de kernvoorraad (tot de tweede aftoppingsgrens) tenminste 70% van de sociale voorraad

In 2020 zijn de gemeente en de STUW corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieoverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieoverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW-corporaties is ingebracht tijdens de stuurgroep Huren, en die hier sterkt mee samenhangen, worden opgepakt in het productieoverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidige voorraadbeleid
- Harde planvoorraad t/m 2025
- Zachte planvoorraad t/m 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven/ aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven/ aantallen)
- Starterswoningen

Bijlagen

- De ontwikkeling van de voorraad tot en met 2025 is weergegeven in [bijlage 1](#)
- Het geactualiseerde productieprogramma tot en met 2025 is weergegeven in [bijlage 2](#).

Afspraken

Inzet Portaal

1. Voor de periode tot en met 2025 voorziet Portaal dat 70% van de woningen in de kernvoorraad tot de kernvoorraad behoort.
2. In 2021 heeft Portaal verschillende nieuwbouwprojecten in de gemeente Utrecht in aanbouw of voorbereiding. Bijlage 2 bevat hiervan een overzicht. Dit overzicht is bedoeld om, in samenhang met bijlage 1, een prognose te geven over de productie en de ontwikkeling van de sociale woningvoorraad. Afspraken over de individuele woonprogramma's worden in de gebieden en projecten gemaakt en worden daar vastgelegd.
3. Zoals is opgenomen in de regionale huisvestingsverordening en het lokale deel, zullen de STUW corporaties gezamenlijk, op jaarbasis minimaal 10% en maximaal 20% van alle vrijkomende woningen via loting verdelen.
4. Portaal heeft zachte plannen op locaties Beurskwartier en verzoekt de gemeente te sturen op 35% sociale huur.

5. Om alle geplande nieuwbouwactiviteiten te kunnen uitvoeren is Portaal voor de toekomst afhankelijk van voldoende bouwlocaties. Portaal is in nauw contact met de gemeente en andere grondbezitters om nieuwe locaties te verwerven
6. Portaal zet haar vrije sector huurwoningen grotendeels in voor middeninkomens en past hier de streefhuren op aan. Ze handelt hierbij grotendeels conform het actieplan middenhuur (2017).

Inzet gemeente

7. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast worden er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra betaalbare woningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij de laatste gemeentelijke Voorjaarsnota opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191). De daadwerkelijke inzet daarvan bij een project wordt apart voorgelegd aan de raad (bv. bij vaststellen SPvE/opening grondexploitaties).
8. De gemeente rekent sociale grondprijzen, verleent tijdig planologische medewerking en stelt voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar.
9. Per project wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid van het project. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.
10. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in het eerste kwartaal van 2021 gereed.
11. Via het productieoverleg hebben we afspraken geborgd over de werkwijze bij meerwaardeafdracht in projecten.

6 Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021

Afspraken

Inzet Portaal

1. Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom hebben partijen via de stedelijke prestatieafspraken afgesproken (afpraak 26) om aan te sluiten bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond hebben gesloten, vanzelfsprekend binnen de daarvoor dan geldende wettelijke kaders. Uitgangspunt hierbinnen is dat de huurprijzen van sociale huurwoningen van een corporatie bij de jaarlijkse huurverhoging gemiddeld maximaal met inflatie kunnen stijgen (afpraak 27 sub a).
2. Portaal wil gebruik maken van afspraak 27 sub e. Dit biedt de mogelijkheid aan Portaal, huurdersorganisatie en gemeente om andere afspraken te maken over de jaarlijkse huurverhoging. Daartoe is Portaal het overleg met haar huurdersorganisatie en gemeente gestart over de opgave/middelen in relatie tot de huurinkomsten. Op dit moment is hier geen overeenstemming over met huurders en gemeente.
In deze gesprekken wordt gesproken over de inkomensafhankelijke huurverhoging, de jaarlijkse huurverhoging en het huurbeleid bij mutatie. Portaal is voornemens de inkomensafhankelijke huurverhoging voor de hogere inkomens in een sociale huurwoningen toe te passen. De extra inkomsten die

deze maatregel oplevert, zet Portaal in voor extra investeringen in nieuwbouw en verduurzaming van de bestaande voorraad. Als Portaal een inkomensafhankelijke huurverhoging vraagt, dan komen de meeropbrengsten ten goede aan de investeringen in deze gemeente.

3. Op dit moment heeft Portaal een inflatievolgend huurbeleid en om op lange termijn aan de opgaves te kunnen voldoen wil Portaal in de huurverhoging meer differentiatie toepassen binnen het wettelijk kader van inflatie+1%, indien Portaal geen voldoende korting krijgt op de verhuurderheffing. In het huurbeleid bij mutatie wil Portaal meer differentiatie toepassen zodat we naast de aftoppingsgrenzen (minimaal 70%) woningen ook voor de laagste inkomens en middeninkomens kunnen inzetten. In deze prestatieafspraken spreekt Portaal de intenties uit en is Portaal in overleg met de huurdersorganisatie om hier samen afspraken voor de komende jaren over te maken.
4. Portaal voert in 2021 geen huuraanpassing door voor de groep huurders, van wie de huur hoger is dan de liberalisatiegrens is en hun inkomen lager dan € 43.574-.
5. Huurders die te maken krijgen met een plotselinge daling van hun inkomen, bijvoorbeeld als gevolg van de coronacrisis, kunnen een verzoek tot huurverlaging indienen bij de commissie Huurmaatwerk van Portaal.
6. Portaal hanteert een coulancebeleid bij betalingsproblemen en huisuitzettingen. Zij sluiten aan bij de landelijke afspraken van Aedes.
7. De impact van de corona maatregelen is daarnaast een terugkerend agendapunt in de Stuurgroep Huren.
8. Bij nieuwbouwprojecten wordt telkens per project bekeken en afgestemd met de Gemeente Utrecht of deze al dan niet onder de aftoppingsgrenzen wordt gerealiseerd.

Inzet gemeente

9. De gemeente neemt deel aan het gesprek dat Portaal initieert, zoals bedoeld in afspraak 27 sub e van de Stedelijke Prestatieafspraken. Het uitgangspunt

daarbij voor de gemeente is en blijft een gematigde (inflatievolgende) huurontwikkeling.

10. De gemeente blijft zich inzetten op de preventie van armoede en schulden. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebeleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomenstoeslag, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Voor een actueel overzicht: www.utrecht.nl/extravooru. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden. Zie [Actieagenda-Utrecht-schuldenvrij](#).

7 Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan die de rechten en plichten van huurders in Utrecht regel bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn.

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Evaluatie van het Algemeen Sociaal Plan

Afspraken

1. In 2020 zijn de STUW-corporaties in samenwerking met de gemeente Utrecht en de huurdersvertegenwoordigingen, waaronder Huurdersraad Portaal Regio Utrecht, gestart met de evaluatie van het Algemeen Sociaal Plan. Als gevolg van de coronamaatregelen heeft de evaluatie echter vertraging opgelopen. Na afronding worden de uitkomsten en verbetervoorstellen uit de evaluatie, na bespreking in de stuurgroep Huren verwerkt in een actualisatie van het Algemeen Sociaal Plan.
2. Het Algemeen Sociaal Plan wordt gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van corporatie en huurders.

8 Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid omvat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO2-reductie. Tussen gemeente en woningcorporaties zijn de afgelopen jaren al uitvoerige afspraken gemaakt op dit gebied.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuurinclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen, klimaatadaptatie en circulariteit (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen/ initiatieven)
- Aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO2-besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen inclusief methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie en groen

Afspraken

Inzet Portaal

1. In 2021 is de voorraad van Portaal gemiddeld label B (waarbij Portaal streeft naar een energie-index die zo dicht mogelijk bij 1,20 ligt). Noot: dit systeem van labels en indexen zal naar verwachting in de komende afgebouwd worden. Daarvoor in de plaats komt een systeem van verbruik (in Kwu per m2)
2. Bij nieuwbouw hanteert Portaal de norm BENG 1, energie neutraal (EPC 0,0) en aardgasvrij.
3. Bij renovatie streeft Portaal naar minimaal label A (met daarbij het uitgangspunt dat de gemiddelde besparing op energielasten minimaal gelijk maar bij voorkeur hoger is dan de huurverhoging) en spijtvrij (richting toekomstige aardgasvrij-plannen). Bij isolatie wordt voldoende rekening gehouden met de benodigde ventilatiecapaciteit en daarmee het binnenmilieu van woningen (dit om o.a. schimmelvorming te voorkomen). Een goed binnenmilieu is ook afhankelijk van het juiste gebruik. Gemeente en corporaties zetten gezamenlijk in op de juiste toelichting.
4. De corporatie onderschrijft het gemeentelijk streven dat in 2025 20% van hun woningen is belegd met zonnepanelen. Jaarlijks, zo ook in 2021, rapporteert de corporatie over de voortgang (uitgedrukt als een percentage woningen met zonnepanelen). In overleg tussen GU en corporatie wordt besproken hoe de bewonersinstemming (aantal bewoners dat kiest voor zonnepanelen) zo hoog mogelijk komt te liggen. Gemeente en Portaal onderzoeken welke

consequenties de aangekondigde verandering van de salderingsregeling kan betekenen voor deze ambitie.

5. Ten aanzien van elektrisch koken volgt Portaal 2 sporen binnen de aanpak Overvecht-Noord aardgasvrij. Daarbij is elektrisch koken een standaard onderdeel bij renovaties en mutaties. Daarnaast ontwikkelen zij een goede aanbieding van inductiekoken samen met de partners voor woningen die enkel aardgas gebruiken om te koken (en verder aangesloten zijn op het warmtenet) en in de periode tot 2025 niet overstappen op inductiekoken als onderdeel van een renovatie of bij mutatie.
6. Corporaties en gemeente gaan bovendien samen lobbyen bij het Rijk om aan woningbouwcorporaties de mogelijkheid te bieden om te investeren in inductiekoken in ruil voor een maandelijkse bijdrage van de huurder. Die bijdrage is vergelijkbaar aan het vastrecht voor gas.
7. Alle woningen die hieraan voldoen, ontvangen, wanneer bovengenoemde partners daar overeenstemming over hebben, een aanbod om de overstap te maken op inductiekoken. Corporatie x (naam corporatie) zet zich samen met de partners (andere corporaties, Stedin en gemeente) in om zoveel mogelijk bewoners vrijwillig onder de afgesproken randvoorwaarden over te laten stappen op inductiekoken. Wanneer een minderheid van bewoners niet op het aanbod als hiervoor bedoeld ingaat, zal de gemeente, om te voorkomen dat de verouderde gasleiding vervangen moeten worden, in het uiterste geval de crisis- en herstelwet inzetten, op basis waarvan de corporaties “dringende werkzaamheden” uit kunnen voeren. Daarmee worden onnodige maatschappelijke kosten vermeden.
8. Portaal onderschrijft de ambitie Overvecht Noord aardgasvrij in 2030 en levert hier met haar bezit, indien aanwezig in de wijk, een bijdrage aan. De corporatie neemt deel, samen met de andere betrokken partijen, aan het bestuurlijk overleg Overvecht Noord aardgasvrij.
9. De Energiebox wordt ook in 2021 aangeboden. In overleg met gemeente Utrecht en andere corporaties wordt uitgewisseld hoe het bereik van de

doelgroep efficiënter kan worden ingericht. Portaal hanteert voor 2021 dezelfde aantallen aan te bieden Energieboxen als in 2020. Dat zijn er 192. Volgend jaar kijken we gezamenlijk naar de doorontwikkeling van het gedragsaspect van huurders, waaronder de inzet van de energiebox.

10. Bij VvE-complexen waar Portaal bezit heeft (en gestopt is met verkopen), zal in het geval van een minderheidsbelang de corporatie actief meewerken aan verduurzaming, indien zij van het bestuur daartoe een verzoek krijgen. In VvE's waar de corporatie een meerderheidsbelang heeft (en gestopt is met uitponden), zal de corporatie zelf actief het voortouw nemen tot verduurzaming. Indien daar sprake is van particuliere eigenaren die niet actief mee werken, kan de corporatie een beroep doen op de gemeente Utrecht (voor bemiddeling en begeleiding). Daarmee geldt dat de corporatie ook voor complexen met gespikkeld bezit streeft naar minimaal label B.
11. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe
12. Portaal kiest één of twee projecten in 2020/2021, waar één of meerdere circulaire maatregelen worden toegepast, zoals circulair demonteren, ontwerpen/bouwen en toepassen van biobased of hergebruikte materialen.
13. Naar aanleiding van het onderzoek dat Portaal en de Huurdersraad heeft laten uitvoeren naar de kosten van het vastrechtstarief stadsverwarming heeft Portaal een project opgestart “optimalisatie van collectieve verwarmingsinstallaties”. Het is de bedoeling dit project in 2021 verder uit te werken en medio 2022 te starten met de uitvoering.

Inzet gemeente

14. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders), netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en benoemt voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in

dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen.

15. Met Portaal gaan we op naar 1 of 2 nieuwe en/of bestaande (pilot)projecten die bijdragen aan de groene ambities in de stad, zoals groenbehoud bij woningmutatie, het bevorderen van openbare binnentuinen, het stimuleren van (groen) zelfbeheer, een bijdrage aan “ommetjes in de buurt”, het (nog meer) toepassen van diervriendelijk bouwen, het opstellen van soortenmanagent-plannen, het aanleggen van een “tiny-forest” en het verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente Utrecht dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma of andere regelingen zoals Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”.
16. Met Portaal willen we op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te laten sluiten.
17. De gemeente Utrecht kan de projecten van Portaal ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken. Of, op projectenniveau, ondersteunen bij het aanvragen van subsidies vanuit andere instanties zoals 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.
18. In de zomer van 2021 willen we de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gespitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt dan een strategie opgesteld. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd. Gemeente Utrecht

neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar.

19. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO2-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit.
20. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

9 Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking.

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen.

In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) maken we nadere afspraken op dit thema.

Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:

- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)

- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

1. De Huurdersraad pleit voor meer aandacht voor de problematiek van ouderen in relatie tot het langer zelfstandig thuis wonen. Zij onderschrijft de ontwikkeling van een samenhangend programma.
2. Portaal houdt het aantal nultredenwoningen bij wanneer er sprake is van mutatie. Verder heeft Portaal het aandeel nul-treden woningen in haar huidige bezit inzichtelijk gemaakt.
3. Nieuwbouwappartementen worden zoveel mogelijk als nul-tredenwoningen uitgevoerd en bewoonbaar⁴ of gemakkelijk bewoonbaar⁵ gemaakt voor huurders die zijn aangewezen op een rolstoel.
4. Woningen die nieuw worden gebouwd zijn zo veel mogelijk rolstoelbezoekbaar⁶.

⁴ Een woning is woonbaar wanneer een bewoner (in een rolstoel, slecht ter been) zonder specifieke voorzieningen van alle voorkomende functies gebruik kan maken en zelfstandig kan wonen. Het betreft de volgende functies: toegang tot het woongebouw, verkeersruimten, lift, sanitaire voorzieningen, woon- en eetkamer, slaapkamer en buitenruimte.

⁵ Soms zijn de douche en de wc in een nultreden woning niet direct toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Daarmee is de woning wel rolstoel bezoekbaar, maar niet rolstoel bewoonbaar. In de nieuwbouw worden mogelijkheden opties meegenomen om woningen rolstoel bewoonbaar te maken. Bijvoorbeeld door altijd wc en doucheruimte naast elkaar te ontwerpen met een leiding loze niet-dragende tussenmuur. Als het nodig is kan deze muur

eenvoudig worden verwijderd, zodat er een toegankelijke douche/toiletruimte ontstaat ([zie filmpje](#)).

⁶ Iedereen kan -ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel- alle nieuwe of verbouwde woningen bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. Er is gekozen voor 'zo veel mogelijk' omdat we 'split level' woningen niet op voorhand willen uitsluiten.

10 Financiële afspraken en investeringsruimte

Het rapport Opgaven en middelen, uitgevoerd door Abf in opdracht van BZK, geeft de bestedingsruimte en de maatschappelijke opgaven van de woningcorporaties weer. Het onderzoek laat zien dat de opgave voor de U16 fors groter is dan het landelijke gemiddelde. Het rapport maakt helder dat de corporaties in U16 verband al tussen 2025 en 2028 aan het maximum van hun vermogensinzet zitten. De behoefte aan betaalbare woningen is daarnaast heel groot. De verwachting is dat deze behoefte eerder groter dan kleiner zal worden. In dit licht spreken partijen af om binnen hun eigen mogelijkheden een lobby te voeren die gericht is op verruiming van de investeringsmogelijkheden van woningcorporaties door bijv. afschaffing van de verhuurderheffing

Dat de opgaven en middelen uit balans zijn blijkt ook uit het feit dat aangekondigde maatregelen nog steeds leiden tot een flinke lastenverzwaring. Per saldo stijgen in 2020 de lasten ondanks de compensatie door de tariefverlaging en de Regeling Vermindering Verhuurdersheffing met 4 miljoen. Concreet voor Portaal:

- *De aangekondigde huurverlaging: bedraagt € 3,4 miljoen minder huuropbrengst. De compensatie in de vorm van een verlaging van het verhuurderheffingstarief is begroot op € 3,3 miljoen.*
 - *De verhuurderheffing stijgt met 2,3 miljoen in vergelijking met 2020 als gevolg van de sterke stijging van de WOZ-waarde en ondanks de lichte daling van het tarief.*
 - *De ATAD maakt dat Portaal naar verwachting vanaf volgend jaar VPB moet gaan betalen. In 2021 betekent dit een lastenverzwaring van 2,2 miljoen.*
 - *Opbrengsten vanuit de RVV zijn onzeker, maar bedragen naar verwachting hoogstens €627.500,-*
1. In dit licht spreken partijen af om binnen hun eigen mogelijkheden een lobby te voeren die gericht is op verruiming van de investeringsmogelijkheden van woningcorporaties door bijv. afschaffing van de verhuurderheffing.

2. De Gemeente Utrecht en Portaal besluiten om de WSW-borging te continueren en gebruik te maken van een gelimiteerde generieke bilaterale achtervangovereenkomst.
3. Portaal gaat in de in deze prestatieafspraken opgenomen verplichtingen aan onder het voorbehoud dat zij een haar conveniërende financiering voor de desbetreffende verplichting heeft verkregen. Voor de in deze prestatieafspraken opgenomen DAEB-investering geldt in aanvulling op het voorgaande ook het voorbehoud dat Portaal een borging van het Waarborgfonds Sociale Woningbouw voor de financiering van de desbetreffende DAEB-verplichting heeft gekregen. Uiteraard informeert Portaal de andere partijen als deze situatie zich voordoet.

11 Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

.....

Namens Stichting Portaal

Dhr. R.J. Spits

.....

Namens Huurdersraad Portaal Regio Utrecht

Dhr. P. Sip

.....

Bijlage 3: Leefbaarheidsactiviteiten Portaal in 2020

Samen met lokale partners speelt Portaal in op ontwikkelingen in een wijk of buurt en dragen we bij aan de leefbaarheid in en rondom onze complexen. De leefbaarheidsinterventies van Portaal in 2021 richten zich op:

- het schoon, heel en veilig houden van onze wooncomplexen en de directe omgeving;
- aanwezig en aanspreekbaar zijn in de kernen en wijken waar wij woningen hebben zodat we proactief in kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken die spelen;
- het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen bij huurders, waarbij we kiezen voor een proactieve aanpak in het voorkomen en oplossen van overlast en onrechtmatige bewoning, huurschulden en huisuitzettingen. Hierbij trekken we samen op met lokale maatschappelijke partners waaronder gemeente, politie, BOA's, zorg- en welzijnsorganisaties, schuldhulpverlening en huurdersorganisaties;
- het bevorderen van huurdersbetrokkenheid bij het (sociaal) beheer van hun woonomgeving. Hiervoor zetten we een breed scala aan instrumenten in, zodat we aansluiten bij de wensen en behoeften van onze huurders op dit vlak. Zo ondersteunen we mogelijk financieel initiatieven van huurders die binnen de wettelijke kaders vallen. Denk bijvoorbeeld aan activiteiten waarbij het ontmoeten en samenwerken van huurders centraal staat. Zoals een schoonmaakactie in de buurt of het aanleggen en onderhouden van groen.
- De leefbaarheidsuitgaven van Portaal blijven in 2021 binnen het wettelijke maximum met van € 131,37 (prijsspeil 1-1-2020).



Studentencomplex Sequoia

Prestatieafspraken 2021~2025

Gemeente Utrecht, SSH, Huurdersvereniging BoKS

Inhoudsopgave

<u>1</u>	<u>INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>WIJKEN VOOR IEDEREEN</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>INZET VOOR BIJZONDERE DOELGROEPEN</u>	<u>7</u>
<u>4</u>	<u>LEEFBAARHEID</u>	<u>9</u>
<u>5</u>	<u>BESCHIKBAARHEID</u>	<u>10</u>
<u>6</u>	<u>BETAALBAARHEID</u>	<u>13</u>
<u>7</u>	<u>HUURDERSPARTICIPATIE</u>	<u>14</u>
<u>8</u>	<u>DUURZAAMHEID</u>	<u>15</u>
<u>9</u>	<u>KWALITEIT</u>	<u>18</u>
<u>10</u>	<u>FINANCIËLE AFSPRAKEN EN INVESTERINGSRUIMTE</u>	<u>19</u>
<u>11</u>	<u>ONDERTEKENING</u>	<u>20</u>

1 Inleiding

In 2019 zijn de nieuwe Woonvisie “Utrecht beter in balans”, het Stadsakkoord Wonen, en de stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 ondertekend en/of vastgesteld. In 2020 is het Convenant Studentenhuisvesting vastgesteld. Dit zijn vier mijlpalen die zorgen voor heldere ambities en sterke allianties om samen de woonopgaven van Utrecht te realiseren. De individuele prestatieafspraken die de woningcorporaties (verenigd in de STUW¹), gemeente Utrecht en huurders voor 2021 maken, bouwen voort op deze mijlpalen. Het laat zien wat de bijdrage is van al deze partijen aan de woonopgaven en -ambities waar Utrecht voor staat.

De opgaven waar partijen prestatieafspraken over maken zijn: het vergroten van de sociale voorraad, het werken aan gemengde wijken, het betaalbaar houden van de voorraad (gematigd huurprijsbeleid) en verduurzaming van de woningvoorraad. Deze opgaven zijn de thema's van de stedelijke prestatieafspraken en worden bij de individuele prestatieafspraken ook als thema gebruikt

Kader van de afspraken

De prestatieafspraken worden jaarlijks vastgesteld voor een periode van 5 jaar, waarbij de prestaties in het eerste jaar (2021) zo concreet mogelijk zijn omschreven en in de periode van 4 jaar daarna (2022 t/m 2025) meer het karakter hebben van een doorkijk. Hiermee wordt aangesloten bij de werkwijzen zoals beschreven in de Woningwet 2015. De eerder gemaakte afspraken blijven geldig, voor zover deze niet in deze nieuwe afspraken geactualiseerd zijn.

De afspraken in dit document worden gemonitord en geëvalueerd via de voortgangsrapportage prestatieafspraken. Jaarlijks worden de afspraken herijkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de vastgelegde koers in de woonvisie en de stedelijke afspraken.

Vorig jaar zijn de Woonvisie, Stedelijke prestatie afspraken (2020-2022) opgesteld. In de Stuurgroep Huren is afgesproken dit jaar een licht proces te volgen met daarbij geen grote inhoudelijke veranderingen ten opzichte van vorig jaar, maar een actualisatie en, waar mogelijk een concretisering, van de bestaande afspraken. Daarnaast hebben we nadrukkelijker aandacht besteed aan het wederkerige karakter van de afspraken. Per thema wordt de inzet van de corporatie en de inzet van gemeente weergegeven.

We hebben dit jaar een bijzonder proces gevolgd. Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken namelijk volledig digitaal besproken en afgestemd (ambtelijk en bestuurlijk). We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de coronamaatregelen op de realisatie van de voorliggende afspraken.

Vertrekpunt voor het maken van afspraken

De STUW-corporaties hebben in de stuurgroep huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en betaalbaarheid. Deze thema's reiken verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben afgesproken deze thema's inhoudelijk niet in deze ronde van de prestatieafspraken te behandelen, maar verwijzen wel naar het proces rondom de behandeling ervan. Sommige thema's worden behandeld in het productieoverleg. Het college zal daarnaast ook apart in overleg gaan met de STUW.

¹ STUW is een samenwerkingsverband tussen Mitros, Portaal, Bo-ex, SSH, GroenWest en Habion.

Gemeente en STUW hebben afgesproken om als volgt over de thema's in gesprek te gaan: de thema's die een relatie hebben met de productie (waaronder locaties en systematiek van plankosten) komen aan de orde in de productie overleggen (ambtelijk en bestuurlijk). Er vindt steeds een terugkoppeling van het productieoverleg plaats in de stuurgroep huren. In het eerste kwartaal van 2021 wordt - in vervolg op de ontmoeting van eind 2019 - een college brede bijeenkomst met het STUW-bestuur georganiseerd. Hier komt een aantal de portefeuille overstijgende onderwerpen zoals de afwegingen rond de RSU, duurzaamheid en de voortgang van de meerjarige stedelijke prestatieafspraken aan de orde.

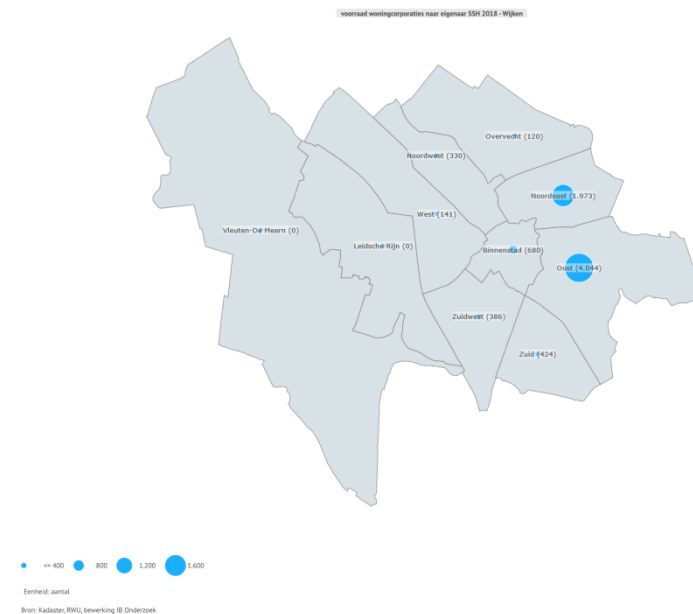
Bij zowel de individuele afspraken als de stedelijke afspraken zijn de huurdersorganisaties nadrukkelijk ook een partij: het betreft tripartiete afspraken. Dit is vastgelegd in de herziene Woningwet 2015. Bij SSH is dat "Huurdersvereniging BoKS".

Bezit sociale huurwoningen

De STUW-corporaties hebben bijna 45 duizend zelfstandige sociale huurwoningen in hun bezit in de gemeente Utrecht. Van alle sociale huurwoningen in Utrecht die in het bezit zijn van een corporatie, is 98% in bezit van de STUW.

Woningcorporatie SSH bezit (eigendom en beheer) in totaal 11.532 kamers en woningen in Utrecht. Van deze kamers en woningen is 67% onzelfstandig en 33% zelfstandig en betreft 99% DAEB bezit en 1% niet-DAEB. Het bezit is gelabeld voor verschillende doelgroepen;

- reguliere studenten: 8.511 (74%)
- short stay studenten: 803 (7%)
- doorstarters: 1.345 (12%)
- wonen op maat en overig: 873 (7%)



Het bezit bevindt zich voor een groot deel in Oost en Noordoost. Ook heeft SSH bezit in de binnenstad, Zuid en Zuidwest.

2 Wijken voor iedereen

De komende jaren moet een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen gerealiseerd worden in wijken waar het aandeel sociale huur op dit moment relatief laag is. In wijken waar het aandeel sociaal juist relatief hoog is, wordt gestreefd naar het mengen van woningtypen primair door verdichting. Dit moet zorgen voor inclusieve, leefbare wijken en buurten, waar voor iedereen plek is, ook als je een laag inkomen of een zorgvraag hebt.

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkenstrategie. Het instrument wijkenstrategie is in 2020 voor het eerst opgesteld. De wijkenstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en de STUW corporaties hebben afgesproken om het instrument Wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren.

Binnen het thema 'Wijken voor Iedereen' maken we afspraken over:

- De inzet van het huurprijsbeleid om te zorgen voor differentiatie binnen het sociale segment
- Woningtoewijzing aan woningzoekenden met maatschappelijke urgentie
- Verkoop, liberalisatie en sloop
- Ruilconstructies voor een meer gemengde woningvoorraad
- Inzicht in de woningvoorraad valt onder het thema 'Beschikbaarheid'

Afspraken

Inzet SSH

1. SSH hanteert een streefhuurbeleid voor de zelfstandige sociale huurwoningen waarbij minimaal 70% van alle aangeboden sociale huurwoningen onder de tweede aftoppingsgrens zit. Alle zelfstandige

woningen die SSH zelf toewijst worden aangeboden met een netto huurprijs van maximaal de eerste aftoppingsgrens.

2. SSH hanteert in 2021 een zeer beperkte verkoopstrategie. Een deel van haar portefeuille met eengezinswoningen is niet uitsluitend geschikt voor studentenhuisvesting. Eind 2020 is de SSH tot overeenstemming gekomen met woningcorporatie BoEx om deze eengezinswoningen te ruilen voor studentenkamers en kleine zelfstandige woningen van BoEx. Er wordt naartoe gewerkt om de ruil juridisch per 31-12-2020 gereed te hebben. De praktische overdracht van beheer vindt uit oogpunt van zorgvuldigheid gefaseerd plaats in de eerste helft van 2021. Definitieve besluitvorming vindt in 2020 plaats na advisering van huurdersvereniging BoKS.
3. De SSH en de gemeente conformeren zich aan de afspraken zoals vastgelegd in het Convenant Studenthuisvesting Utrecht.
4. SSH heeft voor 2021 geen liberalisatie- of sloopplannen voor haar bezit binnen de Gemeente Utrecht.
5. Wanneer de mogelijkheid zich voordoet op ruiling van grondpositie met een marktpartij, is SSH bereid hierover de gesprekken aan te gaan en neemt haar huurdersvereniging BoKS en de gemeente mee in deze verkenning.

Inzet gemeente

6. De Gemeente Utrecht zal zich, conform de afspraken in het Stadsakkoord Wonen, inzetten om met SSH mee te denken hoe zij bij ruiling van grondposities voortvarend te werk kan gaan en faciliteert waar nodig.
7. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties ontwikkelen in 2021 samen een dashboard voor sturing op spreiding kwetsbare doelgroepen o.b.v. mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. 'Niet-reguliere toewijzingen' betreft verhuringen aan de volgende kwetsbare groepen: MOBW (volwassen en jongvolwassen), statushouders, urgenten en citydealcasussen. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed,

als op wijkniveau, op subbuurniveau en per corporatie. Onderzocht wordt of inzicht op complexniveau ook mogelijk en wenselijk is. In het dashboard wordt naast inzicht in de mutaties en toewijzingen ook relatie gelegd met leefbaarheid (de Utrechtse Monitor Leefbaarheid).

3 Inzet voor kwetsbare doelgroepen

Gemeente, woningcorporaties en zorginstellingen hebben een gezamenlijk plan van aanpak voor de huisvesting en ondersteuning van kwetsbare doelgroepen opgesteld en vastgelegd. Met kwetsbare doelgroepen bedoelen wij de woningzoekenden met voorrang op een sociale huurwoning met een vorm van ondersteuning (uitstromers Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen, mensen die een woning toegewezen krijgen via de lokale City Deal-tafel, statushouders en mensen met een urgentiebeschikking). In het plan van aanpak 'Huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen' hebben de drie partijen gezamenlijke afspraken gemaakt over de inzet die zij vanaf 2019 en volgende jaren leveren om het gestelde doel te bereiken. De afspraken betreffen de aantallen woningen die voor de doelgroepen beschikbaar worden gesteld, de zorginfrastructuur die aanwezig moet zijn, de spreiding over de stad en de zorg voor draagvlak in de samenleving.

Binnen het thema 'Inzet voor bijzondere doelgroepen' maken we afspraken over:

- Medewerking aan het Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen
- Initiatieven voor meer aanbod bijzondere doelgroepen

Afspraken

Inzet SSH

1. In het in 2019 afgesloten "Plan van Aanpak huisvesting en ondersteuning kwetsbare doelgroepen" (hierna: PvA) is de bijdrage van de SSH aan de huisvesting van kwetsbare doelgroepen onder de naam 'Goeie Buur' opgenomen: *"De SSH ontwikkelt met organisaties in de (residentiële) zorg een methodiek inclusief planning voor de uitstroom en huisvesting van bijzondere jonge doelgroepen (18 tot 27 jaar) en maakt daarvoor samen met de instellingen een plan. De SSH levert jaarlijks gemiddeld 50 (zelfstandige en niet-zelfstandige) wooneenheden aan kwetsbare jongeren*

met afspraken over door de zorginstellingen te leveren ondersteuning. Huurders stromen na maximaal vijf jaar door naar andere huisvesting (jongerencontract). Hierdoor ontstaat na vijf jaar een voorraad van ca. 250 wooneenheden voor kwetsbare jongvolwassenen, waarvan jaarlijks ca. 50 wooneenheden voor nieuwe verhuring beschikbaar komen".

Doel is dat de jongeren in de vijf jaar dat ze bij SSH een woonruimte huren optimale omstandigheden en ondersteuning krijgen om zich te ontwikkelen, maatschappelijk te integreren en skills op te bouwen voor een succesvol zelfstandig leven. Met de invulling van 'Goeie Buur' vervallen de bestaande afspraken rondom de huisvesting van kwetsbare doelgroepen. Alle overige afspraken voor huisvesting van specifieke doelgroepen, vallen binnen het genoemde aantal van 50.

Dit proces van plaatsing wordt gefaciliteerd door de Academie van de stad. Gedurende het studiejaar 2020-2021 werkt de SSH samen met de gemeente Utrecht en de Academie van de stad aan de inbedding van het project in de organisatie van de SSH en de bestaande structuren van de gemeente. Hiermee komt de rol van de Academie van de stad aan het eind van het studiejaar 2021-2021 te vervallen.

2. De STUW heeft uitgesproken dat zij de taakstelling ten aanzien van statushouders, die de gemeente Utrecht van het rijk krijgt opgelegd, ook als hun taakstelling zien. Daarom zal er in de periode 2021 t/m 2023 (net als in voorgaande jaren) voldoende woonruimte ter beschikking worden gesteld, om deze doelgroep te huisvesten. Bij een stijging van de opgave wordt met elkaar bekeken wat realistisch is en wat elke partij hieraan kan bijdragen, inclusief gemeente.

De SSH heeft in 2020 met de andere STUW partijen de volgende afspraken gemaakt ten aanzien van de huisvesting van statushouders:

- De STUW partners nemen de opgave van de te huisvesten statushouders van de SSH over;

- Als de andere STUW partijen geen passend bezit hebben voor een jonge statushouder, kijkt de SSH of zij deze kan huisvesten;
- Bij een stijging van de opgave bekijken we gezamenlijk hoe om te gaan met de opgave.

De bijdrage die de SSH eventueel levert bij de huisvesting richt zich op de jonge statushouders. De SSH ziet deze jonge statushouders als een kwetsbare jongere, gelijk aan de jongeren die uitstromen uit MOBW. Voor de SSH geldt dat de plaatsing van jonge statushouders gebeurt conform de werkwijze van Goeie Buur, passend is bij het vastgoed (1-persoons woonruimte) en meetelt met het aantal 50. Hierbij is het doel om de statushouder een goede en passende woonruimte te bieden, passend binnen de omstandigheden van het woongebouw/buurt en met de benodigde professionele en sociale begeleiding. Het maken en vastleggen van afspraken met de begeleidende partijen is onderdeel van en randvoorwaardelijk aan de plaatsing van de jonge statushouders.

3. In overleg met huurdersvereniging BoKS en de gemeente Utrecht experimenteert SSH in 2021 met andere manieren van het huisvesten van internationale voltijd studenten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een nieuwe dan wel aangepaste manier van hospiteren, om op die manier het benodigde draagvlak te creëren bij huidige huurders. Doel is om de kansen van internationale studenten te verhogen om reguliere woonruimte te vinden in Utrecht. Dit doel en de concrete inzet hierop is ook vastgelegd in het convenant studentenhuisvesting. De SSH betreft BoKS bij het opzetten en evalueren van dergelijke pilots.

Inzet gemeente

4. We verwachten in 2021 een groei van het aantal te huisvesten statushouders als gevolg van het wegwerken van achterstanden bij de IND. De gemeente neemt voortouw in het gezamenlijk gesprek over

aanvullende interventies die nodig zijn om de balans tussen doelgroepen te bewaren - in 2021 het geval met uitstroom MOBW (385 plus 50 jongvolwassenen) en toenemend aantal statushouders (ca. 650-700). Hierbij kijkt de gemeente ook naar de inzet van ander (waaronder eigen) bestaand vastgoed, dan het vastgoed van de woningcorporaties.

5. De begeleiding en integratie van statushouders is een verantwoordelijkheid van de gemeente.
6. Conform genoemd plan is de gemeente het aanspreekpunt voor zorgpartijen en levert informatie betreffende de aantallen van de uitstroom en welke woningen nodig zijn. De gemeente garandeert ook de benodigde zorg en begeleiding aan deze mensen.
7. De gemeente draagt actief bij aan het vraagstuk over het huisvesten van voltijd exchangestudenten in de reguliere voorraad. De gemeente denkt en werkt mee aan slimme en nieuwe manieren om huisvesting voor exchange studenten te realiseren om tijdelijke pieken op te kunnen vangen.

4 Leefbaarheid

Om de leefbaarheid in de wijken en buurten op het gewenste peil te houden investeren gemeente en corporaties in goed beheer en het schoon, heel en veilig houden van de openbare ruimte en wooncomplexen. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer en veiligheid van de openbare ruimte. De corporaties zorgen voor het schoon, heel en veilig houden van hun wooncomplexen en de directe omgeving. Dit is niet alleen een financiële investering maar ook het aanwezig en aanspreekbaar zijn in wijken om proactief in te kunnen spelen op leefbaarheidsvraagstukken. Dit draagt ook bij aan het vroeg signaleren van individuele en sociale problemen in de wijk om de leefbaarheid te bevorderen.

Binnen het thema Leefbaarheid maken we afspraken over:

- De hoogte en inzet van leefbaarheidsuitgaven in de wijken waar de corporatie actief is
- Nieuwe initiatieven die de leefbaarheid in de wijk bevorderen

Afspraken

Inzet SSH

1. Ten behoeve van de leefomgeving investeert SSH met leefbaarheidsuitgaven in haar complexen om deze schoon, heel, veilig én gezellig te houden. Deze uitgaven worden aan leefbaarheidsinterventies besteed die passen binnen de wettelijke kaders en zijn beschreven in bijlage 3. Het wettelijk maximum wordt hierbij niet overschreden.
2. Waar mogelijk zoeken SSH en de gemeente de samenwerking en integraliteit in aanpak, zodat de leefbaarheid 'binnen' en 'buiten' een complex gelijktijdig worden aangepakt. De door de gemeente ontwikkelde leefbaarheidsmonitor kan hiervoor worden benut.
3. Via het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie,

Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis werken we samen bij de aanpak van woonproblematiek. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.

4. Het beheer van de complexen van Jebber wordt overgeheveld naar de SSH; Jebber gaat zich enkel richten op het ontwikkelen van studenten- en startershuisvesting.

Inzet gemeente

5. De gemeente heeft de primaire verantwoordelijkheid voor een goed beheer van de openbare orde en veiligheid en de openbare ruimte en spant zich hier ook in 2021 voor in. De gemeente reageert adequaat op signalen van studenten.
6. Via het convenant 'Samenwerkingsovereenkomst woonproblematiek 2019-2022' vastgesteld, door de STUW, de gemeente, zorgpartijen, politie, Buurtteams, U-Centraal, Lokalis en Het Vierde Huis werken we samen bij de aanpak van woonproblematiek. Hierin staan afspraken en werkwijzen (incl. uitwisseling gegevens) beschreven op het terrein van buurtbemiddeling, aanpak extreme woonoverlast, laatste kansbeleid, voorkomen van huisuitzetting, woonhygiëne, vroegsignalering en aanpak ernstig overlastgevende gezinnen.

5 Beschikbaarheid

De behoefte aan sociale huurwoningen is groot. Voor de periode van 2017 tot 2040 moeten er 60.000 woningen in de stad Utrecht bijkomen waarvan 35% sociaal. Het gezamenlijke uitgangspunt is dat de omvang van de sociale huurvoorraad mee groeit met de groei van de stad. In het Meerjaren Programma Ruimte wordt uitgegaan van een duurzaam hoge bouwproductie van gemiddeld 3000-3500 woningen per jaar in de periode 2020-2040. Concreet voor de jaren 2020-2024 betekent dit dat de sociale woningvoorraad met gemiddeld 1.000 tot 1200 sociale huurwoningen per jaar moet groeien. Om dit te bereiken is extra inzet nodig van alle betrokken partijen. In 2040 bedraagt de omvang van de kernvoorraad tenminste 70% van de sociale voorraad

In 2020 zijn de gemeente en de STUW corporaties, conform de afspraak in de stedelijke prestatieafspraken, gestart met productieoverleggen. Deze overleggen vinden ambtelijk 4 keer per jaar en bestuurlijk 2 keer per jaar plaats. De Stuurgroep Huren wordt over de opbrengst en afspraken geïnformeerd.

De bedoeling van het productieoverleg is om strategisch en op hoofdlijnen de voortgang van de productie van de sociale voorraad in de stad te monitoren, kansen te signaleren en aandachtspunten/knelpunten aan de orde te stellen. Het gaat om project- en gebiedsoverstijgende vraagstukken. Verwachte thema's: kansen voor locaties, welke onderwerpen/issues zorgen voor de grootste vraagstukken en eventuele vertraging (of escalatie), wat leren we daaruit, welke stadsbrede knopen moeten we daarover doorhakken, vraagstukken rond berekening meerwaarde(afdracht), verhouding sociaal/middenhuur, afwegingen rond bouwopgave voor specifieke groepen, welke voortgang laat het MPR en Peilstok zien in planning en prognoses, versnelling etc. Een aantal strategische thema's die door de STUW corporaties is ingebracht tijdens de stuurgroep Huren, en die hier sterk mee samenhangen, worden opgepakt in het productieoverleg.

Binnen het thema Beschikbaarheid maken we afspraken over:

- Huidige voorraadbeleid
- Harde planvoorraad tot 2025
- Zachte planvoorraad tot 2025
- Woningtoewijzing en doorstroming
- Woningtoewijzing via loting
- Omzetten niet-DAEB wonen naar middenhuur (bijv. initiatieven / aantallen)
- Nieuwbouw ontwikkelen voor mixed zone (bijv. initiatieven / aantallen)
- Starterswoningen

Bijlagen

- De ontwikkeling van de voorraad tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 1
- Het geactualiseerde productieprogramma tot en met 2025 is weergegeven in bijlage 2

Afspraken

Inzet SSH

1. In totaal heeft 85% van de zelfstandige eenheden van SSH een streefhuur onder de eerste aftoppingsgrens. Hiermee hanteert SSH conform de Woonvisie (ruimschoots) een voorraadbeleid waarbij tenminste 70% van de sociale woningvoorraad in de kernvoorraad sociale huurwoningen zit.
2. In de periode 2021 - 2025 groeit de sociale woningvoorraad van de SSH met 2.070 woningen (zelfstandig en onzelfstandig). Tot en met 2025 worden de Kwekerij fase 2 (244), de Kwekerij fase 3 (600), het 5^e wooncomplex op het USP (900) en Opaalweg (200) opgeleverd.. Momenteel wordt er ook gewerkt aan een startdocument voor de herstructurering van IBB, waar door verdichting potentieel circa 700 woningen worden toegevoegd.

3. SSH en de gemeente blijven zich inspannen voor de realisatie van onzelfstandige eenheden. De onzelfstandige voorraad omvat tenminste 700 van de bovengenoemde voorraadgroei van 2.070 sociale huurwoningen. De SSH zal, daar waar mogelijk, het aandeel onzelfstandige woningen in plannen vergroten.
4. Zoals is opgenomen in de regionale huisvestingsverordening en het lokale deel, zullen de STUW corporaties gezamenlijk, op jaarbasis minimaal 10% en maximaal 20% van alle vrijkomende woningen via loting verdelen.
5. De gemeente is, samen met andere partners van het landelijk overleg studentenhuisvesting, in overleg met het Rijk om te bekijken welke maatregelen kansrijk zijn om het realiseren van onzelfstandige studentenhuisvesting te stimuleren. Huurtoeslag voor onzelfstandige eenheden is één van die maatregelen.
6. De gemeente, SSH en andere partners zullen zich gedurende de periode dat het convenant studentenhuisvesting loopt, inzetten voor de start bouw van nog eens 2.000 structurele studenteneenheden bovenop de bestaande planvoorraad van ongeveer 3.500 studenteneenheden (inclusief 400 tijdelijke eenheden). 'Hiermee beogen partijen om het verwachte tekort in 2025 van 9.000 eenheden te halveren. Daarbij hanteren partijen een netto berekening (dus gerealiseerde aantallen met aftrek van verlopen eenheden (sloopcomplexen en tijdelijke eenheden).'

Inzet gemeente

7. Om alle geplande nieuwbouwactiviteiten te kunnen uitvoeren is SSH vanaf 2022 afhankelijk van voldoende bouwlocaties. SSH is in nauw contact met de gemeente en andere grondbezitters om nieuwe locaties te verwerven. De Gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te stellen. Dit doet zij met behulp van meervoudig sturen.
8. De gemeente maakt minimaal 2 keer per jaar een inventarisatie van mogelijkheden voor het realiseren van permanente of tijdelijke

studentenhuisvesting door transformatie, nieuwe locaties of gemeentelijk vastgoed. In 2020-2021 wordt bijvoorbeeld gekeken naar de mogelijkheden van het realiseren van (tijdelijke) studentenhuysvesting aan de Livingstoonlaan en in de driehoek van de spoorlijnen bij Lunetten.

9. Binnen het gemeentelijk beleid bestaat onduidelijkheid over de definitie van sociale woningbouw. Zelfstandige woningen vallen binnen de 35% sociaal, onzelfstandige kamers worden daarin niet meegerekend. Dit levert onnodige onduidelijkheid en discussie op bij planontwikkeling. In 2021 maken de gemeente, Boks en de SSH afspraken over de definitie van studentenhuysvesting binnen het gemeentelijk beleid.
10. Om doorstroming op de sociale woningmarkt in de gemeente Utrecht te bevorderen spreekt de gemeente met SSH af dat de SSH in een experiment in 2021 maximaal 150 van hun vrijkomende starterswoningen (de zogenaamde Woningnet woningen) met voorrang mag aanbieden aan doorstarters tot 28 jaar die een onzelfstandige STUW woning achterlaten. Dit gaat om ongeveer de helft van het aantal hierboven genoemde woningnetwoningen. Deze doorstarters krijgen een tijdelijk contract (jongerencontract) van vijf jaar. Dit geeft de doorstarter de tijd om studieschuld weg te werken, carrière te maken, inkomsten of vermogen op te bouwen en (als back-up) wachttijd bij Woningnet op te bouwen, waardoor de doorstarter in staat is om na vijf jaar de reguliere woningmarkt te betreden. De gemeente, SSH en BoKS gaan de komende periode in overleg om deze regeling uit te werken naar een experiment passend onder de huisvestingsverordening. Hierbij zal onder andere het totaal vrijkomende startersaanbod van Utrecht in beeld worden gebracht, alsmede de huidige doorstroom vanuit kamers van de SSH hier naar toe. Eind 2021 evalueren we het experiment en bepalen hoe verder te gaan.
11. Per vastgoedproject wordt bekeken wat de aanvullende gemeentelijke wensen zijn. De gemeente is er zich van bewust dat een te grote stapeling van wensen, in combinatie met lage huren, invloed kan hebben op de

financiële haalbaarheid van het project. Het op tempo realiseren van voldoende betaalbare en goede studentenhuisvesting (conform Bouwbesluit) heeft prioriteit nummer één. Ter vermijding van vertraging op projectniveau streven we in lijn met het Stadsakkoord Wonen naar afspraken die hier (in een vroegtijdig stadium) meer eenduidigheid in brengen, en dwingt de gemeente na politieke besluitvorming geen nieuwe wensen meer af.

12. De gemeente is bezig met de ontwikkeling van tenderbeleid. De STUW corporaties hebben input geleverd bij de ontwikkeling van dit beleid. Een van de uitgangspunten is om het tenderen bij de ontwikkeling van projecten met een hoog aandeel sociale huur (met name in de kernvoorraad) zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting is het beleid in Q1 2021 gereed.
13. De gemeente Utrecht blijft zich inspannen om voldoende bouwlocaties beschikbaar te krijgen voor (sociale) woningbouw, zoals ook is vastgelegd in de stedelijke prestatieafspraken en Stadsakkoord Wonen. Dat doet zij via een aantal lijnen. Zo stelt de gemeente bij de realisatie van sociale huur (zoals vastgelegd in de recente Woonvisie), zodanige voorwaarden dat het primaat voor deze projecten, zeker daar waar het de kernvoorraad betreft, bij de corporaties ligt. Daarnaast wordt er een aantal lopende projecten tegen het licht gehouden om te kijken of daar extra sociale huurwoningen (600-725 extra woningen) gerealiseerd kunnen worden. Tot slot is bij de laatste gemeentelijke Voorjaarsnota opgenomen dat er vanuit de erfpachtconversie 13 miljoen beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191).
14. De gemeente Utrecht werkt aan een ruimtelijke strategie Utrecht voor 2040 (RSU). In het kader van dit proces van RSU wordt een gezamenlijk overleg tussen STUW-corporaties en de gemeente gepland.

6 Betaalbaarheid

Betaalbaarheid en een gematigde huurontwikkeling zijn voor partijen een belangrijke doelstelling. Daarom sluiten partijen aan bij het Sociaal Huurakkoord 2018-2021 dat Aedes en de Woonbond onlangs hebben gesloten. Afspraken over betaalbaarheid moeten vanzelfsprekend binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders vallen.

Binnen het thema Betaalbaarheid maken we afspraken over:

- Huurprijsbeleid voor de volledige portefeuille (percentages en principes)
- Huurverhoging voor 2021
- Het huurprijsbeleid valt onder het thema 'Wijken voor Iedereen'

Afspraken

Inzet SSH

1. SSH hanteert een coulancebeleid bij betalingsproblemen en huisuitzettingen. Zij sluit aan bij de landelijke afspraken van Aedes. De impact van de corona maatregelen is een terugkerend agendapunt in de stuurgroep huren.
2. Ook in 2021 hanteert SSH een gematigd huurbeleid waarbij de huurstijging bij zittende huurders maximaal gemiddeld inflatievolgend is, voor zowel zelfstandige als onzelfstandige sociale eenheden. Dit is conform het Sociaal Huurakkoord.
Om doorstroming te bevorderen voert de SSH een inkomensafhankelijke huurverhoging door voor die huishoudens met een te hoog inkomen voor een sociale huurwoning. De extra inkomsten uit deze inkomensafhankelijke huurverhoging vallen buiten de huursom en de opbrengsten daaruit zullen gebruikt worden voor investeringen. De inkomensafhankelijke huurverhogingen zullen in overleg met Boks worden doorgevoerd.

3. In het Sociaal Huurakkoord is vastgelegd dat de huurstijging als gevolg van huurharmonisatie bij mutatie buiten de huursom valt.
4. SSH geeft een tijdelijke korting op de huren van woningen die worden toegewezen aan huurders tot 23 jaar tot de kwaliteitskortingsgrens. Na de eerste maand dat de bewoner 23 jaar is geworden, vervalt deze tijdelijke korting en betaalt de bewoner de gehele huurprijs van de woning.
5. SSH streeft naar het realiseren van zoveel mogelijk betaalbare studentenwoningen onder de van toepassing zijnde grenzen (kwaliteitskortingsgrens of eerste aftoppingsgrens) zodat de zelfstandige woningen voor de doelgroep betaalbaar zijn. Dit is ook in het convenant Studentenhuisvesting bekrachtigd.
6. Bij nieuwbouwprojecten wordt per project bekeken en afgestemd met de Gemeente Utrecht wat de verhouding is tussen onzelfstandige en zelfstandige woonruimtes in een complex.

Inzet gemeente

7. De gemeente Utrecht staat voor een ruimhartig en sociaal armoedebeleid, gericht op rondkomen en meedoen. Daarvoor heeft de gemeente een aantal regelingen, waaronder de U-pas, U-polis, Individuele Inkomens toeslag, bijzondere bijstand, kwijtschelding van lokale belastingen. Daarnaast richt Utrecht zich met de actieagenda Utrechters Schuldenvrij op het voorkomen, vroegtijdig opsporen en duurzaam oplossen van schulden.

7 Huurdersparticipatie

Om aan de opgaven van de stad te werken is een goede huurdersparticipatie van essentieel belang. Er is een Algemeen Sociaal Plan die de rechten en plichten van huurders in Utrecht regelt bij sloop, nieuwbouw en renovatie. Elke woningcorporatie heeft ook met haar huurdersvertegenwoordiging afspraken gemaakt over zaken waar zij recht op hebben en wat hun plichten zijn

Binnen het thema Huurdersparticipatie maken we afspraken over:

- Wijze waarop huurdersparticipatie vorm krijgt bij SSH

Afspraken

Inzet SSH en BoKS

1. SSH ondersteunt woonbesturen in hun taak om huurders een stem te geven in het beheer van hun complex. Daarom stelt SSH een budget ter beschikking voor bewonersinitiatieven op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en bewonersparticipatie. Twee keer per jaar honoreert SSH in overleg met BoKS de beste voorstellen van huurders.
2. Samen met huurdersorganisatie BoKS werkt SSH ook in 2021 aan prettig en betaalbaar wonen voor studenten bij SSH. Maandelijks zijn beide partijen met elkaar in gesprek over onderwerpen die huurders van SSH en Jebber raken. Op die manier leveren beide partijen een belangrijke bijdrage aan de eerste stappen in het zelfstandige leven van studenten.
3. Naast de formele participatievormen zoals BoKS en de woonbesturen, betreft SSH ook in 2021 studenten bij haar dienstverlening. Hierbij kan gedacht worden aan stageopdrachten en maatjesprojecten zoals bij 'Goeie Buur'.
4. In 2021 wordt het Algemeen Sociaal Plan door de gemeente, de STUW-corporaties en de huurdersorganisaties geëvalueerd waaronder ook BoKS. De evaluatie heeft door de corona maatregelen vertraging opgelopen. De

uitkomsten en verbeteringen uit de evaluatie worden, na bespreking in de stuurgroep Huren, verwerkt in een actualisatie van het Algemeen Sociaal Plan. Dit Algemeen Sociaal Plan wordt gebruikt als uitgangspunt bij renovatie en sloop nieuwbouw en geeft de rechten en plichten weer van huurders, corporaties en huurders.

8 Duurzaamheid

Verduurzaming van de sociale woningvoorraad draagt bij aan een gezonde leefomgeving en kan bijdragen aan betaalbare woonlasten. Het thema duurzaamheid omvat meerdere onderdelen. Het betreft de energietransitie over de route naar een aardgasvrije stad en het nemen van maatregelen om te komen tot CO2-reductie. Tussen gemeente en corporaties zijn de laatste jaren al uitvoerige afspraken gemaakt op dit gebied.

Daarnaast gaat het bij duurzaamheid ook over onderwerpen als circulariteit, klimaatadaptatie en groen (zoals natuur inclusief bouwen en tuinenbeleid). De gemeente Utrecht streeft naar een stad die voor iedereen gezond, veilig en toegankelijk is, bij elk weertype dat we in de toekomst verwachten. Naar verwachting ligt er begin 2021 een vastgestelde visie klimaatadaptatie en een nieuwe visie water- en riolering. In die documenten staat beleid over hoe om te gaan met water en droogte (water vasthouden in bodem, stad inrichten op grotere buien) en met hitte (door met groen en schaduw de stad koel houden). Voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is het streven om de ambities uit het nieuwe beleid direct te hanteren. Voor de bestaande stad willen we dit in 2050 hebben behaald en grijpen we tot die tijd alle kansen om dat waar te maken. Groen speelt hierin, naast alle andere functies die het heeft, een belangrijke rol. Over de kansen en mogelijkheden op het gebied van groen (bijvoorbeeld het behoud van groen bij woningoverdracht) hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente en corporaties; dit traject wordt in 2021 voortgezet, met als doel de uitvoering van gerichte samenwerkingsprojecten en het komen tot nadere afspraken. Vanuit het actieplan Utrecht circulair willen we als stad tot 2023 experimenteren en leren met circulair bouwen. Doel is om vanaf 2023 circulair bouwen op te kunnen schalen. De gemeente Utrecht wil daarom tot die tijd samenwerken met corporaties middels experimenten.

Binnen het thema Duurzaamheid maken we afspraken over:

- Zon op daken (aantallen / initiatieven)
- Aardgasvrij en de warmtetransitie
- CO2 besparing
- Verduurzaming bij renovaties: aantallen incl. methode/initiatieven
- Initiatieven op het gebied van circulariteit, klimaatadaptatie, groen

Afspraken

Inzet SSH

1. De voorraad van SSH is in 2020 al gemiddeld label B en is hiermee in lijn met de eerder gemaakte stedelijke prestatieafpraak (energie-index kleiner of gelijk aan 1,20). Noot: dit systeem van labels en indexen zal naar verwachting in de komende afgebouwd worden. Daarvoor in de plaats komt een systeem van verbruik (in Kwu per m2)
2. Bij nieuwbouw hanteert SSH de norm BENG 1 en aardgasvrij. SSH zet zich, indien haalbaar, verder in om haar nieuwbouw energieneutraal (EPC 0,0) te realiseren.
3. SSH stelt daken van hun complexen beschikbaar t.b.v. postcoderoosregelingen. SSH is hiervoor bijvoorbeeld in gesprek met Buurtstroom. Daarnaast onderzoekt de SSH eind 2020 de haalbaarheid van het aanbrengen van zonnepanelen en batterijen bij vier gebouwen. Deze resultaten zijn eind 2020 bekend waarna wordt besloten wel of niet door te gaan. In geval van een positieve businesscase worden de panelen en batterijen eind 2020-begin 2021 geplaatst.
4. Bij oplevering van nieuwe complexen wordt bekeken op welke manier het gebouw passend duurzaam gemaakt kan worden met als doel het verminderen van CO2 uitstoot.
5. SSH heeft de doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn. SSH zal haar duurzaamheidsstrategie in 2021 concretiseren. Eind 2020 start een onderzoek door een externe partij naar de verduurzamingsopgave van de bestaande voorraad. Hierbij wordt onderzocht wat de SSH bij reguliere

onderhoudsmomenten aanvullend kan doen om de ambitie van CO₂ neutraal in 2050 te behalen. Uit het onderzoek komt naar voren of verduurzaming op natuurlijke momenten voldoende is voor het halen van de ambitie, en welke eventuele extra stappen nodig zijn om de ambitie te behalen. Uitkomsten van het onderzoek leiden tot een keuze welke mijlpalen wanneer te kunnen bereiken met welke tussenstappen. Naar verwachting zijn de uitkomsten halverwege 2021 bekend. SSH zet in op een combinatie van maatregelen van het verduurzamen van het bezit en het sturen van huurdersgedrag. De komende vijf jaar ligt de focus op het sturen van huurdersgedrag gecombineerd met de inzet op slimme technologieën. Dit doet SSH onder andere samen met studenten (via BoKS en de woonbesturen)

6. De SSH werkt aan een passende en betrouwbare manier om de CO₂ uitstoot van haar bezit te kunnen berekenen. Doel is om elk jaar de CO₂-uitstoot te berekenen. Halverwege 2021 zijn de resultaten voor 2020 en terug bekend en worden besproken met BoKS.
7. De Transitievisie Warmte en het Stadsakkoord Aardgasvrij zijn leidende trajecten als het gaat om de fasering naar aardgasvrije woningen. SSH zal vanuit haar rol als woningcorporatie haar aandeel leveren aan deze trajecten en via deze weg afspraken maken over het aardgasvrij maken van haar bezit. Bij nieuwbouwprojecten is reeds een wettelijke verplichting om te werken met aardgasvrije technieken.
8. De Energiebox wordt ook in 2021 aangeboden. In overleg met gemeente Utrecht en andere corporaties wordt uitgewisseld hoe het bereik van de doelgroep efficiënter kan worden ingericht. De SSH hanteert voor 2021 dezelfde aantallen aan te bieden Energieboxen als in 2020; namelijk 32.
9. In 2019 is SSH gestart met een pilot rondom verduurzaming van het studentencomplex Tuindorp West Complex (TWC). Het betreft een monumentaal pand dat aan de hand van nieuwe technieken deels wordt verduurzaamd. Er worden drie scenario's getest bij drie studentenhuizen,

die variëren van infraroodverwarming tot het aanbrengen van isolerende coatings. Doel is verduurzamen naar het niveau van klimaatneutraal. Het meten van de effecten van de maatregelen vindt plaats tot mei 2021. Daarna worden de maatregelen geëvalueerd en wordt gekeken welke vervolgstappen genomen worden.

10. SSH kiest één of twee projecten in 2020/2021, waar één of meerdere circulaire maatregelen worden toegepast, zoals circulair demonteren, ontwerpen/bouwen en toepassen van biobased of hergebruikte materialen.

Inzet gemeente

11. Om te komen tot meer duurzame manieren van verwarmen en koken, stelt de gemeente Utrecht een transitievisie warmte op. Dat gebeurt in overleg met partners als vastgoedeigenaren, bewoners (waaronder de huurders), netbeheerders en medeoverheden. Deze visie, die eind 2021 klaar moet zijn, geeft een planning voor een wijk-voor-wijk aanpak en benoemt voor de eerste wijken het meest logische alternatief voor aardgas. Een belangrijke partner in dit proces zijn de woningcorporaties. Onderdeel is per buurt in kaart brengen welke investeringsplannen corporaties met hun bezit hebben. Om zo aan te sluiten bij de wijkuitvoeringsplannen.
12. Met de SSH gaat de gemeente op zoek naar 1 of 2 nieuwe en/of bestaande (pilot)projecten die bijdragen aan de groene ambities in de stad, zoals groenbehoud bij woningmutatie, het bevorderen van openbare binnentuinen, het stimuleren van (groen) zelfbeheer, een bijdrage aan "ommetjes in de buurt", het (nog meer) toepassen van diervriendelijk bouwen, het opstellen van soortenmanagent-plannen, het aanleggen van een "tiny-forest" en het verbeteren verblijfskwaliteit met groen en/of natuurlijk spelen (bij overgang openbaar en corporatie terrein). We kijken naar koppelkansen tussen duurzaamheidsthema's en waar mogelijk en zinvol faciliteert de gemeente Utrecht dit met advies en financiële bijdragen uit het Meerjaren Groenprogramma of andere regelingen zoals

Subsidieregeling “Ruimte voor Initiatief, stimuleringsregelingen voor geveltuinen, boomspiegels en zelfbeheer” en de Stimuleringsregeling “Initiatieven Duurzame Ontwikkeling”.

13. Met de SSH willen we op zoek naar aanknopingspunten in hun bezit voor concrete (pilot)projecten op het gebied van klimaatadaptatie, om de gemeentelijke ambities en de plannen van de corporaties op elkaar aan te laten sluiten. De gemeente Utrecht kan de projecten van SSH ondersteunen met kennis en expertise, maar ook vanuit het initiatievenfonds en Subsidie groene daken. Of, op projectenniveau, ondersteunen bij het aanvragen van subsidies vanuit andere instanties zoals 'Blauwe Bewonersinitiatieven' en subsidie 'KIEM'.
14. In de zomer van 2021 wilt de gemeente de tot dan toe opgedane kennis samenbrengen en komen tot een gezamenlijke aanpak circulair bouwen. Die aanpak is gespitst op circulair renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Per projecttype wordt dan een strategie opgesteld. Het doel van die samenwerking is grotere stappen te kunnen zetten in de transitie naar een circulaire economie zonder dat de haalbaarheid van concrete projecten wordt belemmerd. Gemeente Utrecht neemt hierin het voortouw en ondersteunt de corporaties in de samenwerking, kennisdeling en strategievorming. Er is vanuit de gemeente enig budget voor dit traject beschikbaar. Als stad willen we de kennisopbouw rondom circulaire economie die hiermee gedaan wordt graag bundelen en verspreiden tussen de corporaties (en hopelijk ook daarbuiten). Hierin heeft de gemeente Utrecht een verbindende rol. Met de experimenten verwachten we het effect te kunnen meten op CO2-uitstoot/ milieueffecten, de bouwmethode/bouwkosten, wijze van aanbesteding of de woonkwaliteit. De gemeente Utrecht kan daarbij een faciliterende rol vervullen. We denken dan aan aandragen kennis en expertise over circulariteit, maar ook aan lagere leges, bemiddeling bij vergunningen of subsidies.

15. Bij tenders vraagt de gemeente Utrecht standaard naar circulaire aspecten in bouwplannen en kent daar punten aan toe

9 Kwaliteit

Partijen streven gezamenlijk naar een goede prijs-kwaliteitverhouding van woningen, zodat er meer (kwalitatief) passend aanbod beschikbaar is voor woningzoekenden, ook voor mensen met een fysieke beperking.

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van een samenhangend programma voor het thema ouderen-wonen-zorg (Een (t)huis voor ouderen). Een thema dat door de toenemende vergrijzing steeds meer aandacht behoeft. De Utrechtse woningcorporaties spelen een belangrijke rol op dit gebied, onder meer bij de huisvesting, de ontwikkeling en het beheer van specifieke woonvormen, de woningtoewijzing en het bevorderen van de doorstroming. De komende periode willen we de samenwerking met de corporaties op dit thema verder concretiseren en samen werken aan het tot stand brengen van het programma. Dit gebeurt bijvoorbeeld via een aparte werkgroep (naast corporaties, ook met ontwikkelaars, beleggers en zorg instellingen) in het kader van het Stadsakkoord Wonen.

In de nieuwe stedelijke prestatieafspraken (2022 e.v.) maken we nadere afspraken met de STUW corporaties op dit thema.

- Binnen het thema Kwaliteit maken we afspraken over:
- Nul-tredenwoningen op het totaal van nieuwbouw (aantallen/%)
- Verhoging van fysieke woningkwaliteit bestaande voorraad (welke initiatieven en aanpak schimmeloverlast in woningen)

Afspraken

Inzet SSH

1. SSH past maatwerk toe als het gaat om de huisvesting van studenten met een fysieke beperking. Per individueel geval wordt er (samen met de onderwijsinstellingen) een woning op maat gezocht. Daarnaast onderzoekt de SSH of de bestaande voorraad voldoende toegankelijk is voor mensen

met een fysieke beperking en of de toegankelijkheid met kleine ingrepen te verbeteren is.

2. SSH zet zich in om de positie van studenten/jongeren met een functiebeperking op de kamermarkt te verbeteren door het verbeteren van de informatievoorziening over de huisvestingsmogelijkheden voor studenten met een functiebeperking en ondersteuning in het zoek- en toewijzingsproces.
3. Nieuwbouwwoningen worden zo veel mogelijk als nul-tredenwoningen uitgevoerd. Per project wordt gekeken hoe de toegankelijkheid van woningen zo optimaal mogelijk kan worden gemaakt voor mensen met een fysieke beperking, rekening houdend met de vraag naar deze woningen en de haalbaarheid van het project.

10 Financiële afspraken en investeringsruimte

1. De Gemeente Utrecht en SSH besluiten om gebruik te maken van de mogelijkheid om gelimiteerde generieke achtervangovereenkomst bij de WSW-borging (hoogte maximaal bedrag) aan te gaan.

11 Ondertekening

Namens het college van Burgemeester & Wethouders gemeente Utrecht

De wethouder Wonen, Dhr. K. Diepeveen

Namens Stichting SSH

Dhr. R. Donninger

Namens Huurdersvereniging BoKS

Dhr. D.T. Roovers

Bijlage 3. Leefbaarheidsactiviteiten SSH in 2021

Samen met lokale partners speelt SSH in op ontwikkelingen in een wijk of buurt en dragen we bij aan de leefbaarheid in en rondom onze complexen. Studenten hebben een belangrijke rol in het aandragen van leefbaarheidsinitiatieven (huurdersinitiatieven). De leefbaarheidsinterventies van SSH in 2020 richten zich op:

- Inrichten van ontmoetingsruimtes
- Inzet van complexbeheerders en
- Inzet van Residence Assistants die ondersteuning bieden aan internationale studenten
- Inzet van Goeie Buren ten behoeve van het creëren van een community voor kwetsbare bewoners
- Ondersteunen van formele participatievormen, zoals de woonbesturen en BoKS
- Huurdersinitiatieven ten behoeve van de leefbaarheid en community vorming

De leefbaarheidsuitgaven van SSH zullen in 2021 liggen tussen €10- en €80, - per verhuureenheid (VHE).

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	D. Buckers	Datum	9 december 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 64830	Kenmerk	6321032/2011191341-db
E-mail	d.buckers@utrecht.nl	Onderwerp	Prestatieafspraken gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties 2021-2025
Bijlage(n)	16	Beleidsveld	Wonen

Geachte leden van de raad,

De gemeente Utrecht, de Utrechtse woningcorporaties verenigd in de STUW en de huurdersorganisaties maken jaarlijks individuele prestatieafspraken over zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve opgaven in de sociale huurwoningvoorraad. De individuele prestatieafspraken hebben een perspectief van 5 jaar maar gezien het jaarlijks terugkerende karakter ervan ligt de nadruk van de afspraken op het eerste jaar (voor wat betreft deze afspraken dus 2021). Naast de individuele prestatieafspraken worden er om de twee jaar [stedelijke prestatieafspraken](#) gemaakt die STUW-breed gelden; de huidige stedelijke afspraken die eind vorig jaar gemaakt (en begin dit jaar ondertekend) zijn, hebben een looptijd tot eind 2022. Gezien het intensieve traject in 2019 (Woonvisie, Stadsakkoord Wonen, stedelijke prestatieafspraken 2020-2022 en individuele prestatieafspraken 2020) is in de Stuurgroep Huren overeengekomen het proces dit jaar 'licht' te houden en met name te richten op actualisatie van de bestaande afspraken. Eventuele nieuwe beleidsthema's en onderwerpen komen aan de orde in de nieuwe ronde stedelijke prestatieafspraken (voor na 2022, het gesprek hierover start volgend jaar).

Zo hebben de STUW-corporaties in de Stuurgroep Huren van 7 oktober 2020 een aantal strategische thema's ingebracht over productie en locaties. Zowel de gemeente als corporaties hechten aan een nader gesprek hierover. Deze thema's reiken echter verder dan de individuele prestatieafspraken van 2021. We hebben daarom afgesproken deze thema's inhoudelijk niet in deze ronde van de prestatieafspraken te behandelen, maar verwijzen in de prestatieafspraken wel naar het proces rondom de behandeling ervan. Zo vindt er in februari 2021 een gesprek plaats tussen het college en de STUW over de portefeuille-overstijgende thema's.

Bijzonderheden dit jaar

Gevolgen Covid-19

Als gevolg van de coronacrisis zijn voorliggende afspraken digitaal besproken en afgestemd. We hebben op dit moment vanzelfsprekend nog geen beeld van de impact van de huidige situatie op de realisatie van voorliggende afspraken (en de Utrechtse woningmarkt in de breedte). Dit zullen we gezamenlijk blijven monitoren. De STUW is via Mitros en GroenWest bijvoorbeeld vertegenwoordigd

in de kopgroep Stadsakkoord en het bestuurlijk overleg over de bouwopgave in coronatijd. De corporaties hanteren een maatwerk- en coulancebeleid bij betalingsproblemen en huisuitzettingen. Zij sluiten aan bij de landelijke afspraken van Aedes met het Rijk met betrekking tot maatwerk voor huurders met betalingsproblemen door corona. De impact van de corona maatregelen is een terugkerend agendapunt in de Stuurgroep Huren.

Deelname Habion

Per 1 januari 2020 is woningcorporatie Habion volwaardig STUW-deelnemer geworden. Habion is een woningcorporatie, gevestigd in Utrecht en gespecialiseerd in huisvesting voor ouderen. Habion is actief in circa 70 Nederlandse gemeenten. In Utrecht heeft Habion 424 sociale huurwoningen. Omdat Habion tijdens het afsluiten van de stedelijke prestatieafspraken nog geen volwaardig deelnemer was van de STUW hebben zij deze in 2019 nog niet kunnen tekenen. Er is, in overleg met Habion en met de STUW, voor gekozen met Habion dit jaar individuele prestatieafspraken te maken waarin echter wel naar voren komt dat Habion de ambities uit de stedelijke afspraken onderschrijft. In deze editie van de individuele afspraken licht Habion haar ambities toe. Deze afspraken zijn ondanks de recente toetreding van Habion tot de STUW, het beperkte bezit in Utrecht en de specifieke rol als woningcorporatie voor ouderen met veel aandacht opgesteld. Bij de eerstvolgende stedelijke prestatieafspraken zullen Habion en de gemeente Utrecht de systematiek rondom de afspraken, vergelijkbaar met de andere woningcorporaties, volgen. De Utrechtse huurders van Habion zijn (nog) niet verenigd in een huurdersorganisatie. Habion onderzoekt in Utrecht de mogelijkheden voor een huurdersplatform en hoe zij huurders kan betrekken in aanloop naar de eerstvolgende individuele en stedelijke prestatieafspraken.

Over de situatie bij de huurderorganisatie van Bo-Ex bent u op 1 december jongstleden geïnformeerd via de [raadsbrief Oprichting nieuwe huurdersorganisatie bij woningcorporatie Bo-Ex](#)..

Samenvatting afspraken

Vanwege het 'lichte' proces gaat het dit jaar vooral om een actualisatie van de bestaande afspraken. Ook hebben we in de prestatieafspraken duidelijker aandacht besteed aan de wederkerigheid van de afspraken. Dit betekent dat de inzet van de gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties per onderwerp genoemd wordt. De Woonvisie en de stedelijke prestatieafspraken vormen de basis voor de individuele prestatieafspraken.

Wijken voor iedereen

We werken aan een stad waarbij de woningmarkt meer in balans is. Dat betekent gemengde wijken en meer differentiatie. Corporaties zetten hiertoe verschillende instrumenten in: huurbeleid, toewijzing, productie en verkoop. Als onderdeel van het toewijzingsbeleid maken corporaties voor een (beperkt) aantal projecten gebruik van de zogenaamde vrije toewijzingsruimte. Corporaties mogen 10% van de vrijkomende woningen, vrij toewijzen. De huurprijs blijft sociaal. Hierbij geldt een inkomensgrens van max. € 48.655,- (conform huisvestingsverordening) zodat deze woningen ten goede komen aan (lagere) middeninkomens. De komende periode werken we dit verder uit. De vrije toewijzingsruimte wordt vooral ingezet voor gemengde wijken en mag niet ten koste gaan van de slaagkans van de primaire doelgroep met een inkomen van max. € 39.055,-

Betaalbaarheid

Rondom betaalbaarheid spreken de corporaties af om de huurstijgingen niet meer te laten stijgen dan de inflatie; dit conform afspraken uit de Stedelijke Prestatieafspraken en het Sociaal Huurakkoord. Voor een afwijkende huurverhoging is zoals vastgelegd in het Sociaal Huurakkoord instemming nodig van alle drie betrokken partijen (woningcorporatie, huurdersorganisatie en gemeente). Portaal is over het huurbeleid 2021 in overleg met de huurdersorganisatie. De gemeente heeft reeds aan Portaal laten weten vast te houden aan de afspraken uit de Stedelijke Prestatieafspraken op dit punt. De

woningtoewijzing voldoet aan de gemeentelijke uitgangspunten: minimaal 70% van de vrijkomende sociale huurwoningen behoort tot de kernvoorraad.

Beschikbaarheid

Woningcorporaties en gemeente hebben in de appendix van de Stedelijke Prestatieafspraken gezamenlijk de ambitie geformuleerd om de sociale voorraad mee te laten groeien met de groei van de stad en zetten zich hier actief voor in. De prognose van de start bouw van sociale huurwoningen voor de aankomende jaren sluit aan bij deze gezamenlijke ambitie (zoals blijkt uit de recente peilstok): de beweging gaat de goede kant op, maar is nog zeker niet voldoende. We moeten dus in samenwerking met de corporaties volop blijven inzetten op het zoeken naar extra mogelijkheden voor sociale huur en de voortgang van het realiseren van (grote) projecten en gebiedsontwikkelingen die al in de pijplijn zitten.¹

In de stedelijke prestatieafspraken is een appendix opgenomen over de ontwikkeling van een gezamenlijke wijkenstrategie die zich (vanuit het uitgangspunt dat de sociale voorraad moet meegroeien met de groei van de stad) richt op de balans tussen productie en verkopen. Het instrument wijkenstrategie is in het tweede kwartaal van 2020 voor het eerst opgesteld met daarbij een stedelijk beeld en de focus voor de 4 amendementswijken (Oost, Noord-Oost, West en Binnenstad, zie [raadsbrief 16-07-2020](#)). De wijkenstrategie geeft inzicht in de ontwikkeling van de sociale voorraad per wijk (productie, verkoop en liberalisatie/socialisatie). De gegevens hebben betrekking op de ontwikkeling van de komende vier jaar en met een perspectief voor de jaren daarna. De gemeente en corporaties hebben afgesproken om de wijkenstrategie jaarlijks te actualiseren. Ook zal de wijkenstrategie in 2021 uitgebreid worden met een verdieping op de overige wijken. Nadere afspraken hierover worden gemaakt in de Stuurgroep Huren. De wijkenstrategie is een belangrijk instrument om tot eenduidige cijfers te komen. Medio 2021 komt er (zie [raadsbrief 16-07-2020](#)) een geactualiseerde versie van de wijkenstrategie.

In lijn met de Woonvisie en de stedelijke prestatieafspraken & appendix zijn de STUW-corporaties terughoudend met verkoop, liberalisatie en sloop van sociale huurwoningen, in het bijzonder in de 4 amendementswijken. Het inzicht op de ontwikkeling van de sociale voorraad uit de wijkenstrategie vormt mede de basis om voor het jaar 2021 nadere afspraken in de prestatieafspraken te maken over de verkoop; in algemene zin en specifiek in de amendementswijken. Bo-Ex schreeft de verkoopaantallen verder terug. Portaal heeft vorig jaar de verkoop teruggebracht en gaat zeer terughoudend om met verkoop in de eerdergenoemde wijken. Ook met Mitros hebben we afspraken gemaakt over het on-hold zetten van de verkoop in de amendementswijken. Het gaat dan nog om een handjevol woningen. In het enkele geval dat er in deze wijken sprake is van verkoop gaat om zogenaamde 'bijzondere objecten' die niet in de vastgoedportefeuille van corporaties passen; bijvoorbeeld door hoge WOZ-waarde, of "aangebroken" VVE complexen. Corporaties leveren een heldere onderbouwing als een dergelijke verkoop aan de orde is. Het gaat echter om minimale aantallen. Mitros heeft daarnaast het totaal van haar verkoopportefeuille voor de komende 2 jaar met 25% verkleind.

SSH is actief bezig om het onzelfstandige bezit van andere STUW-corporaties over te nemen; dit leidt tot meer focus in de portefeuilles. Deze woningen blijven onderdeel uitmaken van de sociale voorraad en zittende huurders behouden dezelfde rechten.

¹ De verschillen tussen kalenderjaren kunnen wel behoorlijk zijn: zo laten opleveringen zich immers niet 'vangen' in een kalenderjaar. In 2020 zijn er bijvoorbeeld uitzonderlijk veel sociale woningen opgeleverd, het aantal opleveringen in 2021 is beperkt en voor 2022 worden juist weer veel opleveringen verwacht.

Om doorstroming te bevorderen en de verhuisketen op gang te brengen, kijken gemeente en een paar woningcorporaties in 2021 naar de mogelijkheden om via een tweetal experimenten voorrang te verlenen aan STUW-huurders die van een sociale huurwoning door willen stromen naar een woning in een hoger sociaal huursegment (GroenWest) en naar voorrang voor STUW-huurders van onzelfstandige wooneenheden naar een starterswoning (SSH). Een dergelijke experimentele regeling moet passen binnen de regionale huisvestingsverordening en wordt goed gemonitord op het effect op de woningmarkt. Voorwaarde is dat de voorrangsregeling STUW-breed geldt. Beide experimenten zullen op een beperkt deel van de mutaties van toepassing zijn om voldoende kansen te blijven bieden aan woningzoekenden die geen (onzelfstandige) sociale huurwoning achterlaten.

Inzet kwetsbare doelgroepen

De STUW-corporaties werken ook komend jaar conform het plan van aanpak MOBW. Bij het toewijzen aan kwetsbare bewoners wordt op complexniveau gekeken of de balans positief blijft; er worden niet op voorhand wijken of buurten uitgesloten voor plaatsing van deze kwetsbare doelgroep. De meeste mutaties vinden echter plaats in de wijken met een grote sociale voorraad. De gemeente Utrecht en STUW-corporaties zijn van plan om in 2021 samen een dashboard te ontwikkelen voor sturing op de spreiding van kwetsbare doelgroepen op basis van mutaties/toewijzingen regulier en niet-regulier/woningtypen per wijk. Het te ontwikkelen instrument geeft gemeente en corporaties onderling inzicht in spreiding op stadsniveau en STUW-breed, op wijkniveau, op subbuurtniveau en per corporatie.

In de overleggen met de woningcorporaties is gewezen op de verwachte forse toename van het aantal te plaatsen statushouders in 2021 (vanwege een inhaalslag bij de IND). Hierover zijn geen aanvullende afspraken opgenomen in de prestatieafspraken. De verdere aanpak wordt besproken in de Stuurgroep Ondersteuning en Huisvesting kwetsbare groepen/MOBW en de Stuurgroep Huren.

Duurzaamheid

Op het vlak van duurzaamheid behalen de woningcorporaties duidelijke resultaten rondom de gemiddelde energie-index van hun bezit; gemiddeld label B of beter. Zij hanteren hiervoor verschillende (meet-)methodieken maar conform de wens van de raad (motie 247/2019: Van Woonvisie naar concrete energie-ambities in de prestatieafspraken) rapporteren alle woningcorporaties aan de hand van de energie-index om zo voortgang inzichtelijk te maken. Ook rondom Zon op dak hebben de woningcorporaties hun ambities geconcretiseerd in de voorliggende afspraken (streven 20% van hun woningen in 2025). De zonnemonitor 2020 laat zien dat de corporaties hier goede resultaten op boeken en voortvarend te werk gaan. De corporaties continueren hun inzet rondom het programma aardgasvrij en hun betrokkenheid bij de transitievisie warmte. Rondom het behoud van groen bij woningoverdracht (motie 239/2019) zijn in 2020 de eerste vruchtbare gesprekken gevoerd tussen woningcorporaties en gemeente; we zien dat veel woningcorporaties al actief inzetten op het behoud van groen maar constateren ook ruimte voor verbetering. Er is afgesproken deze gesprekken voort te zetten in 2021 om tot nadere afspraken op dit gebied te komen. Voor wat betreft circulaire economie volgen de woningcorporaties de lijn uit het Plan van Aanpak Utrecht Circulair; 2021 zal zowel in het teken staan experimenten op dit vlak als het komen tot een gezamenlijke aanpak voor renoveren, sloop-nieuwbouw en nieuwbouw. Ook op het gebied van klimaatadaptatie wordt de nodige ervaring opgedaan door middel van pilots.

Burgemeester en wethouders

Datum 9 december 2020
Ons kenmerk 6321032

Tot slot

Zoals ieder jaar evalueren we de prestatieafspraken met de corporaties. Daarbij wordt ingegaan op de behaalde resultaten in 2021 en het nakomen van de gemaakte afspraken. Ook het proces rondom de totstandkoming van de afspraken wordt in de evaluatie meegenomen. We verwachten u hier de eerste helft van 2022 nader over te informeren.

Bijlages

Bijlage: Prestatieafspraken Mitros
Bijlage: Mitros Voorraadontwikkeling 2021-2025
Bijlage: Mitros Productieprogramma 2021-2025
Bijlage: Prestatieafspraken Bo-Ex 2021-2025
Bijlage: Bo-Ex Voorraadontwikkeling 2021-2025
Bijlage: Bo-Ex Productieprogramma 2021-2025
Bijlage: Prestatieafspraken GroenWest 2021-2025
Bijlage: GroenWest Voorraadontwikkeling 2021-2025
Bijlage: GroenWest Productieprogramma 2021-2025
Bijlage: Prestatieafspraken Portaal 2021-2025
Bijlage: Portaal Voorraadontwikkeling 2021-2025
Bijlage: Portaal Productieprogramma 2021-2025
Bijlage: Prestatieafspraken SSH 2021-2025
Bijlage: SSH Voorraadontwikkeling 2021-2025
Bijlage: SSH Productieprogramma 2021-2025
Bijlage: Prestatieafspraken Habion 2021-2025

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,