

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Weegrapportage 6 voertuigen 29-4-2020
Datum: donderdag 30 april 2020 16:40:49
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.gif](#)
[image003.png](#)
[Weegresultaten-8-VNR-90 Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Weegresultaten-BS-ZD-91 Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Weegresultaten-T4295 Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Weegresultaten-V-322-KS Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Weegresultaten-V-732-XG Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Weegresultaten-VR-005-J Gem. Utrecht 29-4-2020.pdf](#)
[Voertuigen wegen Gem. Utrecht.xlsx](#)

Beste [REDACTED], Beste [REDACTED],

In de bijlage vinden jullie de 6 rapporten behorende bij de 6 voertuigen welke we woensdag 29-4-2020 hebben gewogen.

Daarnaast ook nog het Excel bestand met de "ruwe data".

Mochten er vagen zijn, dan hoor ik dit graag

Met vriendelijke groet,

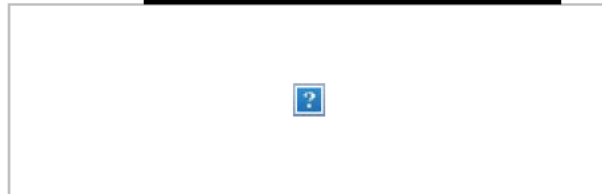
Mit freundlichen Grüßen,

Kind Regards,

[REDACTED]

Advice/Sales

Aanwezig op [REDACTED]



T: [REDACTED]
F: [REDACTED]
M: [REDACTED]
E: [REDACTED]

I : www.welvaarts.com

Social Media:



 Please consider the environment before printing this email

Datum

29-4-2020

1ste keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
VR-005-J	1	800	730	1530 Trekker
Voertuig nr. 1403	2	930	975	1905
Totaal per zijde		1730	1705	
OK-14-BK	1	1000	840	1840 Oplegger
	2	885	830	1715
	3	770	875	1645
Totaal per zijde		2655	2545	
Totaal gewicht		8635		Verskil 315
Weegbrug gewicht		8320		

2de keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
VR-005-J	1	810	725	1535 Trekker
Voertuig nr. 1403	2	985	900	1885
Totaal per zijde		1795	1625	
OK-14-BK	1	915	875	1790 Oplegger
	2	830	755	1585
	3	880	905	1785
Totaal per zijde		2625	2535	
Totaal gewicht		8580		Verskil 260
Weegbrug gewicht		8320		

3de keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
VR-005-J	1			0 Trekker
Voertuig nr. 1403	2			0
Totaal per zijde		0	0	
OK-14-BK	1			0 Oplegger
	2			0
	3			0
Totaal per zijde			0	
Totaal gewicht		0		Verskil 0
Weegbrug gewicht				

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
BS-ZD-91	1	855	700	1555 Trekker
	2	1035	1155	2190
Totaal per zijde		1890	1855	
ON-98-HK	1	955	815	1770 Oplegger
	2	855	965	1820
	3	885	845	1730
Totaal per zijde		2695	2625	
Totaal gewicht		9065		Verskil 365
Weegbrug gewicht		8700		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
BS-ZD-91	1	820	685	1505 Trekker
	2	1015	1135	2150
Totaal per zijde		1835	1820	
ON-98-HK	1	1060	950	2010 Oplegger
	2	805	885	1690
	3	790	840	1630
Totaal per zijde		2655	2675	
Totaal gewicht		8985		Verskil 285
Weegbrug gewicht		8700		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
BS-ZD-91	1			0 Trekker
	2			0
Totaal per zijde		0	0	
ON-98-HK	1		1110	1110 Oplegger
	2		790	790
	3		725	725
Totaal per zijde			2625	
Totaal gewicht		2625		Verskil 2625
Weegbrug gewicht		0		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-322-KS	1	760	685	1445 Bakwagen
49139	2	890	825	1715
Totaal per zijde		1650	1510	
Totaal gewicht		3160		Verskil 80
Weegbrug gewicht		3080		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-322-KS	1	745	695	1440 Bakwagen
49139	2	870	825	1695
Totaal per zijde		1615	1520	
Totaal gewicht		3135		Verskil 35
Weegbrug gewicht		3100		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-322-KS	1			0 Bakwagen
49139	2			0
Totaal per zijde		0	0	
Totaal gewicht		0		Verskil 0
Weegbrug gewicht		0		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
T4295 (veegwagen)	1	1150	1135	2285 Bakwagen
Borstels omlaag	2	1090	1090	2180
Totaal per zijde		2240	2225	
Totaal gewicht		4465		Verskil -35
Weegbrug gewicht		4500		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
T4295 (veegwagen)	1	1205	1180	2385 Bakwagen
Borstels omhoog	2	1070	1090	2160
Totaal per zijde		2275	2270	
Totaal gewicht		4545		Verskil 45
Weegbrug gewicht		4500		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
T4295 (veegwagen)	1			0 Bakwagen
Borstels omlaag	2			0
Totaal per zijde		0	0	
Totaal gewicht		0		Verskil 0
Weegbrug gewicht		0		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-732-XG	1	495	480	975 Bakwagen
Nissan	2	545	530	1075
Totaal per zijde		1040	1010	
Totaal gewicht		2050		Verskil 30
Weegbrug gewicht		2020		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-732-XG	1	480	470	950 Bakwagen
Nissan	2	555	535	1090
Totaal per zijde		1035	1005	
Totaal gewicht		2040		Verskil 20
Weegbrug gewicht		2020		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
V-732-XG	1			0 Bakwagen
Nissan	2			0
Totaal per zijde		0	0	
Totaal gewicht		0		Verskil 0
Weegbrug gewicht		0		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
8-VNR-90	1	740	760	1500 Bakwagen
	2	715	705	1420
Totaal per zijde		1455	1465	
Totaal gewicht		2920		Verskil 40
Weegbrug gewicht		2880		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
8-VNR-90	1	735	775	1510 Bakwagen
	2	735	690	1425
Totaal per zijde		1470	1465	
Totaal gewicht		2935		Verskil 55
Weegbrug gewicht		2880		

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as
8-VNR-90	1			0 Bakwagen
	2			0
Totaal per zijde		0	0	
Totaal gewicht		0		Verskil 0
Weegbrug gewicht		0		

Gemeente Utrecht

T.a.v. [REDACTED]

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste [REDACTED]

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van [REDACTED] en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
8-VNR-90	1	740	760	1500	Bakwagen
	2	715	705	1420	
Totaal per zijde		1455	1465		
Totaal gewicht		2920		Verschil	40
Weegbrug gewicht		2880			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
8-VNR-90	1	735	775	1510	Bakwagen
	2	735	690	1425	
Totaal per zijde		1470	1465		
Totaal gewicht		2935		Verschil	55
Weegbrug gewicht		2880			

 [REDACTED]
 Welvaarts Weegsystemen B.V.


Gemeente Utrecht

T.a.v. [REDACTED]

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste [REDACTED],

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van [REDACTED] en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
BS-ZD-91	1	855	700	1555	Trekker
	2	1035	1155	2190	
Totaal per zijde		1890	1855		
ON-98-HK	1	955	815	1770	Oplegger
	2	855	965	1820	
	3	885	845	1730	
Totaal per zijde		2695	2625		
Totaal gewicht		9065		Verschil	365
Weegbrug gewicht		8700			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
BS-ZD-91	1	820	685	1505	Trekker
	2	1015	1135	2150	
Totaal per zijde		1835	1820		
ON-98-HK	1	1060	950	2010	Oplegger
	2	805	885	1690	
	3	790	840	1630	
Totaal per zijde		2655	2675		
Totaal gewicht		8985		Verschil	285
Weegbrug gewicht		8700			



Gemeente Utrecht

T.a.v.

 3^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
BS-ZD-91	1			0	Trekker
	2			0	
Totaal per zijde		0	0		
ON-98	1		1110	1110	Oplegger
	2		790	790	
	3		725	725	
Totaal per zijde			2625		
Totaal gewicht		2625		Verschil	2625
Weegbrug gewicht		0			

In alle 3 de tabellen ziet u dat er bij de weging van de oplegger een totaal per as en een totaal per zijde van de oplegger is gemeten.

Het totaal gewicht per as is sterk wisselend bij de verschillende metingen en heeft vermoedelijk te maken met het feit dat alle 3 de assen van de oplegger voorzien zijn van luchtvering.

Het compensatiegedrag van de luchtvering per luchtbalg, zorgt in iedere veranderende situatie voor een andere gewichtsverdeling van het totaalgewicht van de oplegger per as.

Dit wordt onderbouwd door het feit dat de totaalgewichten per zijden nauwelijks afwijken, maar per as juist aanzienlijk.

Omdat we dit tijdens het wegen al constateerde is er nog een 3^{de} niet volledige weging als proef uitgevoerd om deze hypothese te staven.

Welvaarts Weegsystemen B.V.



Gemeente Utrecht

T.a.v. [REDACTED]

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste [REDACTED],

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van [REDACTED] en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
T4295 (veegwagen)	1	1150	1135	2285	Bakwagen
Borstels omlaag	2	1090	1090	2180	
Totaal per zijde		2240	2225		
Totaal gewicht		4465		Verschil	-35
Weegbrug gewicht		4500			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
T4295 (veegwagen)	1	1205	1180	2385	Bakwagen
Borstels omhoog	2	1070	1090	2160	
Totaal per zijde		2275	2270		
Totaal gewicht		4545		Verschil	45
Weegbrug gewicht		4500			

 [REDACTED]
 Welvaarts Weegsystemen B.V.


Gemeente Utrecht

T.a.v.

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
V-322-KS	1	760	685	1445	Bakwagen
49139	2	890	825	1715	
Totaal per zijde		1650	1510		
Totaal gewicht		3160		Verschil	80
Weegbrug gewicht		3080			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
V-322-KS	1	745	695	1440	Bakwagen
49139	2	870	825	1695	
Totaal per zijde		1615	1520		
Totaal gewicht		3135		Verschil	35
Weegbrug gewicht		3100			

Welvaarts Weegsystemen B.V.



Gemeente Utrecht

T.a.v. [REDACTED]

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste [REDACTED],

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van [REDACTED] en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
V-732-XG	1	495	480	975	Bakwagen
Nissan	2	545	530	1075	
Totaal per zijde		1040	1010		
Totaal gewicht		2050		Verschil	30
Weegbrug gewicht		2020			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
V-732-XG	1	480	470	950	Bakwagen
Nissan	2	555	535	1090	
Totaal per zijde		1035	1005		
Totaal gewicht		2040		Verschil	20
Weegbrug gewicht		2020			

 [REDACTED]
 Welvaarts Weegsystemen B.V.


Gemeente Utrecht

T.a.v. [REDACTED]

Resultaat van metingen op locatie Wegen van diverse voertuigen

's-Hertogenbosch, 29 april 2020

Beste [REDACTED],

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft Welvaarts weegsystemen op 29 april 2020 diverse voertuigen op locatie gewogen. De uitvoering van deze wegingen heeft plaats gevonden bij De Trip, Sophialaan 7, 3542 AR Utrecht onder toezicht van [REDACTED] en handhaving van de stad Utrecht.

De wegingen zijn uitgevoerd met een viertal weegplateau's met een bereik van 10.000kg op 5kg en een weegbrug met een weegvermogen van 60.000kg op 20kg. Onderstaande resultaten zijn nauwkeurig maar niet voor geijkte doeleinde geschikt, dit geeft enkel een nauwkeurige indicatie van de as en wiel belasting per voertuig.

In onderstaande tabel presenteren we de gemeten weegresultaten per voertuig.

1^{ste} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
VR-005-J	1	800	730	1530	Trekker
Voertuig nr. 1403	2	930	975	1905	
Totaal per zijde		1730	1705		
OK-14-BK	1	1000	840	1840	Oplegger
	2	885	830	1715	
	3	770	875	1645	
Totaal per zijde		2655	2545		
Totaal gewicht		8635		Verschil	315
Weegbrug gewicht		8320			

2^{de} keer wegen

Kenteken/voertuig nr.	As	Links	Rechts	Totaal per as	
VR-005-J	1	810	725	1535	Trekker
Voertuig nr. 1403	2	985	900	1885	
Totaal per zijde		1795	1625		
OK-14-BK	1	915	875	1790	Oplegger
	2	830	755	1585	
	3	880	905	1785	
Totaal per zijde		2625	2535		
Totaal gewicht		8580		Verschil	260
Weegbrug gewicht		8320			

 [REDACTED]
 Welvaarts Weegsystemen B.V.


MEMO

Datum	14 april 2020
Behandeld door	A. Krop
Doorkiesnummer	030 - 28 67562
E-mailadres	a.krop@utrecht.nl
Kenmerk	7489890
Onderwerp	Aslastdruk afvalinzameling binnenstad
Beleidsveld	Circulaire economie

Geachte Collegeleden,

Naar aanleiding van de ontwikkelingen met betrekking tot de staat van de werfkelders is in december 2019 het programma Wervengebied opgestart. Als onderdeel van het programma wervengebied is onder andere bekeken welke typen zware voertuigen regelmatig in de historische binnenstad moeten zijn. Hierbij vonden we het belangrijk om eerst naar de voertuigen van onze eigen organisatie te kijken en om die reden is gestart met het meten van de asbelasting van de diverse inzamelvoertuigen. Het gaat hier specifiek om het 2 ton aslast gebied zoals afgebeeld in de bijlage bij deze memo. Kort gezegd zijn we erg geschrokken van de eerste resultaten en de mogelijke impact die deze hebben. Om tot de juiste en definitieve conclusies te komen is er vervolg onderzoek nodig. Omdat de eerste resultaten alarmerend zijn is deze memo opgesteld.

Historie binnenstadvoertuigen

Deze voertuigen zijn ooit apart ontwikkeld om het gewicht van het voertuig maximaal te verdelen over in totaal vijf assen en beschikken over een kantel- en perssysteem. Een kantelsysteem is nodig om de kliko's en rolcontainers van de ondernemers in het 2 ton aslastgebied te kunnen legen. Met het perssysteem wordt het aantal vervoersbewegingen van de, relatief kleine voertuigen, naar de overslag van het afval op Lage Weide geminimaliseerd. Onderaan deze memo is voor de volledigheid een foto van het betreffende voertuig afgebeeld.

Doel van de meting was om te bepalen wat het maximale laadvermogen van een binnenstad voertuig is, zonder dat de maximale 2 ton aslast van de zwaarst belaste as wordt overschreden. De verwachting was namelijk dat bij bepaalde afvalsoorten met een hoog soortelijk gewicht, zoals bijvoorbeeld glas, de 2 ton aslast bij een bepaalde lading zou worden overschreden.

Op basis van de metingen zouden specifieke instructies en routes gemaakt kunnen worden die voorkomen dat de verkeerde wegen (2 ton) worden betreden op het moment dat de wagen te vol is.

Resultaten aslast metingen

Op vrijdag 3 april is één van de binnenstadvoertuigen uitgebreid gewogen op alle assen, met volledige belading, halve belading, kwart belading en zonder lading.

Volledig beladen overschrijdt de zwaarst beladen as de aslast van 2 ton met ruim 2.200 kg, wat meer dan tweemaal de maximaal toegestane aslast is. Helaas bleek ook dat zelfs zonder belading één van de assen, de aslast van 2 ton met 270 kg overschrijdt. Het pers- en beladingsmechaniek zorgen waarschijnlijk voor dit hoge eigen gewicht op de betreffende as. Met andere woorden: het eigen gewicht van het voertuig is zeer ongelijk verdeeld over alle assen. Zo is de rijklaare massa van het voertuig conform RDW gegevens 7.410 kg. Omdat het voertuig met 5 assen maximaal 10.000 kilo kan dragen, leek dit altijd voldoende marge om ongeveer 2.500 kg lading te dragen.

Dat deze zeer ongelijke verdeling van de as belasting zelfs leidde tot een voertuig dat leeg al de aslast (op één as) overschreed was niet voorzien.

Eerste denkrichting: 2 ton gebied alleen zakken

Het type voertuig dat de gemeente sinds jaar en dag gebruikt voor inzameling in het 2 ton aslast gebied is uniek in zijn soort en destijds speciaal ontworpen met dit doel. Naar verwachting is een dergelijk voertuig dan ook het maximaal haalbare zolang wordt vastgehouden aan de huidige werkwijze rondom inzameling. Omdat het wagenpark deels technisch afgeschreven is en we bovendien de ambitie hebben met ons wagenpark zo min mogelijk emissie uit te stoten hebben we de afgelopen jaren meerdere malen de markt geconsulteerd. We hebben hierbij voornamelijk gekeken naar elektrische voertuigen. Tot op heden betekenen elektrische voertuigen een nog zwaardere belasting door de batterij. Ook is gebleken dat de markt niet kan voorzien in lichtere voertuigen dan we nu al hebben. Bovenstaande bevindingen leiden daarom tot de volgende conclusie: om de inzameling te blijven waarborgen én onder de 2 ton aslast te blijven kunnen we in het 2 ton aslastgebied alleen nog inzamelen met voertuigen:

- 1- Zonder persmechaniek
- 2- Zonder beladingssysteem voor kliko's en rolcontainers

De afwezigheid van de eerste eigenschap (persmechaniek) leidt tot een veelvoud aan vervoersbewegingen (twee tot driemaal zoveel) met kleinere voertuigen doordat het afval niet meer geperst kan worden. Qua model voertuig wordt gedacht aan een variant zoals Wijkonderhoud en Service (W&S) die op dit moment gebruikt voor zwerfvuil en bijplaatsingen. De zogenaamde kooiauto. We zullen onderzoeken tot hoeveel vervoersbewegingen dit precies leidt, of dit past binnen de venstertijden en in hoeverre we de vervoersbewegingen zo nodig kunnen beperken door bijvoorbeeld gebruik te maken van één van de veegposten van W&S waar perscontainers staan waarin het afval geleegd kan worden.

De afwezigheid van de tweede eigenschap (geen beladingssysteem) betekent in de praktijk dat in het 2 ton gebied alleen nog zakken kunnen worden aangeboden. Bewoners bieden al zakken aan dus dit is alleen een nadeel voor alle ondernemers in het 2 ton gebied, die op dit moment gebruik maken van rolcontainers of kliko's. We inventariseren hoeveel dat er zijn en kijken wat de mogelijkheden zijn om deze ondernemers hun kliko/rolcontainer te laten aanbieden op een aanbiedplek net buiten het 2 ton aslastgebied of eventueel te laten overstappen op zakken. Dit laatste is uiteraard minder wenselijk omdat we het aantal zakken op straat juist zoveel mogelijk willen beperken omdat ze overlast geven.

Tweede denkrichting: brengsystemen

Een tweede mogelijkheid om de inzameling in het 2 ton aslastgebied in te vullen is door gebruik te maken van brengvoorzieningen. De afgelopen jaren is geprobeerd om plekken voor ondergrondse containers in de binnenstad te realiseren. Dit is echter bijzonder lastig gebleken door de complexiteit van de ondergrond met kabels, leidingen en archeologie, in combinatie met de beperkte openbare ruimte. Een openstaande mogelijkheid die in ieder geval als mogelijk noodscenario zou kunnen dienen, is gebruik te maken van bovengrondse containers. Voordeel hiervan is dat deze relatief snel geplaatst kunnen worden en de zakken grotendeels van de straat verdwijnen. Nadeel is dat de loopafstanden voor sommige bewoners en bedrijven behoorlijk toenemen, de containers veel ruimte innemen (3 à 4 m³) waardoor bijvoorbeeld parkeerplaatsen moeten wijken en sneller leiden tot bijplaatsingen. Vanuit dit noodscenario kunnen we dan vervolgens toegroeien naar een situatie met structurele ondergrondse containers of ander soortige logistieke hubs (bijvoorbeeld gecombineerd met transport en overslag over het water)

Concluderend

Duidelijk is dat met de gevonden resultaten een zeer grote uitdaging voor ons ligt. Op basis van een eerder uitgevoerde marktconsultatie om de binnenstadvoertuigen ook emissievrij te maken, was ons al duidelijk dat dit ingewikkeld ging worden. Niet voor niets is de binnenstad ook een focus gebied in de concept Grondstoffennota zoals die recent besproken is in het college.

Dat ook onze huidige voertuigen de aslast in 2 ton gebieden structureel overschrijden en de ondergrond van de historische binnenstad belasten, maakt de urgentie voor nieuwe oplossingen alleen maar groter. We geven hiermee ook niet bepaald het goede voorbeeld.

Idealiter zou de inzameling op deze manier dus meteen gestaakt worden. Echter alle genoemde denkrichtingen kosten tijd om deze op een zorgvuldige manier te overwegen en bewoners en ondernemers mee te nemen in de uiteindelijke keuze.

De communicatie opgave in de binnenstad is bij uitstek complex door het aantal stakeholders, de druk op de openbare ruimte en mix van bedrijven en huishoudens. Dit zien we bijvoorbeeld al bij de invoer van Het Nieuwe Inzamelen de afgelopen jaren. Ongeacht welk keuze we uiteindelijk maken, zal dit veel reacties oproepen. Ook de aandacht vanuit de media zal groot zijn.

Een andere manier van afvalinzameling betekent tenslotte ook een verandering van gedrag. Naast de verantwoordelijkheid voor onze inwoners zijn er daarnaast ook veel bedrijven afhankelijk van de inzameling van afval door de gemeente. Zo zijn er alleen al aan de Oudegracht ruim 230 ondernemers die hun afval meerdere dagen per week aanbieden. Ook afstemming met deze partners is van groot belang voor een goede overgang naar een nieuw systeem.

Tot slot is het waarschijnlijk dat een andere manier van inzamelen substantieel duurder is vanwege extra benodigde voertuigen en personeel. De afvalstoffenheffing staat al onder druk vanwege de stijging van verwerkingstarieven.

Een overhaaste overstap kan grote consequenties hebben op de inzameling in de binnenstad. Het vereist veel en intensieve participatie en communicatie om te voorkomen dat afval verkeerd wordt aangeboden of wordt gedumpt en derhalve consequenties hebben voor de volksgezondheid. Om die reden is het advies om op korte termijn de volksgezondheid te laten prevaleren boven de risico's rondom belasting van de kelders en een goed implementatie plan uit te werken.

Vervolg

De komende weken vinden er controle metingen plaats. We willen met meer zekerheid en meer detail vaststellen hoe groot het probleem over het gehele binnenstad wagenpark. Omdat de binnenstad voertuigen geen productievoertuigen zijn bestaat de kans dat de technische specificaties per voertuig verschillen. Daarom worden ook van de overige binnenstadvoertuigen alle assen gewogen om onzekerheden over de eerste meting uit te sluiten en zicht te krijgen op de mogelijke implicaties van constructieverschillen tussen de binnenstadvoertuigen.

Om snel stappen te zetten richten wij daarnaast een taskforce op die half mei de volgende producten aan u oplevert:

1. Een uitwerking van de denkrichtingen tot concrete oplossingsrichtingen en wat er voor nodig is om deze te realiseren
2. Een communicatielijnen naar de raad, onze inwoners en bedrijfsafval klanten
3. Een plan om in de overgangsperiode naar een nieuwe vorm van inzameling de belasting van het wervengebied zo gering als mogelijk te laten zijn.

Na oplevering van deze producten zal de taskforce nog ongeveer twee maanden nodig hebben om de gekozen oplossingsrichting verder te concretiseren in een uitgewerkt plan van aanpak.

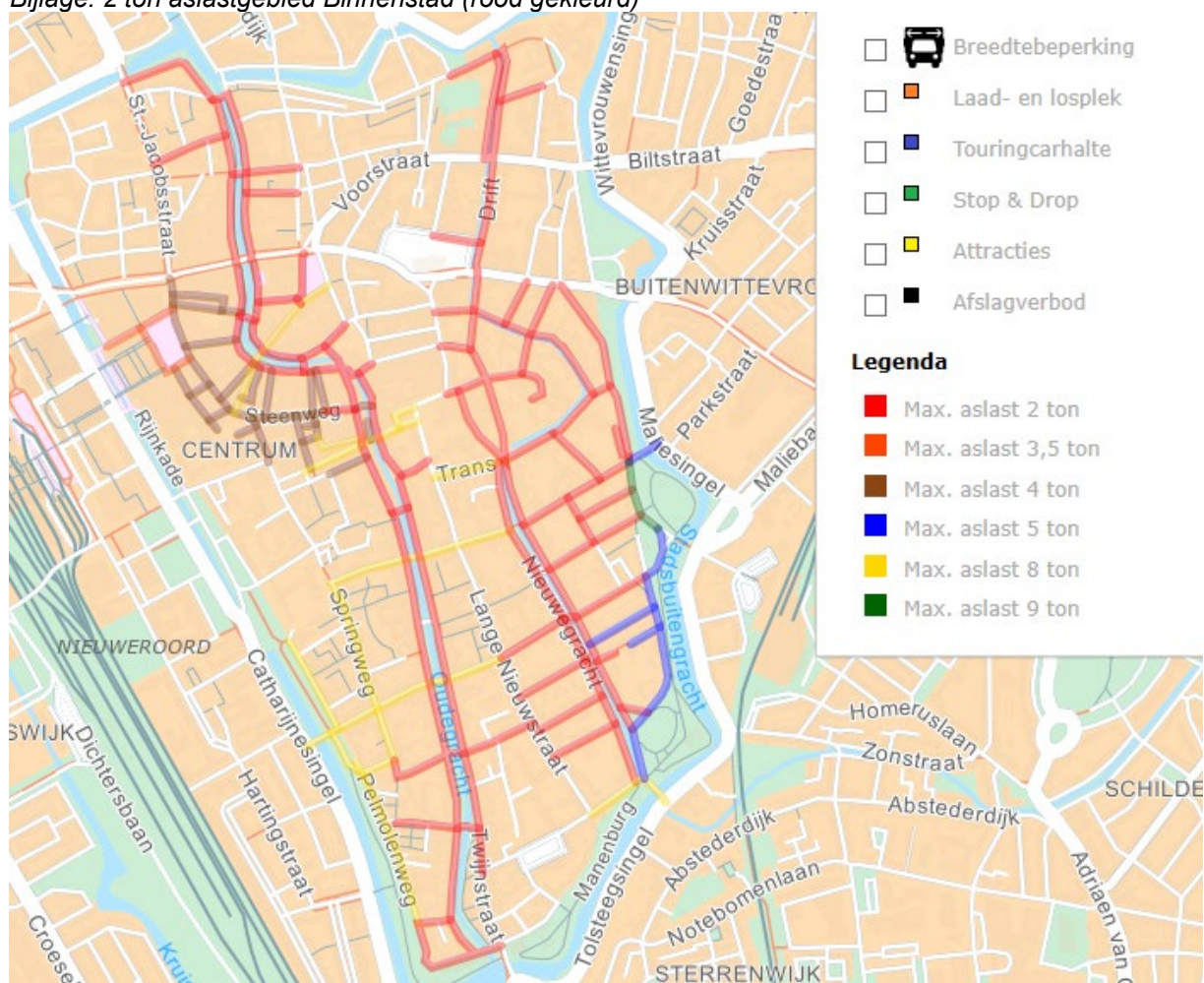
Met vriendelijke groet,

A. Krop

Bijlage: Binnenstadvoertuig Stadsbedrijven



Bijlage: 2 ton aslastgebied Binnenstad (rood gekleurd)



MEMO

Datum	12 mei 2020
Behandeld door	A. Krop
Doorkiesnummer	030 - 28 67562
E-mailadres	a.krop@utrecht.nl
Kenmerk	7566440/2
Onderwerp	Aslast eigen wagenpark binnenstad
Beleidsveld	Openbare ruimte / Circulaire economie

Geachte Collegeleden,

Naar aanleiding van de ontwikkelingen met betrekking tot de staat van de werfkelders is in december 2019 het programma Wervengebied opgestart. Als onderdeel van het programma wervengebied is onder andere bekeken welke typen zware voertuigen regelmatig in de historische binnenstad rijden. Hierbij vonden we het belangrijk om eerst naar de voertuigen van onze eigen organisatie te kijken en om die reden is gestart met het meten van de asbelasting van de diverse inzamelvoertuigen. Het gaat hier specifiek om het 2 ton aslast gebied zoals afgebeeld in de bijlage bij deze memo.

Op 14 april jl. bent u middels een memo geïnformeerd over de eerste (alarmerende) conclusies van de weging van één van de binnenstadvoertuigen die gebruikt wordt voor de inzameling van afval in de binnenstad. Het betreffende voertuig bleek zelfs als deze leeg was, bij één van de assen de maximale asdruk te overschrijden. Volledig beladen overschrijdt de zwaarst beladen as de aslast van 2 ton met ruim 2.200 kg, wat meer dan tweemaal de maximaal toegestane aslast is.

Op basis van deze resultaten is de afgelopen weken niet stil gezeten. Zoals aangegeven in de memo van 14 april, zouden in het college van 12 mei de volgende producten worden opgeleverd:

1. De resultaten van de controlemetingen op alle gemeentelijke binnenstad voertuigen.
2. Een uitwerking van de denkrichtingen tot concrete oplossingsrichtingen en wat er voor nodig is om deze te realiseren
3. Een plan om in de overgangsperiode naar een nieuwe vorm van inzameling de belasting van het wervengebied zo gering als mogelijk te laten zijn.
4. Een communicatielijn naar de raad, onze inwoners en bedrijfsafval klanten

In deze memo worden deze resultaten aan u gepresenteerd. Hierbij worden punt 2 en 3 gezamenlijk besproken.

1. De resultaten van de controlemetingen op alle binnenstad voertuigen.

Op woensdag 29 april zijn alle drie voertuigen van de inzameldienst, welke actief zijn in het 2-tons gebied van de binnenstad, door een externe weegmeester van de firma Welvaarts gewogen. Deze externe betrokkenheid was met name van belang om de metingen gegarandeerd juist uit te voeren en de onafhankelijkheid te borgen.

Uit deze metingen komt naar voren dat het eerder gewogen binnenstadvoertuig inderdaad de aslast overschrijdt met enkele honderden kilo's op het moment dat dit voertuig leeg is. De overige twee voertuigen bleken echter onder de asdruk te blijven in lege toestand. Hiermee is dus bevestigd dat de technische specificaties van de voertuigen inderdaad verschillen. Wat wel bleek is dat de andere twee binnenstadvoertuigen in het 2-tons gebied slechts beladen kunnen worden tot ongeveer 500 kilogram om de 2-ton aslast niet te overschrijden. Dit is ongeveer een achtste is van hun maximale beladingsgraad.

Aanvullend zijn ook meteen een aantal voertuigen van Wijkonderhoud en Service (W&S) gewogen, welke worden ingezet om de binnenstad schoon te houden. De gedachte hierachter was om eventuele overschrijdingen meteen uit te sluiten. Omdat de verwachting was dat deze voertuigen aan de asdruk in het 2-tons gebied voldeden, is niet het gehele wagenpark van W&S gewogen maar van elk type één voertuig. Uit de meetresultaten kwam naar voren dat bijna alle gewogen voertuigen voldeden aan de aslastbeperkingen, met uitzondering van de gebruikte veegmachine (Azura MC210). Deze overschreed de 2-tons aslastbeperking met 385 kilogram op de eerste as en 160 kilogram op de tweede as. Op basis van deze resultaten wordt in de op te leveren producten in deze memo ook stilgestaan bij de veegwagen van W&S.

Daarnaast gaven de resultaten ook aanleiding om alle andere voertuigen die de gemeente in het 2-ton gebied inzet in de praktijk te wegen. Zo heeft de afdeling Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen (BORG) ook al naar haar wagenpark gekeken. Op dit moment lijken de voertuigen van BORG geen problemen op te leveren voor de binnenstad. Enige onzekerheid hier is de gemalenbus. Deze is in principe in orde, maar kan bij verkeerde belading mogelijk hoger scoren dan 2-ton asdruk. Hier gaan we wegingen op uitvoeren en waar nodig corrigerende maatregelen treffen, zoals het beter verdelen van de belasting of het toevoegen van een extra as.

2. ***Een uitwerking van de denkrichtingen tot concrete oplossingsrichtingen en wat er voor nodig is om deze te realiseren***
- &
3. ***Een plan om in de overgangperiode naar een nieuwe vorm van inzameling de belasting van het wervengebied zo gering als mogelijk te laten zijn.***

Inzamelvoertuigen

De afgelopen weken is in afwachting van de controlewegingen op 29 april, meteen gestart met het in kaart brengen van alle mogelijke alternatieven voor de binnenstadvoertuigen.

Hierbij werd rekening gehouden met de volgende scenario's: 1) inzet van bovengrondse containers buiten het 2-tons aslastgebied 2) inzet van meerdere lichte binnenstadvoertuigen of 3) een combinatie van beiden.

De inzet van bovengrondse containers buiten het 2-tons gebied is uitgebreid overwogen. Er is gekeken naar mogelijke, al dan niet tijdelijke, locaties en gerekend aan de hoeveelheden. Uiteindelijk is deze optie afgevalen om de volgende redenen:

- 1) De impact op het stadsgezicht van de binnenstad zou relatief groot geweest zijn. Bovengrondse container hebben een grote impact op de openbare ruimte en de garantie om

een container op termijn ondergronds te brengen is niet te geven zonder uitgebreid (en tijdrovend) bodemonderzoek.

- 2) Uiteindelijk zou veel meer capaciteit nodig zijn dan alleen voor de bewoners en ondernemers van het 2-tons gebied. De containers zouden tenslotte alleen buiten het 2-tons gebied geplaatst kunnen worden i.v.m. de aslast van de speciale kraanauto's die dit soort containers kunnen legen.
- 3) De loopafstand zou voor een groot aantal binnenstad inwoners erg groot worden (tot 400 meter).
- 4) Bovenstaande consequenties zouden tenslotte ook betekenen dat de communicatie boodschap erg ingewikkeld zou worden. Doordat we in zeer korte tijd het inzamelgedrag van alle ondernemers en bewoners van het 2-tons gebied zouden wijzigen, zou het naar verwachting ook leiden tot veel ongewenst gedrag met verkeerd aangeboden afval waardoor we alsnog het 2-tons gebied zouden moeten betreden om dit afval op te halen.

De inzet van meerdere lichte binnenstadvoertuigen in het 2-tons gebied is daarnaast ook onderzocht de afgelopen weken. Er is bovendien gerekend aan het aantal vervoersbewegingen die deze vorm van inzameling met zich meebrengt. De beladingscapaciteit van kleine voertuigen is namelijk een stuk lager dan dat van de bestaande binnenstadvoertuigen. Om dit enigszins te compenseren wordt het afval dat in het 2-tons gebied wordt ingezameld, in dit scenario gestort in een grote perscontainer bij de gemeentelijke veegpost van W&S aan de Van Swindenstraat. Normaal gesproken reden de binnenstadvoertuigen namelijk rechtstreeks naar de overslag van AVR bij Lage Weide. De hub aan de Van Swindenstraat halveert de aan en afrijtijd met minimaal de helft, waardoor kleine voertuigen met een beperkte laadcapaciteit effectiever kunnen inzamelen. Op basis van de huidige berekeningen kunnen we in het aslastgebied, afhankelijk van de inzamel dag, met ongeveer 3 kleine inzamelvoertuigen per dag inzamelen.

Zoals aangegeven in de memo van 12 april is de beschikbaarheid van voldoende materieel bepalend in hoeverre we snel zouden kunnen overgaan. De afgelopen weken is tevens geïnterviewd welk materieel per direct beschikbaar zou zijn om over te stappen op deze manier van inzamelen. Op basis van deze inventarisatie kunnen we per 18 mei a.s. beschikken over een kleine kooiauto, elektrische bakwagen met zijbelading en een extern ingehuurd elektrisch voertuig. Daarnaast starten we een test met een nieuw type klein elektrisch voertuig, welke ook per direct beschikbaar is. Tenslotte wordt er parallel een inkoopprocedure gestart om zo snel mogelijk geheel over te stappen op elektrische voertuigen.

Binnen het 2-tons gebied wordt door ongeveer 2.600 huishoudens het afval aangeboden. Dit betreft restafval in zakken en papier/karton dat los wordt aangeboden. De genoemde voertuigen kunnen goed worden ingezet om dit afval op te halen. Naast huishoudelijk afval wordt binnen het 2-tons gebied ook door 363 ondernemers bedrijfsafval aangeboden. 164 van deze ondernemers bieden hun afval aan in zakken. De overige 199 maken gebruik van kliko's en grotere rolcontainers. De eerder genoemde voertuigen hebben deels beschikking om kliko's in te zamelen, maar niet om de grotere (380 tot 660 liter) rolcontainers te legen. Deze grotere rolcontainers worden door ongeveer 40 bedrijven wekelijks aangeboden. Op korte termijn worden deze containers door onze medewerkers opgehaald uit het 2-tons gebied, waarna ze geleegd kunnen worden op een straat met een hogere aslast. We treden zo snel mogelijk met deze bedrijven in gesprek, om voor deze specifieke gevallen alternatieven aan te bieden. Bijvoorbeeld een alternatieve aanbiedplaats, kleinere rolcontainers of vaker in de week inzamelen. Door de Coronacrisis is dit bedrijfsafval overigens behoorlijk afgenomen, waardoor de impact van dit maatwerk op korte termijn beperkt blijft.

Door de korte termijn overstap op lichte (elektrische) voertuigen in het 2-tons binnenstad gebied beperken we de impact voor het grootste deel van onze inwoners en ondernemers in dit gebied. Immers, zij blijven hun afval grotendeels op dezelfde manier aanbieden. Bij de ongeveer 40 ondernemers met grote rolcontainers passen we per 18 mei maatwerk toe en werken we binnen enkele weken toe naar een structurele oplossing. In het overige deel van de binnenstad kunnen de binnenstad voertuigen nog steeds effectief worden ingezet, aangezien de aslast hier niet overschreden wordt.

Door de overstap op kleine voertuigen in het 2-tons gebied zal een verschuiving van kosten plaatsvinden. De kleine voertuigen zijn qua investering een stuk goedkoper ten opzichte van de bestaande binnenstadvoertuigen (ongeveer een kwart). Hierbij speelt ook dat de bestaande binnenstadvoertuigen financieel zijn afgeschreven en op korte termijn vervangen moeten worden. Qua financiering denken we op korte termijn aan een combinatie van leasen en aanbesteden. Op deze manier houden we wat flexibiliteit om op basis van de ervaring met de nieuwe manier van inzamelen, de beste mix aan voertuigen te bepalen. Tenslotte betekent de nieuwe manier van werken natuurlijk wel meer inzet van personeel. Er zijn dus veel factoren die de uiteindelijke kosten zullen beïnvloeden. De voorzichtige inschatting op dit moment is dat de meerkosten voor deze nieuwe vorm van inzamelen jaarlijks tussen de 400.000 en 700.000 Euro liggen. Deze kosten moeten uiteindelijk voor een deel worden toegerekend aan bedrijven en voor een ander deel aan huishoudens. De uiteindelijke kosten en verdeelsleutel zullen nader worden bepaald. Voor de begroting 2021 zal hiervoor naar verwachting nog een inschatting moeten worden gemaakt.

Reinigingsvoertuigen

Op basis van de overschrijding van de 2-tons aslast door de veegwagen, wordt voorgesteld deze per 18 mei aanstaande niet meer in te zetten in het 2-tons aslastgebied.

Om het 2-tons gebied toch te kunnen reinigen hebben we een aantal maatregelen moeten nemen. Op korte termijn wordt overgegaan op handmatig reinigen. Dit is een stuk arbeidsintensiever en vraagt ook om inzet van een straatzuiger en veger (in de volksmond peukenzuiger) en daarmee een verschuiving van de inzet van deze machines. De consequentie van het handmatig werken is dat de arbeidskosten flink toenemen ten opzichte van de reguliere machinale werkwijze. De toename bedraagt naar verwachting ongeveer 5.600 euro per week. Ondanks de gewijzigde werkwijze verwachten we de schoonkwaliteit op dit moment in stand te kunnen houden..

Door de huidige coronamaatregelen is de druk op de openbare ruimte met betrekking tot zwerfafval op dit moment relatief laag. Wanneer het gebruik van de openbare ruimte weer toeneemt, bij een eventuele verruiming van de maatregelen, zal er naar verwachting ook weer meer zwerfafval ontstaan. Op dat moment zal het wel een stuk lastiger worden om alsnog de kwaliteitsnormen te halen.

Voor de (middel-)lange termijn willen we daarom de aanschaf van duurzamere veegmachines (100% elektrisch en/of waterstof) naar voren halen in de planning, waardoor deze tussen een half jaar en een jaar beschikbaar komen. Hierbij is de 2-ton aslast uiteraard een randvoorwaarde. De aanbestedingsprocedure voor de aanschaf van dit soort voertuigen vraagt dus tijd.

Om toch relatief snel dit soort type veegmachines in te zetten, in afwachting van de aanschaf en levering, onderzoeken we de mogelijkheden voor een eventuele kortdurende lease of huur van dit soort voertuigen. Wanneer het niet mogelijk is om deze duurzamere veegmachines op korte termijn te leasen/huren, dan kijken we voor de korte termijn naar soortgelijke veegmachines met een fossiele

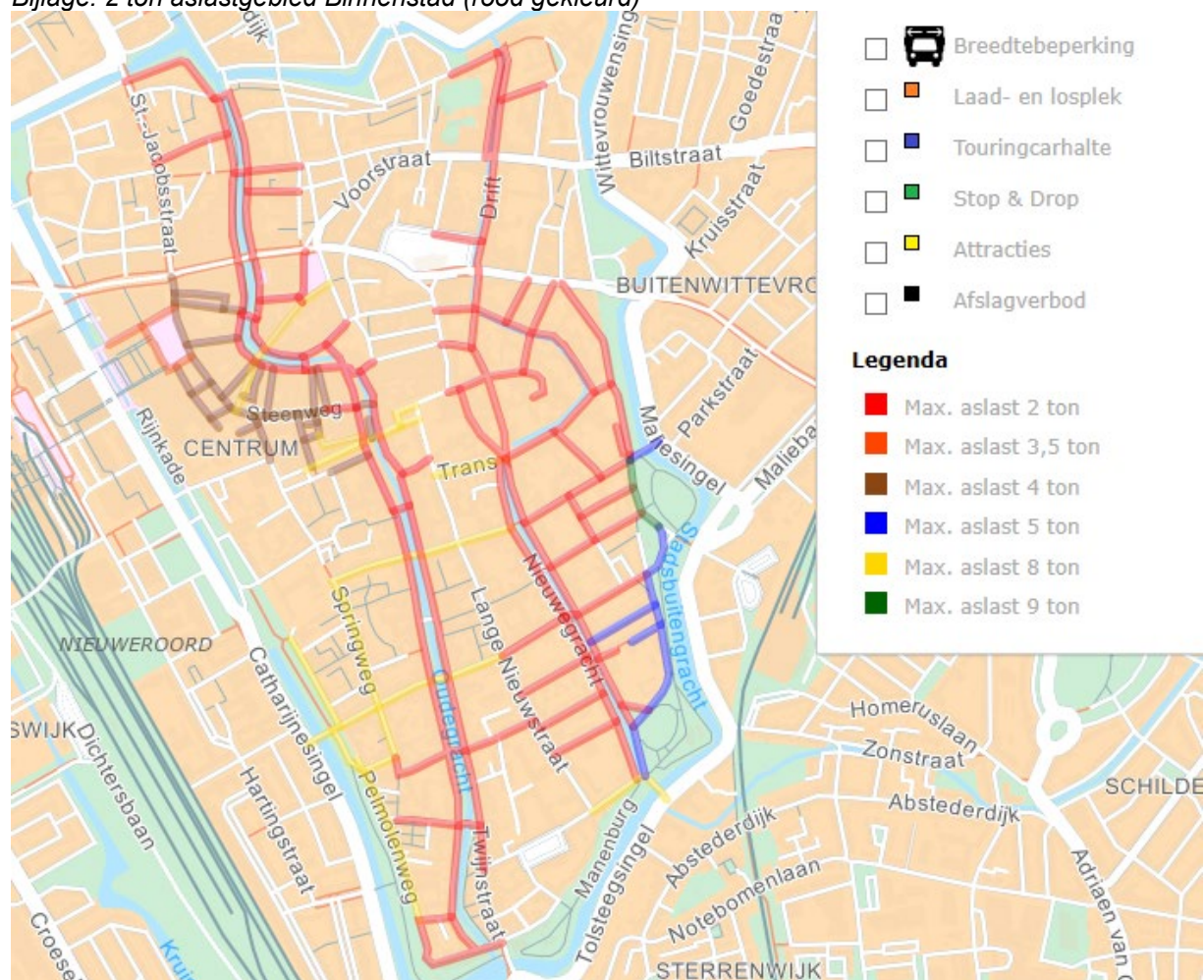
brandstof aandrijving. De kosten voor het eventueel leasen of huren van een (duurzame) veegmachine bedraagt ongeveer 3.500 euro per week.

4. *Een communicatielijn naar de raad, onze inwoners en bedrijfsafval klanten*

Op basis van bovenstaande is het voorstel om de raad op korte termijn middels bijgevoegde raadsbrief te informeren over de ontwikkelingen. Parallel daaraan wordt een persbericht opgesteld en contact opgenomen met onze bedrijfsafval klanten. Met name de bedrijven die gebruik maken van de grotere rolcontainers zullen telefonisch worden benaderd.

Met vriendelijke groet,
A. Krop

Bijlage: 2 ton aslastgebied Binnenstad (rood gekleurd)



Project Aslast

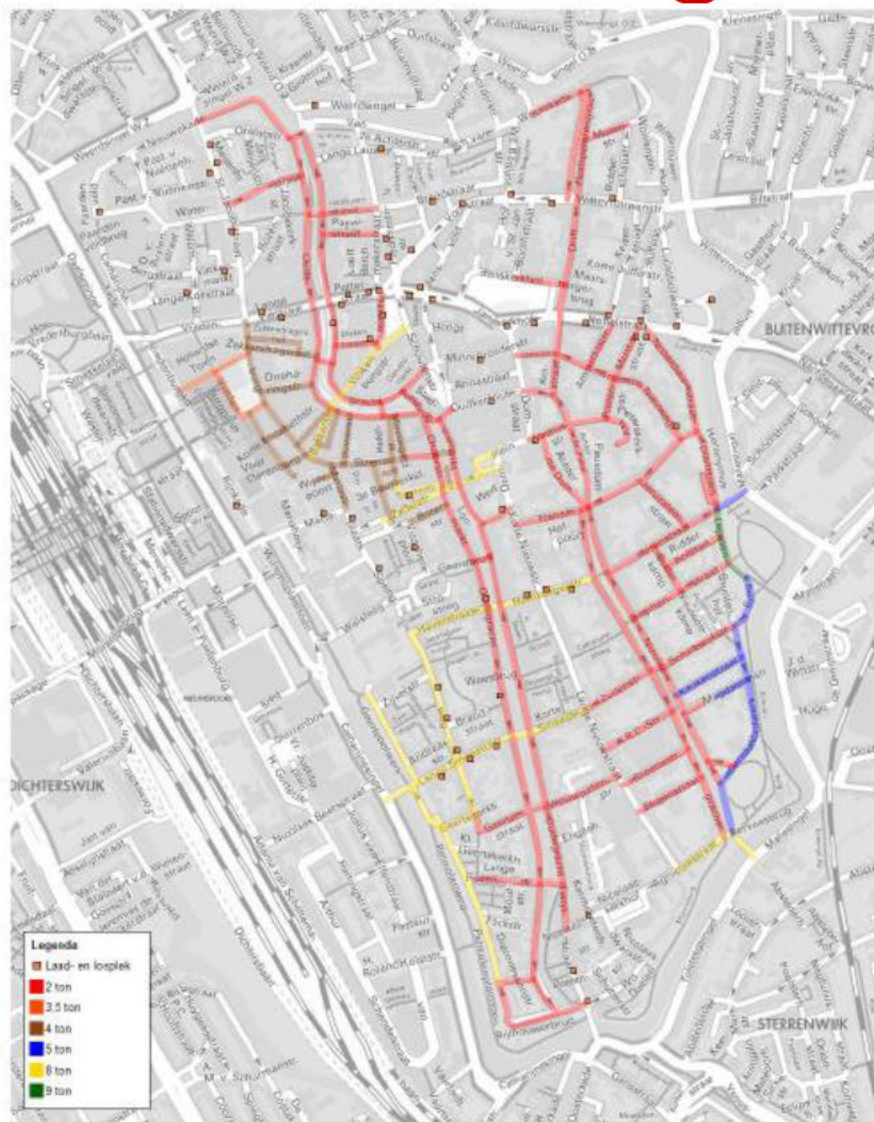


8 mei 2020



Gemeente Utrecht

Probleemstelling – De Uitdaging



- Bouwkundige status werfkelders / wal- en kluismuren
- Overschrijding aslast binnenstadvoertuigen en kooiwagens
- Venstertijden*
- Huishoudelijk- en bedrijfsafval



Vervolg

- Fase 1: Korte termijn:
 - Dagelijkse terugkoppeling
 - Inrichten “beoordelen” en “volgen”
 - Ophalen verbeteringen
 - Start op 18 mei 2020
- Fase 2: Lange termijn:
 - Opnieuw indelen inzamelgebied en informeren huishoudens
 - Omzetten klanten naar ander inzamelmiddel
 - Zoeken en kiezen verzamellocaties



Doel fase 1

- Het doel is om vanaf 18 mei 2020 de inzameling van bedrijfs- en huishoudelijk afval zodanig in te richten dat:
 - Het afval nog steeds op de afgesproken dag wordt ingezameld
 - De aslast niet meer wordt overschreden
 - Er zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met de venstertijden*
- We gaan “as is” over. In eerste instantie worden er geen dagwijzigingen doorgevoerd.

Door naar fase 2



Doel fase 2

- Het doel is om voor 18 juli 2020 de inzameling van bedrijfs- en huishoudelijk afval zodanig te optimaliseren dat:
 - De aslast in de verschillende deelgebieden niet meer wordt overschreden
 - Er rekening wordt gehouden met de venstertijden voetgangersgebied
 - De inzameling van huishoudelijk- en bedrijfsafval (rest) gelijkmatig over de week wordt verdeeld
 - De inzameling van huishoudelijk- en bedrijfsafval (Swill, OPK en Glas) effectiever wordt ingericht
 - Er inzamelroutes wordt samengesteld en worden gepland die een volledige werkdag beslaan
 - Nadenken en vastleggen eisen en wensen (inclusief prioritering) ideaal inzamelvoertuig
 - Nadenken en ontwerpen alternatieve c.q. ondersteunende wijze van inzameling over water



Stappen fase 2

- (1) Vanaf 2 juni 2020, gedurende 2 tot 4 weken:
 - Meten, tellen en wegen inzameling in gebieden 1 & 2:
 - Start- en eindtijden
 - Rij- en storttijden Binnenstad – Van Swindenstraat
 - Stortingen en gewichten
 - Zakken en colli (P90)
 - Theoretisch ontwerpen inzamelgebieden en –route op basis van:
 - Volume
 - Aantal huishoudens
 - Aantal bedrijven
 - Routevolgorde
 - Brainstormsessie met inzamelaars
- (2) Narijden routes door inzamelaars

Teamleiders &
Bedrijfsbureau

Bedrijfsbureau
& Verkoop

Teamleiders

Stappen fase 2

- Begin Juli 2020
 - (3) Theoretische gebieden omzetten in definitieve gebieden, inzamelroutes en routelijsten
 - Bepalen startdatum
 - Informeren inwoners en bedrijven
 - Aanpassen structureel en operationeel planbord Clear
 - Aanpassen structureel en operationeel planbord Jewel
- Begin Juli 2020
 - (4) Brainstormsessie met inzamelaars over eisen en wensen voertuigen

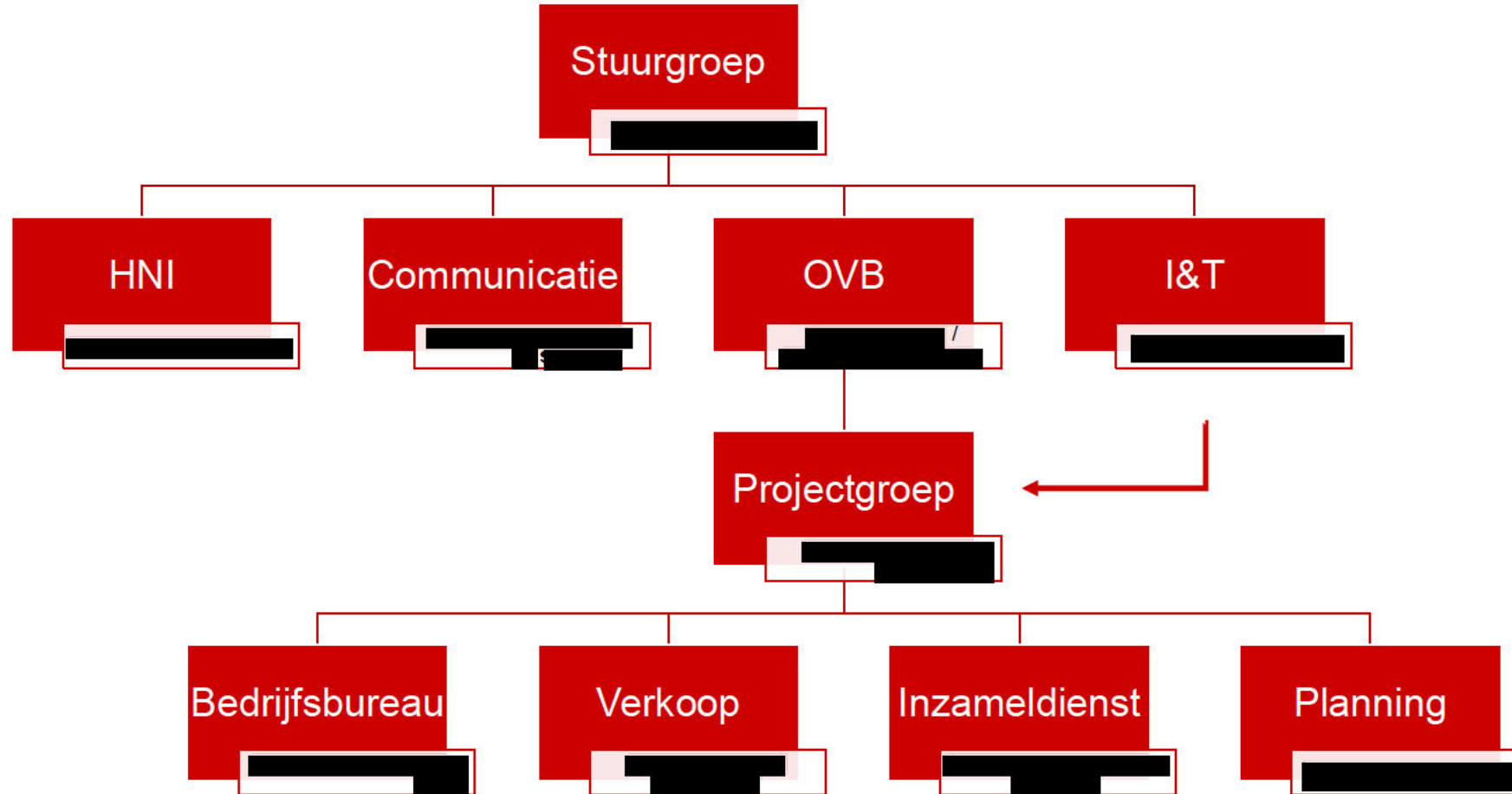
Planning,
Teamleiders,
Bedrijfsbureau
& Verkoop

Inzameling &
Transport &
Materieelbeheer

Ondertussen nadenken over fase 3



Projectorganisatie



1 maal per week bijeenkomst om te
rapporteren over voortgang



Persbericht

Resultaten aslastonderzoek gemeentelijk wagenpark

De gemeente Utrecht heeft de aslast van de afvalinzamel- en reinigingsvoertuigen van de gemeente onderzocht. Aanleiding hiervoor is de brede aanpak voor het herstel van de werven, die komend jaar gemaakt wordt. De invloed van het zware verkeer dat in de binnenstad rijdt en het draagvermogen van de kelders zijn één van de aandachtspunten binnen de aanpak.

Uit het aslastonderzoek komt naar voren dat twee typen inzamel- en reinigingsvoertuigen de toegestane aslast van 2 ton overschrijden. De gemeente past daarom per 18 mei 2020 de manier van afvalinzameling en reiniging aan.

Andere werkwijze

Vanaf 18 mei wordt het afval in de binnenstad opgehaald met voertuigen die een lagere aslast hebben dan 2 ton. Met deze andere manier van inzamelen blijft de gemeente het afval ophalen van ongeveer 2.600 huishoudens en 360 ondernemers. Uitzondering hierop vormen ongeveer 40 ondernemers die gebruikmaken van rolcontainers. De voertuigen waarmee we per 18 mei gaan rijden, kunnen de grote rolcontainers voor bedrijfsafval namelijk niet legen. Daarom halen gemeentemedewerkers deze containers in eerste instantie handmatig op om ze daarna te legen op een straat waar een hogere aslast mogelijk is.

Daarnaast gaat de gemeente per 18 mei lichtere wagens inzetten voor het schoonhouden van het wervengebied. Deze aanpassingen gelden voor een korte termijn. Utrecht streeft naar volledig uitstootvrij transport in de binnenstad. De gemeente vervangt daarom het komende jaar een deel van het wagenpark met schonere en lichtere voertuigen.

Plan van aanpak programma wervengebied

23 april 2020

Kenmerk: 7327455 202004231700 EB



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

1 Inhoudsopgave

1	Inhoudsopgave	2
2	Samenvatting	3
3	Aanleiding, context en scope	9
4	Wat willen we samen met de stad bereiken?	13
5	Hoe gaan we dat doen	22
	Bijlage 1: componenten wervengebied & verdeling eigendom en beheer	35
	Bijlage 2: overzicht en toelichting onderzoeken	38

2 Samenvatting

2.1 Context en aanleiding

Rijksmonument en erfgoed

Nergens op de wereld zijn grachten met hun werven te vinden zoals in Utrecht. De Stadsbinnengrachten zijn een rijksmonument en belangrijk erfgoed. Ze zijn onderdeel van een ingenieus middeleeuws havencomplex van werven en werfkelders die onder de straat door in verbinding staan met grote opslagkelders van de grachtenpanden. De eerste kelders zijn rond 1150 gebouwd. De Oudegracht – het belangrijkste deel van het oude havencomplex – is anno 2020 nog steeds het bruisende middelpunt van de stad, en naast de Domtoren, de meest gefotografeerde plek van Utrecht. Met haar vele restaurants en terrasjes, winkels en marktkooplui, is de gracht met de werven van grote economische betekenis. Maar ook de schepen zijn er nog, zij het dat het nu naast bevoorradingsschepen vooral rondvaartboten en pleziervaartuigen zijn.

In stand houden werven en muren

De gemeente Utrecht kreeg de meeste werven vanaf 1948 in eigendom. Dit beperkte zich tot de werven en de werf- en kluismuren, de achterliggende kelders bleven in eigendom van particuliere eigenaren. De gemeente is ook eigenaar van werfkelders op circa 30 adressen. Na het verkrijgen van de werven en de werf- en kluismuren begon de gemeente met het herstellen van de werven en werfmuren. Erfafscheidingen werden verwijderd en er ontstond 'een openbare straat' beneden aan de werf die voor het publiek toegankelijk werd. De walmuren (de muren tussen de wal en het water aan de werven) zijn nu van steen. Maar dat werden ze pas in het midden van de twintigste eeuw toen de gemeente de eigenaar werd van de werven. Voor die tijd waren veel werven voorzien van een houten beschoeiing die als walmuur diende. De monumentale waarde van de walmuren is daardoor minder groot dan die van de werfmuren, die veel ouder zijn. De gemeente Utrecht werkt sinds 2008 aan het herstel van de funderingen van de wal- en kluismuren.

Herziening van de aanpak wal- en kluismuren

In mei 2019 is het herstel van de wal- en kluismuren waar mogelijk stilgelegd of getemporiseerd, omdat de planning niet werd gehaald en het herstel duurder was dan voorzien. In november 2019 constateert de Antea Group in haar onderzoek dat de complexiteit van het werk stelselmatig is onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde is, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte en dat verbetermaatregelen onvoldoende zijn geïmplementeerd en geëvalueerd. Om die reden besloot het college van burgemeester en wethouders in november 2019 dat een herziening van de aanpak van het project wal- en kluismuren noodzakelijk is.

Een van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group is om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek nodig naar bomen, de samenhang met werfkelders, het draagvermogen en de technische staat van de weg- en werfkelders, de werkwijze rond bomen, werven van te zwaar verkeer en de eigendomsverhoudingen. Ook wordt aandacht gevraagd voor sturing op samenhang, risicobeheersing en een goede inrichting van de organisatie. Daarnaast zijn conclusies getrokken over betere samenwerking met eigenaren en verbetering van communicatie en

omgevingsmanagement. In december 2019 heeft het college besloten een programmanager aan te stellen om te komen tot een programmatische aanpak voor het wervengebied.

2.2 Wat willen we samen met de stad bereiken?

Doel programmatische aanpak wervengebied

Het doel van de programmatische aanpak is het behoud en beheer van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en werven en het realiseren van de waarden: veiligheid, behoud van erfgoed en de functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid. Dat vereist een samenhangende programmatische aanpak, met een bredere scope dan alleen het herstel van de wal- en kluismuren. Want het middeleeuwse havencomplex is een samenhangend geheel dat als integrale opgave benaderd moet worden.

Het doel van dit plan van aanpak is om vanaf april 2020 tot in de eerste helft van 2021 te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale aanpak voor het wervengebied. Onderdeel daarvan is een gezamenlijke aanpak en waar kan en waar het nodig is worden particuliere eigenaren en beheerders betrokken en geïnformeerd. Daar hoort open en transparante communicatie en het proactief betrekken van de omgeving bij. De aanpak en randvoorwaarden staan in dit plan van aanpak. Ook wordt ingegaan op de wijze van project- en risicobeheersing.

Het programma richt zich in de eerste fase van het programma vooral op onderzoek naar alles wat van invloed is op de veiligheid, erfgoed en de functionaliteit van de stadsbinnengrachten en werven. Concreet gaat het om de wal- en kluismuren, gevels, kelders, bruggen aan de waterlopen en werven binnen de singels. Daaronder valt onder meer het beheer en gebruik van weg, water, muren, kelders, gebouwen, ondergrondse infrastructuur en bomen. Ook horen de middeleeuwse wegkelders binnen de singels tot de scope.

Het programma is opgebouwd uit drie hoofdopgaven:

Opgave 1: het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting van erfgoed

We continueren met de inzet van het interventieteam dat in december 2019 is ingericht om besluiten te nemen en maatregelen te treffen bij situaties, waar vanwege veiligheid en het behoud van het erfgoed, direct actie nodig is. Het interventieteam neemt de regie voor vraagstukken waar veel complexiteit en samenhang is.

Het interventieteam heeft onder meer onderzoek laten doen naar de veiligheid en stabiliteit van de kluis- en kademuren. Ook is onderzoek gedaan naar tot nu toe onbekende kelders en zijn maatregelen genomen voor verbetering van de stabiliteit van de kelders op de Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht, waarvan uit voorzorg de weg is afgezet. Samen met de eigenaren worden afspraken gemaakt over te treffen maatregelen, zoals elektronische scheurimeters op de Kromme Nieuwegracht. Het interventieteam heeft opdracht gegeven voor onderzoek naar de stabiliteit en veiligheid van de 'spook- en weeskelders'. Gemeente Utrecht heeft voor het afronden van de bouwwerkzaamheden aan het Koetshuis van de Universiteit Utrecht en het Polmanshuis ontheffingen verleend met strikte voorwaarden. Daarnaast heeft het interventieteam het proces van beantwoorden van vragen en het oppakken van meldingen verbeterd.

Opgave 2: Herstel van de kademuren in samenhang met andere elementen op de werven.

Bij het herstel van de wal- en kluismuren is sprake van complexiteit, onzekerheden en samenhang, onder

andere met werfkelders, bruggen, bomen en andere objecten in het wervengebied. In de oorspronkelijke aanpak was daarin niet voorzien. De aanpak van het project herstel wal- en kluismuren moet nu worden herzien, zodat het herstel van de wal- en kluismuren weer wordt hervat en voltooid. Hierbij moeten de projectbeheersing, het risicomanagement en het omgevingsmanagement op het vereiste niveau zijn. Er zijn diverse onderzoeken nodig: naar de technische staat van de wal- en kluismuren, naar de samenhang met andere elementen in het wervengebied, naar eigendomsverhoudingen, naar de oorzaken van de aantasting van de stabiliteit en kwaliteit van de wal- en kluismuren. Het vraagt om een andere werkwijze die toegerust is op de complexe bouwkundige samenhang en naar heroverweging van de werkwijze rond bomen. Ook vraagt het om goede samenwerking en afspraken met beheerders en eigenaren.

Het onderzoek ter voorbereiding van de programmering van de resterende herstelwerkzaamheden is gestart. Hierbij weegt de urgentie van herstel, lopende contracten met aannemers en beheersing van het project mee. Het voorstel voor de herziening van het project Wal- en Kluismuren wordt naar verwachting in de eerste helft van 2021 aan de raad voorgelegd. De dekking hiervoor wordt betrokken bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota 2021.

Tijdens het opstellen van de herziening wordt afgewogen welke werkzaamheden pas worden hervat na goedkeuring van een volledig uitgewerkte aanpak in 2021 en welke werkzaamheden eerder kunnen worden hervat. Dit wordt gedaan om de stagnatiekosten en verlies van projectkennis na afronding van de huidige werkzaamheden in de periode juni-oktober 2020 tot het opstarten van het herziene project in 2021 zoveel mogelijk te beperken. Deze afweging gaan we als volgt organiseren:

- Opstellen van een afwegingskader, dat inzichtelijk maakt welke aspecten moeten worden meegewogen in de afweging en het advies,
- Scan van alle nog uit te voeren herstel van wal en kluismuren naar rakken, waar de complexiteit gering is en de werkzaamheden met voldoende beheersing en onder beperkte risico's kunnen worden hervat. Deze worden ter besluitvorming voorgelegd.
- Groepering van complexere rakken met een vergelijkbaar complexiteits- en risicoprofiel. Per groep rakken maken we een afweging plus advies ter besluitvorming om tussentijds te hervatten of te wachten tot na goedkeuring uitgewerkte aanpak 2021. We gaan na of het voor deze rakken zinvol is om enkele praktijkproeven uit te voeren: onder nader te benoemen condities herstelwerkzaamheden starten en de ervaringen benutten voor het hervatten van latere herstelwerkzaamheden.

Opgave 3: Veiligheid, behoud van erfgoed en evenwicht tussen de belastbaarheid van de kelders en belasting door gebruik (zoals verkeer)

Om de werfkelders niet te zwaar te belasten is op alle wegen met werfkelders uit voorzorg een 2 ton aslastbeperking ingevoerd. Op de Kromme Nieuwegracht is recent een vrachtwagenverbod ingevoerd. Bij inspecties van kelders en uit meldingen van eigenaren blijkt dat bij een aantal middeleeuwse werf- en wegkelders sprake is van scheuren en lekkages. Ondanks alle maatregelen rijdt er nog steeds te zwaar verkeer over de grachten. Dit blijkt ook uit geconstateerde overtredingen door toezicht en handhaving. Eigenaren van werfkelders maken zich zorgen over het effect hiervan. Met de opkomst van elektrisch vervoer zal de aslast van voertuigen mogelijk zelfs toenemen door de zware accu's die deze voertuigen hebben.

De opgave is om het erfgoed te behouden voor toekomstige generaties, te voorkomen dat door de fysieke staat en belasting van het erfgoed onveilige situaties ontstaan en om te zorgen dat de functionaliteit van het wervengebied in balans is met de belastbaarheid van de weg- en werfkelders.

Daarvoor is onderzoek nodig naar het draagvermogen van de kelders, naar oorzaken van de achteruitgang in kwaliteit en stabiliteit van de kelders en naar maatregelen die nodig zijn voor beheer en onderhoud. Met eigenaren van kelders in de Choorstraat en op de Kromme Nieuwegracht zijn afspraken

gemaakt voor proefonderzoek. Deze onderzoeken kunnen als voorbeeld dienen voor onderzoeken naar weg- en werfkelders in opdracht van eigenaren elders in de stad.

Ook is onderzoek nodig naar de eigendomsverhoudingen, rechten en plichten van keldereigenaren en naar de noodzaak en mogelijkheden om intensiever samen te werken in het beheer en gebruik van het wervengebied. Mogelijkheden om de samenwerking te faciliteren en financieel bij te dragen in het gezamenlijke beheer van het wervengebied wordt nader onderzocht. De gemeente neemt hierin een regierol, zonder op voorhand zich financieel of juridisch te verplichten. Onderzocht wordt of de gemeente eigenaren van kelders zo nodig op grond van de Woningwet kan verplichten medewerking te verlenen aan het onderzoek en het herstel van een werfkelder als dat nodig is in het kader van de renovatie van een werf- of kluismuur.

Om naleving van aslastregels te bevorderen worden kortetermijnmaatregelen genomen op het vlak van handhaving, informatievoorziening en zo mogelijk maatregelen op straat. Daarnaast zijn onderzoeken nodig over ver(der)gaande regelgeving en beperkingen in het (goederen)vervoernetwerk van de binnenstad en het wervengebied. Daarbij wordt enerzijds gekeken naar de maatschappelijke en economische gevolgen van het verder beperken van te zwaar verkeer in het wervengebied en anderzijds welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om dit te ondervangen en te compenseren. Dit wordt eerst op hoofdlijnen gedaan, daarna indien nodig op een meer gedetailleerd niveau.

Uitkomsten van onderzoeken naar het draagvermogen van de kelders en de maatregelen die nodig zijn om te zwaar verkeer verder terug te dringen en de effecten van die maatregelen geven richting aan mogelijke keuzes in het eerste kwartaal van 2021. Daarbij zullen stakeholders actief worden betrokken. Deze keuzerichtingen worden ook betrokken bij de besluitvorming over de omgevingsvisie en de beleidsontwikkeling gericht op schoon en slim goederenvervoer.

Daarnaast is een verbetering van het risicomanagement nodig, van het omgevingsmanagement en de communicatie moet beter aansluiten bij de diverse belanghebbenden en betrokkenen.

2.3 Hoe gaan we dat doen

Register van alle eigendommen

Er zijn veel elementen in het wervengebied die relatie met elkaar hebben: kelders, wal- en kluisuren, bruggen en waterlopen. Voor die elementen zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk. Een integraal overzicht van het wervengebied ontbreekt. We maken daarom een register om alle beschikbare informatie over wat, waar, wie en ook het eigendom inzichtelijk te maken. Dat helpt in de samenwerking, het beheer en het onderhoud.

We scheppen de randvoorwaarden om het programma wervengebied integraal aan te sturen. De complexiteit van (de samenhang van) de kelders, wal- en kluisuren en het wervengebied wordt inzichtelijk en zichtbaar. We kunnen deze complexiteit beter duiden, bijvoorbeeld met visualisaties in 2D en mogelijk ook 3D. De gebundelde informatie maken we toegankelijk voor de stad, waarmee we kunnen voorzien in specifieke informatiebehoefte van de verschillende betrokken partijen. Hierbij houden we rekening met de o.a. de AVG en verschillende manieren waarop deze informatie toegepast kan worden.

Samenwerking, omgevingsmanagement en communicatie

Het feit dat in het wervengebied meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk zijn voor behoud en onderhoud maakt intensieve samenwerking essentieel. In de aanpak van het project wal- en kluisuren ontbreekt naast overzicht ook draagvlak bij de verschillende stakeholders om tot een goede samenwerking te komen. De oorzaak hiervoor ligt mede in onduidelijk, te reactief en te operationeel

omgevingsmanagement.

Het doel van omgevingsmanagement en communicatie is met tijdige, realistische, eenduidige en transparante informatie draagvlak te creëren en samenwerking met alle betrokkenen. Dat doen we door aan de voorkant van het proces de omgeving op een andere manier te betrekken.

Zo is een conceptversie van dit plan van aanpak gedeeld met vier bewonersgroepen, hun reacties benutten we voor uitwerking van het plan van aanpak. Daarnaast zijn werkgroepen opgericht met eigenaren van kelders in de Choorstraat en de Kromme Nieuwegracht om gezamenlijk onderzoek naar kelders op te starten. Ook is een quickscan van stakeholders uitgevoerd. Op korte termijn wordt een stakeholders- en krachtenveldanalyse gehouden op basis waarvan met stakeholders de participatie- en samenwerkingsvormen verder worden uitgewerkt. Samen met bewoners, ondernemers, eigenaren en beheerders bekijken we welke (juridische) samenwerkingsvormen in welke samenstelling werkbaar zijn. Ook wordt de communicatie en omgevingsstrategie per projectfase uitgewerkt. Het communicatieteam verbetert op korte termijn de informatievoorziening en past de website aan en is op zoek naar passende vormen per deelproject om met de omgeving in dialoog te kunnen zijn.

Organisatie

Voor deze opgave is een organisatie nodig die stuurt op samenhang, expertise inbrengt en ophaalt, die zorgt voor passend omgevingsmanagement, aansluitende communicatie en passende participatie en goede programmabeheersing.

Met het oog op integraal en eenduidig opdrachtgeverschap ligt het bestuurlijk opdrachtgeverschap bij de wethouder Openbare Ruimte. Om de integraliteit te bewaken worden waar nodig andere betrokken bij besluitvorming. De concerndirecteur bedrijfsvoering is ambtelijk opdrachtgever van het programma Wervengebied. Daarnaast is een stuurgroep ingericht met de ambtelijk opdrachtgever, de directeurs van de organisatieonderdelen Stadsbedrijven (SB), Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) en Ontwikkelorganisatie Ruimte (OOR) en de programmanager wervengebied. De stuurgroep neemt besluiten als impasses dreigen te ontstaan tussen het programma, de projecten en het reguliere werk. De opdrachtnemer is de programmamanager wervengebied. Deze is voorzitter van het programmateam en interventieteam en opdrachtgever voor de projecten en het omgevingsmanagement. Voor de verschillende deelopgaven zijn projectteams ingericht.

Uitgangspunt is dat het programma wervengebied – gezien de complexiteit, risico's en samenhang – onder de Regeling Risicovolle Projecten (RRP) valt; het kader van de RRP is ook van toepassing op het hele programma. Dat betekent dat:

- Op projectniveau een manager projectbeheersing en een projectcontroller worden aangesteld;
- Op programmaniveau een programmacontroller wordt aangesteld;
- De concerncontroller heeft een functionele lijn met de programmacontroller;
- Er twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad wordt verstuurd.
- Het project wal- en kluismuren conform het IPM-model werkt.

Planning

Het plan van aanpak heeft een looptijd tot eind 2021. Aan de hand van onderzoeken en analyses die we de komende maanden uitvoeren stellen we medio 2021 een herzien programmaplan op voor de periode daarna. De dekking voor de uitvoering van het herzien programmaplan betrekken we bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota 2021.

Voor de programmering van maatregelen onderscheiden we 3 fases: (1) directe maatregelen, (2) no-

regret maatregelen en (3) complexe afwegingen. Directe maatregelen komen voort uit onderzoek waaruit blijkt dat directe actie noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanuit veiligheid of het behoud van erfgoed. No-regret maatregelen zijn maatregelen die hoe dan ook nodig zijn en waar geen of beperkte complexiteit is. De programmatische aanpak stelt ons in staat bij mogelijke maatregelen de integraliteit te bewaken. No-regret maatregelen worden al gaande geprogrammeerd en uitgevoerd via de onderliggende projecten.

Tot slot kunnen de onderzoeken opgaven in beeld brengen die complexer zijn en om die reden een bredere afweging vereisen. Bijvoorbeeld vanwege de maatschappelijke impact of vanwege samenhang met andere maatregelen in het wervengebied. Dergelijke afwegingen worden in de eerste helft van 2021 in beeld gebracht en voorgelegd ter besluitvorming via het college en de raad. Dit gebeurt in samenhang met besluitvorming over de omgevingsvisie binnenstad en het beleid omtrent goederenvervoer.

3 Aanleiding, context en scope

3.1 Herstel wal- en kluismuren

De gemeente Utrecht werkt sinds 2008 aan het herstel van de funderingen van de wal- en kluismuren met als doel dat de constructies weer 100 jaar veilig functioneren. In mei 2019 is de raad per [brief](#) geïnformeerd dat de uitvoering achter liep op de planning en dat de beschikbare financiële middelen voor het project wal- en kluismuren ontoereikend waren om de herstelwerkzaamheden te voltooien. Het project is toen waar mogelijk stilgelegd of getemporeerd. Ook zijn directe maatregelen getroffen om de projectbeheersing te versterken en heeft het adviesbureau Antea Group opdracht gekregen onderzoek te doen naar het project wal- & kluismuren.

Onderzoek Antea Group naar het project wal- en kluismuren

In november 2019 presenteerde de Antea Group haar [onderzoeksrapport](#) waarin wordt geconstateerd dat de complexiteit van het werk stelselmatig is onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde is, vanaf het begin van het project er onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte en dat verbetermaatregelen onvoldoende zijn geïmplementeerd en geëvalueerd. In de raadsbrieven van [28 november 2019](#) en [20 december 2019](#) onderschrijft het college van burgemeester en wethouders de conclusies van de Antea Group en kondigt maatregelen aan.

3.2 Herzien van de aanpak van Wal- en kluismuren

In de raadsbrief wordt genoemd dat goed de tijd moet worden genomen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Om dat te doen is technisch onderzoek noodzakelijk, wat tijd en geld kost. Ook is aangekondigd dat in januari 2020 een programmamanager start die moet zorgen voor een samenhangende programmatische aanpak. De aanpak betreft onder meer het verbeteren van de communicatie en het omgevingsmanagement, de herziening van het project wal- en kluismuren; de inspectie van werfkelders; weren van te zwaar verkeer en de consequenties van de complexe en soms niet te achterhalen eigendomsverhoudingen. Toegezegd wordt in april 2020 de contouren van het programma wervengebied aan de raad te presenteren. Dit gebeurt in de vorm van een Plan van Aanpak voor het wervengebied, met daarin ook het plan van aanpak voor de herziening van het project Wal- en kluismuren. In dit Plan van Aanpak wordt opgenomen welke werkzaamheden worden uitgevoerd om te komen tot de grondige herziening van het project, welke expertise daarbij nodig is en wat de kosten zijn voor het opstellen van die herziening. In de vergadering van de commissie Stad en Ruimte in januari 2020 is besproken dat het voorstel voor de herziening van het project Wal- en Kluismuren in de eerste helft 2021 aan de raad wordt voorgelegd en de dekking hiervoor wordt betrokken bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota 2021.

Nader onderzoek en beleid

De Antea Group constateert dat onderzoek nodig is naar de technische staat van de wal- en kluismuren en naar de samenhang tussen het werk aan de muren en de achterliggende panden of kelders van particuliere eigenaren, waar vaak ook herstel nodig is. De werkwijze rond aanwezige bomen moet eenduidiger worden. Om onzekerheden in het project Wal- en Kluismuren te beheersen, moet er inzicht in de financiële en juridische verhoudingen komen. Hiervoor moet een beleidskader worden opgesteld.

Het college heeft aangekondigd dat er onderzoek komt naar de 'wees- en spookkelders', de eigendomssituatie en de technische staat daarvan. Daarnaast is nader onderzoek nodig naar het draagvermogen van de kelders en de belasting door zwaar verkeer. De voor het project ontwikkelde buispalenmethode heeft zijn meerwaarde bewezen en is geschikt voor de complexe werkzaamheden in een gebied met weinig werkruimte.

Sturing en projectbeheersing

De Antea Group geeft ook aanbevelingen voor de projectorganisatie. Daarbij gaat Antea Group onder meer in op sturen op samenhang, integraliteit, projectbeheersing en risicobeheersing en het goed inrichten van de governance en organisatie. Aandachtspunten daarbij zijn omgevingsmanagement, risicomangement, het toepassen van het Integraal Projectmanagement Model (IPM) en de inzet van deskundigheden. De Antea Group benoemt in haar rapport enkele voorwaarden voor het vervolg: professionaliseer integraal projectmanagement; kom in control waar dat kan en stuur op proces waar dat niet kan; werk vanuit beleid; maak het samen met stakeholders rond (over leren, verbeteren en evalueren).

Omgevingsmanagement

De Antea Group constateert dat het project veel stakeholders en omgevingsfactoren kent die het project beïnvloeden. Het omgevingsmanagement is te operationeel en stakeholders worden niet strategisch benaderd. In het debat in de commissie Stad en Ruimte op 30 januari 2020 heeft het college aangekondigd om per werf en/of voor het hele wervengebied in gesprek te gaan met de eigenaren om te komen tot een gezamenlijke aanpak van alle bij de werven betrokken eigenaren en beheerders.

3.3 Werven en erfgoed

Ontstaansgeschiedenis en gebruik

Het kenmerkende hoogteverschil in het wervengebied is ontstaan door het uitgraven van de grachten in de 12de (Oudegracht) tot de 14de eeuw (Nieuwegracht en verder). De uitgegraven grond is benut om dijken langs de grachten te bouwen. Langs die dijken zijn huizen gebouwd. De waterwegen waren in de middeleeuwen zeer belangrijk voor handel. Aanvankelijk werd handelswaar vanuit de aanmerende schepen over de dijk naar de kelders onder de grachtenhuizen gesjouwd. Door een smal tunneltje dwars door de dijk naar de huiskelders te graven werd het sjouwwerk een stuk verminderd: een slimme maatregel. Die tunneltjes werden steeds breder en kregen ook gemetselde gewelven zodat er opslagruimte voor handelswaar ontstond. De complete ontstaansgeschiedenis is opgenomen in de publieksbrochure '[Werk aan de werf](#)'.



Figuur 1: Oudegracht nabij Geertebrug (1953)



Figuur 2: Oudegracht in de jaren '50



Figuur 3: aanleg riolering Nieuwegracht (1987)



Figuur 4: Werkzaamheden Oudegracht (1993)

Veranderingen in het gebruik vanaf de 19^{de} eeuw

In de loop van de 19^{de} eeuw nam het gebruik van de werven steeds meer af door het toenemende belang van land- en spoorwegen. Door grotere (stoom- in plaats van zeil-)schepen ontstond daarnaast een nieuwe vaarroute via de Catharijnesingel, het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het verminderde gebruik leidde ook tot verminderd onderhoud. In de periode voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog was het verval van de werven dermate ernstig dat de gemeente Utrecht vanaf 1948 de werf- en kluismuren overnam van particulieren. Het karakter van de particuliere (w)erfjes veranderde daarmee voorgoed: van ontoegankelijke particuliere (w)erfjes naar een openbare benedenstraat langs de gracht(en) (figuur 1 en 2). Deze nieuwe vorm van eigendom en onderhoud kostte veel geld tot in de jaren '80. Ook werd riolering aangelegd (figuur 3), waar voorheen rechtstreeks in de grachten geloosd werd.

Gezamenlijk herstellen: werfkelders waterdicht (1993 – 2002)

Van 1993 tot 2002 zijn 28 monumentale boogbruggen en een grote hoeveelheid werf- en kluiskeldergewelven gerestaureerd. Voor de kelders is dat een complexe opgave geweest omdat de openbare weg boven de werfkelders in eigendom is van de gemeente, terwijl de werfkelders vaak in particulier bezit zijn. Om die reden is door eigenaren en de gemeente voor dit project een stichting opgericht om de rol van opdrachtgever voor de aannemer te vervullen. De gemeente had hier een regierol in. Omdat de weg vrij gelegd moest worden om de bovenkant van de kelders te kunnen herstellen was dat een goede gelegenheid om tegelijkertijd een waterdichte laag aan te brengen (figuur 4).

Keldereigenaren konden deelnemen aan deze operatie op basis van vrijwilligheid. Om die reden zijn lang niet alle kelders waterdicht gemaakt. De totale kosten voor het project bedroegen circa €15 miljoen, de gemeente droeg ongeveer 60% van de kosten.

4 Wat willen we samen met de stad bereiken?

4.1 Doelstelling van het programma Wervengebied

Het doel van het programma Wervengebied is het behoud en beheer van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en werven en het realiseren van de waarden: veiligheid, behoud van erfgoed en de functionaliteit van het gebied. Dat vereist een samenhangende programmatische aanpak, met een scope die breder is en verder gaat dan alleen de wal- en kluismuren.

Het doel van dit plan van aanpak is om in de eerste helft van 2021 te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en tot een aanpak van het Wervengebied. Onderdeel daarvan is een gezamenlijke aanpak met onder andere eigenaren en beheerders en open en transparante communicatie (strategisch omgevingsmanagement). Daarnaast is een goede beheersing van de projecten en van de risico's belangrijk.

Sturen vanuit waarden

Het programma wordt gestuurd vanuit drie waarden: veiligheid, erfgoed en functionaliteit. Die opsomming is ook de volgorde van belangrijkheid waarin we de waarden benaderen. Vooruitlopend op het plan van aanpak worden de waarden al toegepast in het interventieteam. Allereerst is de veiligheid van het gebied essentieel. Bewoners, bezoekers en eigenaren willen een veilig gebied, zonder risico's zoals instabiliteit van kelders, wal- of kluismuren. In 2013 is de kademuur van de Bemuurde Weerd ingestort. Bij de inspecties in 2018 en 2019 zijn diverse funderingsproblemen aangetroffen. In 2019 is uit voorzorg de weg boven twee werfkelders afgesloten. De tweede waarde is behoud van het erfgoed. De werven vormen een middeleeuwse havencomplex dat meer dan 700 jaar oud is, en dit heeft een grote historische waarde. We hebben een grote verantwoordelijkheid om dit unieke rijksmonument goed te onderhouden voor toekomstige generaties. De derde waarde is de functionaliteit van het gebied. In de historische binnenstad wonen, werken en verblijven veel mensen. Dat vraagt onder meer om een aangenaam verblijfsklimaat en een goede bereikbaarheid.

Scope

De eerste fase van het programma is vooral gericht op onderzoek naar alles wat van invloed is op de veiligheid, erfgoed en functionaliteit van de stadsbinnengrachten en werven. De scope waarbinnen we onderzoeken:

- Gebied: de waterlopen Oudegracht, Nieuwegracht, Lichtegaard, Kromme Nieuwegracht, Drift, Vismarkt, Zoutmarkt, Plompetorengracht, Choorstraat en de werven Lijnmarkt.
- Elementen: de wal- en kluismuren, werf- en wegekelders (inclusief wegekelders binnen de singels die niet aan de waterlopen liggen), bruggen, private watergevels (gevels van woningen aan het water), ondergrondse infrastructuur (kabels, leidingen, riolering, stadsverwarming, boomwortels)
- Gebruik: (Weren van te zwaar) verkeer, varen, aanmeren, standplaatsen, terrassen, overige functies en gebruik.
- Beheer: effecten van (het nalaten van) onderhoud, handhaving (van verkeer en bebouwing) en gebruik van weg, water, kelders, ondergrondse infra, gebouwen, bomen.

De scope wordt na de onderzoeks- en analysefase opnieuw vastgesteld. Het eigenaarschap van veel elementen en activiteiten ligt bij private partijen of zijn bij het waterschap of bij de gemeente als

reguliere activiteiten belegd bij de organisatieonderdelen (Stadsbeheer; Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving; Ruimte). Veel beheer activiteiten (of het nalaten daarvan) hebben impact op het wervengebied. Dat vereist op inhoud, communicatie en omgevingsmanagement afstemming en samenhang.

4.2 Opgave 1: het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting van erfgoed

Wat is er aan de hand

We continueren met de inzet van het interventieteam dat in december 2019 is ingericht om besluiten te nemen en maatregelen te treffen bij situaties, waar vanwege veiligheid en het behoud van het erfgoed, direct actie nodig is. Het interventieteam neemt de regie voor vraagstukken waar veel complexiteit en samenhang is.

Soms is voor de veiligheid en het behoud van het erfgoed direct actie nodig, zoals de tijdelijke afsluiting van de Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht. Hiermee borgen we met tijdelijke maatregelen de situatie met als doel om zo snel mogelijk een oplossing te vinden en de oorspronkelijke situatie te herstellen.

Uit de beschikbare gegevens binnen de gemeente blijkt dat er circa 150 kelders zijn die een verhoogd risico hebben op aanwezigheid van constructieve gebreken. Ook blijken er meer kelders in de stad te liggen dan bekend en/of zijn eigenaren er soms niet mee bekend dat er een kelder onder het pand aanwezig is (door bijvoorbeeld verbouwingen).

De ervaring leert dat de verschillende meldingen vanuit 'de stad' versnipperd, persoons- en/of afdelingsafhankelijk bij de gemeente Utrecht binnenkomen. Er is geen duidelijk kanaal hoe om te gaan met meldingen (vragen, zorgen, hartenkreten) en als gevolg hiervan worden de meldingen niet voldoende opgepakt, beantwoord en/of opgelost. Bij een aantal vraagstukken werd vanwege de complexiteit geen besluit genomen of niet voldoende afgestemd tussen diverse gemeentelijke afdelingen.

Wat willen we bereiken:

- Snel besluiten nemen en adequaat maatregelen treffen voor situaties, waar vanwege veiligheid en het behoud van het erfgoed, direct actie nodig is en waarvan deze actie niet kan wachten.
- Regie voor vraagstukken waar veel complexiteit en samenhang is.
- Samenwerking binnen de gemeente op het gebied van verkeer, openbare ruimte, Vergunningen, Toezicht en Handhaving, waardoor we integraal samenwerken en onderzoeken oppakken. En buiten de gemeente met de eigenaren en gebruikers van werven en kelders, de vervoerssector en andere stakeholders in het wervengebied.
- Een duidelijk aanspreekpunt en contactpersoon bij de gemeente voor stakeholders.

Wat is er al gedaan:

- Nadat de Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht uit voorzorg zijn afgesloten is in overleg met de eigenaren onderzoek gedaan naar (tijdelijke) maatregelen die moeten worden genomen om de kelders te stabiliseren met als doel de openbare weg zo snel mogelijk weer vrij te geven. Er is overleg met de betrokken bewoners over de uitvoering van de maatregelen.
- Er is in de binnenstad met een grondradar gezocht naar onbekende kelders. Het interventieteam probeert nog vollediger in beeld te krijgen hoeveel weg- en werfkelders er in de binnenstad zijn.

- De breedtebeperking bij het Hieronymusplantsoen is aangepast. De paal aan de singelzijde staat nu in de trottoirband, was ernaast, en de breedte tussen de palen is nu 2.30m. De afstand van 2.30m is gebruikelijk om voertuigen tot een breedte van 2.20m enige marge te verlenen om tussen de paaltjes door te kunnen rijden.
- De onderzoeken naar de stabiliteit van de wal- en kluismuren zijn afgerond. Vastgesteld is dat met de genomen maatregelen de muren inmiddels voldoende stabiel zijn. We doen nog onderzoek naar de lage walmuren waar geen herstelwerkzaamheden hebben plaatsgevonden.
- Er is overleg met eigenaren van kelders in de Choorstraat en Kromme Nieuwgracht, onder meer over gezamenlijk onderzoek naar de fysieke staat, stabiliteit en belastbaarheid van de kelders, de oorzaken van de achteruitgang en de noodzakelijke maatregelen voor herstel. Vanwege het coronavirus is inspectie van de kelders in de Choorstraat in overleg met de betrokkenen tot nader orde uitgesteld.
- Er is gestart met onderzoek naar de nu al bekende werf- en wegekelders (incl. eigenaar) waarvan we nog niet zeker weten of ze voldoende stabiel zijn. Een eerste inschatting is dat het om ongeveer 150 kelders gaat. Deze informatie wordt aangevuld met de uitkomsten van de grondradar. Er is een onderzoeksbureau geselecteerd voor het onderzoeken en inspecteren van de circa 150 kelders.
- Er komen regelmatig aanvragen binnen voor ontheffingen m.b.t. zwaar verkeer of aslastbeperking die niet passen binnen het huidige beleid. Het interventieteam heeft waar nodig besluiten genomen om impasses te voorkomen.
- Het proces van ontheffingen voor bouwverkeer is aangepast. Aanvragen voor ontheffingen van voertuigen waarvan gebruik wordt gemaakt voor bouwprojecten zullen altijd individueel beoordeeld worden. Gegeven de nieuwe aslastbeperkingen zal zoveel mogelijk gezocht moeten worden naar alternatieven en het toepassen van nieuwe technieken.

Wat gaan we doen:

- Het interventieteam blijft waakzaam en alert voor situaties, waar vanwege veiligheid en het behoud van het erfgoed, direct actie nodig is.
- We zetten de ontwikkelde werkwijze voor ad-hoc vraagstukken voort en verbeteren deze waar nodig. Dit vraagt dat we de samenwerking binnen de gemeentelijke organisatie (ring rond het interventieteam) versterken, waardoor de gemeente meer integraal en met één stem acteert in het wervengebied.
- Duikers gaan inspectie uitvoeren naar de stabiliteit van de lage walmuren waar nog geen werkzaamheden hebben plaatsgevonden. Dit als aanvulling op de onderzoeken voor de stabiliteit van de wal- en kluismuren.
- We vullen de bestaande gegevens van de kelders aan met de informatie uit de grondradar maar ook uit nieuwe (en reeds bekende) meldingen die binnenkomen. Op deze manier maken we een zo compleet mogelijk overzicht van de problematiek van het wervengebied.
- We proberen in contact te komen met de eigenaren van de reeds bekende kelders met een verhoogd risico op aanwezigheid van constructieve gebreken en toegang te verkrijgen tot de circa, nu bekende, 150 kelders voor een inspectie.
- Het proces van meldingen en vragen van bewoners over het wervengebied willen we eenvoudiger en efficiënter inrichten. Hiermee leggen we de verantwoordelijkheid van beantwoording van de vragen en meldingen bij de gemeente en minder bij de indiener.
- We ontwikkelen beleid hoe we omgaan met spook- en weeskelders en leggen dat vast in een beleidskader.
- We ontwikkelen beleid om te bepalen hoe te handelen als een weg niet meer bruikbaar is doordat een werfkelder instort of dreigt in te storten. In een dergelijk geval moet de gemeente een eigenaar

kunnen dwingen zeer snel maatregelen te nemen. We leggen in een beleidskader vast hoe het college haar bevoegdheden op grond van de Woningwet toepast om in een dergelijk geval te handelen.

4.3 Opgave 2: herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven

Wat is er aan de hand

Bij het herstel van de wal- en kluismuren is sprake van complexiteit, onzekerheden en samenhang, met onder andere werfkelders, werfmuren, bruggen, bomen en andere objecten in het wervengebied. En met andere partijen, zoals het waterschap, die de watergangen onderhoudt.

Waar de ontwikkelde werkwijze goed werkte bij de rakken (een stuk werf tussen twee bruggen) die inmiddels hersteld zijn, ontstonden op andere plaatsen in het wervengebied scheuren in muren en kelders door werkzaamheden aan de wal- en kluismuren.

Ook het behoud van de bomen die op de werven staan, die wortelen op de werven en in de muren, maakte het werk complexer. De bomen zijn waar mogelijk gespaard, omdat deze onderdeel zijn van het ensemble wervengebied en veel bewoners en bezoekers genieten van hun aanblik en schaduw.

In mei 2019 is het werk aan de wal- en kluismuren waar mogelijk stilgelegd en getemporiseerd, omdat het project niet voltooid kan worden binnen het voorziene budget en de geplande tijd. Circa twee-derde van de 4 kilometer muren binnen het oorspronkelijke projectgebied wal- en kluismuren is uitgevoerd.

De Antea Group geeft daarom aan: de complexiteit van het werk aan de werven is stelselmatig onderschat en er was onvoldoende zicht op de totale reikwijdte van het project. Besloten is de aanpak van de wal- en kluismuren te herzien en goed de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken.

Wat willen we bereiken:

- Herzien van de aanpak voor het project herstel wal- en kluismuren zodat de uitvoering van het herstel weer kan worden hervat en voltooid onder condities, waarbij de projectbeheersing, het risicomanagement en het omgevingsmanagement op het vereiste niveau zijn.
- Na de aanpak moeten alle wal- en kluismuren in het Utrechtse wervengebied weer langdurig hun functies kunnen vervullen; de gemeente moet de muren weer in een langere cyclus kunnen beheren.

Wat is er al gedaan:

- Projectmanagementplan voor integraal projectmanagement (IPM) opgesteld en bijbehorende IPM-rolhouders aangesteld.
- Overzicht opgesteld van de stand van de uitvoering van het herstelwerk per rak.
- De technische staat en stabiliteit van de kluis- en kademuuren gecontroleerd op urgente gebreken en waar nodig voor de veiligheid hersteld.
- Aanvullend duikonderzoek naar de staat van de walmuren van de Oudegracht in gang gezet. Met dit duikonderzoek wordt de duikinformatie aangevuld, waardoor er voor de gehele gracht zicht is op gebreken en urgentie van herstel.
- Voorlopig systeem voor het verzamelen en analyseren van technische gegevens per rak.

- Inventarisatie van benodigde vervolgonderzoeken, waarbij alle wal- en kluismuren plus raakvlakken met belendingen binnen het rijksmonument als onderzoeksgebied worden gezien.

Wat gaan we doen:

Afronden en overdragen van rakken in uitvoering

- Rak 4 west (m.u.v. werfmuur ter plaatse van kelder 131) begin mei 2020.
- Rak 10 oost begin juli 2020.
- Rak 21b eind oktober 2020.

Stappenplan/afwegingskader voor het voortzetten van herstelwerkzaamheden op korte termijn

Tijdens het herzien van de aanpak voor het herstel van de wal- en kluismuren zal regelmatig worden afgewogen welke werkzaamheden pas worden hervat na goedkeuring van een volledig uitgewerkte aanpak in 2021 en welke werkzaamheden eerder kunnen worden hervat. Dit wordt gedaan om de stagnatiekosten en verlies van projectkennis na afronding van de huidige werkzaamheden in de periode juni-oktober 2020 tot het opstarten van het herziene project in 2021 zoveel mogelijk te beperken. Dit sluit aan bij het besluit van het voorjaar van 2019 om het werk aan de wal- en kluismuren stil te leggen of te temporiseren met uitzondering van een aantal specifiek omschreven situaties, zoals het waarborgen van de veiligheid, toezeggingen aan bewoners of andere partijen en juridische verplichtingen die wij zijn aangegaan met de aannemer.

Deze afweging organiseren we als volgt:

- Om voorstellen voor tussentijds hervatten van werkzaamheden op te kunnen stellen wordt een afwegingskader gemaakt. Het afwegingskader maakt inzichtelijk welke aspecten moeten worden meegewogen en structureert het proces van afweging en advies. Dit gaat om aspecten zoals: aard en omvang van technische, juridische en financiële risico's bij hervatten, de mate waarin beheersmaatregelen voor de risico's kunnen worden getroffen, effecten op de samenwerking met belanghebbende partijen, aard en omvang van verliezen door stagnatie, etc.
- We maken een scan van al het nog uit te voeren herstel van de wal en kluismuren en gaan na of er rakken zijn, waar de complexiteit gering is en de werkzaamheden met voldoende beheersing en onder beperkte risico's kunnen worden hervat. Als dit het geval is worden deze met een onderbouwing en advies voorgelegd voor besluitvorming tot hervatting.
- Voor complexere rakken maken we een groepering met een vergelijkbaar complexiteits- en risicoprofiel. Per groep rakken maken we een overzicht van de kansen en risico's bij hervatten van de werkzaamheden plus een advies om tussentijds te hervatten of te wachten tot na goedkeuring van de uitgewerkte aanpak in 2021. Deze afweging leggen we steeds ter besluitvorming voor. We gaan na of het voor deze rakken zinvol is om spoedig te starten met het selecteren van enkele (delen) van rakken voor het uitvoeren van een praktijkproef: onder nader te benoemen condities herstelwerkzaamheden starten. We verwachten dat de ervaringen uit deze praktijkproeven ons gaan helpen bij het beter afwegen en besluiten over het hervatten van latere herstelwerkzaamheden.

Rakken, waar onverhoopt omwille van veiligheid en/of erfgoed met spoed moet worden ingegrepen, vallen niet onder bovengenoemde afweging maar onder het Interventieteam binnen het programma Wervengebied.

Relevante technische gegevens beschikbaar en juridische verplichtingen duidelijk

- Voor het herzien van de aanpak moeten relevante technische gegevens goed inzichtelijk zijn.

Daarnaast moeten de juridische verplichtingen van de eigenaren van de werf- en kluiskelders en de gemeente helder zijn. Onderzoeken en uitzoeken van de ontbrekende gegevens:

- Welke belastingen van buitenaf, zoals boomwortels, golfslag, hebben invloed op de stabiliteit van de wal- en kluismuren?
- Meer inzicht nodig in de effecten van werkzaamheden aan de wal- en kluismuren op de belendende constructies zoals kelders, panden en bruggen.
- Nauwkeurig weten: wie eigenaar van wat is, welke verplichtingen uit het eigenaarschap van de werf- en kluiskelders voortvloeien, welke verplichtingen de gemeente (en de eigenaar) hebben bij het uitvoeren van werkzaamheden dicht bij kwetsbare en/of niet goed onderhouden werf- en kluiskelders.

Aangepaste werkwijze voor de uitvoering van de herstelwerkzaamheden.

- Gebruikte uitvoeringsmethoden evalueren. Wat goed werkt behouden en onderdelen die beter kunnen aanpassen.
- Lange termijn-scenario's voor het inpassen van de bomen als basis voor een advies voor de meest maatschappelijk verantwoorde vervolg-aanpak. kunnen opstellen.

Beleidskader met verplichtingen en rechten van de gemeente en de eigenaren van kelders.

- Groepering in rakken, die qua bouwkundige en juridische complexiteit vergelijkbaar zijn.
- Bepalen voor welke rakken de huidige samenwerking tussen gemeente en eigenaren van kelders voldoet en deze wijze van samenwerken vastleggen. De te volgen gedragslijn wordt in een beleidsnotitie vastgelegd.
- Bepalen voor welke delen een aangepaste samenwerking tussen gemeente en eigenaren van kelders noodzakelijk is. Daarbij wordt ook onderzocht of de gemeente eigenaren van kelders zo nodig op grond van de Woningwet kan verplichten medewerking te verlenen aan het onderzoek en het herstel van een werfkelder als dat nodig is in het kader van de renovatie van een werf- of kluismuur.

Programmering werkzaamheden

- Herzien van de programmering van de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren. Waar nodig wordt de scope en werkvolgorde aangepast, rekening houdend met werkzaamheden aan het herstel van kelders door eigenaren.
- Het programmeren maakt onderscheid tussen werkzaamheden, die spoedig verder kunnen onder lopende contracten met aannemers en werkzaamheden, die wachten op het herzien van het gehele project.

Herzien projectplan voor het hervatten en voltooien van het project Herstel Wal- en Kluismuren

- We stellen een projectplan op, waarin de projectscope, het werkproces, de projectinrichting en projectbeheersing zijn herzien en uitgewerkt.
- Na goedkeuring van dit projectplan kan de opdrachtgever het volledig hervatten van het project wal- en kluismuren in gang zetten.

4.4 Opgave 3: veiligheid, behoud van erfgoed en evenwicht tussen de belastbaarheid van de kelders en belasting door gebruik (zoals verkeer)

Wat is er aan de hand:

Om de werfkelders niet te zwaar te belasten is op alle wegen met werfkelders uit voorzorg een 2 ton aslastbeperking ingevoerd. Bij een aantal inspecties van kelders en uit meldingen van eigenaren blijkt dat

bij een aantal werf- en wegkelders sprake is van scheuren en lekkages. Op de Kromme Nieuwegracht is recent een vrachtwagenverbod ingevoerd. Ondanks alle maatregelen rijdt er nog steeds te zwaar verkeer door het wervengebied. Dit blijkt ook uit geconstateerde overtredingen door toezicht en handhaving. Eigenaren van werfkelders maken zich zorgen over het effect van (te) zwaar verkeer. Met de opkomst van elektrische personenauto's en vrachtwagens zal de aslast van voertuigen mogelijk zelfs toenemen door de zware accu's die deze voertuigen hebben.

Wat willen we bereiken:

We willen het middeleeuwse havencomplex behouden als erfgoed voor toekomstige generaties. De werf- en wegkelders kelders vormen een belangrijk onderdeel van dit erfgoed. Onveilige situaties op straat, in de kelders en in de woon- en bedrijfspanden willen we voorkomen. Dit stelt eisen aan de fysieke staat en belastbaarheid van de kelders door invloeden van buitenaf en binnenuit. Tegelijk moet de functionaliteit van het wervengebied in balans zijn met de belastbaarheid van de kelders, vooral door bestemmings- en bedieningsverkeer. Hiervoor zoeken we naar een bijpassende mix van regels, beperkingen en oplossingen.

Wat is er al gedaan:

- De commissie van advies inzake bevoorradingsaangelegenheden (CABU) heeft haar leden geïnformeerd over de geldende beperkingen in de binnenstad en een beroep op naleefgedrag gedaan.
- Naast de algemene aslastbeperkende maatregelen op alle grachten zijn eind 2019 aanvullende maatregelen rond de Kromme Nieuwegracht genomen, waaronder het instellen van een vrachtwagenverbod Kromme Nieuwegracht, omdraaien rijrichting van een deel van de Kromme Nieuwegracht, uniformeren aslastregime tot aslastzone en realiseren van een breedtebeperking op de Voetiusstraat. Ook is er meer toezicht en handhaving ingezet in dit gebied.
- Het extra toezicht en handhaving op naleving van de aslastbeperkingen is doorgezet, ook om de effectiviteit van de maatregelen op de Kromme Nieuwegracht te monitoren.
- Er zijn werkgroepen met keldereigenaren opgericht op de Choorstraat en Kromme Nieuwegracht. Samen met bewoners is gestart met de voorbereidingen van proefonderzoeken naar de fysieke staat, stabiliteit en belastbaarheid van de kelders, de oorzaken van de achteruitgang en de noodzakelijke maatregelen voor herstel.
- Er is gestart met een scan en het onderzoek naar de zogenaamde spook- en weeskelders.
- Beschikbare technische en eigendomsgegevens zijn in het voorlopige systeem ondergebracht.

Wat gaan we doen:

- Inventariseren en maken van overzicht van alle werf- en wegkelders in de stad, de staat van de kelders en het eigendom hiervan.
- Onderzoek naar oorzaken van de achteruitgang in kwaliteit en draagvermogen van de kelders.
- Onderzoek naar het (verhogen van het) draagvermogen van de werf- en wegkelders.
- Uitvoeren van proefonderzoeken van 3 kelders aan de Kromme Nieuwegracht. Ook doen we onderzoek naar de kelders in de Choorstraat. Hiermee willen we inzicht krijgen in de beste onderzoeksaanpak naar de (redenen van verslechtering van de) fysieke staat, stabiliteit en belastbaarheid van de kelders, de oorzaken van de achteruitgang en de noodzakelijke maatregelen voor herstel. Daarna bieden we ondersteuning bij de kelderonderzoeken en de kelderherstelmaatregelen door eigenaren.
- We onderzoeken welke invloed het gemeentelijke wagenpark heeft op het wervengebied, waaronder de afvalinzameling van de gemeente

- We maken een beleidskader met verplichtingen en rechten van de eigenaren van kelders en de gemeente voor het in stand houden van de werf- en wegekelders.
- We voeren verdere kortetermijnmaatregelen door voor een betere naleving van de aslastbeperking, zoals continuering van de verhoogde inzet van handhaving en waar mogelijk verhogen van de effectiviteit van handhaving, zo mogelijk uniformering 9-meter lengteverbod in het noordoostelijk deel van de binnenstad, zo mogelijk uitbreiden 2 ton aslastbeperking op de Steenweg, zo mogelijk betere bebording (o.a. uniformering aslastregimes en vooraankondigingen) en bewegwijzering en betere digitale informatievoorziening aan chauffeurs en planners. Voor deze kortetermijnmaatregelen is raadpleging en/of afstemming met bepaalde stakeholders soms nodig. Verkeersbesluiten maken onderdeel uit van het werkproces. Onderzoek naar de omvang, het gewicht/ de aslasten en de ontwikkeling van het (goederen) verkeer in de binnenstad.
- Het door het college op te stellen ontheffingenbeleid voor de binnenstad wordt vastgelegd in de Beleidsregel Verkeersontheffingen gemeente Utrecht
- Onderzoek naar slimme manieren voor het detecteren van te zwaar verkeer.
- Inventariserend onderzoek naar de motieven van naleefgedrag van de verkeersmaatregelen en-borden.
- Onderzoek naar gevolgen maatschappelijke en economische gevolgen van eventuele verkeersbeperkende maatregelen en onderzoek naar alternatieven voor (goederen) vervoer en logistiek.
- Een duurzame relatie met logistieke dienstverleners en ontvangers van goederen in de binnenstad die bijdraagt aan de waarden veiligheid, behoud van erfgoed en bereikbaarheid.
- Verbeteren van de projectbeheersing, het risicomanagement, het omgevingsmanagement en de communicatie.
- Per deelproject de belangen goed in kaart brengen en een omgevings- en communicatiestrategie opstellen en samen met de belanghebbenden en betrokkenen oppakken.

Kelders, waar onverhoopt omwille van veiligheid en/of erfgoed met spoed moet worden ingegrepen, vallen niet onder de bovengenoemde stappen maar onder het Interventieteam binnen het programma Wervengebied.

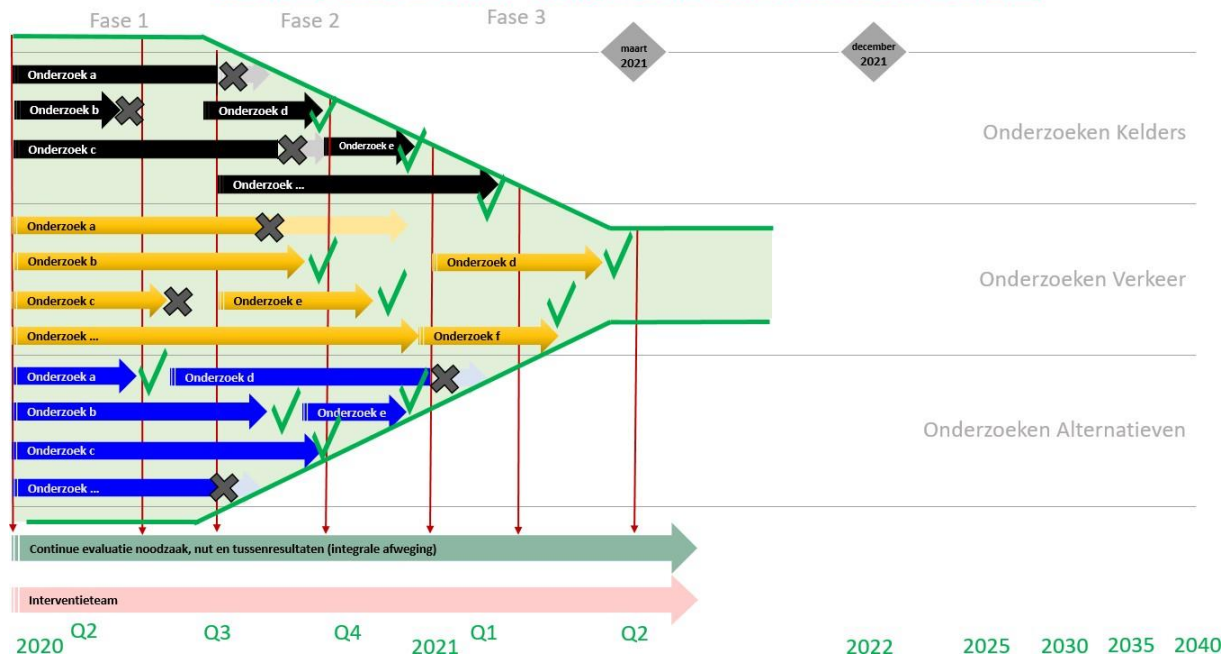
Werkwijze

Voor de veiligheid, het behoud van erfgoed en de balans tussen de belastbaarheid van de kelders en de belasting door verkeer moet veel worden onderzocht. Op basis van de onderzoeksgegevens worden zorgvuldige afwegingen en keuzes gemaakt. De keuzes voor het weren van verkeer of voor het onderhoud van kelders kunnen grote maatschappelijk en economische consequenties hebben. Er zijn vele scenario's mogelijk die veel onderzoek vergen. Om onnodig veel en duur onderzoek te voorkomen zullen tussentijds op basis van de eerste onderzoeksresultaten over de mogelijkheden en consequenties al keuzes worden gemaakt om het aantal scenarios' en onderzoeken terug te brengen. Daarnaast houden we voorafgaand een risicosessie.

De bedoeling is om in het eerste kwartaal van 2021 richtinggevende keuzes te kunnen maken op basis waarvan een meerjarenaanpak voor het vervolg kan worden gemaakt. Bij dit proces worden stakeholders betrokken. De uitkomsten van de onderzoeken en de keuzes naar aanleiding daarvan zullen worden betrokken bij de omgevingsvisie binnenstad en bij het beleid voor goederenvervoer.

Samenhang Kelders en Verkeer – strategie: balans tussen belastbaarheid en belasting

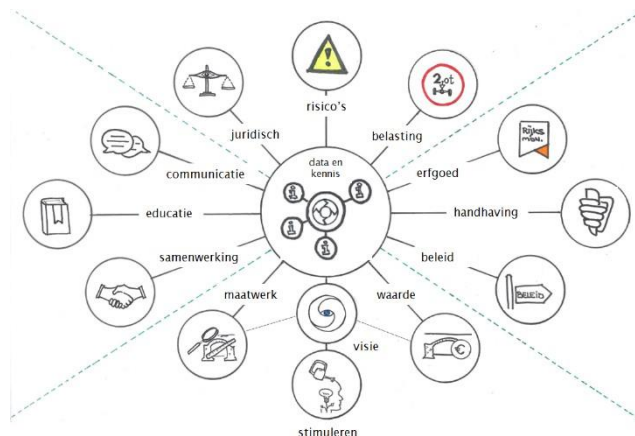
versie 1.5



5 Hoe gaan we dat doen

5.1 Register van alle eigendommen

Er zijn veel elementen in het wervengebied die relatie met elkaar hebben: kelders, wal- en kluismuren, bruggen en waterlopen. Voor die elementen zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk. Een integraal overzicht van het wervengebied ontbreekt. We maken daarom een register om alle beschikbare informatie over wat, waar, wie en ook het eigendom inzichtelijk te maken. Dat helpt in de samenwerking, het beheer en het onderhoud.



Wat is er aan de hand

- Het niet integraal benaderen van het wervengebied heeft geleid tot tal van problemen. Door alle informatie te bundelen en integraal te benaderen wordt de complexiteit van het wervengebied inzichtelijk en kunnen de aanpak en prioriteiten worden bepaald.
- Om het wervengebied integraal te benaderen zijn basisgegevens van elk object vereist. Bijvoorbeeld door bestaande gegevens van elk object aan te vullen met informatie uit onderzoeken. Ook willen we meer inzicht krijgen in wie de eigenaren van de kelders zijn en welke meldingen er reeds bij de gemeente zijn binnengekomen.
- Er is wel informatie maar deze is niet centraal geregistreerd en onderhouden. Met het bundelen van informatie ontstaat overzicht en kunnen we ook voorzien in specifieke informatiebehoefte van verschillende betrokken partijen. Ook is informatie verouderd, bijvoorbeeld over eigendom, of toe aan vernieuwing doordat er al langere tijd geen toegang is verkregen tot een kelder. Gezien het belang van het wervengebied voor de stad moet deze informatie zo up-to-date mogelijk zijn en worden gehouden.

Wat willen we bereiken

- We willen randvoorwaarden scheppen om het programma wervengebied integraal aan te sturen en de benodigde informatie zo compleet mogelijk ontsluiten.
- De complexiteit van (de samenhang van) de kelders, wal- en kluismuren en het wervengebied inzichtelijk en zichtbaar maken. We willen deze complexiteit ook beter kunnen duiden, bijvoorbeeld met visualisaties in 2D en mogelijk ook 3D.
- Met een kernregistratie voor het wervengebied verzekeren we de borging van de dataset in de gemeentelijke organisatie. De informatie wordt doorontwikkeld tot toekomstvast informatiemodel (bijvoorbeeld 3D).
- De gebundelde informatie toegankelijk maken voor de stad, waarmee we kunnen voorzien in specifieke informatiebehoefte van de verschillende betrokken partijen. Hierbij houden we rekening met o.a. de AVG en verschillende manieren waarop deze informatie toegepast kan worden.
- Ook onderzoeken we of we de informatie voor een ieder openbaar en toegankelijk kunnen maken om inzicht te geven in het erfgoed onder de grond, waardoor het mogelijk wordt een extra hoofdstuk toe te voegen aan het verhaal over de stad.
- We verkennen de wenselijkheid en haalbaarheid van het laten opnemen van het wervengebied op

de Werelderfgoedlijst van UNESCO.

Wat is er al gedaan

- Voor de werfkelders is eerder al samen met o.a. de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) een start gemaakt met het verzamelen van zoveel mogelijk informatie over de werfkelders. Wat hierbij nog ontbreekt voor een aantal kelders is informatie over eigenaar en kwaliteit/onderhoud. Wel is bijvoorbeeld bekend of de kelder een monumentale status heeft en of de kelder onderdeel was van het renovatieproject van de jaren '90.
- Op basis van de werkzaamheden en ervaringen van de afgelopen jaren en de huidige gegevens is een start gemaakt met het in beeld brengen van de urgente en vereiste onderzoeken.

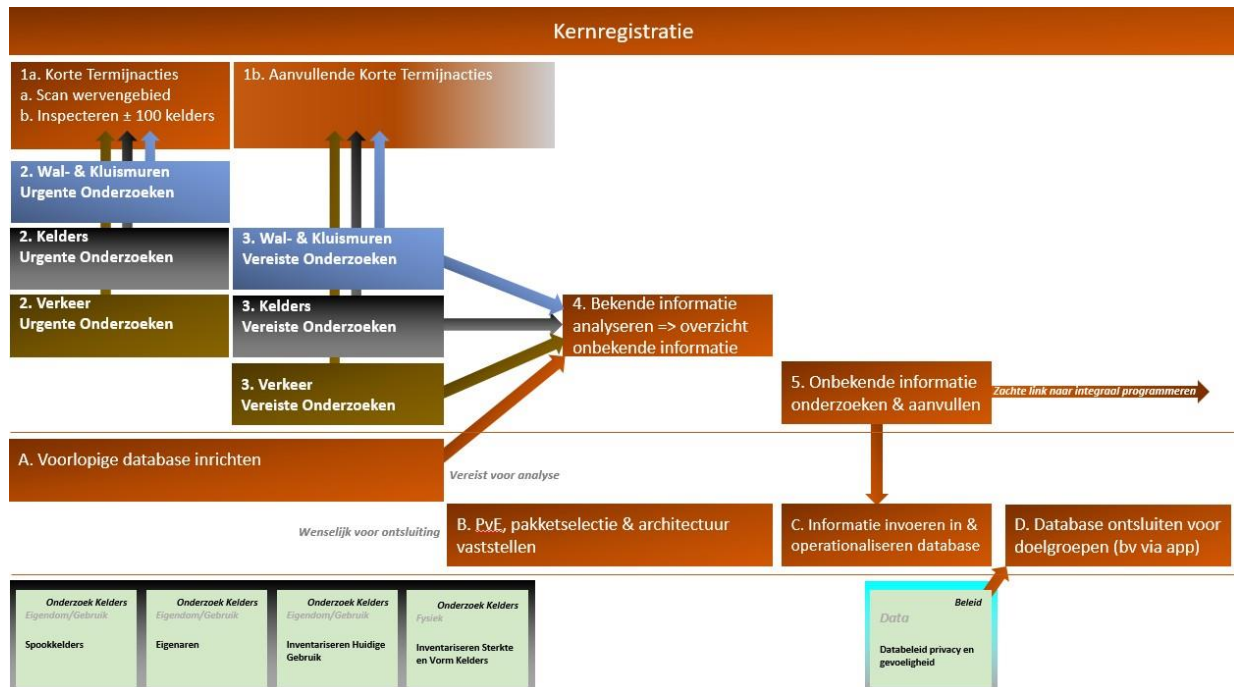
Wat is daarvoor nodig

- Voor de korte termijn ligt de aandacht op het bundelen van de bestaande informatie en het verzamelen van de urgente en vereiste informatie. We gaan er vanuit dat 80% van het werk gedaan kan worden in 20% van de tijd en dat de resterende 20% van het werk ongeveer 80% van de tijd kost.
- Hierbij speelt de betrokkenheid van de interne & externe stakeholders een grote rol, door bijvoorbeeld samen met de eigenaren op te trekken kan de staat van de kelders inzichtelijk worden gemaakt.
- Het toepassen van innovatieve methoden, zoals satellietbeelden, om 'verborgen' data te vergaren voor het wervengebied. Bijvoorbeeld door de samenwerking te zoeken met het Netherlands Space Office en aanverwante partners.
- Het detailniveau van de dataset wordt mede bepaald door de ervaringen die de komende jaren worden opgedaan met het toepassen van de informatie.

Wat gaan we doen

- Het eerste jaar gebruiken we om de huidige informatie te bundelen en toegankelijk te maken in een dataset.
- De uitkomsten van de onderzoeken bieden ons nieuwe inzichten in het wervengebied, onder andere in de eigendomsverhoudingen, de constructies en draagkracht van de kelders in het wervengebied en de intensiteit van zwaar verkeer in het wervengebied. Dit doen we in samenwerking met eigenaren.
- We verkennen hoe interne en externe betrokkenen gebruik kunnen maken van de informatie die bekend is voor het wervengebied en op welke manier deze informatie toepasbaar is.
- Door het continu toepassen van de dataset kunnen we afleiden welke informatie ontbreekt, bruikbaar is en op welke manier de dataset gebruik wordt en kan worden in het programmeren van werkzaamheden en beheer. Wanneer nodig wordt nog ontbrekende informatie verzameld.
- Uiteindelijk zal de focus steeds meer verschuiven van het verzamelen naar het toepassen van de beschikbare informatie. Na een aantal jaar is de dataset zo compleet mogelijk, vastgelegd met een kernregistratie en bruikbaar als toekomstvast informatiemodel.
- Na de kernregistratie wordt de dataset up-to-date gehouden en waar nodig aangevuld en geactualiseerd naar de geldende behoeften en toepassingen.

NB: de wijze waarop de informatie ontsloten kan worden, bijvoorbeeld via een app, zal onderdeel zijn van het proces.



5.2 Samenwerking tussen de eigenaren van elementen in het wervengebied

Wat is er aan de hand

- Omgevingsmanagement en (interne) communicatie waren onduidelijk, te reactief en te operationeel.
- Er was onvoldoende beeld van de stakeholders en hun diverse belangen. Stakeholders werden onvoldoende betrokken en geïnformeerd en werken onvoldoende samen, waar dat wel noodzakelijk is.
- Hierdoor mist er draagvlak, betrokkenheid en begrip voor nut en noodzaak van het project. Dit leidt onder andere tot besluitvorming die niet soepel loopt en informatievoorziening die langs elkaar heen loopt en versnipperd is.
- Het gevolg is onder meer gebrek aan bereidheid van betrokkenen om mee- en samen te werken, claims uit de omgeving, imago schade en afbreuk van vertrouwen in de gemeente. Het effect hiervan op het project is een vergroot risico op vertraging of stagnatie, wat de staat van het erfgoed en hiermee ook de veiligheid niet ten goede kan komen.

Wat willen we bereiken

- Informeren en betrekken van stakeholders: op tijd, realistisch, transparant en eenduidig
- Minimaliseren van onzekerheden uit de omgeving om projecten soepel te laten verlopen
- Samenwerken: met eigenaren en beheerders

Samenwerken met eigenaren, beheerders en direct betrokkenen

De werven zijn opgebouwd uit meerdere elementen, zoals kelders, wal- en kluismuren, bruggen, water, waarvoor meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk zijn. Dat vergt intensieve samenwerking die nu soms ontbreekt. De oorzaak hiervoor ligt mede in omgevingsmanagement en communicatie die onduidelijk, te reactief en te operationeel waren.

Met eigenaren van kelders in de Choorstraat en Kromme Nieuwegracht is gestart met het oprichten van werkgroepen om gezamenlijk onderzoek naar kelders op te starten. Er is een quickscan van stakeholders uitgevoerd. Op korte termijn wordt een stakeholders- en krachtenveldanalyse gemaakt op basis waarvan met de stakeholders de participatie- en samenwerkingsvormen verder worden uitgewerkt. Daarin wordt met bewoners, ondernemers, eigenaren en beheerders bekeken welke (juridische) samenwerkingsvormen in welke samenstelling werkbaar zijn.

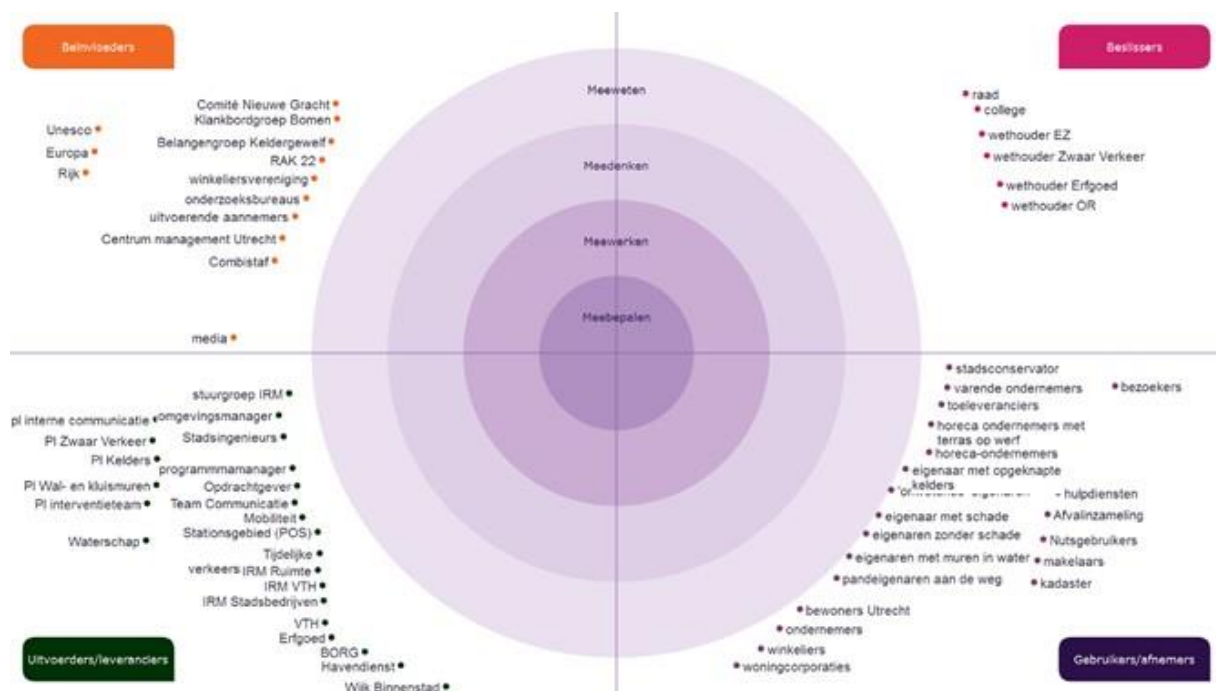
Bij het opstellen van het plan van aanpak betrekken we de stad. Door de maatregelen in het kader van het Coronavirus hebben we dat beperkt kunnen doen. We hebben een tussentijdse versie van het plan van aanpak gedeeld met vier betrokken bewonersgroepen die eigenaren zijn van kelders. Het gaat om eigenaren met wie wij bijvoorbeeld via rakken in uitvoering of het interventieteam contact hebben opgebouwd. De input van eigenaren helpt om meer van buiten naar binnen te denken en laat zien wat voor eigenaren belangrijke aandachtspunten zijn. Zo kregen we mee dat keldereigenaren – letterlijk – in het krachtenveld zitten. De openbare weg gaat over de kelders heen, terwijl keldereigenaren daar geen invloed op hebben. Daarnaast helpt het om inzicht te verkrijgen in mogelijke samenwerkingsvormen en te werken vanuit gedeeld belang voor het erfgoed. De betrokkenheid van de gemeente bij het onderwerp wordt als positief ervaren. De reacties zijn verwerkt in het plan van aanpak en helpen bij de uitwerking van de programmatische aanpak.

Communicatie en omgevingsmanagement

Per (deel)project wordt bij werkzaamheden samen met omwonenden en ondernemers bepaald welke informatie en welke manier van informeren nodig is. Onderzocht wordt of dat kan via een speciaal ontwikkelde app, een community op internet, een bijeenkomst of een enquête.

Het omgevingsmanagement richt zich op de interactie tussen het project en omgevingspartijen, kweekt wederzijds begrip en vertrouwen en bevordert een effectieve samenwerking met de stakeholders.. Het gaat om maatschappelijke inbedding van het project. Dit vindt plaats onder andere door overeenkomsten te zoeken, te informeren en te bevragen, te communiceren, negatieve effecten weg te nemen en zorgvuldig voor te bereiden. Hiermee gaan omgevingsmanagement en communicatie hand in hand. De omgevingsmanager zorgt dat afspraken met omgevingspartijen (stakeholders) gemaakt worden, nagekomen en gearhiveerd worden.

Krachtenveldanalyse



Figuur 9: krachtenveldanalyse

Deze analyse wordt gebruikt om in kaart te brengen wie op basis van welk belang betrokken wordt bij dit project. Hiermee kunnen we in elke fase bepalen wie belang heeft en hoe deze partijen op de juiste manier te betrekken. Via deze methode sluiten we aan bij de omgeving in de boodschap (wat wil en kan de ander horen) maar ook zeker in netwerken en de juiste vormen van communicatie (wanneer en op welke manier komt de boodschap ook aan), zodat de 'zwijgende meerderheid' ook een stem heeft in het proces.

In de afbeelding zijn vier niveaus van betrokkenheid: meeweten, meedenken, meewerken en mede koers bepalen. De rollen zijn beslisser, gebruiker, beïnvloeder en leverancier. De actoren zijn in kaart gebracht. We bepalen samen met hen wat hun rol nu is, wat hun rol zou moeten zijn en wat er nodig is om ze in de gewenste rol te krijgen.

Wat is er al gedaan:

- Quicksan stakeholders, segmenten en krachtenveld (zie figuur 9)
- Eerste opzet van protocol voor integraal oppakken vragen en meldingen van bewoners van het wervengebied.
- Start van communicatieteam met de omgevingsmanager, een strategisch communicatieadviseur en communicatie adviseurs die integraal werken én linking pins zijn voor de organisatieonderdelen stadsbedrijven, mobiliteit, VTH, de redactie en het bestuur.
- Eerste aanpak interne communicatie: proces om intern alle collega's mee te nemen met de stakeholdersanalyse en het ontwikkelen van een kernboodschap.

- Inventarisatie van de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een bewonersapp om de omgeving direct en gericht te informeren en in contact te zijn.
- We benaderen transport- en distributiebedrijven op vrachtwagenverboden en aslastbeperkingen in de binnenstad. We vragen ze maatregelen te nemen zodat chauffeurs beter op de hoogte zijn van geldende beperkingen en door de bedrijven zelf worden geïnstrueerd de regels na te leven.
- Eerste werkgroepen op de Kromme Nieuwegracht en Choorstraat zijn gestart, overleg over maatregelen met keldereigenaren Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht waar uit voorzorg in verband met veiligheid de weg boven de kelder tijdelijk is afgezet.

Wat is daarvoor nodig

- Duidelijkheid over de rollen, belangen en verantwoordelijkheden van (groepen) stakeholders.
- Onderzoek naar de informatiebehoefte van de stakeholders (inhoud), en de manier waarop ze geïnformeerd willen worden (proces).
- Sturen op samenhang: de gemeente pakt de regierol, zonder daarmee direct verantwoordelijk te zijn voor alle kosten die gemaakt worden. Dit doen we door heldere afspraken te maken.

Wat gaan we doen

- Afmaken van de krachtenveld –en belangenanalyse, samen met bewoners en andere stakeholders: hieruit moet blijken wat stakeholders moeten (vanuit hun rol en verantwoordelijkheid), wat stakeholders kunnen en willen. Op basis hiervan geven we de samenwerking vorm.
- Verder uitwerken van een kernboodschap en een communicatiekalender.
- Omgevingsstrategie voor de afzonderlijke projecten uitgewerkt naar projectfase (onderzoek, voorbereiding, ontwerp, uitvoering).
- Uitwerking en uitvoering van omgevingsmanagement en communicatieacties, daar waar nodig op maat per groep stakeholders met dezelfde belangen.
- Tijdens de uitwerking van de aanpak communiceren we al zoveel als mogelijk over de aanpak, het proces en de mijlpalen met de omgeving.

5.3 Organisatie

Het doel is een organisatie in te richten die de opgave van het programma gaat realiseren, zorgt voor sturing op samenhang en integraliteit en zorgt voor goed omgevingsmanagement en projectbeheersing.

Bestuurlijk opdrachtgeverschap

De scope van het programma is breed en raakt de portefeuilles van 6 collegeleden. Het betreft onder meer de portefeuilles Openbare Ruimte (wal- en kluismuren en de weg daarboven), Erfgoed, Binnenstad, Goederenvervoer, Mobiliteit, Handhaving bebouwde omgeving. Circulaire economie (afvalinzameling) en Veiligheid (gebruik van zwaar materieel door brandweer/hulpdiensten).

Het accent van het programma in deze fase ligt op het herstel van de werf- en weggelders, het behoud van het historisch erfgoed en het samen met eigenaren herstellen en stabiliseren van werf- en weggelders onder de openbare weg. Met het oog op integraal en eenduidig opdrachtgeverschap ligt het bestuurlijk

opdrachtgeverschap bij de wethouder Openbare Ruimte. Om de integraliteit te bewaken worden de portefeuillehouders Erfgoed/Binnenstad en Goederenvervoer structureel betrokken bij de voorbereiding van besluitvorming.

Ambtelijk opdrachtgeverschap

De themadirecteur bedrijfsvoering is ambtelijk opdrachtgever van het programma Wervengebied. Daarnaast is een stuurgroep ingericht met de ambtelijk opdrachtgever, de directeurs van de organisatieonderdelen Stadsbedrijven (SB), Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) en Ruimte en de programmanager. De programmacontroller is adviserend lid. De stuurgroep kan ook besluiten als impasses dreigen te ontstaan tussen het programma, de projecten en het reguliere werk.

Ambtelijk opdrachtnemerschap, programmamanagement

Opdrachtnemer is de programmamanager wervengebied. Deze is voorzitter van het programmateam en interventieteam en opdrachtgever voor de onderliggende projecten en voor het omgevingsmanagement. Als opdrachtgever voor de projectleiders is programmamanager budgethouder van het programmabudget en het budget uitvoering Wal- en Kluismuren.

Interventieteam wervengebied

Doel van het interventieteam is besluiten nemen en maatregelen treffen, waar vanwege veiligheid en behoud erfgoed direct actie nodig is en vanwege de complexiteit regie nodig is om tot integrale afwegingen en tot versnelling te komen. Het interventieteam wordt voorgezeten door de programmamanager en bestaat uit vertegenwoordigers van regulier werk dat is belegd bij de organisatieonderdelen Stadsbedrijven, Vergunningverlening en Handhaving en Ruimte: beheerder van de openbare ruimte (SB), constructie en ondergrond (SB), verkeerskundige (Ruimte), Goederenvervoer (Ruimte), Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving (VTH). Daarnaast bestaat het team uit een omgevingsmanager, communicatieadviseur, projectleider en secretaris. Bij de voorbereiding en uitwerking wordt de juridisch adviseur betrokken. De financieel adviseur voor het programmateam vervult deze functie ook voor het interventieteam. Waar nodig kan worden geëscaleerd bij de stuurgroep. De werkwijze wordt toegelicht in het hoofdstuk over het Interventieteam, elders in dit plan van aanpak.

Programmteam wervengebied

Doel van het programmteam is het realiseren van de opgave van het programma werven, zorgen voor sturing op samenhang en integraliteit en zorgen voor goed omgevingsmanagement en goede projectbeheersing.

Het programmteam wordt voorgezeten door de programmamanager en bestaat uit projectleiders voor de uitvoering en herziening Wal- en Kluismuren, Werf- en Wegkelders, Weren van te zwaar verkeer, het interventieteam, de omgevingsmanager en de adviseurs ten aanzien van erfgoed, communicatie, planning en samenhang, een juridisch en financieel adviseur en een projectsecretaris.

Een deel van de opgave van het programma wervengebied wordt gerealiseerd of beïnvloed door regulier werk, zoals vergunningen, ontheffingen, beheer openbare ruimte en verkeersbesluiten. De afstemming

daarmee loopt via de projectleiders of via het interventieteam. De organisatie hiervan zal verder worden uitgewerkt. Daarnaast worden ze periodiek op programmaniveau betrokken. Waar nodig kan worden geëscaleerd bij de stuurgroep.

Een deel van de opgave van het programma wervengebied wordt gerealiseerd of beïnvloed door externe eigenaren en beheerders. Bijvoorbeeld de eigenaren van weg- en werfkelders en beheerders van kabels en leidingen of de waterbeheerder. De samenwerking met deze stakeholdersbelanghebbenden en betrokkenen wordt georganiseerd vanuit het omgevingsmanagement.

5.4 Risicobeheersing

Uitgangspunten

Bij de inrichting van het programma wervengebied en de onderliggende projecten is goed gekeken naar uitkomsten van de concernaudit over mogelijkheden voor verbetering van de [beheersing van grote projecten](#) in 2019, de conceptregeling uit 2020 over [Risicovolle Projecten](#) en de uitkomsten van het [Onderzoek Wal- en Kluismuren in 2019](#).

De concernaudit beheersing grote projecten heeft geleid tot aanbevelingen over sturing, governance, risicomangement, projectcontrol, projectadministratie en verantwoording. Voor de meest risicovolle projecten is vooruitlopend op een breder plan van aanpak reeds besloten tot de invulling van de functie van manager projectbeheersing en het benoemen en beleggen van de rol van projectcontroller. De regeling risicovolle projecten gaat over de informatievoorziening van de meest risicovolle projecten aan de gemeenteraad.

In het rapport van Antea Group worden ook aanbevelingen gedaan over projectsturing en -beheersing, onder andere over scope, rolinvulling en afbakening van opdrachtgever en opdrachtnemer. En ook over inzet van capaciteit met de juiste kennis en competenties, het inzetten van de juiste projectbeheersingsinstrumenten en adequate informatievoorziening binnen de projectorganisatie.

Gezien de complexiteit, risico's en samenhang wordt de raad voorgesteld het programma wervengebied onder de nog vast te stellen Regeling Risicovolle Projecten (RRP) te laten vallen. Vooruitlopend daarop is op projectniveau een manager projectbeheersing en een projectcontroller aangesteld en wordt op programmaniveau een programmacontroller aangesteld. Twee keer per jaar wordt een voortgangsrapportage aan de raad gestuurd. Ook zijn wij van plan om begin 2021, voorafgaand aan besluitvorming, een externe review te laten doen op de herziening van het project wal- en kluismuren en de integrale aanpak voor het wervengebied.

Bij aanvang van de uitvoering van het Plan van Aanpak wordt een risicoanalyse gemaakt. Daarin kijken we naar de samenhang van de onderzoeken en de gevolgen van de uitkomsten voor vervolgonderzoeken of eventuele direct noodzakelijke maatregelen. Ook de mogelijke besluitvorming over het hervatten van werkzaamheden voor het onderhoud van de wal- en kluismuren in 2020 of 2021 waarmee stagnatiekosten kunnen worden voorkomen, wordt in deze risicoanalyse betrokken. De uitkomst nemen we op in de voortgangsrapportage.

Sturing en governance

In het hoofdstuk organisatie in dit Plan van Aanpak wordt de governance verder toegelicht. Daarin staat het bestuurlijk en ambtelijk integraal opdrachtgeverschap nader uitgewerkt. De programmanager is budgethouder en opdrachtgever voor de projecten binnen het programma.

De sturing op het reguliere werk vindt plaats binnen de organisatieonderdelen, waarvan de Plan van aanpak programma wervengebied | 23 april 2020

opdrachtgevers deel uitmaken van de stuurgroep. De afstemming met het reguliere werk van de gemeente verloopt via het programmateam, de projecten en het interventieteam.

Hoe de samenwerking met externe eigenaren en beheerders vorm wordt gegeven wordt nog nader onderzocht. Dit is onderdeel van de uitwerking van het omgevingsmanagement.

Risicobeheersing op project- en programmaniveau

Risicobeheersing vindt plaats door op programmaniveau te sturen op samenhang, en op de GOTRIK-elementen (Geld, Organisatie, Tijd, Risico, Informatie, Kwaliteit) en daarnaast op de scope.

Risicobeheersing vindt in eerste instantie plaats door de projectmanagers van de projecten. In de projectteams wordt ook de rol van projectcontroller, manager projectbeheersing en omgevingsmanager ingevuld. Zij werken samen met juridisch, financieel en planningsadviseurs. Het project wal- en kluismuren werkt conform het IPM-model en heeft zowel een technisch als een contractmanager.

Daarnaast vindt risicobeheersing plaats op programmaniveau. Op programmaniveau wordt een programmacontroller aangesteld. Deze adviseert zowel de ambtelijk opdrachtgever als de programmamanager over de beheersing van het programma en de onderliggende projecten en regulier werk dat betrekking heeft op het programma. De programmacontroller heeft overleg met de projectcontrollers in de drie projecten en met de business controllers van de organisatieonderdelen Stadsbedrijven (SB), Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) en Ontwikkelorganisatie Ruimte (OOR). De werkwijze en samenwerking wordt nader uitgewerkt.

De programmacontroller heeft een functionele relatie met de concerncontroller, dit is tevens de escalatielijn waarmee hij zijn onafhankelijke positie kan borgen. Omdat het programma valt onder de regeling risicovolle projecten is er vanuit de concerncontroller een verzwaard controleregime. Dit houdt onder meer in dat concern control agendalid is van de stuurgroep en actief adviseert over de halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de raad.

Ook zal een onafhankelijke kritisch blik van buiten de organisatie worden gevraagd om het herzieningsplan voor de aanpak van de werven en wal en kluismuren dat medio 2021 wordt opgeleverd, te beoordelen. Bijvoorbeeld in de vorm van een gateway review.

Voortgangsrapportage

Ieder kwartaal wordt voor het programma en de onderliggende projecten een voortgangsrapportage opgesteld die wordt besproken in het programmateam en met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever. Naast de gebruikelijke rapportage over tijd, geld en kwaliteit bevat dit ook de actualisatie van de risicoanalyse en de evaluatie van de realisatie van de aanbevelingen over onder meer sturing, projectbeheersing en samenhang (GOTRICK).

In het kader van de regeling risicovolle projecten wordt twee keer per jaar gerapporteerd aan de raad.

5.5 Planning

De aanpak van het wervengebied is een meerjarige aanpak. De herziening van de aanpak met dit Plan van Aanpak geeft een looptijd van begin 2020 tot eind 2021. Op basis van de onderzoeken en analyses die de komende maanden worden uitgevoerd wordt medio 2021 een herzien programmaplan opgesteld, waarvoor de definitieve dekking wordt betrokken bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota 2021.

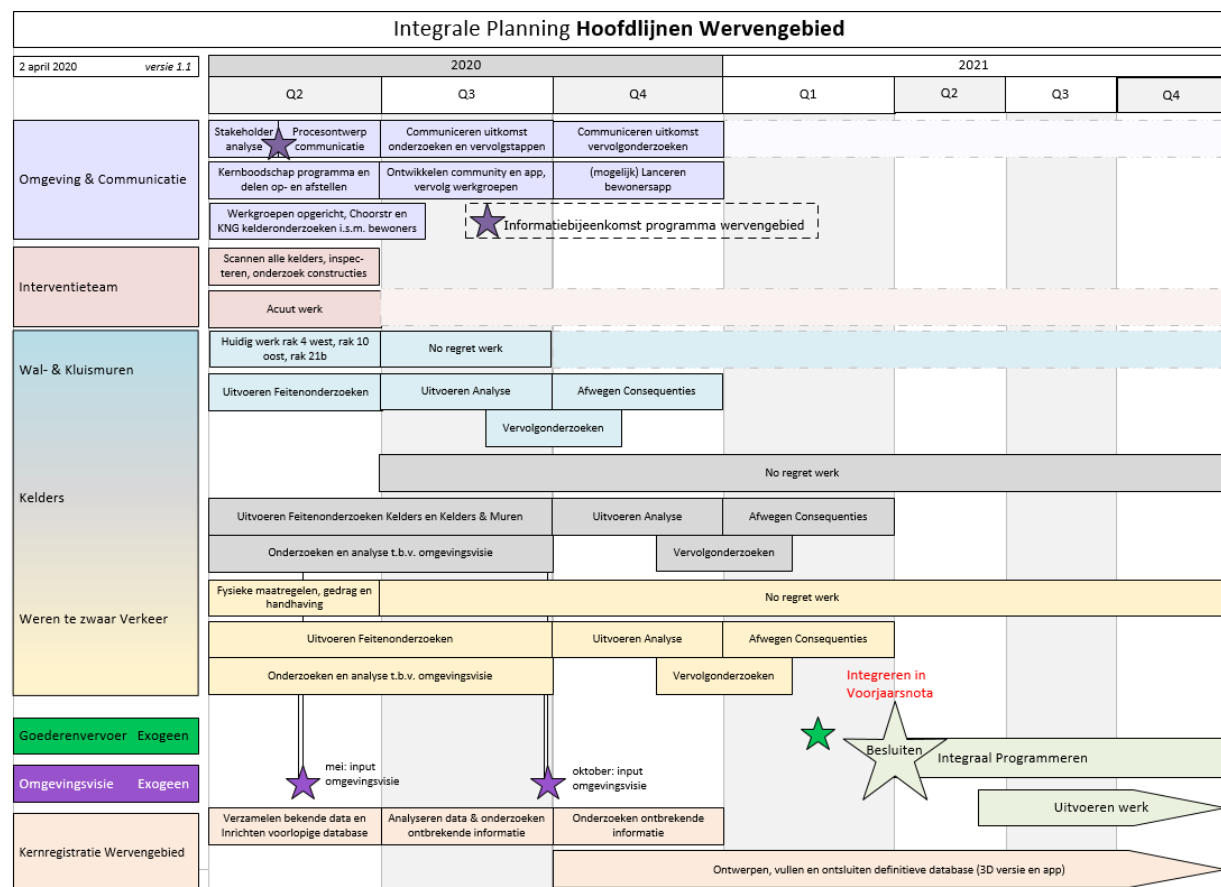
Voor de periode 2020 – 2021 is inmiddels een globale planning gemaakt. In het tweede kwartaal van 2020 worden de planningen van de projecten en van het omgevingsmanagement nader uitgewerkt. Op basis daarvan zal de programmaplaning worden geactualiseerd.

De komende maanden worden diverse feiten onderzoeken gedaan. Dit is in de verschillende hoofdstukken in dit Plan van Aanpak toegelicht.

Voor de programmering van maatregelen onderscheiden we voor de uitvoering 3 fases.

Uit de onderzoeken kunnen zaken komen die direct actie vereisen, bijvoorbeeld in verband met urgente risico's voor veiligheid of erfgoed. Deze acties zullen direct binnen de projecten worden opgepakt of bij het interventieteam worden gelegd. Daarnaast kunnen uit de onderzoeken no-regret maatregelen komen die hoe dan ook nodig zijn en geen complexe samenhang met andere onderdelen hebben en zelfstandig kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregelen zullen tussentijds worden geprogrammeerd en door de projectteams worden opgepakt.

Tot slot komen uit de onderzoeken opgaven die een bredere afweging vereisen. Of vanwege de maatschappelijke impact of vanwege de samenhang met andere maatregelen in het wervengebied. De afweging hiervan zal in de eerste helft van 2021 worden gemaakt en waar nodig worden afgestemd met besluitvorming over de omgevingsvisie binnenstad en het beleid voor het goederenvervoer.



5.6 Financiën

Project Wal en Kluismuren

In de 12e voorgangsrapportage over het project wal- en kluismuren die op [10 mei 2019](#) aan de raad is verzonden, wordt geconcludeerd dat de beschikbare financiële middelen ondanks de herijking en de budgetbijstelling uit 2017 ontoereikend zijn om de herstelwerkzaamheden zoals voorzien te voltooien.

Bij de bespreking van de uitkomsten van het Antearapport in de commissie Stad en Ruimte van 30 januari 2020 heeft u gevraagd hoe wij willen omgaan met de bandbreedte die Antea heeft genoemd over de nog te maken kosten: €19,7 tot €32,2 miljoen. Tevens is gevraagd hoe wij willen omgaan met de risico's.

De raad wordt voorgesteld in het kader van de integrale afweging bij de Programmabegroting 2021 om bij de verhoging van het budget voor de wal- en kluismuren per 2021 nu uit te gaan van de ondergrens van de bandbreedte van Antea (€19,7 miljoen). Op basis van de uit te voeren herziening wordt de raad een definitieve raming voorgelegd bij de Voorjaarsnota 2021.

De kosten voor de herijking van het project wal- en kluismuren worden gedekt uit het budget voor het project wal- en kluismuren (€2,3 miljoen). De raad wordt voorgesteld om de kosten voor de urgente acties door het interventieteam en een deel van de kosten van het onderzoek naar de stabiliteit van de werfkelders en het effect van verkeer daarop uit dit budget te dekken (€3 miljoen). Hiervoor wordt een voorstel aan de raad voorgelegd om het doel van de besteding van het budget te verbreden. Na verrekening met de beschikbare budgetten (zie tabel) resteert een knelpunt van €15,2 miljoen euro dat we als knelpunt betrekken bij de integrale afweging bij de besluitvorming van de Programmabegroting 2021.

Antea geeft een grote bandbreedte aan voor de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren. Deze bandbreedte bevat nog veel onzekerheden. Om meer zicht te krijgen op het resterende werk en de nog te maken afwegingen rondom de bouwmethode die moet worden toegepast of de onbekende staat van de aangrenzende panden is, op advies van Antea, een herziening nodig die medio 2021 zal zijn afgerond. Voor rak 21 heeft de prognose betrekking op het stabiliseren van de walmuren (conform uitgangspunt 1 in het rapport). Daarnaast is in het Plan van aanpak gekeken hoeveel de aangekondigde herziening voor de wal- en kluismuren en de daarmee gerelateerde activiteiten, zoals bijvoorbeeld het opzetten van een kernregistratiesysteem, gaat kosten. Ook is gekeken naar het beschikbare budget uit eerdere besluitvorming.

Prognose ondergrens bandbreedte in Antea rapport van nog te maken kosten	€19,7 miljoen
Raming 3 rakken in uitvoering (budget beschikbaar van €47,6 miljoen)	€-4,3 miljoen
Resterend budget (van €47,6 miljoen)	€-0,5 miljoen
Nog resterend extra budget VJN 2019	€-5,0 miljoen
Kosten PVA en herziening wal- en kluismuren (ten laste van het resterend budget)	€2,3 miljoen
Kosten 1 ^e fase PVA Programma Werven (na raadsbesluit verbreding doel)	€3,0 miljoen
Nog ongedekte kosten WKM uitgaande van ondergrens bandbreedte Antea	€15,2 miljoen

Programma wervengebied

Zoals aangekondigd in de brief van [20 december 2019](#) is een Plan van Aanpak opgesteld om het programma vorm te kunnen gaan geven. Voor het Programma wervengebied heeft Antea Group geen raming gemaakt. Gelijk met het opstellen van het Plan van Aanpak is een voorlopige raming gemaakt voor 2 jaar, tot eind 2021.

Een van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group is om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is onderzoek nodig naar de samenhang, het draagvermogen en de technische staat van de weg en werfkelders, de werkwijze rond bomen, het weren van te zwaar verkeer en de eigendomsverhoudingen. Daarnaast is personele inzet nodig voor sturing op samenhang, risicobeheersing en de verbetering van communicatie en omgevingsmanagement. Dat leidt tot de volgende kostenraming:

- ca €4,6 miljoen aan personeelsinzet: programmateam, interventieteam, omgevingsmanagement, samenwerking met eigenaren, risicobeheersing, herziening wal- en kluismuren, weg en werfkelders, weren te zwaar verkeer, opzet van een register, inzet van experts
- ca €4,1 miljoen aan onderzoek: o.a. technische staat van de wal- en kluismuren, inventarisatie 'wees- en spookkelders', eigendomsverhoudingen, technische, draagvermogen van de kelders, belasting door te zwaar verkeer, bomen, samenhang tussen muren en kelders.
- ca €1,5 miljoen aan uitvoeringskosten (handhaving en fysieke maatregelen weren zwaar verkeer, acties interventieteam, communicatie.)

Een aantal maatregelen in het Plan van Aanpak hebben direct betrekking op de wal- en kluismuren. De kosten daarvan zijn €2,3 miljoen en kunnen worden gedekt uit het resterend budget wal- en kluismuren van €5,5 miljoen. Het onderzoek naar het weren van te zwaar verkeer kan worden gedekt uit het budget van €0,15 miljoen uit het programma bereikbaarheid.

De raad wordt voorgesteld het doel van het resterende budget wal- en kluismuren te verbreden, zodat de kosten van €3 miljoen voor de 1^{ste} fase van de uitvoering van het Plan van Aanpak kunnen worden gedekt uit het resterend budget wal- en kluismuren van €5,5 miljoen. De verbreding van de programmatische aanpak in het wervengebied vraagt om een bredere inzet van middelen en de uitvoering van het Plan van Aanpak zal anders stagneren omdat de integrale financiële afweging dit jaar door het coronavirus een ander proces kent, waardoor besluitvorming pas plaatsvindt in november bij de programmabegroting 2021.

De ontbrekende dekking van €4,8 miljoen voor de 2^{de} fase van de uitvoering van het Plan van Aanpak wordt betrokken bij de integrale afweging bij de Programmabegroting 2021. Dit is inclusief onderzoekskosten van €0,8 miljoen die naar verwachting in 2022 en 2023 nodig zijn ten behoeve van de weg- en werfkelders. Een bedrag van € 0,4 miljoen euro betreft de aanschaf van weegbruggen, die we conform de wet- en regelgeving kunnen activeren. Dit levert een kapitaallast op van € 0,045 miljoen euro. Het overige deel van het voorbereidingskrediet betreft initiële kosten die worden toegerekend aan de jaren waarin de uitgaven naar verwachting worden gedaan.

Fasering

Het Plan van Aanpak kent twee fases. De kosten voor de 1^{ste} fase van de uitvoering van het programma Wervengebied worden voor €0,15 miljoen gedekt uit het programma Bereikbaarheid, voor €2,3 miljoen euro en – als de raad besluit tot verbreding van het doel – voor €3 miljoen uit het resterend budget wal- en kluismuren van €5,5 miljoen euro.

De 1^{ste} fase bestaat uit de onvermijdelijke urgente werkzaamheden die gedaan dienen te worden in het

kader van de veiligheid (interventieteam) en behoud van het erfgoed en de werkzaamheden die nodig zijn om invulling te kunnen geven aan de toezegging om in het voorjaar 2021 een integrale aanpak van het wervengebied gereed te hebben. Onderdeel daarvan is ook onderzoek naar het mogelijk hervatten van werkzaamheden voor het onderhoud van de wal- en kluismuren in 2020 of 2021 waarmee stagnatiekosten kunnen worden voorkomen. Daarover is een stappenplan met een afwegingskader opgenomen. Ook is onderzoek naar de stabiliteit van de werfkelders en het effect van verkeer daarop onderdeel van de eerste fase.

Parallel aan het uitwerken van de programmatische aanpak onderzoeken we of er op provinciaal-, rijks- en Europees niveau subsidie of co-financieringsmogelijkheden zijn, die mogelijk mede kunnen worden benut voor subsidie aan eigenaren in gezamenlijk beheer en onderhoud. Ook kan gedacht worden aan het verkennen van de wenselijkheid en haalbaarheid om het wervengebied op te laten nemen als UNESCO-Werelderfgoed.

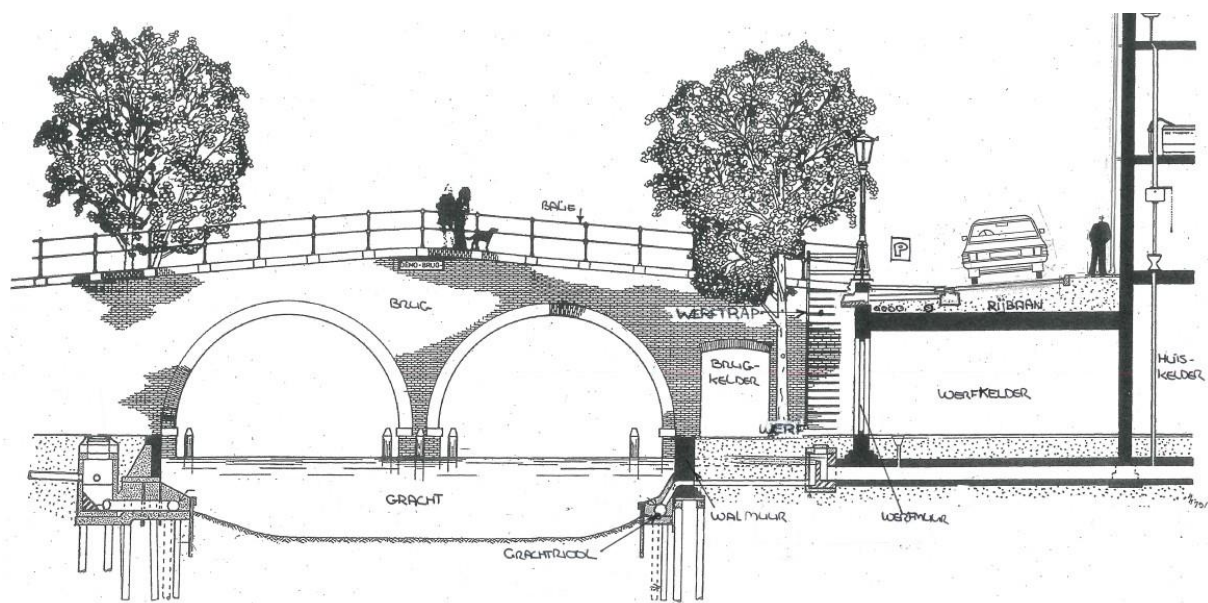
De dekking van de kosten van €15,2 miljoen voor het project wal- en kluismuren wordt betrokken bij de integrale afweging van de Programmabegroting 2021. De mogelijk resterende meerkosten zijn nog niet bekend, en worden op basis van het op te stellen herzieningsplan betrokken bij de Voorjaarsnota 2021.

Bijlage 1: componenten wervengebied & verdeling eigendom en beheer

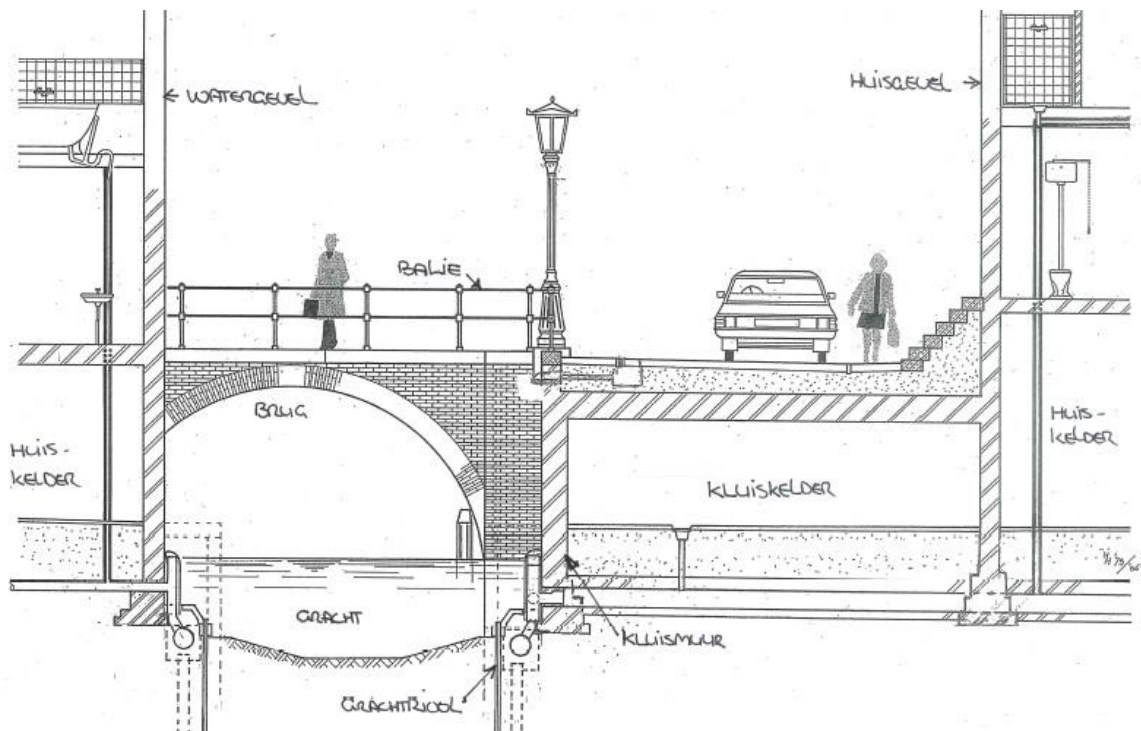
Definiëring componenten van het wervengebied

1. Wervengebied: gedeelte van de binnenstad direct grenzend aan waterlopen van diverse grachten: werven, bruggen, trappen, werf-/kluiskelders en bovenliggende straten
2. Lage walmuur: lage bakstenen muur (gem. 50 cm hoog) op overgang gracht-werf. Totale lengte walmuren ca. 4100 m. Eigendom Gemeente Utrecht.
3. Werf: horizontaal, bestraat vlak tussen lage walmuur en werfmuur. Totale lengte werven ca. 4100 m. Oorspronkelijk particulier eigendom, sinds 1948 gemeente Utrecht. Op de werven staan ca. 400 bomen.
4. Werf-/kluismuur: muurwerk op overgang werf-werfkelder. Feitelijk gevel met deur(en), ramen die werfkelder afsluit. Breedte werfmuur is gelijk aan breedte bijbehorende grachtenpand. Als geen werf aanwezig is (waar de gracht smal is), dan wordt werfmuur aangeduid als kluismuur, deze staat rechtstreeks in water. Totaal aantal ca. 800 stuks. Oorspronkelijk particulier eigendom, thans 99% eigendom Gemeente Utrecht.
5. Werf-/kluiskelder: kelder onder openbare straat in wervengebied. Voorzijde kelder komt uit op werf (indien aanwezig), achterzijde sluit aan op kelder van bijbehorend grachtenpand. Kelderconstructie bestaat uit gemetseld tongewelf. Werf-/kluiskelders vormen aaneengesloten reeksen. Totaal aantal ca. 800. Grotendeels (ca. 96%) particulier eigendom.
6. Straatkelder: kelder onder openbare weg buiten wervengebied. Meestal solitaire kelders (dus niet in reeksen zoals werf-/kluiskelders). Niet toegankelijk vanaf de straat, alleen vanuit bijbehorend pand. Vooral nog circa 150 kelders, voornamelijk in particulier eigendom.

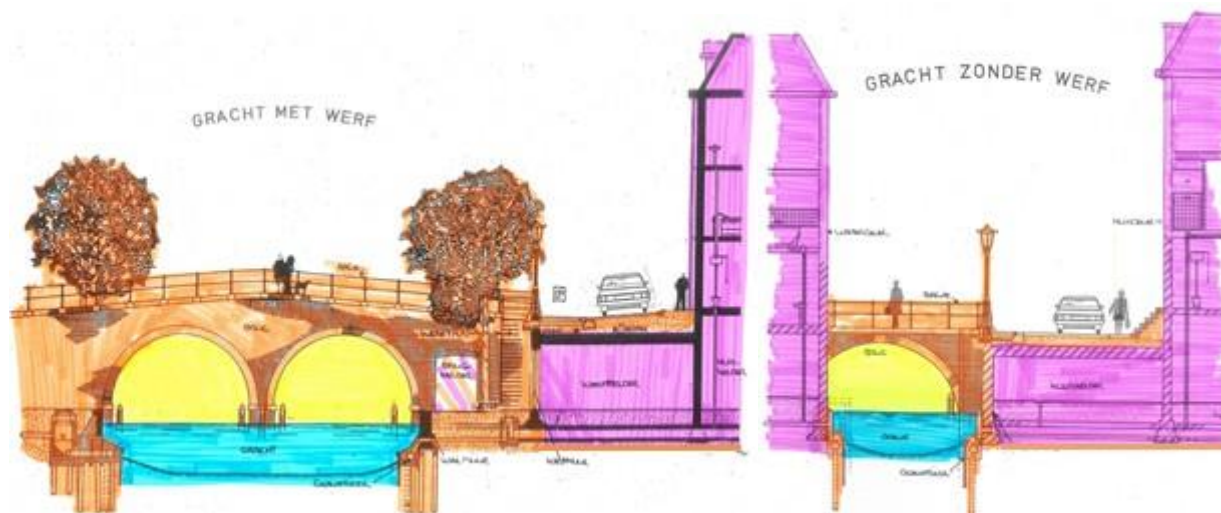
Impressie componenten wervengebied (via rapport *Kelders in de oude binnenstad*)



Figuur 5 – begrippen voor grachtprofiel met werf (*walmuur, werfmuur, werfkelder en brugkelder*)



Figuur 6 – begrippen voor grachtprofiel zonder werf (*kluismuur, kluis-kelder & watergebonden woning met watergevel*)



Figuur 7 – Artist impressie grachtprofielen met verdeling van eigendom en beheer.

Eigendom werven, werf- en kluismuren en werfkelders

De gemeente is eigenaar van de grond waarin de weg de werven en de werfkelders liggen. De eigenaar van de grond is ook eigenaar van de zaken die zich in die grond bevinden. Dit geldt niet voor zaken die een bestanddeel zijn van een andere zaak. De (meeste) werfkelders zijn toegankelijk vanuit het naastliggende woonhuis of daarmee constructief verbonden, en zijn daardoor bestanddeel van dat woonhuis (artikel 5:20 jo 3:4 Burgerlijk wetboek). Dit betekent dat eigenaar van een woonhuis ook eigenaar is van de daarmee verbonden werfkelder. Vanaf 1948 heeft de gemeente de eigendom van de werven en de werf- en kluismuren (die oorspronkelijk een scheidingswand waren voor de werfkelders) via akten overgenomen van de eigenaren van de woonhuizen. De eigenaar van een zaak is ook verantwoordelijk voor het in goede en veilige staat van onderhoud houden van die zaak. Dit betekent dat de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud van de weg de werven en de werf- en kluismuren, en de eigenaar van de woonhuizen voor het onderhoud van de (daarmee verbonden) werfkelders.

Juridische bescherming als monument en consequenties

Waterlopen diverse grachten inclusief lage walmuren, werf-/kluismuren, trappen, boogbruggen zijn sinds 1967 rijksmonument (Erfgoedwet 2016). Bomen op werven zijn vanouds karakteristiek en beeldbepalend fenomeen en monumentaal zeer waardevol. Maar de bomen hebben echter geen wettelijke bescherming zoals overige gebouwde elementen in het wervengebied (geen 'door mensenhanden vervaardigde zaak'). Bescherming van werf-/kluiskelders en overige straatkelders is gekoppeld aan eventuele monumentale status van het pand waar zij bij horen/hoorden: Rijksmonument of Gemeentelijk Monument (Monumentale verordening Gemeente Utrecht 2010). Ca. 80% is beschermd erfgoed. Eigenaren van beschermde rijksmonumenten hebben een instandhoudings-/onderhoudsplicht. Voor regulier onderhoud van rijksmonumenten bestaan subsidiemogelijkheden: de SIM-regeling en de instandhoudingssubsidie woonhuis-rijksmonumenten. Beide regelingen lopen via de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Bij wijziging is een omgevingsvergunning nodig (extra advisering gemeentelijke commissie Welstand en Monumenten).

Bijlage 2: overzicht en toelichting onderzoeken

De programmatische aanpak wervengebied werkt middels drie hoofdpogingen:

1. Het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting erfgoed
2. Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven
3. Veiligheid, behoud van erfgoed en evenwicht tussen de belastbaarheid van kelders

In de deelopgaven wordt ingegaan op de noodzaak van verschillende onderzoeken. In deze bijlage staan de gemelde onderzoeken weergegeven met een korte toelichting. Daarnaast is een globale kosteninschatting bijgevoegd om tot de kostenraming te komen.

Interventieteam

- Met een grondradar is door de historische binnenstad gereden en gelopen om reeds onbekende werf- en straatkelders in beeld te krijgen: 25.000,-
- We inspecteren de +/- 150 kelders waar nog geen toegang toe is verkregen: 300.000 (2000 euro per kelder)
- We onderzoeken de resterende walmuren met duikers in de Oudegracht: 125.000,-
- Samen met de eigenaren van de Kromme Nieuwegracht onderzoeken we de staat van drie kelders, o.a. op belastbaarheid en de stevigheid van de constructie; 125.000,-
- Samen met de VvE van de Choorstraat onderzoeken we de staat van een kelder; 35.000,-
- We reserveren budget voor onverwachte onderzoeken en meer kelders die we moeten onderzoeken door bijv. de uitkomst van de grondradar: 100.000,-

Wal- en Kluismuren

- Een gedetailleerde audit door externe technische deskundigen op de uitvoeringsmethoden, die worden gebruikt bij het herstellen van de wal- en kluismuren. 65.000,-
- Inwinnen van bouwrechtelijk advies met inbreng van een advocatenkantoor voor de optie om contracten met aannemers te ontbinden. 55.000,-
- Onderzoek naar de huidige waterdiepten door het huidige gebruik/beheer van de grachten en de gewenste waterdiepten voor stabiele funderingen van de wal- en kluismuren. 35.000,-
- Onderzoeken in welke mate de Woningwet kan worden toegepast als titel voor het handhaven van de zorgplicht door eigenaren van kelders in relatie tot het herstel wal- en kluismuren door de gemeente. 5.000,-
- Onderzoeken met inbreng van een advocatenkantoor wie welke kosten moet dragen als de gemeente nabij een kwetsbaar monument werkzaamheden uitvoert. 50.000,-
- Het uitvoeren van praktijkproeven op 2 locaties voor het integrale herstel van wal- /kluismuren door de gemeente en kelders door de eigenaren; het gecontroleerd aangaan van de belangentegenstellingen kelders/muren/verkeer en hieruit leren voor de aanpak van komende locaties. Globale reservering voor de kosten van extra

onderzoeken/begeleiding/risicoreservering: 2x 300.000,- = 600.000,-

Kelders

- Het evalueren van de effecten van de maatregelen waterdicht maken (90er jaren) op de huidige toestand van de kelders. 15.000,-
- Vervolgonderzoek naar en kartering van de ligging van de spook- en weeskelders inclusief verbindingen met belendingen, uitgaande van circa 150 objecten. 300.000,-
- Achterhalen eigenaren spook- en weeskelders. 45.000,-
- Door een advocatenkantoor laten toetsen welke verplichtingen uit het eigenaarschap van de werf- en kluiskeiders voortvloeien. 50.000,-
- Onderzoeken afdwingbaarheid verhogen draagkracht kelderconstructies door eigenaren. 20.000,-
- Sondering risico aansprakelijkheid bij advocatenkantoor. 10.000,-
- Uitgebreid onderzoeksprogramma TU Delft voor inzicht in:
 - De effecten van asbelasting verkeer op de stabiliteit en staat van diverse typen kelderconstructies
 - De materiaaleigenschappen van kelderconstructies en hun effecten op de staat van de kelderconstructie
 - De benodigde maatregelen voor het verhogen van de toelaatbare asbelasting kelderconstructies
 - De effecten van de inwerking van hemelwater op de staat van de kelderconstructies

In het onderzoek ligt de focus op het verzamelen van informatie en het verkrijgen van inzicht in de problematiek. De eerste drie onderzoeken gaan tegelijkertijd van start:

1. Informatie verzamelen en analyseren van de toegepaste bouwmaterialen
2. Informatie verzamelen en analyseren van de geometrie, situering en fundering van kelders
3. De gegevens van de kelders en materialen in modellen verwerken om hiermee de effecten van belasting van de kelders te onderzoeken.

Voor de looptijd van de uitvoering van het plan van aanpak zijn de kosten voor dit onderzoek 800.000 euro.

Verkeer

Voor het weren van te zwaar verkeer en goederenvervoer zijn de volgende onderzoeken noodzakelijk:

- Quickscan en no regret maatregelen (17.000 euro). Met deze onderzoeken wordt geadviseerd welke maatregelen op korte termijn genomen kunnen worden om te zwaar verkeer in de binnenstad te weren. Kosteninschatting op basis van offertes.
- Verkeersanalyse en aanbevelingen (100.000 euro). Dit betreft een grootschalige verkeersonderzoek dat antwoord moet geven op de vraag hoe we de binnenstad van Utrecht nu en in de toekomst veilig, leefbaar en bereikbaar houden. Op basis van analyse worden een aantal oplossingsrichtingen in de vorm van scenario's voorgesteld. Kosten zijn geschat.
- Maatschappelijke en economische effecten (50.000 euro). Dit betreft een vervolgonderzoek waarbij de meest realistische scenario's uit de verkeersanalyse worden getoetst en doorgerekende op maatschappelijke en economische effecten. Kosten zijn geschat.
- Nieuwe/innovatieve technieken detecteren/weren te zwaar verkeer (50.000 euro) Het onderscheid tussen zwaar en té zwaar verkeer is soms lastig te maken en kan om de veiligheid te waarborgen essentieel zijn. Met dit onderzoek worden de verschillende mogelijkheden van handhaving/detectie en preventie in beeld gebracht zodat deze bij de uitvoering meegenomen kunnen worden. Kosten zijn geschat.

Q&A Resultaten aslastonderzoek gemeentelijk wagenpark

Deel 1: vragen specifiek over het onderzoek, afvalinzameling, afvalinzamelvoertuigen, reinigingsvoertuigen en veranderingen over afval inzamelen

! Bij twijfel over een antwoord of vragen die niet in onderstaand overzicht staan en die wel gerelateerd zijn aan afvalinzameling, afvalinzamelvoertuigen, reinigingsvoertuigen en veranderingen over afval inzamelen graag contact opnemen met [REDACTED]

- **Wat was de aanleiding voor een onderzoek naar de aslastdruk van de gemeentelijke voertuigen die worden gebruikt in het Utrechtse wervengebied?**

Aanleiding is de brede aanpak voor het herstel van de werven, die komend jaar door de gemeente gemaakt wordt. De invloed van het zware verkeer dat in de binnenstad rijdt en het draagvermogen van de kelders zijn één van de aandachtspunten binnen de aanpak.

Dit onderzoek is onderdeel van het aandachtspunt 'de invloed van het zware verkeer dat in de binnenstad rijdt'.

- **Welke voertuigen hebben jullie onderzocht?**

We hebben de aslast onderzocht van eigen voertuigen van de gemeente Utrecht die worden ingezet om de stad schoon, heel en veilig te houden (dat zijn bijvoorbeeld niet de voertuigen die we gebruiken om sportvelden schoon te houden).

- **Wie heeft het onderzoek verricht?**

Welvaarts Weegsystemen, een bedrijf gespecialiseerd in productie en ijking van weegsystemen. Daarnaast doen zij ook wegingen met eigen weegmeesters. Deze externe betrokkenheid was van belang om de metingen gegarandeerd juist uit te voeren en de onafhankelijkheid te borgen.

- **Wat zijn de resultaten van het onderzoek?**

Uit dit onderzoek blijkt dat enkele typen voertuigen van de gemeente de 2-tons aslastbeperking structureel overschrijden. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat één type binnenstadvoertuig de aslast overschrijdt met enkele honderden kilo's op het moment dat het voertuig leeg is. De

overige voertuigen blijven onder de aslastbeperking, maar kunnen tot ongeveer 500 kilogram beladen worden willen ze de grens niet overschrijden. Ook zijn een aantal reinigingsvoertuigen gewogen, welke worden ingezet om de binnenstad schoon te houden. Eén gebruikte veegmachine overschreed de 2-tons aslastbeperking. Om deze reden zijn met spoed maatregelen genomen die, gegeven de uitkomst van het onderzoek, niet uit te stellen en onvermijdelijk zijn.

- **Welke maatregelen neemt de gemeente naar aanleiding van het onderzoek?**

Om in de binnenstad te voldoen aan de 2-tons aslastbeperking wordt de huidige vorm van inzameling van afval aangepast. Vanaf 18 mei a.s. maken we gebruik van drie kleine voertuigen die specifiek in het 2-tons gebied worden ingezet om het afval op te halen. Dit kan op deze korte termijn omdat twee van deze voertuigen uit het eigen wagenpark komen, en de derde extern wordt ingehuurd. De veegwagen wordt per 18 mei aanstaande niet meer ingezet in het 2-tons gebied. In plaats hiervan zetten we op korte termijn meer personeel in om het gebied op een andere manier te reinigen, denk aan gebruik van grote stofzuigers.

- **Wat gaan ondernemers hiervan merken?**

Ondernemers blijven voorlopig hun afval aanbieden zoals zij dat deden. Voor hen verandert er niets. Uitzondering vormt een beperkt aantal ondernemers (ongeveer 40). Zij maken gebruik van grote rolcontainers die de kleinere voertuigen niet kunnen legen. De gemeente heeft persoonlijk contact met deze ondernemers opgenomen om de veranderingen te bespreken.

- **Wat heeft het onderzoek gekost?**

Het weegonderzoek kostte ongeveer 600 euro.

- **Hoe lang weet de gemeente al dat de aslast van de betreffende wagens te hoog is?**

We hebben dit met een controlemeting kunnen vaststellen op 29 april (de datum van de weegrapportage).

- **Worden de wagens die nu te zwaar zijn voor de binnenstad elders ingezet?**

Ja, in gebieden waar ze wel mogen komen. Dit betreft gebieden met een toegestane aslast groter dan 2-ton. Dus voor een groot deel van de binnenstad zijn ze nog goed in te zetten.

- **Blijft de stad net zo schoon als voorheen, nu ook de veegwagen er niet meer mag komen?**

Ja, maar via een andere manier van werken en extra inzet van personeel.

- **Wat gaat de nieuwe manier van afval ophalen en schoonvegen kosten en wie moet dit betalen?**

De effecten en financiële impact van de acute maatregelen worden de komende periode in beeld gebracht. De kosten worden voor een deel toegerekend aan bedrijven en voor een ander deel aan huishoudens via afvalstoffenheffing. De uiteindelijke kosten worden nog bepaald.

- **Wat betekent dit voor mij als inwoner qua afval aanbieden? Kan ik nog gewoon mijn afvalzak aan de straat zetten?**

Voor u verandert er niets. U kunt uw afval aanbieden zoals u dat gewend bent. U zult alleen andere inzamelvoertuigen in uw straat zien.

- **Ik ben een ondernemer met een rolcontainer. Wat verandert er concreet voor mij? Moet ik het afval nu anders aanbieden?**

Uw contractmanager neemt zo snel mogelijk contact met u op om alternatieven te bespreken.

- **Ik ben een ondernemer met een rolcontainer. Kan ik mijn afval wel aanbieden in zakken in plaats van een rolcontainer?**

Als u uw manier van aanbieden wilt aanpassen, dan verzoeken we u dit ter sprake te brengen als uw contractmanager bij de gemeente Utrecht contact met u opneemt. Uiteraard kunt u hierover ook zelf contact met ons opnemen.

Vragen specifiek over het wervengebied

! *Bij twijfel over een antwoord of vragen die niet in onderstaand overzicht staan en die wel gerelateerd zijn aan het wervengebied / schade aan werven graag contact opnemen met [REDACTED]*

- **Wat gaan inwoners en keldereigenaren hiervan merken?**

Voor inwoners en keldereigenaren verandert er niets aan de manier van afval inzamelen. Het kan inwoners wel opvallen dat hun afval met kleinere voertuigen wordt opgehaald.

- **Is er de laatste periode concrete schade ontstaan waardoor dit besluit nu (ineens) is genomen?**

Nee, de aanleiding is de brede aanpak voor het herstel van de werven, die komend jaar door de gemeente gemaakt wordt. De invloed van het zware verkeer dat in de binnenstad rijdt en het draagvermogen van de kelders zijn één van de aandachtspunten binnen de aanpak.

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	G.J. Schoonvelde	Datum	14 mei 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 66805	Kenmerk	7566440
E-mail	g.schoonvelde@utrecht.nl	Onderwerp	Aslast gemeentelijke voertuigen binnenstad
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Circulaire Economie, Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Op [28 april jl.](#) hebben we u het Plan van Aanpak Wervengebied ter vaststelling toegestuurd. In dit Plan van Aanpak en het raadsvoorstel wordt een samenhangende programmatische aanpak aangekondigd. Eén van de opgaven in die aanpak is het behoud van de werf- en wegkelders en zorgen voor evenwicht tussen de belastbaarheid van kelders en belasting door gebruik, zoals verkeer. Eén van de onderzoeken die we hiervoor hebben gedaan gaat over de invloed van het gemeentelijke wagenpark op het wervengebied.

Met deze brief informeren we u over de uitkomsten van het onderzoek naar de aslastdruk van de gemeentelijke voertuigen die worden gebruikt in het wervengebied waar een 2-tons aslastbeperking geldt. Uit dit onderzoek blijkt dat enkele typen voertuigen de 2-tons aslastbeperking structureel overschrijden. Om deze reden zijn met spoed maatregelen genomen die, gegeven de uitkomst van het onderzoek, niet uit te stellen en onvermijdelijk zijn. In deze brief informeren wij u over de specifieke uitkomst van het onderzoek en de maatregelen die we nemen.

Resultaten aslast onderzoek gemeentelijk wagenpark

Metingen inzamelvoertuigen

Voor inzameling van afval in de binnenstad van Utrecht, wordt al jaren gebruik gemaakt van drie voertuigen. Uit het onderzoek naar de aslast van deze voertuigen komt naar voren dat één van deze voertuigen onbeladen de aslast met enkele honderden kilo's overschrijdt. Volledig beladen overschrijdt de zwaarst beladen as van dit voertuig de aslast nog verder. De overige twee voertuigen bleken in onbeladen toestand wel onder de aslast te blijven, maar kunnen in het 2-tons gebied slechts zeer beperkt beladen worden.

Metingen reinigingsvoertuigen

Uit de meetresultaten van de reinigingsvoertuigen die in het 2-tons gebied worden gebruikt, komt naar voren dat deze voertuigen bijna allemaal voldoen aan de aslastbeperkingen, met uitzondering van de gebruikte veegmachine. Deze veegmachine overschrijdt de 2-tons aslastbeperking op beide assen met enkele honderden kilo's.

De bus die wordt gebruikt voor onderhoud aan riolering en gemalen wordt binnenkort nog gecontroleerd op de belasting inclusief belading. Zo nodig treffen we ook hier op korte termijn maatregelen.

Maatregelen naar aanleiding van onderzoek gemeentelijk wagenpark

Inzamelvoertuigen

Om in de binnenstad te voldoen aan de 2-tons aslastbeperking wordt de huidige vorm van inzameling aangepast. Vanaf 18 mei a.s. maken we gebruik van drie kleine voertuigen die specifiek in het 2-tons gebied worden ingezet om het afval op te halen. Dit kan op deze korte termijn omdat twee van deze voertuigen komen uit het eigen wagenpark, en de derde extern wordt ingehuurd.

De beladingscapaciteit van dit soort kleine voertuigen is een stuk lager dan dat van de bestaande binnenstadvoertuigen. Om dit enigszins te compenseren wordt het afval dat in het 2-tons gebied wordt ingezameld voortaan gestort in een grote perscontainer bij de gemeentelijke veegpost aan de Van Swindenstraat. Hiermee halveren we de aan- en afrijtijd.

Binnen het 2-tons gebied bieden ongeveer 2.600 huishoudens en 360 ondernemers afval aan. De genoemde voertuigen kunnen goed worden ingezet om het grootste deel van dit afval op te halen, waardoor we de impact van de maatregelen voor bewoners en ondernemers beperkt houden. Uitzondering is een aantal grotere (380 tot 660 liter) rolcontainers die door ongeveer 40 bedrijven worden aangeboden. Deze kunnen niet met de kleine voertuigen worden gelegegd. Daarom halen onze medewerkers deze containers de komende tijd op uit het 2-tons gebied, om ze daarna te legen op een straat met een hogere aslast. We treden zo snel mogelijk met deze bedrijven in gesprek, om voor deze specifieke gevallen alternatieven aan te bieden. Door de Coronacrisis is het bedrijfsafval overigens afgenomen, waardoor de impact van dit maatwerk op korte termijn beperkt blijft.

Door de overstap op kleine voertuigen in het 2-tons gebied zal een verschuiving van kosten plaatsvinden: de aanschaf van kleine voertuigen is goedkoper ten opzichte van de bestaande binnenstadvoertuigen maar vergen wel meer inzet van personeel. Op basis van praktijk ervaring moet worden bepaald hoeveel inzet exact nodig is. De voorzichtige inschatting op dit moment is dat de meerkosten voor deze nieuwe vorm van inzamelen jaarlijks tussen de 400.000 en 700.000 Euro liggen. Deze kosten moeten uiteindelijk voor een deel worden toegerekend aan bedrijven en voor een ander deel aan huishoudens. De uiteindelijke kosten en verdeelsleutel zullen nader worden bepaald.

Ook in de nieuwe grondstoffennota staat de binnenstad de komende jaren centraal. Hier is het streven om meer afval te scheiden en zakken verder van de straat te krijgen in de binnenstad. Hierbij speelt ook dat de bestaande binnenstadvoertuigen al grotendeels zijn afgeschreven en er al marktverkenningen liepen naar voertuigen die beter passen in onze klimaatambities. De ontwikkelingen zoals beschreven in deze brief versnellen dit traject. We verwachten tussen een half

jaar en een jaar nieuwe voertuigen te hebben. Op deze manier vervangen we versneld een deel van ons wagenpark door lichte en schone voertuigen.

Reinigingsvoertuigen

Omdat de veegwagen de aslast overschrijdt, wordt deze per 18 mei aanstaande niet meer ingezet in het 2-tons gebied. In plaats hiervan zetten we op korte termijn meer personeel in om het gebied handmatig te reinigen. Dit is een stuk arbeidsintensiever en vraagt ook om inzet van een straatzuiger en veger (in de volksmond peukenzuiger) en daarmee een verschuiving van de inzet van deze machines. De consequentie van het handmatig werken is dat de arbeidskosten toenemen ten opzichte van de reguliere machinale werkwijze. De toename bedraagt naar verwachting ongeveer 5.600 euro per week. Ondanks de gewijzigde werkwijze verwachten we het 2-tons gebied goed schoon te kunnen houden.

We willen daarom de aanschaf van duurzamere veegmachines (100% elektrisch en/of waterstof) naar voren halen in de planning, waardoor deze tussen een half jaar en een jaar beschikbaar komen. Hierbij is de 2-ton aslast uiteraard een randvoorwaarde. De aanbestedingsprocedure voor de aanschaf van dit soort voertuigen vraagt dus tijd.

Om toch relatief snel dit soort type veegmachines in te zetten, in afwachting van de aanschaf en levering, onderzoeken we de mogelijkheden voor een eventuele kortdurende lease of huur van dit soort voertuigen. Wanneer het niet mogelijk is om deze duurzamere veegmachines op korte termijn te leasen/huren, dan kijken we voor de korte termijn naar soortgelijke veegmachines met een fossiele brandstof aandrijving. De kosten voor het eventueel leasen of huren van een (duurzame) veegmachine bedraagt ongeveer 3.500 euro per week.

Financiën

De effecten en financiële impact van de hiervoor genoemde acute maatregelen worden de komende periode in beeld gebracht. De kosten worden voor een deel toegerekend aan bedrijven en voor een ander deel aan huishoudens. De uiteindelijke kosten en verdeelsleutel zullen nader worden bepaald naar gelang de inzet die we moeten doen op de inzameling. Een globale schatting voor de rest van 2020 komt voorsnog uit op minimaal 0,4 miljoen euro aan extra kosten. Bij de tweede bestuursrapportage verwachten we meer zicht te hebben op de (financiële) impact van de uit te voeren acute maatregelen en de eerder genoemde verdeelsleutel, alsmede de mogelijkheden om de egaliseringsreserve afvalstoffenheffing te benutten. In de begroting 2021 zullen we aangeven wat de structurele effecten zijn en met een voorstel komen hoe deze kosten worden gedekt.

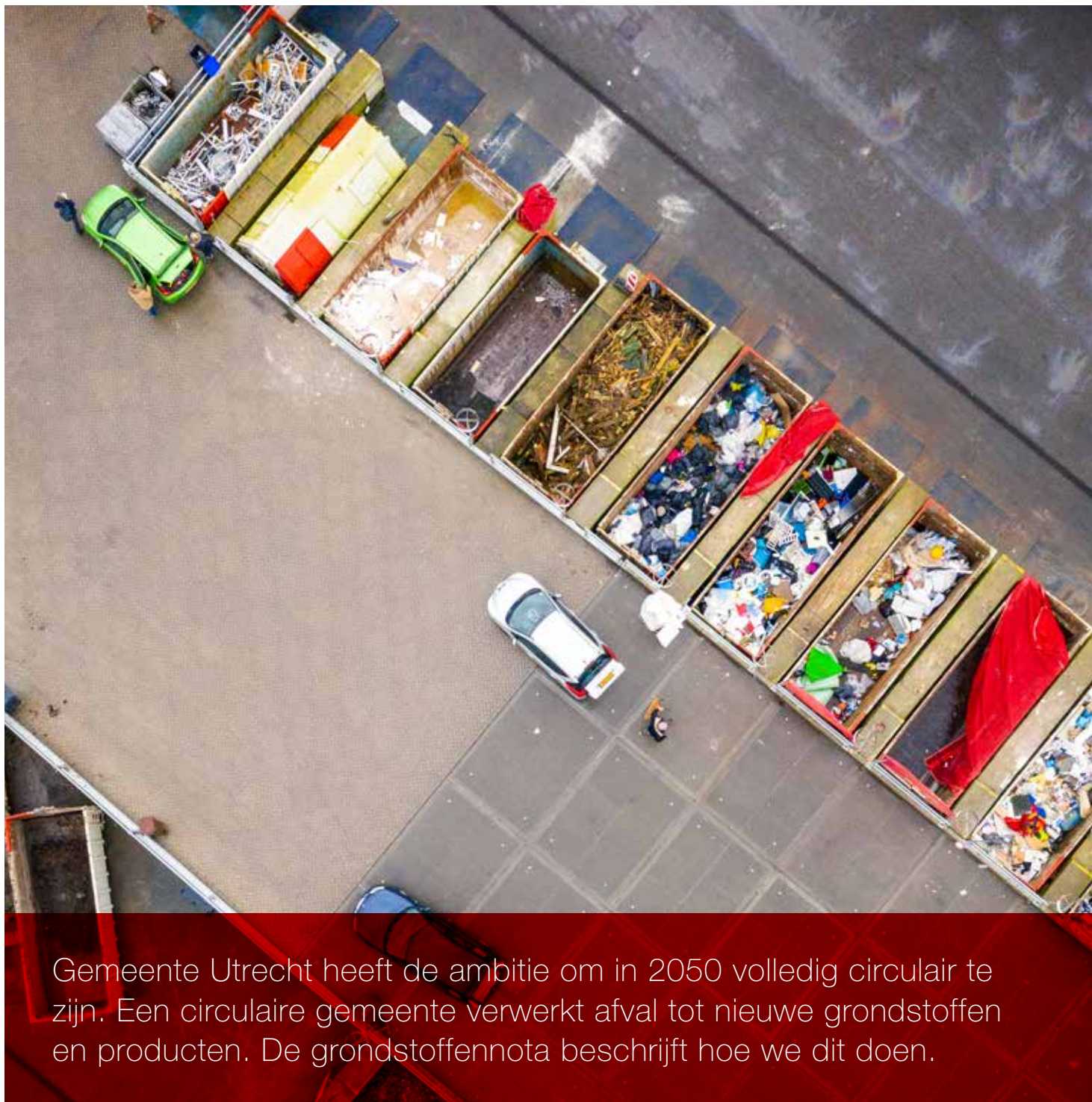
Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Grondstoffennota 2020

Het voorkomen en méér en beter scheiden van afval



Gemeente Utrecht heeft de ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn. Een circulaire gemeente verwerkt afval tot nieuwe grondstoffen en producten. De grondstoffennota beschrijft hoe we dit doen.



Gemeente Utrecht

Inhoud

Samenvatting	5		
1 Inleiding	8		
1.1 Leeswijzer	9		
1.2 Reikwijdte beleid	9		
1.2.1 Productiefase: Agenderen	9		
1.2.2 Inzamelfase	9		
1.2.3 Verwerkingsfase	10		
2 Beleidskaders en ontwikkelingen	11		
2.1 Nederlands afvalbeleid	11		
2.2 Landelijk Afvalbeheerplan 3	11		
2.3 VANG-HHA	11		
2.4 Nederland Circulair 2050	12		
2.5 Producentenverantwoordelijkheid (EPR)	12		
2.6 Marktonwikkelingen	12		
3 Terugblik 2015-2018	14		
3.1 Hoofd doelstellingen nota Afval is grondstof 2015-2018	14		
3.2 Maatregelen	14		
3.2.1 Het Nieuwe Inzamelen	14		
3.2.2 Aanvullende maatregelen nota Afval is grondstof 2015-2018	16		
3.3 Resultaten	17		
3.3.1 Milieuprestaties	17		
3.3.2 Kosten	19		
3.3.3 Tevredenheid	21		
4 Grondstoffenstrategie 2020	22		
4.1 Kaders	22		
4.1.1 Kwantiteit	22		
4.1.2 Kwaliteit	24		
4.1.3 Mate van circulariteit	24		
4.1.4 Toezeggingen	24		
4.2 Aanpak per grondstof	41		
4.2.1 Gft	41		
4.2.2 Plastic, Blik en pak (pbp)	45		
4.2.3 Papier/karton	51		
4.2.4 Glas	55		
4.2.5 Textiel	57		
4.2.6 Luiers	61		
4.2.7 Grondstoffen afvalscheidingsstations	65		
4.2.8 Grondstoffen bedrijven	69		
4.3 Sturen op kwaliteit grondstoffen	71		
4.4 Gebiedsaanpak: nieuwbouw	73		
4.5 Gebiedsaanpak: binnenstad	77		
5 Communicatie	81		
5.1 Reflectie	82		
5.2 Visie	82		
5.3 Aanpak	83		
6 Eigen organisatie	87		
6.1 Arbo	89		
6.2 Digitalisering	89		
6.3 Personeelsbeleid	90		
6.3.1 Inhuur	90		
6.3.2 Opleiding	90		
6.4 Duurzaam wagenpark	92		
6.4.1 Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche	92		
7 Begroting en realisatie	95		
7.1 Effect indicatoren	96		
7.2 Prestatie indicatoren	96		
7.3 Afvalstoffenheffing	97		
7.4 Planning maatregelen	98		



Samenvatting

Voor u ligt de Grondstoffennota 2020. Hierin beschrijven wij, hoe wij ons als gemeente Utrecht de komende jaren gaan inzetten om steeds meer richting een circulaire economie voor het beheer van afval in onze stad.

Deze grondstoffennota volgt op de nota 'Afval is grondstof 2015-2018'. Voorgaande nota stelde meer bronscheiding en minder restafval door goede service op maat en een lage afvalstoffenheffing als doel. De doelstellingen vormden de basis voor de invoering van Het Nieuwe Inzamelen. Bij dit systeem brengen alle inwoners hun restafval naar een ondergrondse container. Grondstoffen worden zoveel mogelijk gescheiden aan huis opgehaald met klike's voor gft, papier en karton en plastic, blik en pak. Voor de overige woningen wordt voor het scheiden van grondstoffen gebruik gemaakt van ondergrondse containers voor gft, papier en karton en plastic, blik en pak. De invoering van Het Nieuwe Inzamelen loopt nog door tot in 2021.

De maatregelen uit de vorige nota zorgden ervoor dat de hoeveelheid huishoudelijk restafval jaarlijks is gedaald en de gescheiden ingezamelde grondstoffen zijn gestegen. De hoeveelheid restafval is tussen 2015 en 2019 met 27 kilo per persoon afgenomen. Het scheidingspercentage is in die periode gestegen van 42% naar 48%. De afvalstoffenheffing daalde door de gunstige verwerkingsprijs van het restafval en de inkomsten uit grondstoffen.

De maatregelen uit de nota 'Afval is grondstof 2015-2018' stimuleren vooral het scheiden bij de laagbouw. Dit zijn woningen waar een goede service op bronscheiden wordt geboden met kliko's. De Grondstoffennota 2020 neemt de nota 'Afval is grondstof 2015-2018' en Het Nieuwe Inzamelen als basis, maar gaat een stap verder om het ook voor inwoners van hoogbouw zo eenvoudig mogelijk te maken het afval gescheiden aan te bieden. In de komende jaren zal weer gestuurd worden op meer gescheiden inzameling van grondstoffen, maar krijgt ook de kwaliteit van de ingezamelde grondstoffen en het voorkomen van afval meer aandacht. De maatregelen uit deze nota richten zich vooral op het scheiden van afval in de hoogbouw en het ontwikkelen van maatwerk voor de gebieden waar Het Nieuwe Inzamelen geen optie is, zoals de binnenstad en gebieden met hoge ambities op het gebied van de openbare ruimte. Met deze maatregelen verwachten we een daling van 30 kilo restafval per inwoner per jaar naar 178 kilo en een scheidingspercentage van 54% in het jaar 2025. Het werk van een huisvuilbelader is een zwaar beroep. De maatregelen zijn er op gericht dat onze medewerkers op een gezonde manier hun werk kunnen doen. Het afschaffen van de citybin voor gfe is hier een voorbeeld van. De belangrijkste maatregelen zijn:

- **Gfe (groente-, fruit- en etensresten):** bij hoogbouw gaan we inzamelen met verzamelcontainers. We ontwikkelen een systeem dat ook geschikt is voor dicht stedelijke gebieden met een beperkte openbare ruimte. Hiervoor wordt een innovatief inkooptraject (innovatie partnerschap) doorlopen met marktpartijen.
- **Plastic, blik en pak** gaan we voortaan anders scheiden. Het nieuwe verwerkingscontract voor restafval biedt ons de mogelijkheid om het restafval van de gehele stad 'na te scheiden'. Op deze manier kunnen we plastic, blik en pak uit het restafval te halen. We hebben uitvoerig onderzoek gedaan naar het verschil in kwantiteit en kwaliteit van het plastic uit bron- en nascheiding. Uit dit onderzoek blijkt dat de grootste milieuwinst te behalen is met het nascheiden van het restafval. Dat betekent dat al het plastic, blik en pak gezamenlijk met het restafval ingezameld kan worden. Het huidige bronscheidingssysteem voor plastic, blik en pak zal geleidelijk overgaan in nascheiding voor de hele stad. Dat betekent dat kliko's 'voor plastic, blik en bak worden ingenomen en indien mogelijk herbestemd. De ondergrondse containers voor plastic, blik en pak worden voor andere grondstoffen ingezet.
- Voor **papier en karton** blijven we inzetten op het opt-in systeem voor ongeadresseerde reclame en drukwerk ter voorkoming van onnodig geproduceerd papier. Dit betekent dat inwoners kenbaar moeten maken dat ze ongeadresseerde reclame en drukwerk willen ontvangen door een sticker op hun brievenbus te plakken. Daarnaast zien we dat steeds meer inwoners producten online bestellen. Het gevolg is dat de stroom karton daardoor erg toeneemt. Kartonnen dozen worden steeds vaker naast de containers geplaatst omdat ze er niet makkelijk in kunnen. De ondergrondse containers worden aangepast waardoor het karton eenvoudiger kan worden aangeboden. Dit wordt op dit moment in een pilot getest.

- **Textiel** is een grondstof waarbij de achterkant van de keten na inzameling tot nu toe onvoldoende aandacht kreeg. De textielindustrie is één van de meest vervuilende industrieën ter wereld. Bovendien wordt maar een heel klein percentage textiel hergebruikt en gerecycled. Met een circulaire aanbesteding willen we de keten zo ver mogelijk sluiten. We zoeken hierbij de samenwerking met onder andere de AVU gemeenten in de provincie Utrecht om voldoende schaal-grootte te verkrijgen.
- **Afvalscheidingsstations** zijn een belangrijke voorziening. Steeds meer inwoners maken gebruik van onze drie afvalscheidingsstations. Dit is onder andere het gevolg van de groeiende stad. De vraag is of onze huidige voorzieningen in de toekomst voldoende zijn. Daarnaast onderzoeken we mogelijkheden om de grondstoffen die hier worden ingezameld meer circulair toe te passen. Hierbij is te denken aan de acceptatie van bedrijfsafval en hergebruik van de materialen. Hiervoor voeren we verschillende studies en pilots uit.
- **Bedrijven** worden via onze commerciële inzameltak verder gestimuleerd hun afval gescheiden aan te bieden. We doen onderzoek naar een circulair businessmodel dat hiervoor de grondslag kan bieden.
- Uit de plannen voor **nieuwbouw** blijkt regelmatig dat Het Nieuwe Inzamelen geen passende oplossing is. Bijvoorbeeld omdat het gebied hoge ambities kent ten aanzien van logistiek of een beperkte openbare ruimte heeft. Nieuwe innovaties voor het gescheiden verzamelen en inzamelen van afval zijn dan nodig. We voeren hier onderzoeken naar uit. Denk dan bijvoorbeeld aan de toepassing van voedselvermalers in de keukens.
- De **binnenstad** levert een flinke uitdaging op voor inzameling van zowel restafval als grondstoffen. Aslastbeperkingen, venstertijden en de historische ondergrond zorgen ervoor dat de gebruikelijke inzamelmethoden in dit gebied niet mogelijk zijn. Om deze reden is in het 2-tons gebied recent overgestapt op een nieuwe manier van inzamelen met kleine, lichtere voertuigen. Doel is om voor deze vorm van inzamelen de komende tijd over te stappen op emissievrije voertuigen. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden vervoer van afval en grondstoffen over het water.
- **Communicatie** zal ook de komende jaren weer een cruciale rol spelen bij het verwezenlijken van de ambities in deze nota. In het bijzonder bij sturing op de kwaliteit van grondstoffen en het voorkomen van afval. De komende jaren laten we onze inwoners steeds meer zien wat we van hun afval aan nieuwe producten maken. Het zichtbaar maken van het nut van afvalscheiding staat hierin centraal. Verder optimaliseren we onze boodschap en zorgen we voor inclusieve communicatie, zodat de boodschap voor een zo divers mogelijke groep goed te begrijpen is. Beeldende communicatie, onder andere op plekken waar inwoners verkeerd gedrag vertonen, hoort daar ook bij. Ook geven we aandacht aan mogelijkheden om afval te voorkomen. Bijvoorbeeld met een campagne voor wasbare luiers, waarmee inwoners luierafval kunnen voorkomen.
- Alle ambities betekenen ook iets voor onze **eigen organisatie**. De belangrijkste spil in de organisatie van het afvalbeheer zijn de collega's die werken in de openbare ruimte. We moeten goed zorgen voor onze collega's. Dat betekent dat de inzamelmiddelen die wij voor de afvalstoffen gebruiken, moeten voldoen aan de Arbeidwetgeving. Het geleidelijk afschaffen van de citybin (draagbare emmer) voor gft is hier een voorbeeld van. We werken ook steeds meer digitaal om onze bedrijfsprocessen te optimaliseren en bieden ons personeel de benodigde opleidingen.



1 Inleiding

In de nota 'Afval is grondstof 2015-2018' zijn doelstellingen op het gebied van hoeveelheid restafval en scheidingspercentages vastgelegd en zijn maatregelen opgesteld om deze doelstellingen te behalen. Deze maatregelen en doelstellingen zijn ook overgenomen in de programma-begroting en realisaties van de afgelopen jaren. Met de start van het nieuwe college in de zomer van 2018, is een nieuw collegeprogramma vastgesteld. Hierin worden de doelstellingen en te nemen maatregelen op het grondstoffendossier voor de komende vier jaar vastgelegd.

In het collegeakkoord is de volgende visie met betrekking tot afval en grondstoffen vastgelegd:

Uit het Collegeakkoord:

- We zetten volop in op circulariteit bij het sluiten van (nieuwe) contracten voor de verwerking van afval en grondstoffen.
- We willen in Utrecht grondstoffen (glas, papier, textiel etc.) apart van het restafval inzamelen. Om de ambities van ‘Het Nieuwe Inzamelen’ mogelijk te maken is verbetering nodig op het gebied van uitvoering, bijvoorbeeld nieuwe inzamelmethodes voor hoog- en laagbouw, dienstverlening en communicatie. Als we inwoners willen stimuleren afval gescheiden in te zamelen is het belangrijk dat mensen tevreden zijn over de serviceverlening van de gemeente op dit gebied.
- Wij streven ernaar om te komen tot kwaliteitsverbetering van de afvalinzameling en benutten daarvoor de kostenbesparing in de uitvoering. Resterende besparingen worden ingezet voor een verlaging van de afvalstoffenheffing en het rioolrecht.

Begin 2020 is het actieplan ‘Utrecht circulair 2020-2023’ aangeboden aan de Gemeenteraad. Het onderdeel ‘Utrecht Afvalvrij’ wordt verder verdiept in deze Grondstoffennota.

Deze nota zet de koers uit op het gebied van inzameling en verwerking van afval. We houden hierbij rekening met de visie uit het collegeakkoord. We zetten in op preventie van afval en inzameling van grondstoffen om deze vervolgens zo hoogwaardig mogelijk te verwerken. Dit is noodzakelijk om tot een circulaire economie te komen. In het jaar 2025 willen we hiermee een afname van 30 kilo restafval per inwoner behalen, oftewel 178 kilo restafval per inwoner per jaar. Het verwachte scheidingspercentage is dan 54%.

Dit willen we bereiken door de afvalinzameling als vervolg op Het Nieuwe Inzamelen, verder te optimaliseren. We zoeken naar oplossingen voor inwoners om hun afval zo eenvoudig mogelijk gescheiden in te laten zamelen en de aanwezigheid van vervuilende stoffen in de grondstofstromen tegen te gaan. Met een positieve stimulans willen we de kwaliteit van de ingezamelde grondstoffen verhogen. Meer en beter scheiden, betekent een betere kwaliteit van grondstoffen.

Met deze nota geven we een vervolg aan de nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’. De grondslagen uit deze nota blijven standaard beleid. Met deze nota breiden we onze visie en aanpak verder uit.

1.1 Leeswijzer

In paragraaf 1.2 leggen we uit wat onze rol en invloed is op het afvalbeleid. Hoofdstuk 2 geeft de beleidskaders weer, waarbinnen gemeentelijk beleid moet worden gevormd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 teruggeblikt op de resultaten als gevolg van de nota ‘Afval is Grondstof 2015-2018’. In hoofdstuk 4 wordt de visie van de aanpak opgesteld, waarna per grondstofstroom een strategie wordt uitgezet. Niet overal kan dezelfde aanpak uitgevoerd worden, daarom is in dit hoofdstuk ook aandacht voor de uitzonderingsgebieden ‘nieuwbouw’ en ‘de binnenstad’. Communicatie wordt in hoofdstuk 5 behandeld. Hoofdstuk 6 gaat over onze eigen organisatie en hoofdstuk 7 over de begroting en realisatie. Hierin worden de doelstellingen voor de komende jaren beschreven.

1.2 Reikwijdte beleid

De reikwijdte van het grondstoffenbeleid van de gemeente Utrecht is erg groot. We hebben invloed op de verschillende fases in de ketens van producten (inclusief verpakkingen). Vanaf het moment van productie tot het moment dat ze afgedankt worden en formeel onder de zorgplicht van de gemeente vallen. De invloed en verantwoordelijkheid per stap verschilt sterk. We gaan hier kort op in. Hierbij is ook aandacht voor de diverse partners waarmee we samenwerken, waaronder:

- AVU
- Cirkelwaarde
- NVRD
- VNG
- G4
- Het Rijk

1.2.1 Productiefase: Agenderen

Aan het begin van de keten staan producenten. Zij gebruiken grondstoffen om producten te maken die door inwoners worden gebruikt en verbruikt. Op een bepaald moment is het product in de oorspronkelijke vorm niet meer bruikbaar. Producenten moeten, soms via wetten en regels, gestimuleerd worden producten te maken waarbij aandacht is voor het einde van de gebruiksfase. Denk hierbij aan de repareerbaarheid van mobiele telefoons en de mate waarin bij het ontwerp van een verpakking rekening wordt gehouden met de mogelijkheid deze opnieuw te gebruiken. Voor sommige productketens geldt producentenverantwoordelijkheid, oftewel de verantwoordelijkheid van producenten voor de inzameling en recycling van de door hen op de markt gebrachte producten. Voorbeelden hiervan zijn kunststofverpakkingen en elektronisch afval. Ook textielproducenten en de land- en tuinbouwsector kan een rol vervullen bij het sluiten van de grondstoffenketens. De gemeente speelt een actieve rol in het sturen van de landelijke beleidsvorming hiervan, voornamelijk in G4-verband.

1.2.2 Inzamelfase

Vanuit de Wet Milieubeheer hebben gemeenten de verantwoordelijkheid voor (gescheiden) inzameling en verwerking van afvalstromen. De manier waarop wij ons inzamelsysteem inrichten bepaalt welke dienstverlening we aan onze inwoners bieden. Onze invloed reikt daarmee tot in de keuken van de huishoudens; een plek waar het afval ontstaat en waar de beslissing genomen wordt hoe het weggegooid wordt. Hoe makkelijker wij het maken om het afval gescheiden weg te gooien, hoe groter de kans dat dit ook gebeurt.

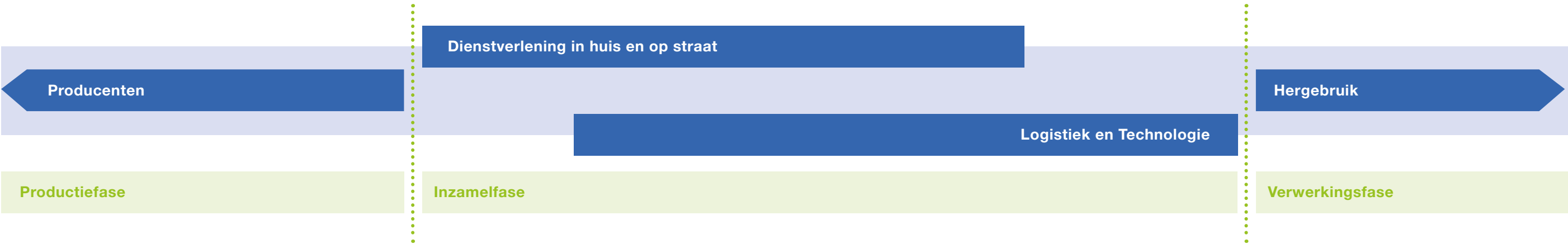
Ontwikkelingen rondom logistiek en ICT zijn daarnaast van grote invloed op de manier waarop de dienstverlening wordt uitgevoerd. We willen efficiënt zijn door zo min mogelijk vervoersbewegingen door de stad hebben. Hiermee verminderen we uitstoot. Stankoverlast en overvolle containers voorkomen we door te reinigen op basis van data. Zo zorgen we ervoor dat onze inwoners gemotiveerd blijven om te scheiden.

1.2.3 Verwerkingsfase

Als gemeente zijn we verantwoordelijk om zorg te dragen voor de maximale circulaire verwerking van de ingezamelde grondstoffen. Daar hebben we ook partners voor.

Op- en overslag en de verwerking van huishoudelijk afval, zoals restafval, papier en karton, gft en plastic, blik en pak heeft Utrecht geregeld via de Gemeenschappelijke Regeling Afvalverwijdering Utrecht (de GR AVU). In de GR AVU zitten alle 26 gemeenten van de provincie Utrecht. Utrecht maakt deel uit van het Dagelijks bestuur en het Algemeen Bestuur van de GR AVU. Op die wijze oefent Utrecht samen met de andere gemeenten invloed uit op het beleid.

De gescheiden ingezamelde stromen die via de afvalscheidingsstations worden ingezameld, worden onder regie van de gemeente zelf verwerkt. Denk hierbij aan hout, tuinafval, puin en harde kunststoffen. De afvalscheidingsstations vormen tevens een hub van grondstoffen die kunnen worden gekoppeld aan initiatieven die een meer hoogwaardige toepassing mogelijk maken.



2 Beleidskaders en ontwikkelingen

Het Europees beleid stelt de kaders waaraan het afvalbeleid in de landen van de EU moet voldoen in de Europese Kaderrichtlijn Afvalstoffen (2008/98/EG). Het Europees beleid streeft naar een circulaire economie. Europa beschikt in beperkte mate over grondstoffen en wil daarvoor op de lange termijn niet afhankelijk zijn van anderen. De Europese Kaderrichtlijn Afvalstoffen verplicht de lidstaten tot het opstellen van een afvalbeheerplan.



2.1 Nederlands afvalbeleid

De Europese afvalwetgeving is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving in de vorm van de Wet Milieubeheer (Wm) en het Landelijk afvalbeheerplan (LAP). De Wet Milieubeheer verplicht de gemeenten zorg te dragen voor afvalinzameling en -verwijdering voor huishoudens. Deze zorgplicht kent zijn oorsprong in het beschermen van de volksgezondheid. Gemeenten dragen zorg dat minimaal eenmaal per week de huishoudelijke afvalstoffen (met uitzondering van grove, huishoudelijke afvalstoffen) worden ingezameld bij elk binnen haar grondgebied gelegen perceel waar zulke afvalstoffen geregeld kunnen ontstaan. Het groente-, fruit en tuinafval (gft) wordt daarbij in ieder geval afzonderlijk ingezameld. In uitzonderlijke gevallen kunnen gemeenten afwijken van deze verplichting tot gescheiden inzameling van gft, zoals Utrecht op dit moment in de binnenstad doet. De gemeenteraad kan er voor kiezen ook andere stromen gescheiden in te zamelen. Voor grof huishoudelijk afval geldt een plicht tot inzameling bij elk perceel en dient de gemeente te beschikken over een afvalscheidingsstation.

Ook is de gemeente verplicht tot het vaststellen van een afvalstoffenverordening. In de afvalstoffenverordening kunnen regels worden gesteld over de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen.

2.2 Landelijk Afvalbeheerplan 3

Hoe we in Nederland met ons afval omgaan wordt vastgelegd in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP). LAP3, het derde Landelijk Afvalbeheerplan, heeft een looptijd van 2017 tot en met 2029. Overheden zijn wettelijk verplicht om bij al hun besluiten die het afvalbeheer raken, rekening te houden met het LAP. In LAP3 is de verwachting vastgelegd dat de hoeveelheid restafval zal afnemen tot gemiddeld 30 kilo per inwoner in 2025. De Rijksoverheid heeft in het programma 'Nederland Circulair in 2050' uitgesproken dat in 2050 grondstoffen efficiënt worden ingezet en hergebruikt, zonder schadelijke emissies naar het milieu. LAP3 vervult een functie als instrument bij de transitie naar een circulaire economie. Het LAP bestaat uit een algemeen beleidskader en uit sectorplannen waarin het beleid is uitgewerkt voor verschillende afvalstromen.

2.3 Nederland Circulair 2050

In het programma 'Nederland Circulair 2050' is de kabinetsvisie op de circulaire economie neergezet. Doel is om uiterlijk in 2050 een volledig circulaire economie tot stand te brengen. De ambitie van het kabinet is om samen met maatschappelijke partners in 2030 een (tussen)doel te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen).

In het Grondstoffenakkoord zijn deze ambities op dit moment onderschreven door meer dan 400 bedrijven, niet-gouvernementele organisaties (ngo's), financiële instellingen, kennisinstituten, overheden en andere organisaties. Namens deze partners zijn in 2018 transitieagenda's voor vijf prioritaire ketens opgesteld: biomassa en voedsel, kunststoffen, maakindustrie, bouw en consumptiegoederen.

Het programma VANG geeft uitvoering aan de transitieagenda 'consumptiegoederen'. Het doel van het programma Van Afval naar Grondstof (VANG) is het verminderen van de hoeveelheid restafval van huishoudens en vergelijkbaar afval van bedrijven. Daartoe moet naast de kwantiteit ook de kwaliteit van voor recycling geschikte deelstromen worden verhoogd. Daarnaast moet de hoeveelheid restafval van bedrijven worden verlaagd, door het verbeteren van inzameling en scheiding van afval

2.4 VANG-HHA

Om de doelen van het programma 'Nederland Circulair in 2050' te halen, moet het huishoudelijk afval beter worden gescheiden. De ambitie is om te komen tot 75% afvalscheiding en 100 kilo restafval per inwoner in 2020 en om uiteindelijk richting 100% afvalscheiding te gaan. In het uitvoeringsprogramma VANG Huishoudelijk afval worden mogelijkheden geopperd hoe deze doelstelling kan worden bereikt. In het VANG programma komen zowel preventie, als afvalscheiding en recycling aan bod.

2.5 Producentenverantwoordelijkheid (EPR)

Producentenverantwoordelijkheid (hierna EPR – 'Extended Producer Responsibility') betekent dat producenten en importeurs medeverantwoordelijkheid dragen voor het afvalbeheer van de producten die door hen op de markt zijn of worden gebracht. Hieronder valt onder andere het dragen van de kosten via een tariefsysteem. Daarnaast zal EPR stimuleren tot verduurzaming en duurzaam gebruik van producten en bevordert het de vernieuwing van inzameling en recycling van afgedankte producten. Producentenverantwoordelijkheid geldt voor elektrische en elektronische apparatuur, batterijen en accu's, autowrakken, autobanden en verpakkingen. Mogelijk zal er ook een producentenverantwoordelijkheid gaan gelden voor textiel en matrassen.

2.6 Markontwikkelingen

Keuzes en maatregelen in China en andere Aziatische landen werken door op onze grondstofmarkten. Zij hebben besloten enkele gescheiden grondstofstromen nog zeer beperkt te accepteren door hogere kwaliteitseisen te stellen. Het gaat dan voornamelijk om oud papier, kunststoffen en textiel. Het wegvallen van de goedkope optie om te exporteren, leidt tot een vergroot aanbod en hogere verwerkingstarieven.

Deze ontwikkelingen dwingen de Europese en Nederlandse markt om in beweging te komen en zelf verwerkingscapaciteit binnen de EU, dan wel Nederland op te bouwen. Deze ontwikkeling vergroot de mogelijkheid om meer grip en transparantie te krijgen op onze grondstofketens.

Naast de ontwikkelingen op de verwerkingsmarkt, speelt er ook veel rondom de afname van circulaire grondstoffen na verwerking. Zo is in de afgelopen jaren de hoeveelheid gerecycled plastic (kunststof granulaat) dat op de markt komt flink toegenomen. De vraag naar dit soort secundaire grondstoffen is echter nog laag en fossiele grondstoffen zijn goedkoop. Dit betekent dat circulaire grondstoffen nog moeilijk kunnen concurreren met grondstoffen uit nieuw geproduceerd materiaal.

Niet scheiden is echter ook duur. Landelijk gezien nemen de prijzen voor de verwerking van restafval toe. Dit is deels toe te schrijven aan het landelijke beleid, waarbij het aanbieden van restafval ontmoedigd wordt door het heffen van de verbrandingsbelasting. Anderzijds is de prijs voor de verwerking afhankelijk van lopende contracten bij de verwerkers en de beschikbare capaciteit. De samenstelling van het restafval verandert doordat er beter gescheiden wordt; ook dit is van invloed op de prijs.



3 Terugblik 2015 - 2018

In juni 2015 is de nota 'Afval is Grondstof 2015-2018' aangenomen. In het plan zijn doelstellingen geformuleerd en maatregelen genoemd om deze doelstellingen te behalen. Gedurende de looptijd van dit beleidsplan is de gemeenteraad regelmatig geïnformeerd over de voortgang.



3.1 Hoofd doelstellingen nota Afval is grondstof 2015 - 2018

In onderstaande tabel wordt kort gereflecteerd op de hoofddoelstellingen van de voorgaande nota Afval is Grondstof 2015-2018 en het resultaten die hierbij zijn bereikt.

Doelstelling	Resultaat hele gemeente	
Het bronscheidingspercentage, inclusief 3% nascheiding van grof afval, is 45%	48%	
Maximaal 235 kilo restafval per inwoner per jaar	219 kilo restafval per inwoner	
De waardering voor afvalinzameling is gemiddeld minimaal een 7	Gemiddeld 6,5	
Een lagere afvalstoffenheffing	Initieel werd de heffing verlaagd, de laatste jaren weer verhoogd, voornamelijk door indexatie en oplopende afvalverwerkingskosten	

3.2 Maatregelen

Het belangrijkste onderdeel in de nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’ was de invoering van Het Nieuwe Inzamelen (HNI). Hier is de afgelopen jaren het meeste op ingezet. Aanvullend hierop zijn een aantal extra maatregelen voorgesteld, welke in dit hoofdstuk ook kort worden belicht.

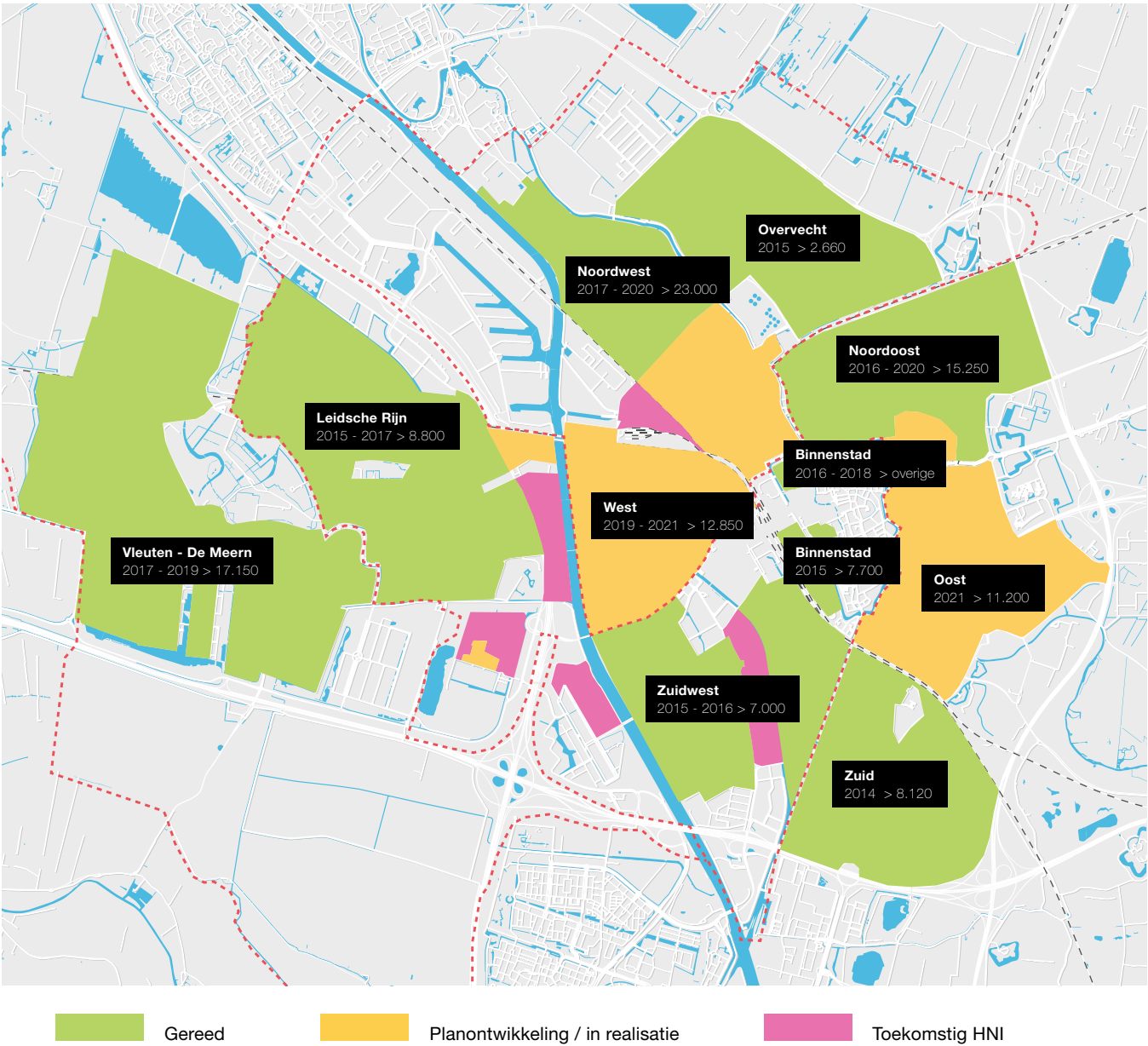
3.2.1 Het Nieuwe Inzamelen

Wanneer HNI geheel is ingevoerd, is voor 115.000 huishoudens iets gewijzigd in de vorm van inzameling. Bij laagbouwwoningen met tuin en achterom worden de grondstoffen aan huis ingezameld. Het restafval moet naar een ondergrondse container in de buurt gebracht worden. Verspreid over de gemeente zijn hiervoor 1.750 ondergrondse restafvalcontainers geplaatst. De inwoners hebben de keuzevrijheid om te kiezen voor klike’s voor gft, papier en plastic, blik en pak. Bij hoogbouwwoningen zijn extra ondergrondse containers voor plastic, blik en pak en papier en karton geplaatst, zodat de inwoners daar ook beter kunnen scheiden. Op verzoek kunnen deze huishoudens ook een draagbare afvallemmer (citybin) krijgen voor het gescheiden inzamelen van gft.



Figuur 1: Het Nieuwe Inzamelen: voorzieningen voor plastic, blik en pak, papier en karton, gft, glas, textiel en restafval.

HNI wordt over een periode van zeven jaar volledig ingevoerd. De invoering gebeurt in verschillende fases, waarbij steeds één of twee wijken tegelijk worden aangepakt. In de loop van 2021 is HNI in alle bestaande wijken ingevoerd. Alle laagbouw woningen met een tuin en achterom zijn dan volledig aangesloten. In bijna de gehele stad werken we met ondergrondse containers.



Figuur 2: In kwartaal 4 van 2020 is HNI in deze wijken volledig ingevoerd.

3.2.2 Aanvullende maatregelen nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’

Maatregelen	Invulling
Onderzoek en innovatie	
Onderzoek haalbaarheid inzamelen dranken-kartons bij plastic.	In 2015 zijn drankenkartons en blik toegevoegd aan de plastic inzameling. De nieuwe benaming werd toen plastic, blik en pak (pbp) ✓
Als er een haalbare recyclemogelijkheid voor lui- en incontinentiemateriaal is, zal ook Utrecht deze stroom weer apart inzamelen en verwerken.	Recyclemogelijkheden zijn en worden onderzocht. Laatste update in raadsbrief van 24-9-2019. Voorlopig wordt niet gestart met lui- inzameling. ✓
Mede op initiatief van Utrecht en in samenwerking met de G4 zetten wij een onderzoek op naar gedrag en afvalscheiding, toegespitst op hoogbouw.	De pilots in alle gemeenten zijn inmiddels uitgevoerd en de eindrapportage is opgesteld. De resultaten worden meegenomen bij het ontwerpen van het gfe-brengsysteem, beschreven in hoofdstuk 4.2.1 (Gft). ✓
Via brancheverenigingen zoals de NVRD en G4lobbyen wij voor de uitbreiding van de producentenverantwoordelijkheid.	Utrecht heeft samen met G4 en NVRD een actieve rol gespeeld in lobby op producentenverantwoordelijkheid voor textiel, de nieuwe ketenovereenkomst verpakkingen en de inzamelvergoeding voor na te scheiden plastic, blik en pak. ✓
Na uitvoering van de maatregelen in de nota Afval is grondstof 2015-2018 kan de discussie worden gevoerd of in Utrecht een verdere differentiatie in de afvaltarieven gewenst is (Diftar).	Met de afschaffing van de afvalpas voor ondergrondse containers, is diftar voorlopig niet aan de orde. ✓
Onderzoek naar eigen overslagstation binnen Gemeenschappelijke Regeling Afvalverwijdering Utrecht (AVU)	Op basis van een second opinion, uitgevoerd samen met de AVU, is besloten om voorlopig geen eigen overslagstation in beheer te nemen. De toekomstige ontwikkelingen rondom afval- en grondstofstromen waren te onzeker om verantwoord langdurige investeringen aan te gaan. ✓
Verwerken van grondstoffen	
Opnemen van duurzaamheid in verwerkings-contracten. Hoger dan wettelijk minimum. Inzetten van hoogwaardige recycling van grof restafval bij aanbesteding in 2020 Inzetten op hoogwaardige verwerking van restafval tegen zo laag mogelijke prijs.	Bij de aanbesteding rondom de verwerkingscontracten voor gft en (grof)restafval in AVU verband, is beoordeeld op milieuprestaties. Ook in overige aanbestedingen wordt standaard beoordeeld op duurzaamheid. ✓
Volgen ontwikkelingen nascheiding	Met de pilot voor nascheiding van plastic, blik en pak eind 2018 is hier invulling aan gegeven. ✓
Social return wordt bij nieuwe aanbestedingen nadrukkelijk opgenomen.	Bij alle aanbestedingen wordt social return standaard meegenomen. ✓

Maatregelen	Invulling	
Participatie en draagvlak		
Het serviceniveau voor afvalinzameling zetten we scherper in: eenvoudige meldingen worden binnen 1-2 werkdagen afgehandeld.	Dit serviceniveau is inmiddels aangepast. Meldingen over ondergrondse containers worden al binnen 24 uur opgepakt.	✓
We zetten een meerjarige communicatie-campagne uit onder één gezamenlijke paraplu. Vooral de nieuw te scheiden fracties, zoals blik en drankenkartons, de waarde van de grondstoffen en het nut van minder restafval worden over het voetlicht gebracht.	De afgelopen jaren is dit uitgevoerd in de campagne “Utrecht weet wat afval waard is”.	✓
Efficiënte bedrijfsvoering		
Dynamische lediging van de ondergrondse containers.	In 2019 werd de meeste ondergrondse containers van Utrecht dynamisch geleegd, gemiddeld bij een maximale vullingsgraad van 80%.	✓
Overige maatregelen		
We evalueren de pilot om hout (balken, spaanplaat, etc.) het hele jaar door aan huis in te zamelen.	Op basis van de evaluatie is geconstateerd dat deze aparte inzameling operationeel te bewerkelijk was.	✓
De afvalscheidingsstations worden verder actief gepromoot. Er worden twee pilots opgezet door openingstijden op zaterdag te verruimen en een zondagsopenstelling te realiseren. Het afvalscheidingsstation Het Zwarte Woud (Lunetten) wordt vernieuwd.	De verruiming van de openingstijden op zaterdag en de openstelling op zondag zijn inmiddels standaard. Ook het afvalscheidingsstation het Zwarte Woud (Lunetten) is vernieuwd.	✓

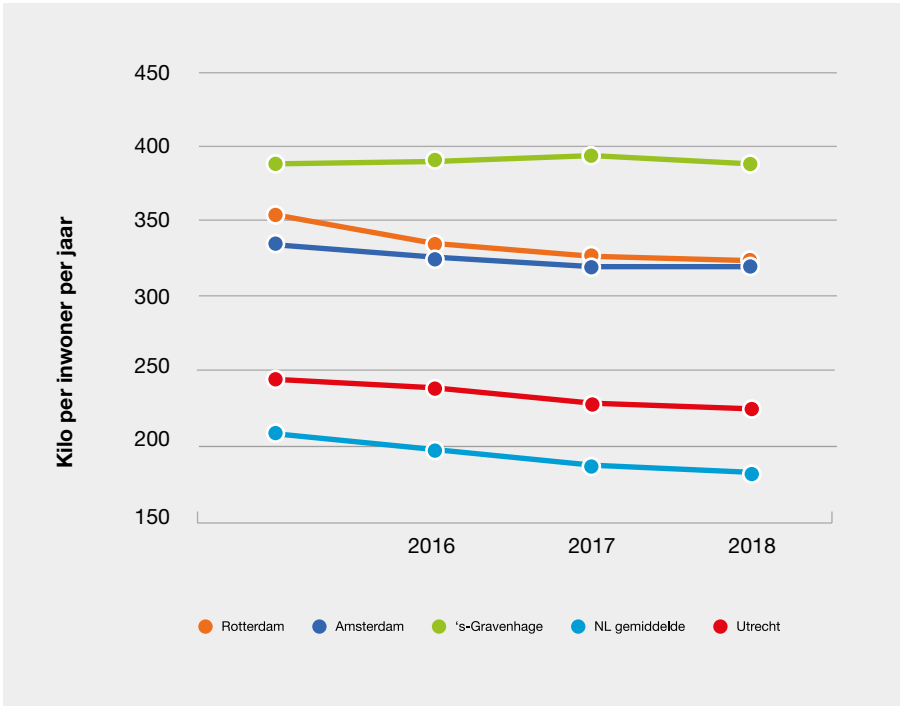
3.3 Resultaten

De resultaten van de nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’ worden verder verdiept aan de hand van de prestaties op milieu en kosten.

3.3.1 Milieuprestaties

De doelstelling uit de nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’ voor de hoeveelheid restafval was voor 2018 gemiddeld 235 kilo per inwoner per jaar. Deze doelstelling was onderverdeeld naar 150 kilo per inwoner per jaar in de laagbouw. Er werd ook een doorkijk gegeven naar de doelstelling voor 2020 van zelfs 100 kilo, waarmee we dezelfde doelstellingen nastreven als van het landelijke VANG-HHA programma. De meeste Nederlandse gemeenten hebben de afgelopen jaren deze doelstelling in hun beleidsprogramma opgenomen en concrete maatregelen genomen om hieraan te voldoen. De resultaten van deze inspanningen zijn terug te zien in de inzamelresultaten in de volgende grafiek:

Trend restafval



Figuur 3: Trend in hoeveelheid restafval (grof+ fijn) tussen 2015 en 2018 voor de G4 gemeenten en het gemiddelde van Nederland.

Zoals uit de grafiek blijkt, is de totale hoeveelheid restafval van Utrecht de afgelopen jaren afgenomen met een gelijke trend als het Nederlandse gemiddelde. Hieruit blijkt dat de nationale VANG- doelstellingen nog niet in zicht zijn en de meeste gemeenten de 100 kilo per inwoner nog niet bereikt hebben.

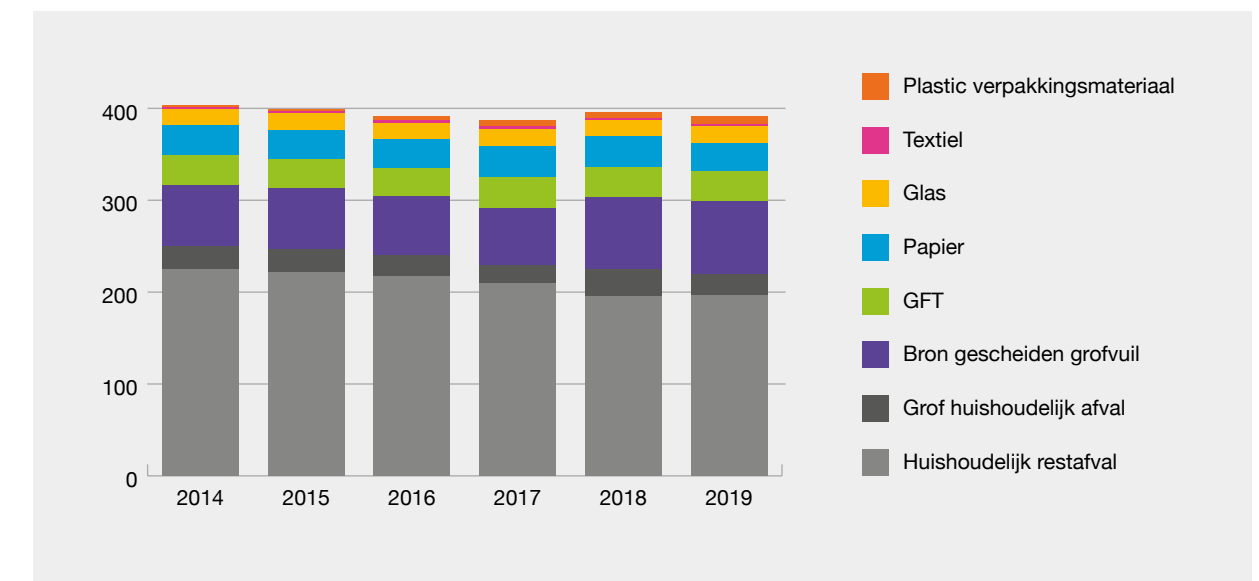
Het gemiddelde van alle Nederlandse gemeenten is gedaald van 210 kilo per inwoner in 2015 naar 183 kilo in 2018. Ook in de G4-gemeenten is een afname van het restafval te zien, maar blijft de hoeveelheid restafval bovengemiddeld.

Het lagere gemiddelde van alle gemeenten in Nederland wordt voornamelijk bepaald door de vele, kleine gemeenten. Juist de kleinere gemeenten passen vaak sterke sturingsmiddelen toe op de hoeveelheid restafval, zoals diftar of minder vaak restafval inzamelen.

In de periode 2014-2019 zien we een lichte afname van het totale aanbod van afval. De hoeveelheid restafval is tussen 2014 en 2019 met 31 kilo per inwoner afgenomen van 250 kilo naar 219 kilo. De hoeveelheid gescheiden afval is gestegen van 154 kilo naar 172 kilo per inwoner. In 2019 werd 47% van het afval gescheiden aangeboden.

Een groot deel van de daling van het restafval in Utrecht wordt veroorzaakt door de gebieden waar Het Nieuwe Inzamelen kon worden ingevoerd met kliko's voor laagbouw woningen. Vooral deze vorm van inzamelen, die bij ongeveer 25% van de huishoudens kon worden ingevoerd, zorgt voor hoge scheidingspercentages. Uit de evaluaties van de afgelopen jaren bleek dat de hoeveelheid restafval per inwoners per jaar in dit soort gebieden op ongeveer 200 kilo lag. Een stuk lager dan het huidige gemeentelijke gemiddelde van 219 kilo.

Inzamelresultaten



Figuur 4: Inzamelresultaten per kilo per inwoner, gemeente Utrecht 2014-2019.

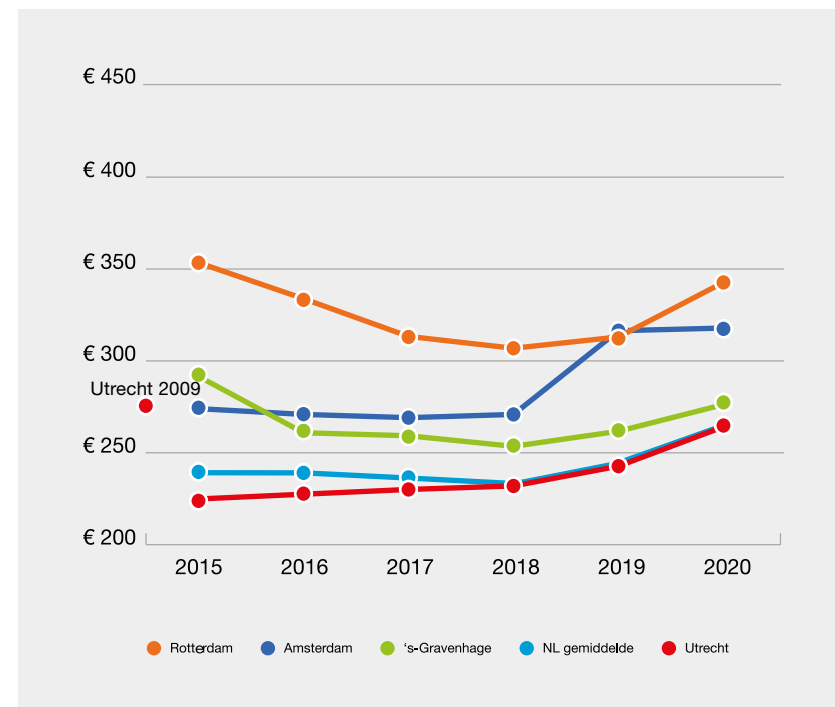
De grafiek hierboven geeft meer inzicht in de gescheiden ingezamelde stromen. Hieruit blijkt dat vooral de laatste jaren meer gescheiden grofvuil ingezameld wordt. Een verklaring hiervoor is dat het aantal bezoekers van de afvalscheidingsstations sinds 2015 met 20% gestegen is van 475.000 bezoeken in 2015 naar 566.780 bezoeken in 2019. Het aandeel Utrechters dat aangeeft afval te scheiden om energie en milieu te sparen is in de afgelopen jaren gestegen van 60% in 2015 naar 65% in 2018.

3.3.2 Kosten

In de nota 'Afval is grondstof 2015-2018' is de doelstelling opgenomen om de afvalstoffenheffing te verlagen. In Figuur 6 hieronder is de gemiddelde afvalstoffenheffing per huishouden weergegeven voor de gemeente Utrecht, de overige G4-gemeenten en het gemiddelde van Nederland. Uit deze grafiek blijkt dat de gemeente Utrecht een lage afvalstoffenheffing heeft in vergelijking met de andere G4-gemeenten en het gemiddelde van Nederland.

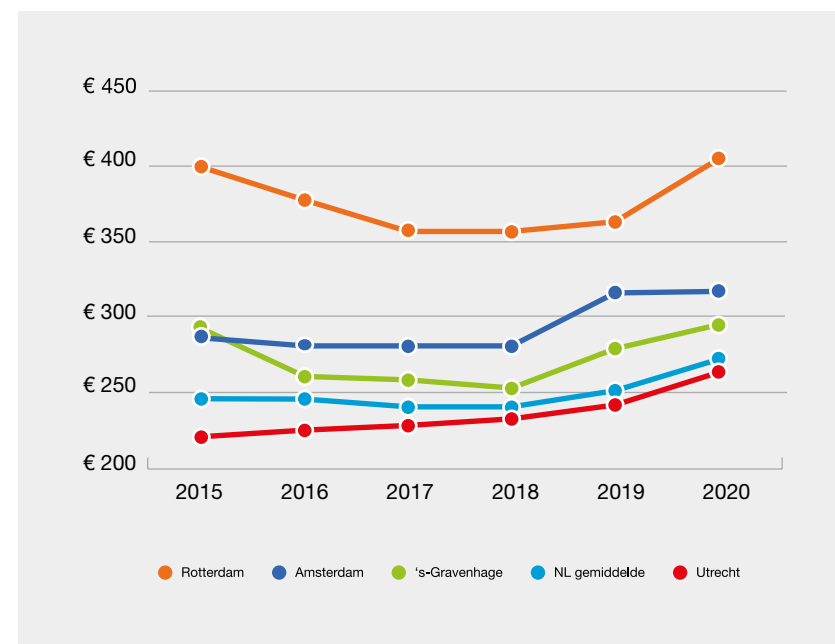
Voor de volledigheid worden in Figuur 6 ook de afvalbeheerkosten per huishouden weergegeven. Niet alle gemeenten hanteren namelijk een kostendekkende afvalstoffenheffing. Zo is de gemiddelde kostendekkendheid in Nederland ongeveer 97%. Er zijn dus gemeenten die een deel van de afvalbeheerkosten dekken uit de algemene middelen. Utrecht hanteert een 100% kostendekkende afvalstoffenheffing.

Afvalstoffenheffing G4 en NL gemiddelde



Figuur 5: Afvalstoffenheffing G4 en Nederlands gemiddelde per huishouden.

Afvalbeheerkosten G4 en NL gemiddelde



Figuur 6: Afvalbeheerkosten G4 en Nederlands gemiddelde per huishouden.

Na de gunstige aanbesteding van restafval in 2009, kon de afvalstoffenheffing de jaren daarna regelmatig worden verlaagd. Waar de afvalstoffenheffing in 2009 nog op gemiddeld €276 per huishouden lag, werd deze voor 2015 verlaagd naar het laagste niveau van gemiddeld €216 per huishouden.

Het is helaas onvermijdelijk gebleken de afvalstoffenheffing te laten stijgen. In 2015 werd de verbrandingsbelasting ingevoerd als onderdeel van het vergroenen van het belastingstelsel. Het tarief was toen €13,- per ton verbrand of gestort afval. In 2019 steeg deze verbrandingsbelasting tot €32,12 per ton. Deze kosten kwamen bovenop de verwerkingskosten zoals we die met de verwerker hadden afgesproken. Tussen 2015 en 2018 is verder alleen geïndexeerd.

Doordat we meer afval gescheiden hebben ingezameld zijn de kostenstijgingen beperkt gebleven. Deze grondstoffen worden tegen gunstigere tarieven of als opbrengst verwerkt. Vanaf 2018 veranderden ook de marktprijzen voor de verwerking van grondstoffen. Dit wordt toegelicht in paragraaf 2.6 Marktontwikkelingen.

Gezien deze ontwikkelingen spreken we toch van een succes. Doordat er meer grondstoffen gescheiden worden en per inwoner minder restafval aangeboden wordt, zijn de kosten minder hard gestegen dan zonder deze veranderingen in de inzamelresultaten. Met de hoge verwerkingskosten van het nieuwe verwerkingscontract voor restafval, wordt nogmaals onderstreept dat het voordeliger is om het afval goed te scheiden. Dit voorkomt namelijk een nog hardere stijging van de afvalstoffenheffing voor de inwoners.

3.3.3 Tevredenheid

In grote delen van de stad is het serviceniveau verhoogd met de invoering van Het Nieuwe Inzamelen. De gemiddelde tevredenheid over de inzameling in algemene zin bleef echter gemiddeld op een 6,5 steken. Dit cijfer is gebaseerd op de stadsbrede inwonersenquête die jaarlijks wordt gehouden. De aanname is dat dit komt door de vele veranderingen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd. We vragen namelijk veel van onze inwoners.

Overigens waardeerden bewoners het Het Nieuwe Inzamelen, op basis van diverse tevredenheids-onderzoeken in de betreffende wijken, gemiddeld met een 7.

Bijplaatsingen

Voor de invoering van Het Nieuwe Inzamelen zijn veel ondergrondse containers geplaatst. Deze ondergrondse containers willen we graag netjes houden om ervoor te zorgen dat ze goed gebruikt worden door de inwoners. Het verwijderen van bijgeplaatst afval, ofwel 'bijplaatsingen', is de afgelopen jaren een apart aandachtspunt geweest waar veel maatregelen voor zijn getroffen. Hierbij is met name ingezet op het regelmatig weghalen van bijplaatsingen en meer handhaving op hotspots. Om bijplaatsingen verder te voorkomen onderzoeken we of een aangepaste inwerpopening voor karton effect heeft, zie ook paragraaf 4.2.3 (Papier en karton).

Aanvullend hierop ontvangt de raad in het najaar van 2020 vanuit Het Actieplan Utrecht Schone Stad een aanpak tegen plekken in de stad, waar sprake is van veel vervuiling, waaronder bijplaatsingen bij ondergrondse containers.



4 Grondstoffen strategie 2020

Onderhavige Grondstoffenstrategie is een vervolg en verdieping op de vorige nota. Dat betekent dat Het Nieuwe Inzamelen (HNI) standaard is.

Afgelopen jaren hebben we de nadruk gelegd op de hoeveelheid gescheiden grondstoffen via scheiding aan de bron. Hierbij werd gestuurd op het verminderen van het aanbod restafval. In de Grondstoffennota 2020 gaan we hiermee door, vooral bij een aantal prioritaire grondstoffen waarvan nog relatief veel in het restafval zit. Het totale scheidingspercentage, inclusief nascheiding, is 48%. Dat betekent dat er nog een hoop grondstoffen niet gescheiden en dus niet hergebruikt worden.

Om een circulaire economie na te streven is ook de kwaliteit van gescheiden grondstoffen van belang; vooral nu de afzetmarkt van grondstoffen kritischer is geworden met de acceptatie van stromen. Daarom geven we nu ook meer aandacht aan de kwaliteit van de grondstoffen. Ten slotte stellen we een strategie voor om allereerst afval te voorkomen waar mogelijk. We sluiten aan bij bestaande initiatieven, maar zoeken we ook actief naar andere mogelijkheden.

Per grondstof is een aparte aanpak uitgewerkt, waarbij afhankelijk van de aanpak op al deze aspecten wordt ingegaan. In principe geldt deze grondstoffenaanpak voor de gehele stad. Enkele typen bebouwing zijn echter niet geschikt voor het inzamelsysteem van HNI. Voor specifieke gebieden waar HNI niet voldoet, zoals nieuwbouwggebieden en de binnenstad, is een gebiedsgerichte aanpak opgesteld.

4.1 Kaders

In deze paragraaf worden de kaders waarbinnen deze nota is opgesteld kort toegelicht. Het gaat hierbij om kwantiteit van gescheiden grondstoffen, kwaliteit en de mate van circulariteit, oftewel hoe hoogwaardig worden grondstoffen toegepast in nieuwe producten.

4.1.1 Kwantiteit

De kwantiteit wordt uitgedrukt in kilo's per inwoner per jaar. De inwoners van Utrecht hebben gemiddeld 219 kilo restafval per jaar. Het restafval bestaat voor het grootste gedeelte uit stromen die beter gescheiden kunnen worden. Dat blijkt ook uit onderstaande Figuur 7. Links is de samenstelling van het restafval weergegeven op basis van gewichtsperscentage, rechts is de samenstelling weergegeven op basis van volume. De samenstelling op basis van gewicht is een sturingsinstrument voor de doelstellingen. De samenstelling op basis van volume geeft de zichtbaarheid van de maatregel weer. Zo heeft gft een grote impact op het gewicht, maar je ziet weinig verandering in de totale hoeveelheid afval.

Samenstelling restafval op basis van gewicht

Samenstelling restafval op basis van volume



Figuur 7: Samenstelling restafval 2019 op basis van gewicht en volume

Onderstaande tabel laat zien hoe goed elke fractie gescheiden wordt. De eerste kolom laat per fractie zien hoeveel er gescheiden ingezameld wordt per inwoner per jaar. De tweede hoeveel van elke fractie met het restafval weggegooid wordt. De derde kolom laat zien hoeveel procent van de totale fractie gescheiden wordt. Zo blijkt bijvoorbeeld dat slechts 34% van al het gft door de inwoners gescheiden wordt. In het restafval zit nog 68 kilo gft. Dit kan dus nog beter gescheiden worden.

	Gescheiden ingezameld in kilo/inw/jaar	Aanwezigheid in fijn restafval in kilo/inw/jaar	Scheidingspercentage per fractie
Gft	32	68	32%
Papier	31	27	54%
Glas	19	6	76%
Textiel	2	7	23%
Pbp	8	21	28%
Fijn restafval	197		
Gescheiden grofvuil	80		
Grof restafval	22		
Totaal restafval	219		

Tabel 1: Overzicht gescheiden ingezameld, aandeel in restafval en scheidingspercentage per fractie. 2019

4.1.2 Kwaliteit

Het sturen op de kwaliteit van gescheiden ingezamelde grondstoffen gaat een stap verder dan het sturen op het scheiden van het afval. Vervuiling is de aanwezigheid van afval in een grondstofstroom, bijvoorbeeld plastic in het gft of een vieze pizzadoos in een ondergrondse container voor papier.

Mede door de marktprijzen die onder druk staan, wordt er bij de acceptatie vanuit de verwerkers steeds meer gestuurd op de zuiverheid van de stroom. Vanuit het oogpunt van circulariteit is dit ook belangrijk. Zuivere stromen kunnen makkelijker worden gerecycled tot hoogwaardige producten.

4.1.3 Mate van circulariteit

In de circulaire economie worden materialen zo hoogwaardig mogelijk hergebruikt. In het ideale geval wordt voorkomen dat een product of verpakking op de markt komt. Daarna volgen ‘lagere’ treden, waaronder hergebruik van het gehele product, delen hiervan of recycling van de grondstoffen. De laagste trede is het verbranden met energierugwinning. Het 10Rmodel is een ‘prioriteitsladder’, waarbij 1 het hoogst scoort in mate van circulariteit en 10 het laagst. In de aanpak per grondstof (paragraaf 0) geven we aan op welke trede van het 10R-model de aanpak insteekt

Trede	R	Betekenis
10.	Refuse	Weigeren/voorkomen gebruik
9.	Reduce	Gebruik minder grondstoffen
8.	Redesign	Herontwerp met oog op circulariteit
7.	Re-use	Product hergebruik tweedehands
6.	Repair	Onderhoud en reparatie
5.	Refurbisch	Product opknappen
4.	Remanufacture	Nieuw product van tweedehands
3.	Re-purpose	Hergebruik product maar anders
2.	Recycle	Verwerking en hergebruik materialen
1.	Recover	(Energie) terugwinning.



Figuur 8: 10 model

4.1.4 Toezeggingen

In de afgelopen periode heeft de gemeenteraad van Utrecht aandacht gevraagd voor een aantal zaken in relatie tot deze grondstoffennota. Op basis hiervan zijn toezeggingen gedaan. In onderstaande tabel is aangegeven waar we in de grondstoffennota ingaan op deze toezeggingen.

Toezegging 1	
Gremium	Commissie Stad en Ruimte
Agendapunt	Aanbesteding van Afval Verwijdering Utrecht
Vergadering	4-4-2019
Toezegging	De wethouder zegt toe in de Grondstoffennota die in najaar 2019 ter besluitvorming naar de raad komt de volgende thema's mee te nemen: communicatie, wijze van stimuleren na- en bronscheiding, stimuleren van experimenten voor alternatieve vormen van verwerking (wormenhotels, biobased etc.), prijs, mogelijkheden voor kostenbesparing.

Op 17 september 2019 is een memo (kenmerk 6803232) naar de raad gegaan waarin de planning is aangepast naar het tweede kwartaal van 2020.

Onderwerp	Wordt in deze nota behandeld bij
Communicatie	5 Communicatie
Wijze van stimuleren na- en bronscheiding	4.2.2 Plastic, Blik en pak (pnb)
Stimuleren van experimenten voor alternatieve vormen van verwerking (wormenhotels, biobased etc.)	4.2.1 Gft
Prijs en mogelijkheden voor kostenbesparing	7.3 Afvalstoffenheffing

Toezegging 2	
Gremium	Raad
Agendapunt	Voorjaarsnota 2019
Vergadering	11-07-19
Toezegging	overnemen motie 177

Roept het college op om	<p>Te onderzoeken hoe het organische afval van de bewoners van de binnenstad weer kan worden opgehaald en daarbij in elk geval de ervaringen uit den lande met gf-inzameling in de hoogbouw op een rij te zetten en na te gaan welke oplossingen passend en relevant zijn voor de Utrechtse binnenstad; Via bestaande kanalen de interesses en deelnamebereidheid van bewoners, alsook hun ideeën en suggesties voor een succesvolle uitvoering te peilen;</p> <p>Te kijken welke rol de SWILL-boot hierbij kan spelen voor inwoners aan en om de Oudegracht;</p> <p>Hiervoor beleid te ontwikkelen en dat zo snel mogelijk aan de raad voor te leggen, en dan uiterlijk bij de nieuwe grondstoffennota.</p>
-------------------------	--

Onderwerp	Wordt in deze nota behandeld bij
4.5 Gebiedsaanpak: binnenstad	Gfe-inzameling binnenstad incl. betrekken bewoners en transport over het water.
4.2.1 Gft	Gfe-inzameling (bestaande) hoogbouw

Toezegging 3	
Gremium	Commissie Stad en Ruimte
Agendapunt	Programma Begroting 2020
Vergadering	31-10-2019
Toezegging	De wethouder zegt toe om in eerste kwartaal 2020 een voorstel aan de raad te sturen om emissieloos afval inzamelen te bevorderen.

Onderwerp	Wordt in deze nota behandeld bij
Emissieloos afval inzamelen	6.4 Duurzaam wagenpark



4.2 Aanpak per grondstof

In deze paragraaf geven we per grondstof een overzicht van de huidige situatie en een reflectie hierop. Vervolgens leggen we in de visie uit waar we naartoe willen en in de aanpak hoe we dit gaan bereiken.



4.2.1 Gft

Gft is de combinatie van groente-, fruit- en tuinafval afkomstig van huishoudens. Gft bestaat in gewicht voornamelijk uit groente, fruit en etensresten (gfe). Ook bij huishoudens die geen tuinafval hebben spreken we vaak over gfe. In deze paragraaf gaan we in op de aanpak van gft en gfe.

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Gemiddeld 32 kilo gft per inwoner per jaar- Het restafval bestaat voor nog voor 34% uit gft, omgerekend 68 kilo per inwoner.- Hiervan bestaat 90% uit groente-, fruit- en etensresten (gfe).
Hoe zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Laagbouw woningen met tuin en achterom maken gebruik van klike's, voor overige woningtypen (met uitzondering van complexen hoger dan vier woonlagen) zijn draagbare afvalcontainers (citybins) van 40 liter beschikbaar.- Wekelijks worden circa 121.000 klike's en 7.000 citybins geleegd.- Grof tuinafval wordt op afspraak aan huis opgehaald.- Grof tuinafval kan het hele jaar door op de afvalscheidingsstations worden ingeleverd.- In januari zamelen we apart kerstbomen in.
Wat maken we ervan?	Biogas en compost
Reflectie	
<p>Arbo is een belangrijk aandachtspunt. De citybin is Arbo-technisch niet verantwoord vanwege de hoge, fysieke belasting. De branche brede Arbowetgeving wordt naar verwachting aangescherpt, waardoor de citybin op termijn niet houdbaar is. De wekelijkste inzameling van gft is in Utrecht uitzonderlijk hoog. Naar schatting 90% van de gemeenten zamelt het gft eenmaal per twee weken in. Hierdoor zijn de kosten per ton ingezameld gft relatief hoog. In het verleden is hiervoor gekozen in verband met het gebruik van de citybin die bewoners veelal in pandig bewaren. Eenmaal per twee weken inzamelen kan mogelijk tot geuroverlast veroorzaken.</p>	

Visie	
Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	<div><div>- Een hoogwaardig brengsysteem voor gfe waarbij inwoners te allen tijde gfe kunnen aanbieden op loopafstand vanaf hun woning. De brengsystemen staan op logische plekken, passen in een omgeving met een beperkt gebruik van oppervlakte (footprint) en zijn gericht op gebruiksgemak voor inwoners. Hierbij gebruiken we de resultaten van de pilot Hoogbouw.</div><div>- De wekelijkse inzameling is niet meer nodig als er geen citybins meer gebruikt worden. De inzameling is nu wekelijks vanwege de beperkte capaciteit van de citybins. De kliko's worden dan gelijktijdig ingezameld, maar zijn in de regel nog lang niet vol of inwoners bieden ze niet elke week aan. Met de realisatie van een brengsysteem voor gfe zou de wekelijkse inzameling kunnen worden teruggebracht tweewekelijks.</div></div>
Verwerking	<div><div>- We onderzoeken hoe nieuwe grondstoffen uit gft gewonnen kunnen worden. Bijvoorbeeld directe toepassing als voedsel (kweken van eiwitten).</div><div>- Enkele gemeenten experimenteren met zogenaamde wormenhotels, waarbinnen speciaal gekweekte tijgerwormen bioafval verteren. Het restproduct is (vloeibare) compost. Het gebruik van een wormenhotel wijkt af van een gft-container omdat niet alle soorten bio afval hier in mogen. Denk aan bijvoorbeeld gekookt voedsel. De wormen kunnen deze producten niet verwerken. Het gebruik van een wormenhotel vergt daarom veel begeleiding en is daarom relatief duur. Ook is de circulaire impact onzeker omdat zowel productie als gebruik van de compost niet geborgd is. Zo is toepassing van het eindproduct als compost niet mogelijk voor professionele toepassingen. Omdat de verwerking van gft en het zoeken naar hoogwaardige toepassingen specialistisch werk is, wordt ingezet op centrale verwerking bij professionele partijen.</div></div>

Aanpak	
Inzameling	<div><div>- Bestaande producten op de markt hebben hun beperkingen, voornamelijk in dicht stedelijke gebieden. Daarom wordt samen met Amsterdam en Rotterdam een innovatief inkooptraject (innovatiepartnerschap) voorbereid waarbij we samen met marktpartijen een hoogwaardig brengsysteem willen ontwikkelen. Het doel is een nieuw soort inzamelvoorziening te ontwikkelen die te allen tijde bereikbaar is, eenvoudig inpasbaar is in dicht stedelijke gebieden, met eenvoudige en snelle logistiek en modulair en flexibel opgebouwd(idealiter ook toepasbaar in bestaande ondergrondse containers). Met een succesvol prototype kan vervolgens een pilot worden gestart in hoogbouw gebieden.</div><div>- Mede op initiatief van Utrecht en in samenwerking met de G4 is een onderzoek opgezet naar gedrag en scheiding van organisch afval, toegespitst op hoogbouw. In het tweede kwartaal van 2020 zijn de resultaten beschikbaar. Succesvolle interventies om gescheiden inzameling van organisch afval te bevorderen worden meegenomen in het innovatie partnerschap traject.</div></div>
Verwerking	<div><div>- Binnen de samenwerking Cirkelwaarde doen we (wetenschappelijk) onderzoek naar de kansen voor hoogwaardige verwerking van gft, hierbij sturen we waar nodig ook actief op nieuwe wet- en regelgeving.</div></div>
Financieel	
<div>Met de realisatie van een brengsysteem voor gfe kan de wekelijkse inzameling van kliko's worden teruggebracht naar eenmaal per twee weken. De vrijgekomen middelen door de lagere inzamelfrequentie worden ingezet om het brengsysteem te financieren. Cirkelwaarde wordt gefinancierd vanuit de gemeenschappelijke regeling AVU.</div>	



4.2.2 Plastic, blik en pak (pbp)

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Gemiddeld 8 kilo pbp per inwoner per jaar.- Het restafval bestaat voor nog voor 10,5 % uit pbp verpakkingsmateriaal, omgerekend 21 kilo per inwoner.- 28% van het verpakkingsafval wordt aan de bron, dus aan huis, gescheiden.
Hoe zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Circa 40.000 laagbouwoningen maken gebruik van kliko's. De overige huishoudens kunnen gebruik maken van ondergrondse pbp-containers.
Wat maken we ervan?	<ul style="list-style-type: none">- Nieuwe kunststof producten zoals petflessen, bouwemmers, grindplaten etc.

Reflectie

Sinds 2009 zijn gemeenten verplicht kunststoffen gescheiden in te zamelen. Later kwamen daar ook blik en pak bij. Om gescheiden inzameling mogelijk te maken, hebben we onder- en bovengrondse containers geplaatst. In de nota ‘Afval is grondstof 2015-2018’ is besloten de pbp-inzameling verder uit te breiden door laagbouw huishoudens te voorzien van kliko's en het aantal ondergrondse containers uit te breiden. Door het bestaande contract met AVR (dat tot 2021 loopt) was nascheiding lange tijd geen optie. In 2018 besloot AVR tot de ontwikkeling van een nascheidingsinstallatie waardoor in 2019 een proef kon starten met het nascheiden van plastic, blik en pak uit het restafval van de inwoners uit de stad Utrecht. Een klein deel van de inwoners in dit gebied heeft de beschikking over een eigen kliko voor pbp, maar verreweg de meesten maken gebruik van de ondergrondse containers voor pbp. Hierdoor is de service op bronscheiding van pbp relatief laag en zit er nog veel pbp in het restafval. Daarom wordt al het restafval uit deze gebieden nagescheiden op pbp. Bij Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is dit niet mogelijk. De nascheider heeft aangegeven dat het percentage bronscheiding met kliko's hier te hoog is om nascheiden rendabel te maken. Met andere woorden: het restafval in Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn is na bronscheiding te arm aan pbp. Dit komt doordat kliko's een relatief hoog scheidingspercentage van het pbp opleveren door de hoge service aan huis.

Nu de pilot met nascheiding een jaar gevorderd is, maken we de balans op om te komen tot een definitieve keuze in het toekomstige beleid rondom inzameling van pbp.

We kijken naar de huidige logistiek rondom inzameling van pbp, communicatie naar onze inwoners, de hoeveelheid pbp dat via bron- en nascheiding wordt gescheiden (kwantiteit) en de mogelijkheid om het gerecyclede pbp weer in te zetten als grondstof (kwaliteit).

Logistiek

In Vleuten-de Meern en Leidsche Rijn hebben de meeste laagbouw woningen na de introductie van Het Nieuwe Inzamelen inmiddels een minicontainer voor pbp. Dat is ruim 65% van alle woningen in dit gebied. In de overige wijken ten oosten van de A2 hebben veel huishoudens geen ruimte voor een kliko. Gemiddeld heeft maar 13% van de laagbouwoningen daar een eigen kliko. Dat zorgt ervoor dat de inzamelroutes voor de pbp-kliko's sterk gefragmenteerd zijn en in dit gebied niet efficiënt kan worden ingezameld.

Communicatie

Op dit moment wordt in de stad Utrecht het pbp dus zowel bron- als nagescheiden. Hierdoor is de communicatieboodschap niet eenduidig. We leggen aan onze inwoners uit dat we testen of nascheiding gelijkwaardig is aan bronscheiding en dat we graag willen dat bewoners vooralsnog gewoon doorgaan met bronscheiden, ondanks dat het pbp in hun restafval ook nog nagescheiden wordt. Op termijn is deze boodschap naar verwachting niet houdbaar en zal het mogelijk leiden tot verlies van draagvlak voor bronscheiding.

Kwantiteit

Bronscheiding van pbp vindt op dit moment op twee manieren plaats in Utrecht: middels klike's en ondergrondse containers. Het bronscheidingsrendement door het gebruik van klike's is, door het hoge serviceniveau aan huis, het hoogste: gemiddeld 31% van al het pbp wordt op deze manier gescheiden ingezameld. Bij ondergrondse containers ligt dit percentage veel lager: gemiddeld slechts 11% van het pbp wordt op deze manier gescheiden ingezameld. Deze scheidingspercentages zeggen overigens onvoldoende over de participatie van inwoners. Uit een studie van de Wageningen Universiteit uit 2019 blijkt, dat bewoners die actief hun pbp scheiden, ongeveer 73% daadwerkelijk gescheiden inzamelen. Daarnaast zijn er natuurlijk bewoners die bewust niet alle pbp apart houden, bijvoorbeeld omdat een deel als 'vies' wordt beschouwd (denk aan vleesschaaltjes e.d.).

Uit de inzamelgegevens blijkt dat in Vleuten-de Meern en Leidsche Rijn ongeveer 26% van al het pbp gescheiden wordt ingezameld via bronscheiding. Met alleen bronscheiding wordt in de overige wijken gemiddeld ongeveer 14% gescheiden. Dit percentage ligt een stuk lager door het eerder genoemde rendementsverschil tussen klike's en ondergrondse containers. In het overige deel van Utrecht kunnen we maar weinig bewoners gebruik laten maken van een klike.

Het scheidingsrendement van de nascheidingsinstallatie ligt op basis van de resultaten van 2019 op ongeveer 51%. De verwachting is dat dit percentage de komende jaren nog verder zal toenemen door verdere optimalisaties van de nascheidingsinstallatie. AVR heeft zich als doel gesteld om het scheidingsrendement de komende jaren verder te verbeteren tot minimaal 65%.

Met de introductie van nascheiding in Utrecht stad wordt een combinatie bron- en nascheiding gevoerd en hiermee in dit gebied een scheidingsrendement van ongeveer 58% gehaald. Het gemiddelde scheidingsrendement van pbp in heel Utrecht ligt gemiddeld op 51%. In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern ligt het scheidingsrendement door (alleen) bronscheiding op 26%.

Op basis van scheidingsrendementen kan via nascheiding op stedelijk niveau meer pbp worden gescheiden en dus gerecycled worden dan via bronscheiding. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat we voor het overgrote deel gebruik maken van de minst effectieve inzamelmiddelen, namelijk de ondergrondse containers en slechts beperkt gebruik kunnen maken van het meest effectieve inzamelmiddel voor pbp: de klike. Ondergrondse containers leveren slechts een beperkt scheidingsresultaat op en zijn voor veel inwoners, ondanks alle communicatie, onvoldoende prikkel om pbp te gaan scheiden.

Kwaliteit

Voor een uitspraak over de kwaliteit, dus de toepasbaarheid, hebben we een onderzoek² door de Wageningen Universiteit (WUR) laten uitvoeren. In het onderzoek naar de kwaliteit van het gerecyclede product, het granulaat, wordt plastic uit bronscheiding vergeleken met plastic uit nascheiding. In veel opzichten was dit al in ander onderzoek gedaan, met uitzondering van één aspect: moleculaire verontreiniging. De meest bekende uiting van deze vorm van verontreiniging is geur. Een minder bekende uitingsvorm is de migratie van moleculen. Dit laatste moet bepaald worden als men een kunststofverpakking wil gebruiken voor het verpakken van levensmiddelen.

Tot nu toe was het effect van de inzamelwijze (bron- of nascheiding) op de moleculaire verontreiniging in gerecyclede kunststoffen niet onderzocht. Daarmee is het onderzoek door de WUR nieuw en verkennend. Het plastic afval bestaat uit veel verschillende soorten plastics. In deze studie is ervoor gekozen om gebruik te maken van folies. Folies hebben namelijk het grootste aandeel in de ingezamelde kunststoffen en deze hebben de eigenschap dat zij het makkelijkst moleculen (bijvoorbeeld geurstoffen) opnemen uit de stoffen waarmee ze in contact komen. Folies gelden daarom als een 'worst-case'.

Op basis van dit verkennende onderzoek lijkt er geen significant verschil te zijn tussen moleculaire verontreiniging van gerecycled materiaal teruggewonnen uit bron- en nascheiding. Beide materialen bevatten veel moleculaire verontreiniging. Beide materialen geuren, maar op een andere manier. Het zal daarom van de toepassing afhangen welke geur minder storend is. Op basis van het onderzoek door de WUR is de voorlopige conclusie dat bron- of nascheiding de toepasbaarheid van kunststoffen naar alle waarschijnlijkheid niet beperkt.

Zoals gezegd is in het onderzoek bewust gekozen voor folies omdat deze gelden als een 'worst-case' materiaal voor moleculaire vervuiling. Andere gerecyclede kunststoffen afkomstig uit bron en nascheiding zullen daarom anders ruiken, waarschijnlijk vergelijkbaar als bron- en nagescheiden folie, maar vermoedelijk minder sterk. Bij de huidige toepassingen van deze gerecyclede kunststoffen is dit niet storend.

Visie	
Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	<div>- Vanuit logistiek perspectief is de inzameling van pbp met klike's ten oosten van de A2 (Utrecht stad) niet effectief. De reden hiervoor is dat, verspreid over de stad, verhoudingsgewijs slechts een beperkt aantal woningen in aanmerking komen voor klike's waardoor de inzamelroutes gefragmenteerd zijn.</div> <div>- Voor behoud van draagvlak is een heldere communicatie boodschap voor inzameling van pbp noodzakelijk. Daarom heeft het de voorkeur dat in een gebied slechts één vorm van scheiding beschikbaar is zodat inwoners weten waar ze aan toe zijn en communicatiemiddelen effectief kunnen worden ingezet.</div> <div>- Uit de kwantitatieve inzamelresultaten blijkt dat met nascheiding meer pbp gescheiden wordt dan met bronscheiding. Een combinatie van bron- en nascheiding is alleen mogelijk in Utrecht stad. Dit gebeurt nu ook als proef, maar is niet mogelijk in Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn omdat hier te weinig pbp in het restafval aanwezig is om nascheiding voor AVR rendabel te maken. Het totale scheidingsrendement van pbp is op dit moment 51%. Wanneer in heel Utrecht wordt overgestapt op nascheiding van pbp dan blijft dit percentage ongeveer gelijk. Dit komt doordat in Vleuten-De Meern door nascheiding een hoger rendement wordt gehaald dan alleen via bronscheiding terwijl in de andere wijken ten oosten van de A2 een stuk bronscheiding wegvalt.</div> <div>- Bij nascheiding lijkt de toepasbaarheid van kunststoffen naar alle waarschijnlijkheid niet beperkt, net als bij bronscheiding, zo blijkt uit het onderzoek van de WUR.</div> <div>- Bovenstaande reflectieoverwegingen pleiten ervoor om voor het scheiden van pbp in heel Utrecht over te stappen op nascheiding. De toepassingsmogelijkheden van recyclaat uit bron- en nascheiding zijn vergelijkbaar, kwantitatief is er veel te winnen met nascheiding en een combinatie van beiden systemen zal op termijn zorgen voor een verlies aan draagvlak onder inwoners en kostenverhogend werken.</div>

² E. Maaskant-Reilink, E.U. Thoden van Velzen, I.W. Smeding; 2020; Moleculaire verontreiniging in gerecyclede kunststoffolie uit bron- en nascheiding; Wageningen Food & Biobased Research

Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Verpakkingen worden gesorteerd, gewassen, vermalen en verder opgewerkt tot recycklaat dat wordt gebruikt voor nieuwe (kunststof) producten.- De Raamovereenkomstpartijen, NVRD, VNG en Afvalfonds Verpakkingen, hebben naar aanleiding van de uitkomst van een tussentijdse evaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen 2013-2022 nieuwe afspraken gemaakt. Het oorspronkelijke ketenregiemodel wordt vervangen. In het nieuwe model kunnen makkelijker afspraken worden gemaakt om de sortering van kunststoffen te verbeteren en wordt er meer landelijk regie genomen om kunststoffen hoogwaardiger te recyclen. Dit gebeurt in samenspraak tussen het Afvalfondsverpakkingen en de VNG.
Aanpak	
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- We stoppen gefaseerd met bronscheiding van pbp. Hiervoor worden de kliko's, circa 40.000, die in gebruik zijn voor de gescheiden inzameling van pbp ingenomen en zoveel mogelijk herbestemd. Hetzelfde geldt voor de huidige ondergrondse containers voor pbp die kunnen worden omgebouwd naar andere (grondstof)containers.- Een communicatiestrategie wordt opgezet om deze wijziging aan de inwoners kenbaar te maken en uit te leggen dat de verandering uitsluitend gaat over pbp. Voor andere grondstoffen biedt nascheiding tenslotte geen volwaardig en beter alternatief om grondstoffen hoogwaardig te verwerken.- De ondergrondse restafvalcontainers worden aangepast aan de nieuwe afvalsoort, namelijk pbp en restafval.
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Het restafval wordt bij AVR nagescheiden. De installatie is nog maar een jaar in gebruik en wordt nog steeds doorontwikkeld en geoptimaliseerd. De verwachting is dat het rendement in de loop van de tijd nog zal toenemen. Dit is ook te verwachten aan de hand van andere installaties in Nederland die al langere tijd operationeel zijn.

Financieel
<p>Overstap naar nascheiding</p> <p>De kosten voor inzameling van plastic, blik en pak worden bekostigd vanuit de producenten van verpakkingen via het Afvalfonds verpakkingen. Vanuit deze organisatie ontvangt de gemeente een vergoeding om de inzaelkosten te dekken. Hierbij maakt het niet uit of deze kosten gemaakt worden via bron- of nascheiding. Hier is in de nieuwe Ketenovereenkomst rekening mee gehouden.</p> <p>Voor het invoeren van het nieuwe systeem zijn enkele eenmalige kosten gemoeid. Het gaat dan om de afschrijvingskosten voor de kliko's en de kosten voor de aanpassingen van de ondergrondse containers. Dit zal maximaal €600.000 bedragen. Uiteraard zullen containers zoveel mogelijk worden hergebruikt om een versnelde afschrijving beperkt te houden. Hierbij zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden om de egalisereserve te benutten om de resterende kosten van de versnelde afschrijving te dekken.</p> <p>Invoering statiegeld</p> <p>Per 1 juli 2021 wordt statiegeld op kleine plastic flesjes ingevoerd. Mogelijk wordt op een later moment ook statiegeld ingevoerd op blik, om ook het aantal blikjes in het zwerfafval terug te dringen. Deze maatregel wordt ingevoerd om de hoeveelheid plastic flesjes in het zwerfafval tegen te gaan. De producenten van de flesjes zijn verantwoordelijk voor de invoering van het statiegeldsysteem. Dit besluit zal ongetwijfeld een invloed hebben op de hoeveelheid kunststoffen die wij inzamelen. Het maakt daarbij niet uit of het om bron- of nascheiding gaat: een deel van het plastic zal voor het statiegeld terug naar de winkel gebracht worden en komt dus niet in het afval terecht waardoor wij hiervoor ook geen kosten voor de inzameling maken. Daar staat tegenover dat ook de inkomsten uit de vergoedingen van Nedvang voor de statiegeldverpakkingen wegvallen. De verwachting is dat de netto financiële effecten van statiegeld daarom kostenneutraal zijn.</p>



4.2.3 Papier/karton

Huidige situatie

Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Gemiddeld 31 kilo per inwoner per jaar.- Het restafval bestaat nog voor 14% uit papier en karton, omgerekend 27 kilo per inwoner.- 54% van het papier en karton wordt gescheiden.
Hoe zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Ondergrondse containers, kliko's voor laagbouw woningen met tuin en achterom.- Via verenigingen, kerken en scholen.
Wat maken we ervan?	<ul style="list-style-type: none">- Het ingezamelde papier en karton wordt gerecycled tot nieuw papier en karton.

Reflectie

De laatste jaren vindt er een grote verschuiving plaats in de samenstelling van het papier en karton. Door de groei van online verkoop wordt er naar verhouding steeds meer karton aangeboden. Kartonnen dozen vormen een steeds groter wordend probleem bij de inzameling. Dozen passen niet goed door de klep van de ondergrondse containers of verstoppert de containers. Inwoners maken ze vaak niet klein (genoeg) en plaatsen het karton naast de container. Dit heeft een aantrekkelijk effect op het bijplaatsen van meer afval.

De enige kwetsbaarheid op de toepassing van papier en karton is het percentage vervuiling. Tot voor kort was enige mate van vervuiling geen probleem. Sinds een jaar importeert China echter geen papier en karton meer. Hierdoor is het aanbod van papier en karton op de Europese markt erg hoog en wordt er scherper gekeken naar de vervuiling.

Verreweg het meeste papier en karton wordt ingezameld via de kliko's en ondergrondse containers. Verenigingen, kerken en scholen zamelen slechts een klein deel in. Voor de inzameling krijgen zij een vergoeding. We hebben met deze instellingen een garantieprijs afgesproken. Dat is een minimaal bedrag per kilo. Echter, als de marktprijs boven deze garantieprijs ligt, krijgen zij de hogere marktprijs vergoed. Inmiddels liggen de marktprijzen onder de garantieprijzen. De inzameling van oud papier levert de instellingen steeds minder op. Ook het zoeken van vrijwilligers lijkt voor de verenigingen steeds moeilijker te zijn.

Visie

Circulariteit	<ul style="list-style-type: none">- 9. Reduce- 2. Recycle
Preventie	<ul style="list-style-type: none">- De productie van ongeadresseerd reclamedrukwerk zoveel mogelijk voorkomen.
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- Het papier en karton dat overblijft wordt zoveel mogelijk gescheiden ingezameld door middel van kliko's (voor laagbouw woningen) en ondergrondse containers.- Ondergrondse papiercontainers zijn beter geschikt voor de toenemende hoeveelheid karton.
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- De komende jaren wordt meer gestuurd op de kwaliteit van het ingezamelde papier en karton, waar nodig wordt hierop bijgestuurd.- De huidige verwerkingsmethode van papier en karton is hoogwaardig; papier en karton wordt opnieuw ingezet. Eventuele nieuwe vormen van verwerking volgen we op de voet in samenwerking met onze partners AVU en Cirkelwaarde.

Aanpak	
Preventie	<ul style="list-style-type: none">- Door het opt-in systeem moeten bewoners per 1 januari 2020 expliciet aangeven ongeadres- seerd reclamedrukwerk te willen ontvangen. Als dit niet gebeurt, ontvangt men geen onge- adresseerd reclamedrukwerk meer. We handhaven het opt-in systeem voor ongeadresseerd reclame drukwerk.- Initieel was het systeem ook van toepassing op huis-aan-huis bladen. Op 25 februari oordeelde het Gerechtshof echter dat dit in strijd is met Artikel 10 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). Naar aanleiding van deze uitspraak is cassatieadvies ingewon- nen bij de landsadvocaat, welke concludeerde dat er goede juridische gronden bestaan voor een cassatieberoep. Het gaat hierbij om een principiële vraag over de uitleg van artikel 10 EVRM die niet alleen voor Utrecht maar ook voor andere gemeenten, die invoering van een dergelijk systeem overwegen, relevant is. Op basis van deze overwegingen heeft het college op 3 april 2020 aangekondigd in cassatie te gaan.- Ondanks de cassatieprocedure wordt voorgesteld de Afvalstoffenverordening aan te passen naar een variant waarbij de huis-aan-huisbladen ongemoeid blijven. Doel van deze aanpassing is vooral om juridisch een gelijk speelveld te creëren voor alle huis-aan-huisbladen. De uitspraak van het gerechtshof ging namelijk alleen over bladen van DPG Media. Daarnaast kost een cassatieberoep per definitie veel tijd (één tot anderhalf jaar) en blijft de uitkomst onzeker. Zowel het Europees Hof voor de Rechten van de Mens als de Hoge Raad, hebben niet over een vergelijkbare casus beslist en de uitkomst is daarom niet gemakkelijk te voorspellen.
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- De ondergrondse containers voor papier en karton worden aangepast, waardoor karton eenvoudiger kan worden aangeboden. Hiervoor wordt een ondergrondse container met speciale sleuf voor karton ontwikkeld, die eerst in een pilot wordt getest.- We onderzoeken in hoeverre de inzameling van oud papier en karton door verenigingen, kerken en scholen op korte en langere termijn draagvlak heeft.
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Om de vervuiling van het ingezamelde papier en karton in beeld te brengen, worden jaarlijks sorteeranalyses uitgevoerd.
Financieel	
<p>De ontwikkelkosten voor de aangepaste inworpopening zijn beperkt. De aangepaste containers worden meegenomen in het vervangingsprogramma, zodat hier naar verwachting geen extra middelen voor hoeven te worden vrijgemaakt. De kosten voor het cassatieberoep bedragen ca €40.000. Deze ruimte is er nog in de projectbegroting van de ja-ja sticker.</p>	



4.2.4 Glas

Huidige situatie

Wat zamelen we in?	- Gemiddeld 19 kilo per inwoner per jaar.
	- Het restafval bestaat nog voor 3% uit glas, omgerekend 6 kilo per inwoner.
	- 76% van het glas wordt gescheiden.
Hoe zamelen we in?	- Ondergrondse glascontainers.
Wat maken we ervan?	- Het ingezamelde glas wordt gerecycled tot nieuw glas.

Reflectie

Utrecht zamelt het glas uit diverse gemeenten uit de provincie Utrecht in. Dit doen we in opdracht van de AVU. Onze ondergrondse glascontainers zijn nog niet uitgerust met vulgraadsensoren omdat deze samen met de containers uit de provincie, die ook nog geen sensoren hebben, gelege

Visie

Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	- Alle glascontainers in Utrecht en omliggende gemeenten in de provincie worden gelege
Verwerking	- De huidige verwerkingsmethode van glas is hoogwaardig; het glas wordt weer opnieuw ingezet.

Aanpak

Inzameling	- In samenwerking met de AVU wordt een nieuw contractmodel ontwikkeld waarbij de glascontai
------------	---

Financieel

De verwachting is dat het nieuwe inzamelmodel een licht voordeel oplevert voor de inzamelkosten van de gemeente Utrecht. De inzameling bij omliggende gemeenten in opdracht van de AVU is een commerciële activiteit en valt daarom buiten de begroting van de afvalstoffenheffing. De verwachting is dat ook hier een lichte kostenbesparing zal worden gerealiseerd, waar de AVU gemeenten mede voordeel van zullen hebben.



4.2.5 Textiel

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Gemiddeld 2 kg textiel per inwoner per jaar.- Het restafval bestaat voor nog voor 3% uit textiel, omgerekend 7 kg per inwoner.- 23% van het textiel wordt gescheiden.
Hoe zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Inzameling door middel van 70 ondergrondse containers bij kringlooppunten en maandelijks middels huis-aan-huis inzameling via charitatieve derden
Wat maken we ervan?	<ul style="list-style-type: none">- Herbruikbare kleding wordt verkocht en weer gedragen. Van het overige textiel is de toepassing grotendeels onbekend.

Reflectie
<p>Textiel bestaat uit veel verschillende soorten met elk een andere kwaliteit. Dit bepaalt de manier waarop het textiel hergebruikt kan worden, zoals verkoop als 2de hands of vervezelen en toepassing in een ander product. Slechts een klein deel van het textiel heeft een positieve marktwaarde en bepaalt de vergoeding die de gemeente ontvangt.</p> <p>De inschatting is dat ongeveer 70% van het textiel verdwijnt in het buitenland (Azië, Afrika, China) waarna het onduidelijk is wat ermee gebeurt.</p> <p>Een deel wordt verkocht en hergebruikt maar de kans is hoe dan ook groot dat een groot deel van het textiel uiteindelijk gestort wordt.</p> <p>Ook is er geen grip op de inzameling van textiel in Utrecht. Door de stad staan verspreid veel ‘illegale’ textielcontainers. Vaak staan deze containers in winkelpanden of (semi) openbare of privé terreinen. De containers zijn illegaal omdat ze zonder medeweten van de gemeente geplaatst zijn, door inzamelaars die geen toestemming hebben huishoudelijk textiel in te zamelen. Formeel is de gemeente namelijk verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van huishoudelijke afvalstoffen, waar ook ongesorteerd textiel onder valt. Door de aanwezigheid van illegale textielcontainers hebben we onvoldoende zicht op de hoeveelheid textiel die in Utrecht gescheiden wordt ingezameld. Daarnaast is het ook niet duidelijk of dit textiel op de juiste manier wordt verwerkt.</p> <p>De kwaliteit van het textiel uit ondergrondse containers wordt voor een groot deel bepaald door vervuiling in de container en de mate waarin dit zich bij het legen kan verspreiden door het textiel. Begin 2019 liep het percentage vervuiling sterk op tot tegen de 25%. Op basis hiervan is de manier van inzamelen aangepast door een ander type inzamelvoertuig. Hierdoor kon vervuiling minder vermengd raken met het textiel waardoor het vervuilingpercentage sterk daalde tot ongeveer 10%.</p>

Visie

Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- Textiel uit ‘illegale’ textielcontainers is in kaart gebracht en wordt circulair verwerkt.- Het vervuilingspercentage blijft beperkt en vormt geen probleem voor de hoogwaardige verwerking van het textiel.
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Er is inzicht in de tweedehands textielketen, zowel het herbruikbare als het overige deel.- Textiel wordt lokaal gesorteerd en alleen herbruikbaar textiel wordt verkocht voor hergebruik. Recycling van overig textiel wordt gestimuleerd.

Aanpak

Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- Vervuiling van het textiel blijft een punt van aandacht. Op het moment dat dit toeneemt, kunnen aanvullende maatregelen worden genomen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan een (laagdrempelig) toegangssysteem op de ondergrondse textielcontainers.- Illegale textielcontainers en diens eigenaren worden in kaart gebracht. We willen met de eigenaren afspraken maken. Het betreffende textiel dient circulair te worden verwerkt. Waar nodig wordt hierop gehandhaafd. .
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Schaal is van groot belang voor het lokaal sorteren van textiel. Utrecht heeft hiervoor niet voldoende textiel, ook niet op het moment dat de inzamelresultaten sterk zouden toenemen. Daarom wordt ingestoken op een regionale aanbesteding. Bijvoorbeeld samen met AVU gemeenten, Cirkelwaarde en eventueel de gemeente Amsterdam. In deze aanbesteding staan transparantie en de circulariteit van de textielketen centraal.

Financieel

De textielinzameling levert de gemeente op dit moment rond de €210.000 per jaar op. De opbrengsten van textiel dalen op dit moment echter sterk, mede doordat er onvoldoende mogelijkheden zijn voor het recyclen van textiel en omdat er veel aanbod is van goedkope fast fashion op buitenlandse markten. Om deze reden worden alleen de kosten voor inzameling gedekt door de opbrengsten. De verwachting is dat de opbrengsten voor textiel hiermee jaarlijks ongeveer €150.000 lager worden ten opzichte van de huidige situatie. De impact van de afnemende opbrengsten zullen worden meegenomen in de tariefopstelling afvalstoffenheffing van de komende jaren.



4.2.6 Luiers

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	- Het restafval bestaat voor 9% uit luiers en incontinentiematerialen. Omgerekend is dat 11,3 kilo per inwoner per jaar.
Hoe zamelen we in?	- Luiers worden niet gescheiden ingezameld.
Wat maken we ervan?	Luiers worden met het restafval verwerkt. Dat betekent dat ze verbrandt worden met terugwinning van energie.

Reflectie

Op dit moment is er één partij die luiers apart kan verwerken: ARN in Weurt. Uit een onafhankelijk rapport blijkt dat de totale milieu-impact van het verwerkingsproces van ARN positiever is dan verbranden. Met andere woorden, het draagt – ten opzichte van verbranding – onder andere bij aan CO2-besparing. Deze positieve milieu-impact wordt echter voor een groot deel veroorzaakt doordat 91% van de luiers via de rioolslibverwerking wordt omgezet in biogas. Dit proces is een vorm van verbranding. Een beperkt deel van de positieve milieu-impact wordt veroorzaakt door daadwerkelijke recycling. In dit geval van de kunststoffen in de luiers. Uiteindelijk wordt slechts 9% daadwerkelijk gerecycled. Gezien het beperkte percentage recycling is het de vraag in hoeverre deze techniek zal voldoen aan landelijke wet- en regelgeving (LAP3).

Samen met de Afval Verwijdering Utrecht (AVU) wordt in het Cirkelwaarde verband gekeken op welke manier de luierverwerking zich de komende jaren zal ontwikkelen.

De afvalstroom ‘luiers’ bestaat uit baby- en kinderluiers en incontinentiemateriaal. We richten ons op de baby- en kinderluiers omdat hier goede alternatieven voor bestaan.

Een kind draagt gemiddeld 5 luiers per dag. Dat zijn ongeveer 1.800 tot 2.000 luiers per jaar, goed voor 260 kilo afval. Gemiddeld draagt een kind 5.300 luiers voordat hij of zij zindelijk is.

Preventie heeft echter een grotere voorkeur dan recycling. De laatste jaren staan de ontwikkelingen daarop niet stil. De wasbare luier is al lang niet meer een katoenen doek die met veiligheidsspelden in elkaar hangt en uitgespoeld en uitgekookt moet worden. Er liggen dan ook kansen om via de wasbare luier het afval van wegwerpluiers te voorkomen.

Visie	
Circulariteit	<div><div>- 9. Reduce</div><div>- 2. Recycle</div></div>
Preventie	<div><div>- Het gebruiken van wasbare luiers zorgt voor minder afval en daarmee ook minder CO²-uitstoot. Wasbare luiers zijn daarom beter voor het milieu dan wegwerpluiers. Ook als de productie en het wassen van de luiers worden meegenomen zorgen ze voor minder vervuiling dan wegwerpluiers.</div><div>- Doel is om de Utrechters beter bekend te maken met de voordelen en het gebruik van wasbare luiers.</div></div>
Inzameling	<div><div>- Voorlopig worden luiers in Utrecht niet gescheiden ingezameld in verband met de beperkte mate van recycling.</div></div>
Verwerking	<div><div>- De ontwikkelingen met betrekking tot recycling van wegwerpluiers worden nauwlettend gevolgd. Op het moment dat zich nieuwe ontwikkelingen voordoen die de mate van recycling verbeteren, kan het inzamelen van luiers worden overwogen.</div></div>

Aanpak	
Preventie	<div><p>Het gebruik van wasbare luiers is in Nederland nog geen algemeen gebruik. Tot enkele decennia geleden was de katoenen luier nog gangbaar tot de wegwerpluier zijn intrede deed. De wegwerpluier had voordelen ten opzichte van de katoenen luiers, vooral in het gebruiksgemak. De katoenenluiers zijn hierdoor in ongebruik geraakt en de wegwerpluiers domineren nu de markt. Wasbare luiers zijn niet in de gangbare winkels verkrijgbaar.</p><p>De beeldvorming rondom wasbare luiers is sterk beïnvloed door de manier waarop vroeger met katoenen luiers werd gewerkt. Dit is niet terecht. Inmiddels zijn wasbare luiers een volwaardig alternatief. Een wasbare luier verschonen gaat vrijwel hetzelfde als een wegwerpluier en het wassen is een stuk eenvoudiger geworden. Bovendien heeft de wasbare luier grote voordelen boven de wegwerpluiers. Wasbare luiers zijn goedkoper: bij gemiddeld gebruik scheelt het ongeveer 450 euro per kind. Als je de wasbare luiers ook gebruikt voor een tweede kindje of ze na gebruik verkoopt, zijn de kosten nog lager.</p><p>Wasbare luiers zijn beter voor het milieu dan wegwerpluiers omdat het zorgt voor minder afval en minder CO² uitstoot.</p><p>Door de beeldvorming ten opzichte van de wasbare luier te beïnvloeden zal het gebruik ervan steeds meer als normaal worden gezien.</p><p>Hoewel de groep mensen die luiers gebruiken beperkt is, zal de aanpak betrekking moeten hebben op de hele maatschappij. Mensen die zich oriënteren op (wasbare) luiers worden namelijk (sterk) beïnvloed door hun omgeving. Als iemand uit hun omgeving een negatieve houding heeft ten opzichte van de wasbare luiers, weegt dat zwaar in de overwegingen.</p><p>De aanpak bestaat uit een structurele bewustwordingscampagne. Hierbij willen we de samenwerking met andere gemeenten zoeken. De vorm en inhoud wordt nog vormgegeven.</p></div>

Financieel	
<div><p>De bewustwordingscampagne wordt gefinancierd vanuit het communicatiebudget, aangevuld met eventuele bijdragen van andere gemeenten.</p></div>	



4.2.7 Grondstoffen afvalscheidingsstations

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- Alle grove materialen die niet in een ondergrondse containers of kliko kunnen worden aangeboden.- In totaal worden 22 verschillende soorten afval gescheiden ingezameld.- Gemiddeld 80 kilo per inwoner per jaar gescheiden grof afval.- Gemiddeld 22 kilo per inwoner per jaar ongescheiden grof afval (waarvan 12 kilo per inwoner via grofvuil ophalen op afspraak).- 78% van het ingezamelde grof afval wordt gescheiden.
Hoe zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- In de gemeente Utrecht zijn drie afvalscheidingsstations. Inwoners kunnen hun afval hier naartoe brengen. Als mensen dat willen, kunnen ze een gratis aanhanger of bakfiets lenen voor het vervoeren van grofvuil.- Grof afval en snoeiafval worden op afspraak gratis aan huis opgehaald.
Wat maken we ervan?	Elke afvalstroom wordt op de meest hoogwaardig mogelijke manier verwerkt en gerecycled.

Reflectie
<p>De afvalscheidingsstations zijn toegankelijk voor alle inwoners van de gemeente Utrecht. Er zijn drie afvalscheidingsstations. Het aantal inwoners groeit gestaag en het aantal bezoeken aan de afvalscheidingsstations neemt toe. Met de groei van de stad is het ook de vraag of de huidige afvalscheidingsstations voldoende capaciteit hebben om een adequate voorziening te bieden voor onze inwoners. Nieuwe wijken aan de rand van de stad liggen ver van de huidige afvalscheidingsstations af, waardoor de drempel hoog is om hier naartoe te gaan</p> <p>Bezoekers op de afvalscheidingsstations gooien hun grof afval gescheiden in de daartoe behorende containers. Medewerkers zien er op toe dat dit juist verloopt. Herbruikbare spullen kunnen afgegeven worden aan het kringloopbedrijf. Afval dat niet gescheiden kan worden, komt terecht in het grofvuil. Grof afval dat aan huis wordt ingezameld, wordt niet gescheiden en wordt in zijn geheel verwerkt als grof afval. De overige stromen die op de afvalscheidingsstations gescheiden worden ingezameld, worden zo hoogwaardig mogelijk verwerkt. Vanaf 2021 gelden nieuwe tarieven voor de verwerking van grof restafval. De kosten voor het verwerken van het grof restafval zijn daardoor aanzienlijk gestegen. Het verder voorkomen van ongescheiden grof afval heeft groot effect op de verwerkingskosten. Immers, alles wat gescheiden wordt, hoeft niet tegen het hoge tarief voor grof restafval verwerkt te worden.</p> <p>Bij de aanbesteding van de stromen hout, asbest, bouw- en sloopafval, puin en metaal, is als eis meegenomen dat de verwerker ermee akkoord gaat dat een deel van de ingezamelde stromen ingezet kan worden voor innovaties, al dan niet bij derden. Het afvalscheidingsstation heeft bijvoorbeeld een samenwerking met Buurman Utrecht opgezet. Buurman Utrecht is een werkplaats en bouwmarkt voor hergebruik van materialen. Wat ooit afval was krijgt bij hier een tweede leven. De afvalscheidingsstations leveren voornamelijk houtmateriaal aan Buurman. Op deze manier is hoogwaardig hergebruik gegarandeerd.</p> <p>De afvalscheidingsstations zijn alleen toegankelijk voor inwoners van de gemeente Utrecht. We hebben ook de ambitie om afvalscheiding bij bedrijven te bevorderen. Dat betekent dat we onderzoeken op welke manier en onder welke voorwaarden dit mogelijk is via de afvalscheidingsstations.</p>

Visie	
Circulariteit	<div><div>- 2. Recycle</div><div>- 7. Re-use</div></div>
Inzameling	<div><div>- Het afval op de afvalscheidingsstations wordt zoveel mogelijk gescheiden ingezameld.</div></div>
Verwerking	<div><div>- Het afval op de afvalscheidingsstations wordt op een zo hoog mogelijke trede van het 10R model verwerkt.</div></div>
Aanpak	
Inzameling	<div><div>- We voeren een onderzoek uit naar mogelijke scenario's voor de uitbreiding van het aantal afvalscheidingsstations, de spreiding van de afvalscheidingsstations en de openingstijden. Daartoe houden we onder andere een bezoekersenquête.</div><div>- We onderzoeken de acceptatie van bedrijfsafval op de afvalscheidingsstations door middel van een haalbaarheidsstudie.</div></div>
Verwerking	<div><div>- Een businesscase en pilot wordt uitgewerkt met betrekking tot de mogelijkheid om grof afval te sorteren. Dit is mogelijk ook een kans om werkplekken te creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.</div><div>- We onderzoeken de haalbaarheid, zowel kostentechnisch als uitvoerend, van hoogwaardiger hergebruik van grondstoffen die op de afvalscheidingsstations worden ingezameld. Hiervoor maken we gebruik van de ruimte die onze contracten bieden voor innovatie en zoeken we samenwerking met initiatieven vergelijkbaar met Buurman Utrecht.</div></div>
Financieel	
<div><div>- De kosten voor de onderzoeken worden gedekt uit het bestaande budget voor onderzoek en advies.</div><div>- De eventuele meerkosten voor hoogwaardig hergebruik van grondstoffen, worden gedekt uit de vermeden kosten voor verwerking van grof restafval.</div></div>	



4.2.8 Grondstoffen bedrijven

Huidige situatie	
Wat zamelen we in?	<ul style="list-style-type: none">- In totaal 2.454 ton afval bij 2.184 aantal bedrijven- 83 ton papier- 1.854 ton restafval- 240 ton Swill- 277 ton glas- Scheidingspercentage afval bedrijven (gescheiden ingezamelde stromen t.o.v. totaal incl. restafval): 15%
Hoe zamelen we in?	Afhankelijk van de ligging van de bedrijven en de wensen die de klant heeft met betrekking tot inzameldagen, wordt het bedrijfsafval gelijktijdig ingezameld met het huishoudelijk afval. Of er rijdt een speciale inzamelwagen. Daarnaast zijn er bedrijven die contracten hebben voor het gebruik van ondergrondse containers. In opdracht van de AVU zamelen we bij de apothekers in de provincie het klein gevaarlijk afval in.
Wat maken we ervan?	De reguliere ingezamelde grondstoffen en afvalstromen worden op dezelfde manier verwerkt als het huishoudelijk afval. Naast de gebruikelijke stromen zamelen we ook gescheiden ingezamelde soorten afval, in die vrijkomen bij diverse bedrijfsprocessen. Deze monostromen leveren we aan bij gecontracteerde verwerkers.
Financieel	Bedrijven hebben een inzamelcontract met Stadsbedrijven. Aan de hand van het type bedrijf en de hoeveelheid afval, krijgen zij een passende dienstverlening. De financiële boekhouding van de bedrijfsafvalinzameling is anders dan bij huishoudens. We houden een administratieve scheiding bij tussen bedrijfsafval en huishoudelijk afval om te zorgen dat de kosten worden betaald door de juiste persoon of organisatie. Ook vanuit de Wet Markt en Overheid en eerlijke concurrentie zijn we verplicht om deze gescheiden boekhouding te hanteren en de daadwerkelijke kostprijs van bedrijfsafvalinzameling door te berekenen aan onze klanten.
Reflectie	
<p>Stadsbedrijven zamelt het afval in bij een groot aantal bedrijven in de stad zoals bij horeca, winkeliers, scholen en verenigingen. Met elke ondernemer is daarvoor een inzamelcontract afgesloten.</p> <p>In de Wet Milieubeheer (WM) wordt onderscheid gemaakt tussen huishoudelijk afval en bedrijfsafval. Volgens WM zijn gemeenten verantwoordelijk voor het verzorgen van de gescheiden inzameling van huishoudelijk afval. Bedrijven zijn daarentegen zelf verantwoordelijk voor het organiseren van hun inzameling. Bedrijven kunnen een inzamelcontract afsluiten met de gemeente of met een particuliere inzamelaar. Volgens het Activiteitenbesluit zijn bedrijven verplicht om hun afval gescheiden aan te bieden, tenzij dit redelijkerwijs niet van hen gevraagd kan worden. Aan de hand van een rekenmodel kan een bevoegd gezag, zoals een milieudienst, beter onderbouwen wanneer het al dan niet redelijk is afvalscheiding te eisen van een bedrijf.</p> <p>Met ingang van de tweede wijziging van LAP3, op 1 januari 2021, worden de regels voor het scheiden van het bedrijfsafval verduidelijkt. Hierdoor moet het duidelijker worden voor bedrijven wanneer ze hun afval moeten scheiden.</p> <p>Op de inzameling en verwerking van zowel grondstoffen als restafval wordt een marge gehanteerd. Hiervan is het totale resultaat ongeveer €90.000 per jaar.</p> <p>Op de inzameling en verwerking van zowel grondstoffen als restafval hanteren wij een marge. Hiervan is het totale resultaat ongeveer €90.000 per jaar.</p> <p>In de huidige situatie loont het scheiden van afval financieel vaak niet. Dit komt doordat de extra vervoersbewegingen veelal niet opwegen tegen de lagere verwerkingskosten van grondstofstromen. Vooral bij plastic, blik en pak (pbp) is dit het geval omdat de huidige afspraken met het verpakkende bedrijfsleven niet voorzien in een vergoeding voor pbp van bedrijven.</p>	

Visie	
Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- Bedrijven worden zoveel mogelijk gestimuleerd om hun afval gescheiden aan te bieden. Hierbij wordt het huidige tariefmodel aangepast. Daarbij kunnen we de vervoersbewegingen in de dicht stedelijke gebieden mogelijk verminderen door slimme combinaties te maken met de inzameling van huisvuil..- Bedrijven worden intensiever geadviseerd op de mogelijkheden van gescheiden inzameling binnen het bedrijf.
Verwerking	<ul style="list-style-type: none">- Voor verwerking van bedrijfsafvalstoffen sluiten we aan bij de contracten voor de verwerking van huishoudelijke grondstofstromen.

Aanpak	
Inzameling	<ul style="list-style-type: none">- Om tot een tariefmodel te komen waarin meer gescheiden inzameling financieel aantrekkelijker is, wordt gestreefd naar het afschaffen van marges op grondstofstromen en zodoende bij de gescheiden inzameling van grondstofstromen geen winstoogmerk te hebben.- Bedrijven krijgen advies en ondersteuning om hun interne afvalinzameling te richten op het scheiden van afval.

Financieel	
<p>Het afbouwen van de marges voor grondstofstromen heeft gevolgen voor het huidige financiële resultaat in het programma Openbare ruimte en groen. De omvang van dit effect hangt af van veel factoren en wordt uitgewerkt in meerdere scenario's. Doel hierbij is om te komen tot een nieuw circulair tariefmodel waarin ondernemers voldoende worden verleid hun afvalstromen gescheiden in te laten zamelen, waarbij de kostendekkendheid van deze activiteit (conform De wet Markt en Overheid) voor Stadsbedrijven gewaarborgd is.</p> <p>Voor het dekken van zowel de advisering van bedrijven als het uitwerken van het tariefmodel, wordt €50.000 gebruikt uit de €500.000 die het college beschikbaar heeft gesteld voor circulaire economie.</p>	

4.3 Sturen op kwaliteit grondstoffen

Hoewel het bij elke fractie steeds meer relevant wordt, hebben we nog geen of weinig inzicht in de kwaliteit van de door ons ingezamelde grondstoffen. Kwaliteit wordt steeds belangrijker bij de acceptatie en de recycling van de ingezamelde stoffen. Het is van belang dat we hier goed inzicht in krijgen. Dat betekent dat we gaan monitoren. In het overzicht hieronder is per grondstof uitgelegd hoe de kwaliteit van belang is voor een circulaire toepassing in nieuwe producten.

Voortaan voeren we jaarlijks sorteeranalyses per grondstof uit. Met deze monitoring starten we met het langdurig meten van de kwaliteit van grondstoffen uit Utrecht. Het zegt iets over het succes van onze inzameling en we kunnen het gebruiken om effectiever te sturen op het scheiden.

Fractie	Toelichting	Belang kwaliteit voor circulaire toepassing
Gft	In het gft wordt door verwerkers veel plastic en andere niet-organische stoffen aangetroffen. Deze stoffen kunnen in de gespecialiseerde installaties niet verwerkt worden. Biologisch afbreekbaar plastic speelt hierin een aparte rol. Dit materiaal breekt veelal te langzaam af in het conventionele composteringsproces. Bovendien wordt het vaak aangezien voor normaal plastic en in die hoedanigheid aangezien voor vervuiling.	De compost die verkregen wordt bij de compostering moet van hoge kwaliteit zijn voordat dat het toegepast mag worden in de landbouw. Hier zijn ook nationale en internationale normen aan verbonden. Het is daarom belangrijk dat hier geen sporen van plastics en andere stoffen in zitten.
Pbp	Het pbp wordt in vergelijking met de andere fracties, nog het minst lang gescheiden ingezameld. Daarnaast is het een grondstof die eigenlijk weer bestaat uit diverse producten die soms wel en soms niet aangeboden mogen worden. Sommige van deze ‘verkeerde’ materialen verstoren het sorteerproces en anderen kunnen niet gerecycled worden. Tenslotte zijn er ook nog kunststof niet-verpakkingen die niet vallen onder de producentenverantwoordelijkheid en waarvoor dus geen inzamelvergoeding betaald wordt. Dit maakt de uitleg lastig en in de praktijk wordt dan ook gewerkt met wel-niet lijsten.	De gemeente ontvangt een vergoeding voor het gescheiden ingezamelde plastic dat gerecycled kan worden. Bij hoge vervuilingsgraden, zamelen we tegen hoge kosten gescheiden in, terwijl we hier geen vergoeding voor krijgen. De Gemeente Utrecht heeft een gezamenlijk contract in Combinatie Oost voor de sortering en vermarkting van het PBP. In een groot deel van de omliggende gemeenten wordt een diftarsysteem gehanteerd. Vermoedelijk hebben deze gemeenten een hogere vervuilingsgraad dan Utrecht. In de afrekening wordt de vervuiling gemiddeld over alle deelnemende gemeenten. Dit vraagt om meer inzicht in de samenstelling van het door ons ingezamelde pbp.
OPK	De vervuiling van gescheiden ingezameld papier en karton is beperkt. Soms is er wel onduidelijkheid over wat er wel en niet in mag. Dit geldt bijvoorbeeld voor pizzadozen (evt. met resten). Nu de papierprijs door internationale ontwikkelingen onder druk staat is kwaliteit belangrijker dan ooit omdat verwerkers de kwaliteitseisen verhogen.	Papier dat verontreinigd is kan niet gerecycled worden tot nieuw papier.
Glas	Vooralsnog lijkt vervuiling van glas geen probleem te zijn. Dekfels, doppen, kurken en restjes worden in het sorteerproces verwijderd. Bovendien zijn inwoners gewend glas gescheiden te houden. Dat doen we al meer dan 40 jaar.	Niet alle soorten glas mogen in de glasbak. Vuurvast glas, zoals theeglazen en ovenschalen en vlakglas mogen er niet in. Deze verstoren het smeltproces bij de recycling. Door de beperkte inworpopening van glasbakken wordt dit soort vervuiling over het algemeen effectief geweerd.
Textiel	De kwaliteit van textiel wordt bepaald door de vervuiling en de samenstelling van het ingezamelde textiel. Vervuiling bestaat uit het aandeel niet-textiel dat ingezameld wordt en goed textiel dat hierdoor verontreinigd wordt. Ook de samenstelling van het ingezamelde textiel bepaald de kwaliteit. Zo is textiel door fast fashion vaker van slechte kwaliteit waardoor hergebruik minder goed mogelijk is.	De impact van vervuiling op circulaire toepassingen van textiel zijn nog deels onbekend. Dit komt doordat grootschalige recycling van textielvezels nog in de kinderschoenen staat. Vooral hergebruik is op dit moment het hoogst haalbare.

4.4 Gebiedsaanpak: nieuwbouw

Huidige situatie

Utrecht is één van de snelst groeiende steden van Nederland en de komende jaren wordt veel nieuwbouw ontwikkeld. Bij nieuwbouwontwikkelingen worden in principe de uitgangspunten van Het Nieuwe Inzamelen gevolgd. Oftewel: klike's voor grondstoffen bij laagbouw woningen met tuin en achterom, ondergrondse grondstofcontainers voor hoogbouw en ondergrondse restafvalcontainers voor ieder huishouden. Deze methodiek wordt al jaren gevolgd bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn.

Veel nieuwbouw wat de komende jaren wordt ontwikkeld gaat de lucht in met hoge woningdichtheden tot gevolg. Door deze dichtheden worden in sommige van deze nieuwbouwgebieden hoge ambities gesteld zoals een autoluwe openbare ruimte. Hierdoor zijn vervoersbewegingen met grote voertuigen, zoals de kraantrechter voertuigen voor ondergrondse containers, niet mogelijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van Beurskwartier en de Merwedekanaalzone.

Reflectie

Voor gebieden met hoge ambities met betrekking tot de openbare ruimte is er inmiddels een studie gedaan naar diverse alternatieve logistieke systemen. Hierbij is specifiek gekeken naar Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Aanvullend hierop loopt op dit moment een studie naar de mogelijkheid van een serviceconcept waarbij inzameling van afval en grondstoffen en logistiek binnen het Beurskwartier onder één regieorgaan kan worden georganiseerd. Dit om bijvoorbeeld de inzameling van bedrijfsafval en huishoudelijk afval te combineren en waar mogelijk gebruik te maken van retour logistiek. Oftewel goederen het gebied in en grondstoffen het gebied uit.

Daarnaast liggen er bij gestapelde nieuwbouw kansen om de bronscheiding van groente-, fruit en etensresten (gfe) nog beter te faciliteren. Bijvoorbeeld met het toepassen van voedselvermalers, waarbij het organisch afval in de kelder wordt verzameld voor transport.

De hogere ambities met betrekking tot logistiek en gescheiden inzameling zullen de kosten voor traditionele inzameling naar verwachting sterk overschrijden. Naar verwachting gaat het om minimaal een twee- tot drievoud per huishouden ten opzichte van de kosten gerelateerd aan het Het Nieuwe Inzamelen.

Visie

Circulariteit

- 2. Recycle

Inzameling

- Voor nieuwbouwgebieden is het concept van Het Nieuwe Inzamelen de standaard. Alleen daar waar andere ambities gelden met betrekking tot de openbare ruimte of kansen liggen voor meer gescheiden inzameling bij gestapelde hoogbouw, zijn alternatieve systemen mogelijk.
- Voor wat betreft gestapelde nieuwbouw wordt onderzocht of het toepassen van voedselvermalers in woningen een effectieve manier is om gfe aan de bron te scheiden.
- Onderzocht wordt hoe en onder welke voorwaarden het combineren van de inzameling van huishoudelijk en bedrijfsmatig afval in nieuwbouwgebieden logistiek voordeel oplevert. Aanvullend hierop wordt ook gekeken naar gecombineerd vervoer met overige logistieke stromen (retourlogistiek).

Verwerking

- Het gfe dat vanuit voedselvermalers wordt geproduceerd kent een andere samenstelling en structuur dan normaal gft. Primair is het doel om samen met de huidige verwerker van gft tot voldoende kwalitatief gfe te komen wat via de gebruikelijke weg kan worden vergist en gecomposteerd. Secundair wordt gekeken of dit materiaal ook in aanmerking komt voor alternatieve verwerkingsmethoden zoals beschreven in 4.2.1 (Gft).

**Aanpak**

Op het moment dat keuzes worden gemaakt in gebiedsontwikkelingen die de toepasbaarheid van Het Nieuwe Inzamelen beperken, moet vooraf duidelijk zijn wat de consequenties ten aanzien van afval en grondstoffenbeheer zijn. Waaronder kosten, logistiek en circulair. Deze consequenties worden al in het vroegste stadium van gebiedsontwikkelingen meegenomen en maken expliciet onderdeel uit van het besluitvormingsproces.

Voor dicht stedelijke nieuwbouw streven we naar een pilot met voedselvermalers, waarbij bewoners in hun keuken het gfe al gescheiden kunnen afvoeren. Het gfe wordt centraal opgeslagen en gescheiden afgevoerd. Bij gebleken succes en haalbaarheid wordt de voedselvermaler als standaard eis meegenomen in gemeentelijke tenders met betrekking tot nieuwbouw.

Financieel

Op basis van de huidige inventarisaties en onderzoeken naar alternatieve logistieke systemen voor inzameling van afval en grondstoffen, moet rekening worden gehouden met een meervoud van de huidige afvalbeheerkosten per huishouden. Naar verwachting tweemaal tot driemaal de huidige kosten gerelateerd aan Het Nieuwe Inzamelen. Dit komt vooral door hogere handlingskosten (veelal wordt afval extra overgeslagen), kleinere transporthoeveelheden en/of hogere investeringskosten. Op het moment dat substantiële meerkosten voor afval en grondstoffenbeheer in een specifieke gebiedsontwikkeling aan de orde zijn, wordt dit meegenomen in de besluitvorming.



4.5 Gebiedsaanpak: binnenstad

Huidige situatie

In de binnenstad van Utrecht wordt op dit moment driemaal per week afval en grondstoffen van huishoudens huis aan huis ingezameld: restafval met zakken tweemaal per week en papier en karton gebundeld eenmaal per week. Doordat bewoners van de binnenstad gebruik maken van zakken voor restafval en het papier gebundeld wordt aangeboden, levert dit relatief veel (zwerf)vuil op. Zakken zitten tenslotte niet altijd goed dicht en papier is onvoldoende samengebonden. Wekelijks wordt op een vaste inzameldag het grofvuil opgehaald. Inwoners kunnen een afspraak maken om grofvuil aan huis op te halen.

Oorspronkelijk was het de ambitie van Het Nieuwe Inzamelen om ook in de binnenstad over te stappen op ondergrondse containers. Ondergrondse containers zijn in de binnenstad beperkt geplaatst. Het bleek echter zeer complex om in dit deel van Utrecht een voldoende dekkend netwerk van ondergrondse containers te plaatsen om te kunnen stoppen met de zakkeninzameling. Het plaatsen van ondergrondse containers is ingewikkeld vanwege de hoge archeologische waarde van de ondergrond, de aanwezigheid van kabels en leidingen die niet ingetekend staan en de ruimte die beperkt is.

De meeste bedrijven in de binnenstad staan onder contract bij de gemeente. Bij de meeste bedrijven wordt het bedrijfsafval samen met het huishoudelijk afval in dezelfde routes ingezameld. Daarnaast zijn er bedrijven die meer afval hebben. Hier wordt in de praktijk bijna dagelijks ingezameld. Het bedrijfsafval in de binnenstad beslaat ongeveer 60% van al het afval dat uit de binnenstad komt.

Naar aanleiding van een raadsmotie is op een aantal punten in de binnenstad gestart met proeven met ondergrondse perscontainers waar ondernemers gebruik van kunnen maken. Eén van deze containers is geplaatst op een bestaande locatie voor ondergrondse containers (Mariaplaats) en voor een tweede en derde locatie op de Neude en Vredenburg lopen nog planvoorbereidingen en - procedures voor het vinden en vastleggen van een locatie. Ook hier geldt dat de procedure veel tijd in beslag neemt en gegeven de ondergrond onzeker is. De voordelen zijn echter evident, zoals blijkt op Mariaplaats. Vooral ondernemers die bijna dagelijks veel afval aanbieden in grote rolcontainers zijn met dit soort oplossingen geholpen. Bovendien is de impact van het afval op de openbare ruimte kleiner.

Aslastbeperkingen en venstertijden beperken de mogelijkheden tot inzamelen in de binnenstad verder. Zo is recent overgestapt op een nieuwe manier van inzamelen in het 2-tons gebied met kleine lichte voertuigen. Doel is om voor deze vorm van inzamelen de komende tijd over te stappen op emissieloze voertuigen. Gebieden met een beperkte aslast, dat geldt voor grote delen van de binnenstad, zijn niet toegankelijk voor de voertuigen die ondergrondse containers legen. Ook de ingestelde venstertijden beperken het tijdsvenster waarbinnen de inzameling plaats kan vinden. Om bovenstaande redenen maken we in de binnenstad ook al lang gebruik van de Ecoboot die het bedrijfsafval langs de werven meeneemt. Nadeel van de Ecoboot is dat deze service alleen kan worden geboden aan eigenaren van de werfkelders langs de Oudegracht. Hierdoor blijft het voordeel van afvalinzameling over het water op dit moment nog beperkt tot ongeveer 4% van al het afval dat in de binnenstad vrijkomt.

Gegeven de beperkte inzamelmogelijkheden, beperkte inpandige ruimte van inwoners en de verwachte lage respons is in het verleden besloten om in de binnenstad gft niet gescheiden in te zamelen.

Reflectie

De afgelopen jaren is gekeken welke alternatieve mogelijkheden er zijn om afval en grondstoffen in de binnenstad gescheiden in te zamelen. Hierbij wordt vooral gekeken naar transport over het water om het percentage afvalinzameling via het water verder te verhogen. Door de ligging van de werven onder maaiveld-niveau is het nu nog niet mogelijk om de inzamelvoor-zieningen voor bedrijven aan de werf ook beschikbaar te stellen voor inwoners en bedrijven op maaiveld-niveau.

Vanaf 2025 dient alle inzameling van afval en grondstoffen binnen het voetgangersgebied van de binnenstad emissievrij plaats te vinden. Op de langere termijn is de ambitie om de hele binnenstad emissievrij te maken.

Naast de inhoudelijke mogelijkheden die zijn verkend, zijn er ook andere recente ontwikkelingen. Zo wordt op dit moment gewerkt aan de omgevingsvisie van de binnenstad waarbij afval inzameling één van de onderwerpen is. Ook bewoners en ondernemers worden in dit traject betrokken om mee te denken over hun ideeën en dromen voor de toekomst van de binnenstad.

Ten slotte zijn er de recente ontwikkelingen met betrekking tot de staat van de werfkelders. Niet alleen langs de Oudegracht, maar in de hele stad zijn deze kelders aanwezig. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen is een apart programma Werven-gebied opgestart, met als doel om alle Utrechtse werfkelders en hun staat in beeld te brengen. We onderzoeken of deze kelders een rol kunnen spelen bij de afvalinzameling in het programma Wervengebied en de omgevingsvisie Binnenstad.

Visie

Circulariteit	- 2. Recycle
Inzameling	<div><div>- Zoveel mogelijk zakken van de straat ter voorkoming van (zwerf)vuil en impact op de openbare ruimte</div><div>- Een betere service voor het scheiden van grondstoffen waarbij de impact op de openbare ruimte minimaal is. Vooral als het gaat om de inzameling van groente-, fruit- en etensresten (gfe).</div><div>- Logistieke kansen met betrekking tot transport over het water genieten hierbij de voorkeur.</div><div>- Vanaf 2025 vind de inzameling in het voetgangersgebied emissievrij plaats. Op de lange termijn (2030) in de hele binnenstad.</div><div>- Inzameling van Afval en grondstoffen is onderdeel van de omgevingsvisie binnenstad en het programma Wervengebied. Scenario's en kansen worden uitgewerkt in nauwe samenspraak met alle betrokken disciplines binnen de gemeentelijke organisatie.</div></div>
Verwerking	<div><div>- Afval en grondstoffen uit de binnenstad worden niet anders verwerkt dan hetgeen in de rest van de stad vrijkomt.</div></div>

Aanpak

- Inzameling van Afval en grondstoffen is een belangrijk onderdeel van de te ontwikkelen omgevingsvisie binnenstad. Hierbij worden bewoners en bedrijven intensief betrokken.

- Tijdens de totstandkoming van de omgevingsvisie binnenstad wordt in samenspraak met het programma Wervengebied onderzocht of de bestaande werven en/of werfkelders mogelijk een rol kunnen spelen bij overslag en transport van afval en grondstoffen over het water.

- Voor de inzameling van gfe wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van het inzamelsysteem wat wordt ontwikkeld in het kader van het innovatiepartnerschap voor gfe-inzameling, zoals besproken in 4.2.1 (Gft).

Financieel

Er is investeringsruimte nodig voor een nieuw inzamelsysteem in de binnenstad. Gegeven de onderzoeksfase waarin we ons op dit moment bevinden, is hier echter nog niets over te zeggen.

5 Communicatie

Het vertrekpunt van de vorige nota 'Afval is grondstof 2015-2018' was het verminderen van restafval door afval te scheiden. De huidige communicatiestrategie is dan ook gericht op positieve beïnvloeding van dit gedrag om zodoende de hoeveelheid restafval te verminderen. Via de campagne '**Utrecht weet wat afval waard is**' hebben we laten zien wat het scheiden van afval oplevert. Daarnaast is ingezet op de promotie van Mijnafvalwijzer.nl en de gratis Afvalwijzer-app. Via deze digitale middelen worden inwoners geïnformeerd over inzameldagen van afval en urgente berichtgeving, zoals verschoven inzameldagen. Inmiddels wordt de Afvalwijzer-app door meer dan 80.000 inwoners gebruikt om op de hoogte te blijven over de inzameling van afval.

Naast de algemene campagne wordt veel communicatie ingezet in de gebieden waar het Nieuwe Inzamelen werd ingevoerd.



5.1 Reflectie

De totale hoeveelheid huishoudelijk afval vertoont de afgelopen jaren een dalende trend, de afvalscheidingsstations worden beter bezocht en meer Utrechters geven aan hun afval te scheiden om energie en het milieu te sparen. Zo blijkt uit de inwonersenquête dat het percentage inwoners dat aangeeft het afval vaak te scheiden tussen 2015 en 2019 is gestegen van 60% naar 69%.

Hoewel we op basis van inzamelgegevens van een succes kunnen spreken, blijkt uit de inwonersenquête dat de tevredenheid rondom afvalinzameling niet is gestegen en zelfs licht gedaald van een 6,7 in 2015 naar een 6,5 in 2019. Naar verwachting komt dit vooral door alle veranderingen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd met het Het Nieuwe Inzamelen. Ook landelijke berichtgeving heeft grote invloed op de algemene motivatie van inwoners. Denk hierbij aan de landelijke berichtgeving de afgelopen jaren rondom nut en noodzaak van afvalscheiding, vooral plastic, blik en pak, en vervuiling in afvalstromen waardoor veel afgekeurd zou worden.

5.2 Visie

Om toe te werken naar een volledig circulaire economie in 2050 richt deze nota zich naast het reduceren van restafval ook op het zoveel mogelijk voorkomen en het kwalitatief scheiden van afval. De inzet van communicatie naar de verschillende doelgroepen richt zich op de invulling van deze focuspunten. Dit doen we door zichtbaar te maken wat er van de grondstoffen kan worden gemaakt en meer inzicht te geven in het proces van grondstof tot product. Op deze manier willen we de intrinsieke motivatie van de inwoners van Utrecht om afval te voorkomen of kwalitatief te scheiden versterken. Utrecht kiest hierbij bewust voor een positief stimulerende boodschap om de intrinsieke motivatie van onze inwoners aan te spreken. Wij denken dat een dergelijke strategie op de lange termijn zal leiden tot duurzamere gedragsverandering dan systemen waarbij (financieel) belonen of straffen van gedrag centraal staat. Onder andere is er om die reden bewust voor gekozen om niet in te zetten op vormen van diltar.

Het beïnvloeden van het gedrag werkt het beste als dat toegepast wordt op het moment dat het verkeerd wordt. In de communicatie willen we om die reden onder andere slim gebruik maken van de ondergrondse containers. De aanbesteding van ondergrondse containers in 2021 is hiervoor een natuurlijk moment. Op het moment van de aanbesteding kunnen we namelijk nieuwe eisen, vormen, kleuren en andere communicatieve uitingen in het ontwerp meenemen.

Tenslotte is het belangrijk dat wij zelf als gemeente het goede voorbeeld geven. De boodschap die wij uitdragen zal door de hele organisatie gedragen moeten worden. Hiervoor is kennis van de mogelijkheden rondom hergebruik van grondstoffen en de impact van vervuiling van groot belang. Onze inzamelaars zijn de ogen en oren in de wijk en de ambassadeurs van onze boodschap. Zij zijn het eerste aanspreekpunt van de inwoners. Met de juiste kennis kunnen zij als eerste uitdragen wat het belang is van goede afvalscheiding en het voorkomen van afval.

5.3 Aanpak

Kernboodschap

Het aandeel Utrechters dat aangeeft afval te scheiden om energie en milieu te sparen is in de afgelopen jaren gestegen. We hebben als stad in de loop van de jaren geleerd dat uit afval veel moois kan voortkomen. Afval is grondstof geworden voor nieuwe producten omdat we steeds meer afval scheiden.

Het is tijd voor een vervolgstap. De ambitie van de gemeente Utrecht is daarom gericht op méér dan alleen het scheiden van afval. Namelijk het voorkomen ervan. Als voorkomen van afval niet mogelijk is, dan blijft het kwalitatief goed scheiden ervan essentieel. Door afval te voorkomen en kwalitatief goed te (blijven) scheiden, helpen inwoners niet alleen hun stad gezond, leefbaar en duurzaam te houden. Zij zorgen er ook voor dat waardevolle grondstoffen niet verloren gaan en een nieuw leven krijgen

Doelgroepen

De communicatie richt zich op de volgende doelgroepen:

- Primaire doelgroep: inwoners van Utrecht
- Secundaire doelgroepen:

- Gemeentelijke collega's
- Ondernemers
- Scholen
- Maatschappelijke instellingen

Strategie

Medewerker als voorlichter

Wat we van inwoners vragen, dienen we als gemeente goed uit te leggen. Om onze boodschap aan inwoners goed voor het voetlicht te kunnen brengen, is het noodzakelijk dat medewerkers van de gemeente deze boodschap ook kennen. Het gaat in het bijzonder om collega's die inwoners (dagelijks) zien of spreken en een voorlichtende rol hebben. We investeren daarom in het voorlichten van collega's over onze aangescherpte doelstellingen op het gebied van grondstoffen.

Het voortzetten van eenduidige, herkenbare en toegankelijke communicatie

Iedereen in Utrecht dient toegang te kunnen krijgen tot begrijpelijke informatie over afval en grondstoffen. Om te zorgen dat de communicatie inclusief en toegankelijk is, blijven we inzetten op eenduidige en herkenbare communicatie via verschillende communicatiemiddelen. Bijvoorbeeld via onze gemeentelijke social media kanalen, de Afvalwijzer, inzamelwagens en ondergrondse containers. We blijven communiceren op B1-taalniveau en onderzoeken de mogelijkheden om meer in te zetten op eenvoudig beeldgebruik, zoals pictogrammen. Deze overwegingen worden ook meegenomen bij de aanbesteding van de ondergrondse containers. Ook wordt rekening gehouden met de verschillende doelgroepen. In het bijzonder de informatievoorziening voor het toenemend aantal expats en buitenlandse studenten door in te zetten op voor hen begrijpelijke en toegankelijke communicatie rondom afval op de Engelse website van de gemeente Utrecht en de Afvalwijzer.

Het positief stimuleren en zichtbaar maken van gewenst gedrag

Het blijft belangrijk om te laten zien wat er met ons afval gebeurt om het belang van voorkomen en kwalitatief scheiden kenbaar te maken. Dit willen we doen door te laten zien welke producten we maken van ons gescheiden afval en hoe de kwaliteit van het gescheiden afval bijdraagt aan de kwaliteit van het product. Op die manier verwachten we ook dat het belang van ‘kwaliteit’ meer zichtbaar wordt. Hiertoe willen we onder andere (lokale) initiatieven belichten die een positieve bijdrage leveren aan onze ambitie en grondstoffen hoogwaardig hergebruiken. Bijvoorbeeld Buurman Utrecht op het Hof van Cartesius.



6 Eigen organisatie

Het beroep huisvuilbelader is een zwaar beroep. Voor de Afvalbranche is daarom een norm in het leven geroepen om de arbeidsbelasting van huisvuilbeladers te beperken, de P90-norm. De P90-norm heeft als doel dat 90% van de afval inzamelende medewerkers fysiek fit is en het pensioen haalt. Het gescheiden inzamelen van de verschillende stromen afval is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Deze ontwikkeling heeft de manier van werken dusdanig veranderd dat de P90-norm aan actualisatie toe is. Daarom wordt er landelijk gewerkt aan een 'nieuwe leidraad fysieke belasting' voor de hele sector. Wanneer deze uitkomt, zal de gemeente Utrecht hierop met beleid en maatregelen aansluiten.

6.1 Arbo

De gemeente Utrecht beoogt een goed werkgever en een goed opdrachtgever te zijn. Door onderdelen van het inzamelproces te mechaniseren en door te werken met ondergrondse containers brengen we de fysieke belasting van onze medewerkers terug. Met het oog op de Arbo-omstandigheden van onze medewerkers is in de nota afval is grondstof (2015-2018) reeds de bewuste keuze gemaakt voor de ondergrondse restafvalcontainer. Met de verdere uitrol en voltooiing van het project Het Nieuwe Inzamelen zal in de komende twee jaar de traditionele vuilniszak grotendeels uit het Utrechtse straatbeeld verdwijnen en wordt er minder zwaar en vuil handwerk verricht door onze medewerkers.

Met het oog op het verder verbeteren van de werkomstandigheden, de toekomstige opgave en vanwege onder andere de groei en verdichting van de stad is het handhaven van de citybin als inzamelmiddel voor gft-gfe in de toekomst onhoudbaar. We zoeken daarom in G4 verband naar een mogelijk alternatief in de vorm van een brengsysteem voor gft-gfe. Hiervoor zijn de voorbereidingen voor een innovatief inkooptraject reeds gestart. In paragraaf 4.2.1(Gft) is dit verder uitgewerkt.

Hitteprotocol

Steeds vaker hebben we te maken met extreme weersomstandigheden. Dit heeft grote invloed op onze werkzaamheden. Het is de verwachting dat we vaker met dergelijke omstandigheden te maken krijgen.

In 2019 hadden we te maken met een periode van extreme hitte. Hierdoor vielen enkele inzamelvoertuigen uit. Ook voor onze inzamelaars is het werken onder deze omstandigheden Arbo-technisch niet verantwoord. We zullen moeten anticiperen op dergelijke situaties. Daarom stellen we een hitteprotocol op. We zorgen er hiermee voor dat de dienstverlening op verantwoorde wijze door kan blijven gaan. We onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om ons personeel en inzamelmaterieel gezond en effectief in te kunnen zetten, en de mogelijkheden om aanpassingen in het inzamelschema naar de inwoners te communiceren.

6.2 Digitalisering

We optimaliseren onze bedrijfsvoering door steeds meer datagericht te werken. Er wordt gebruik gemaakt van digitale hulpmiddelen (hard- en software) om de inzameling van afval te plannen, te begeleiden en om over te rapporteren. Alle ondergrondse containers zijn voorzien van een vulgraadsensor. Hiermee kan voorspeld worden hoe lang het duurt voordat de container vol zit. De bijbehorende navigatiesoftware zet alle te legen containers op de meest efficiënte route. Deze route verschijnt op de bijbehorende tablet in het voertuig van de inzamelploeg. Op deze manier kunnen we ook bijhouden waar een voertuig wel en niet geweest is, wat ons helpt meldingen van inwoners op te lossen.

Het effectiever gebruik van hard- en software zal de komende jaren verder toenemen. Het gaat hierbij om de volgende ontwikkelingen:

Papierloze operatie

Door de verdere introductie van tablets in de voertuigcabines is het niet meer noodzakelijk de verplichte begeleidingsdocumenten te printen. Dat scheelt papier en doordat de verwerking van gegevens direct kan worden afgehandeld is het ook efficiënter. Nog niet alle voertuigen zijn van een tablet voorzien; dat zal in 2020 en 2021 plaatsvinden. De chauffeur zal hiermee worden ondersteund bij het uitvoeren van opdrachten en het papierloos werken.

Data & Informatie

De data zal worden omgezet in informatie en worden gebruikt om inwoners en bedrijven te informeren over het moment van inzamelen of de hoeveelheid grondstoffen die zijn ingezameld. Dat laatste kan per wijk worden gedaan zodat op wijkniveau campagnes kunnen worden uitgerold. Dat willen we zoveel mogelijk digitaal uitvoeren via de Afvalwijzer en social media. Door data te delen en te combineren met andere onderdelen binnen de gemeente kunnen meldingen en klachten deels worden voorkomen of effectiever worden afgehandeld.

Afspraken

Bij het leveren van kliko's of het maken van een grofvuilafpraak onderzoeken we of het mogelijk is om het moment van uitvoering te bepalen en dit terug te koppelen aan inwoner of klant. Door de levertijd te voorspellen kunnen we aangeven wanneer we langskomen. Dan kunnen we de kliko persoonlijk overhandigen of het grofvuil op afspraak afhalen. In het laatste geval kan door de inzamelploeg uitleg worden gegeven aan de bewoner.

6.3 Personeelsbeleid

6.3.1 Inhuur

Met betrekking tot de dienst ‘afvalinzameling’ als onderdeel van Inzamelen, Markten en Havens, (IMH) bestaat de totale inzet uit 179 fte. Het grootste deel daarvan ligt bij de uitvoering. Bij de inzameldienst werken 108 fte in vaste dienst en 30 extern.

Sinds januari 2020 is de Wet Arbeidsmarkt in Balans (WAB) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de WAB is het voor werkgevers aantrekkelijker om werknemers in vaste dienst te nemen en oproepkrachten en payrollwerknemers krijgen meer zekerheid. Het inzetten van flexibele inhuur wordt daarmee dus duurder.

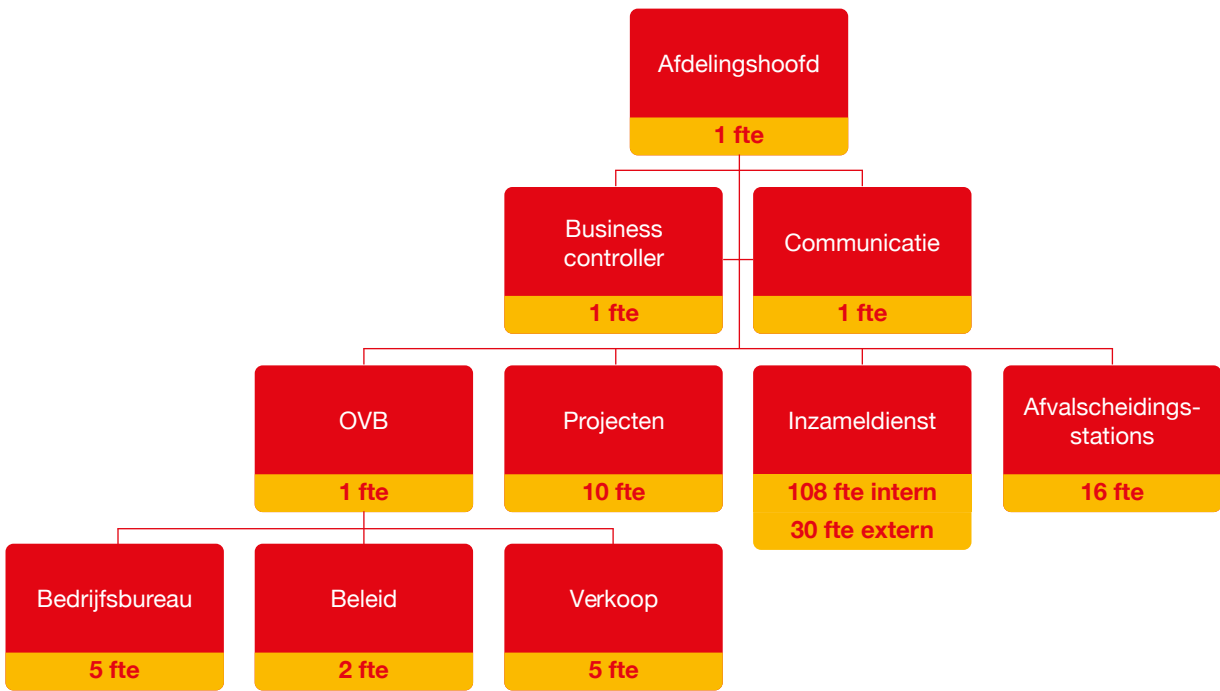
De uitgaven aan inhuur binnen de gemeente Utrecht zijn gemaximeerd met een plafond van 54 miljoen euro in 2020. Dit geldt voor de hele gemeente. Op basis van amendement 2018/52A streven we naar een inhuur van maximaal 10% van de formatie in fte tot en met schaal 9. Dit doel willen we in 2022 bereiken.

De inhuur bij Stadsbedrijven, waaronder onder andere IMH, Wijkonderhoud & Service en Vergunningen, Toezicht en Handhaving vallen, komt op 13%. Met de externe inhuur vangen we de piekdruktes en ziektes op. Over de gehele breedte van Stadsbedrijven zal de flexibele inzet dus worden verlaagd. Daarom wordt onderzoek gedaan naar hoe we de WAB zo goed mogelijk kunnen uitvoeren. We gaan kijken naar de functies die we op termijn in vaste dienst willen nemen. Omdat we door de WAB extern personeel minder flexibel kunnen inzetten, zoeken we naar mogelijkheden om de flexibiliteit uit het vaste personeel te halen. Daarvoor gaan we in gesprek met de ondernemingsraden en de flexibiliteit in de contracten van de medewerkers opnemen.

6.3.2 Opleiding

Er wordt in toenemende mate gewerkt met ondergrondse containers en kraanwagens. Het werk wordt kennisintensiever door het werken met informatie- en datasystemen, sensoren en computergestuurde processen.

Het werk en de organisatie rondom de inzameling van afval en grondstoffen is daardoor meer divers en veelzijdiger geworden. Dit alles vraagt om nieuwe kennis, vaardigheden en processen in de organisatie. In de komende periode besteden we daarom extra aandacht aan de scholing van medewerkers en aan de instroom van nieuw geschoold en gekwalificeerd personeel.



6.4 Duurzaam wagenpark

Om onze werkzaamheden met betrekking tot de inzameling van afval uit te voeren beschikt Stads-bedrijven over 40 zware inzamelvoertuigen, waarvan 25 achterladers en 15 kraantrechterwagens. De voertuigen hebben een gemiddelde levensduur van 8 tot 10 jaar. Bij de aanschaf van nieuwe voertuigen worden de hoogst mogelijke eisen met betrekking tot duurzaamheid gesteld. Dat betekent dat als het kan, elektrisch aangedreven voertuigen gekocht worden. Emissieloze inzamelvoertuigen zijn vooralsnog niet op grote schaal leverbaar. In enkele gemeenten worden hier al wel proeven mee gedaan. Het gaat dan om voertuigen die na aflevering door een derde partij omgebouwd worden en van een elektrische aandrijflijn worden voorzien. Deze voertuigen zijn zogenaamde one-off's: één of enkele traditionele voertuigen die worden omgebouwd waardoor de garantie, technische ondersteuning en levering van onderdelen over de levensduur van het voertuig zeer onzeker is.

Begin 2019 hebben we een marktconsultatie uitgevoerd om de mogelijkheden te inventariseren ten aanzien van de actuele beschikbaarheid in de markt van CO₂-neutrale afval inzamelvoertuigen. Uit een rondgang bij de leveranciers blijkt dat de verwachting is dat de eerste serie productie van emissieloze inzamelvoertuigen g vanaf medio 2020 plaatsvindt. Daarnaast zal op dat moment ook de infrastructuur voor energievoorziening, zoals oplaad- en waterstofstations, gerealiseerd worden.

6.4.1 Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche

In oktober 2019 is het convenant 'Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche' ondertekend door een aantal grote gemeenten, inzamelbedrijven en leveranciers van reinigingsvoertuigen. Middels dit convenant streven de partijen er gezamenlijk naar dat vanaf 1 januari 2030 alle nieuw aan te schaffen reinigingsvoertuigen volledig emissievrij zijn, of zoveel eerder als mogelijk.

Wij zijn voornemens dit convenant ook te tekenen. Het convenant sluit aan bij de huidige ambities voor de verduurzaming van het wagenpark. Ondertekening van het convenant geeft, gezamenlijk met andere gemeenten en publieke partijen, een signaal af aan de producenten van inzamelwagens. Dit biedt perspectief en duidelijkheid richting producenten, waar op zij vervolgens kunnen acteren. In een breder perspectief draagt deze doelstelling ook bij aan de nationale Energieagenda vanwege de benodigde energie, laad- of tankinfrastructuur en de mogelijkheden voor opslag van duurzame energie.



7 Begroting en realisatie

In dit hoofdstuk worden de prestatie- en effectindicatoren en doelstellingen benoemd die gebruikt zullen worden in planning en realisatie cyclus van de gemeente Utrecht.

Algemene programmadoelstelling

We willen door bronscheiding meer grondstoffen gescheiden inzamelen en hergebruiken. Hierdoor ontstaat minder restafval. We stimuleren Utrechters om het afval op de juiste wijze aan te bieden en waar mogelijk te voorkomen.

De doelstelling die we met deze nota nastreven

Afval wordt zoveel mogelijk voorkomen, aantoonbaar ingezet als grondstof en afvalscheiding wordt positief gestimuleerd.

7.1 Effectindicatoren

In deze paragraaf benoemen we de effectindicatoren van de grondstoffennota. Oftewel: wat willen we bereiken?

Subdoelstelling:

Afval wordt zoveel mogelijk voorkomen en in toenemende mate ingezet als grondstof

Indicator	Toelichting	Doelstelling 2025
Restafval/inwoner (kilo)	De hoeveelheid restafval per inwoner blijft een belangrijke indicator om inzicht te krijgen in de afvalscheidingsprestaties. Het zegt daarmee iets over het succes van de maatregelen..	178 kilo per inwoner per jaar
Tevredenheid over de afvalinzameling (cijfer)	Afvalscheiding wordt positief gestimuleerd. Het is hierbij van belang dat bewoners de service rondom afvalscheiding positief waarderen.	7

7.2 Prestatie indicatoren

De mogelijkheden om het afval eenvoudig gescheiden aan te bieden breiden we, vooral voor gft, verder uit zodat het voor al onze inwoners en bedrijven mogelijk is om hier aan mee te doen. We sturen ook op het voorkomen van afval, door bijvoorbeeld het opt-in systeem voor ongeadresseerd (reclame)drukwerk en het promoten van de wasbare luier. Daarnaast verkrijgen we meer inzicht in de kwaliteit van de gescheiden ingezamelde stromen en de verwerkingsketens. Op deze manier kunnen we meer en beter recyclen en ontstaat er minder restafval.

Indicator	Toelichting
Vastgestelde maatregelen Grondstoffennota 2020	In paragraaf 7.4 (Planning maatregelen) is de planning van alle maatregelen beschreven in deze nota weergegeven. Per jaar wordt in de begroting en realisatie beschreven in hoeverre deze prestaties zijn geleverd.
Woningen aangesloten op brengvoorziening voor gfe	In paragraaf 4.2.1 (Gft) wordt beschreven hoe we de komende jaren overstappen op een brengsysteem voor groente, fruit, en etensresten (gfe) ter vervanging van de Citybin. De eerste jaren waarin de voorbereidingen voor het innovatiepartnerschap worden getroffen, zal dit cijfer naar verwachting nog op nul staan.

7.3 Afvalstoffenheffing

In paragraaf 3.3.2 hebben we de ontwikkeling van de afvalstoffenheffing gedurende de vorige beleidsperiode beschouwd. In onderstaande grafiek is een eerste doorkijk gegeven naar de verwachte ontwikkeling voor het jaar 2021.

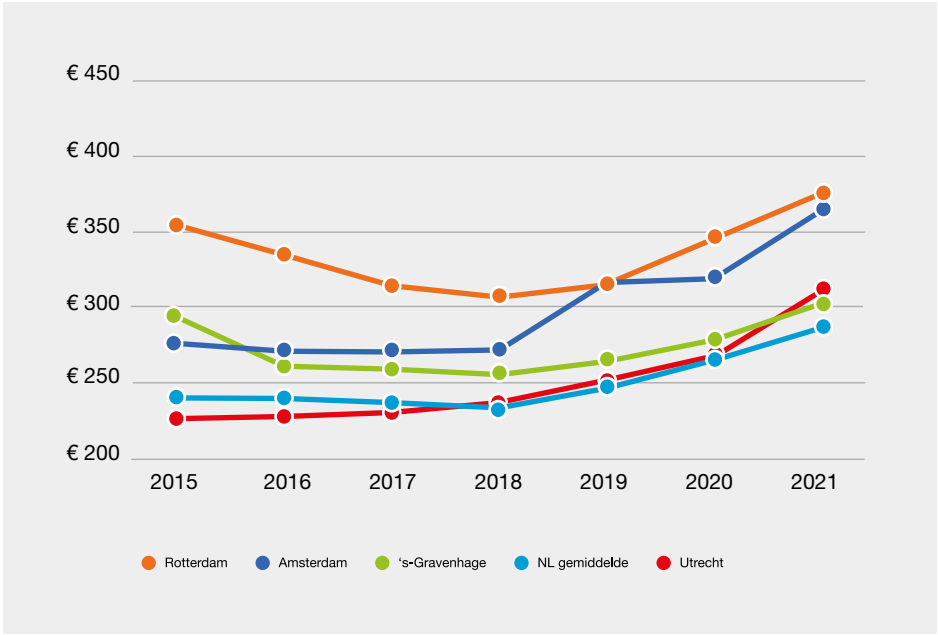
In 2021 gaat het nieuwe contract voor de verwerking van huishoudelijk restafval en grof huishoudelijk restafval in. Het contract heeft een looptijd van zes jaar. De nieuwe tarieven bepalen voor het grootste gedeelte de stijging in de afvalstoffenheffing in het volgende jaar. Behalve de contractuele indexatie verwachten we hier in de komende beleidsperiode geen grote veranderingen in.

Ook het nieuwe verwerkingscontract voor gft gaat op 1 januari 2021 in. Dit contract heeft een looptijd van zes jaar. Evenals bij het restafval, zijn de verwerkingstarieven voor het gft toegenomen. Ook hier geldt dat na behalve de contractuele indexatie geen verdere prijsstijgingen te verwachten zijn.

De inkomsten uit de grondstofstromen zoals Oud papier en karton en Textiel zijn de afgelopen jaren afgenomen. Voor oud papier wordt verwacht dat de prijs zich zal stabiliseren op een laag niveau. Gezien onze ambities met betrekking tot textiel zijn hier geen inkomsten meer uit te verwachten.

Deze ontwikkelingen betekenen dat we moeten blijven sturen op het voorkomen van restafval om de afvalbeheerkosten te beperken. Vooral omdat dit de duurste stroom is om te verwerken. Investeren in meer gescheiden inzameling zal, mede door de sterk toegenomen verwerkingskosten voor restafval, dus meer lonen.

Afvalstoffenheffing G4 en NL gemiddelde



Figuur 9: Afvalstoffenheffing G4 en Nederlands gemiddelde per huishouden
verwachte ontwikkeling voor het jaar 2021

7.4 Planning maatregelen

In onderstaande tabel worden per jaar kort de maatregelen weergegeven, verwijzend naar de relevante paragrafen.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
GFT						
Innovatiepartnerschap mededingingsfase						
Innovatiepartnerschap ontwikkelfase						
Innovatiepartnerschap pilotfase						
Invoeren brengsysteem gfe						
Plastic, Blik en pak (pbp)						
Gefaseerd overstappen op nascheiding						
Herbestemmen ondergrondse pbp-containers						
Papier/karton						
Testen aangepaste container voor karton						
Aangepaste papiercontainer bij vervanging						
Glas						
Aanpassen contractmodel AVU en pilot Utrecht						
Dynamisch inzamelen glas provincie Utrecht						
Textiel						
Circulaire aanbesteding textiel						
Start circulair contract textiel						
Aanpak illegaal textiel						
Luiers						
Vorbereiding bewustwordingscampagne						
Bewustwordingscampagne						
Grondstoffen afvalscheidingsstations						
Onderzoek uitbreiding afvalscheidingsstations						
Onderzoek acceptatie bedrijfsafval						
Businesscase en pilot sorteren grofvuil						
Grondstoffen bedrijven						
Uitwerken circulair tariefmodel						
Invoer circulair tariefmodel						
Gebiedsaanpak nieuwbouw						
Gebiedsaanpak binnenstad						
Communicatie						

Raamwerk Zero emission stadsdistributie Utrecht

Wie ondertekenen:

Gemeente Utrecht, Transport Logistiek Nederland (TLN) , Ondernemersorganisatie Evofenedex, Centrum Management Utrecht (CMU)

Doelen raamwerk:

- bundeling en efficiency van stadsdistributie in Utrecht
- zero emission distributie binnenstad in 2025
- Minder beslag op de beperkte ruimte in de binnenstad door logistiek verkeer

Inhoud raamwerk ZES samengevat:

(Het raamwerk is in detail beschreven vanaf pagina 4)

Pakket van maatregelen, bestaande uit:

- fysiek faciliteren efficiënt goederenvervoer met o.a. goederenuitgiftepunten, logistieke ontkoppelpunten, flexibele laad- en losplaatsen, stop en droplocaties;
- straat-/gebiedsgerichte aanpak voor efficiëntere bevoorrading
- informatie en bewustwording
- vergroten omvang voetgangersgebied, veranderen venstertijden en betere handhaving;
- ontheffingen/ vergunningen voor logistiek doelmatig inzetten;
- bestaande verbodsmaatregelen inzetten als milieuzone, beperking lengte voertuig.
- living labs voor logistieke alternatieven, met commitment van relevante partijen;

Concrete maatregelen per periode:

Van 2017-2020: stimulerende maatregelen voor bedrijven, waaronder:

- stop- en droplocaties horeca in 2017 gereed;
- uitbreiding venstertijd voor schoon vervoer van 11.30 uur tot 12.00 uur en 's avonds voor schoon en stil vervoer van 19.00 tot 21.00 uur (per 1-1-2018);
- flexibele laad- en losplekken bij herinrichting straten binnenstad realiseren;
- nulmetingen voor distributie in verschillende straten/gebieden in binnenstad, uitmondend in gebieds-/straatgerichte verbeteringen.

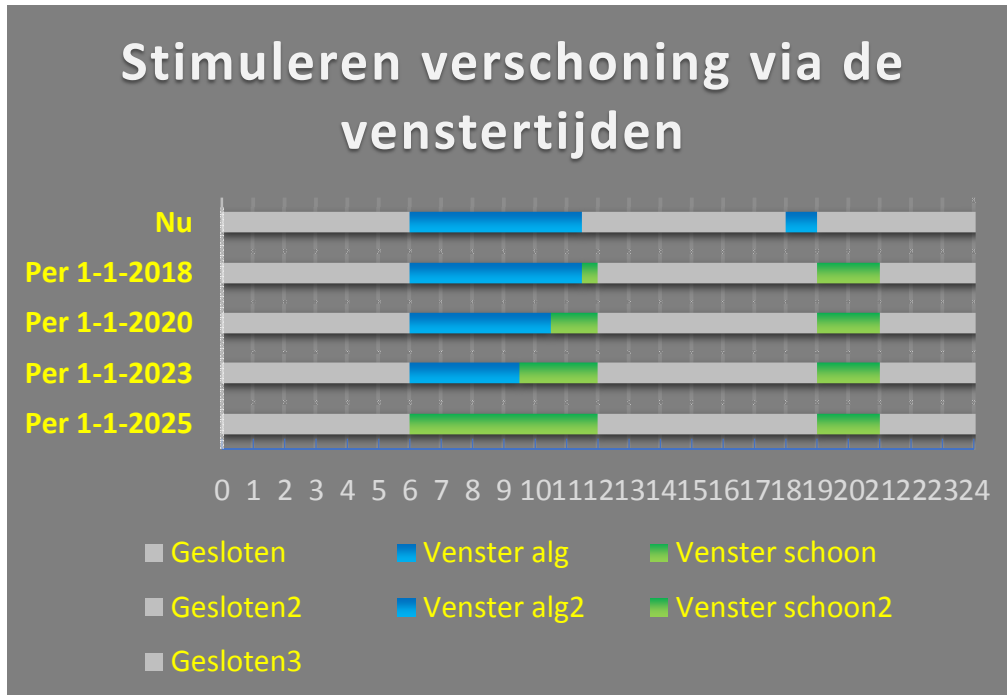
Medio 2019: evaluatie maatregelen ten behoeve van volgende stappen vanaf 2020.

In beeld te brengen: criteria voor door in voeren / door te zetten maatregelen vanaf 2020:

- zijn maatregelen financieel haalbaar, zijn schone(re) voertuigen betaalbaar en beschikbaar
- inzicht in de omvang van stedelijke distributie tijdens de venstertijden;
- onderbouwing maatregelen zoals milieuzone

Vanaf 2020, afhankelijk van uitkomsten evaluatie, regulerende en stimulerende maatregelen:

- doorzetten en uitbreiden projecten logistieke verbetering, eventueel toevoeging nieuwe gebieden of markten.
- verschoning voertuigen bevorderen via regulering met venstertijden:



*Venster schoon kan alleen worden benut tot 2025 voor vracht vanaf Euro VI en voor bestel <3,5 ton elektrisch of biogas. Vanaf 2025 zowel voor vracht als voor bestel als ze zero emission zijn.

- Toekomstige aanpassingen aan omvang voetgangersgebied laten aansluiten bij stappen in venstertijden (2020, 2023, 2025)
- Milieuzone vracht: regels op basis van landelijke afspraken

Ondertekend te Utrecht, 18 september 2017

Namens TLN



Namens CMU



Namens Evofenedex



Namens gemeente Utrecht,



Raamwerk “op weg naar Zero Emission Stadsdistributie” in detail

In november 2014 heeft de gemeente Utrecht de Green deal Zero emission stadslogistiek ondertekend, net als de branche-organisaties TLN en Evofenedex. De Green Deal ZES past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek. De Green Deal heeft als eerste doel de beweging richting Zero Emission Stadslogistiek (ZES) te versnellen. Uiteindelijke doel is om in 2025 de logistiek in de stad zero emission uit te voeren, de gemeente Utrecht wil succesvolle resultaten uit de living labs zo snel mogelijk invoeren.

In het nieuwe Utrechtse Mobiliteitsplan 2025 “Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen” (SRSRSB) is neergelegd dat de focus bij het onderdeel logistiek zal liggen op bundelen en ontkoppelen en de inzet van schone voertuigen. De opgave is op een slimme manier landelijk / regionaal vervoer te koppelen aan schoon, slim stadsvervoer en efficiënt stadsvervoer te koppelen aan aantrekkelijke winkelgebieden. Met het Actieplan Goederenvervoer wordt hieraan al invulling gegeven.

Om verder invulling te geven aan de Green Deal Zes en SRSRSB, hebben de gemeente Utrecht en het verladende, vervoerende en ontvangende bedrijfsleven, vertegenwoordigd door TLN, Evofenedex en CMU, samen het voorliggende raamwerk stadsdistributie op weg naar ZES opgesteld. Gemeente en bedrijfsleven hebben hierin uitgewerkt hoe ze in Utrecht de ontwikkeling zien richting zero emission stadsdistributie en een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen en bijbehorende logistieke concepten, inclusief de ondersteunende regelgeving tot en met 2025 (in eerste instantie stimulerend, op langere termijn regulerend). Hiermee krijgen marktpartijen meer duidelijkheid over de toekomst en een handelingsperspectief voor innovatie.

Het raamwerk ZES Utrecht bestaat uit drie delen:

1. **WAT** gaan we doen? Dit is een combinatie van regelgeving, samenwerking/bewustwording en living labs voor nieuwe logistieke alternatieven (pagina 4-12);
2. **HOE** gaan we dat doen? De organisatie (pagina 13-14); en
3. **WAAROM** doen we dit (op deze manier)? Verdiepende achtergrondinformatie (pagina 15-20).

1. WAT gaan we doen? Concrete aanpak stappen naar ZES in 2025

Het raamwerk ZES Utrecht werkt langs twee lijnen:

- A. Draaien aan de knoppen van de **regelgeving**, om gewenste logistieke vormen te stimuleren en minder gewenste vormen langzaamaan minder ruimte te geven.
- B. Ontwikkeling van **living labs**, om voor “iedere” logistieke vraag één of meer serieuze alternatieven te hebben voor de huidige manier van werken.

A. Regelgeving

Om duidelijkheid en handelingsperspectief voor de markt te bieden is duidelijkheid over de inzet van knoppen met betrekking tot regelgeving noodzakelijk. Op basis hiervan kan de markt investeringen in de voertuigen en logistieke alternatieven doen.

Op de volgende vlakken wordt aan de knoppen gedraaid:

- I. Gebied en tijd
- II. Ontheffingen en vergunningen
- III. Verbodsmaatregelen
- IV. Fysieke voorzieningen
- V. Samenwerking en bewustwording

I Gebied en tijd

Het concept van logistiek zal de komende jaren veranderen met goederendistributiepunten/-overslagpunten aan de stads(centrum)rand. Met het gebruik van de knoppen gebied en tijd, met het uitgangspunt van de vloer vrij van 12.00-19.00 uur, is een zo ruim mogelijke toegang (op de overige uren van de dag) van de leveranciers naar de distributiepunten nodig.

Voorstel I.1 Venstertijden voetgangersgebied aanpassen

Met de aanpassing van de venstertijden stimuleren we schone distributie, door dit schone vervoer stapsgewijs meer ruimte te geven ten opzichte van overig bevoorradingsverkeer (dat slechts aan de eisen van de milieuzone hoeft te voldoen). Met de beperking van de tijd voor het overige bevoorradingsverkeer (vanaf 2020) beogen we niet alleen schoon vervoer, maar ook de inzet van efficiëntere logistieke oplossingen te bevorderen.

Het venster voor schone distributie kan tot 2025 alleen worden benut voor vrachtwagens vanaf Euro VI en voor bestelwagens (<3,5 ton) elektrisch of biogas. Vanaf 2025 zowel geldt dat zowel vracht als bestel ze zero emission (elektrisch of andere techniek zonder lokale uitstoot) moeten zijn.

Tegelijkertijd worden de venstertijden aangepast aan een aantal andere ontwikkelingen:

- Op zondag (inmiddels een reguliere winkeldag is, die ook enige bevoorrading vraagt) wordt ook een

tijdvenster ingevoerd.

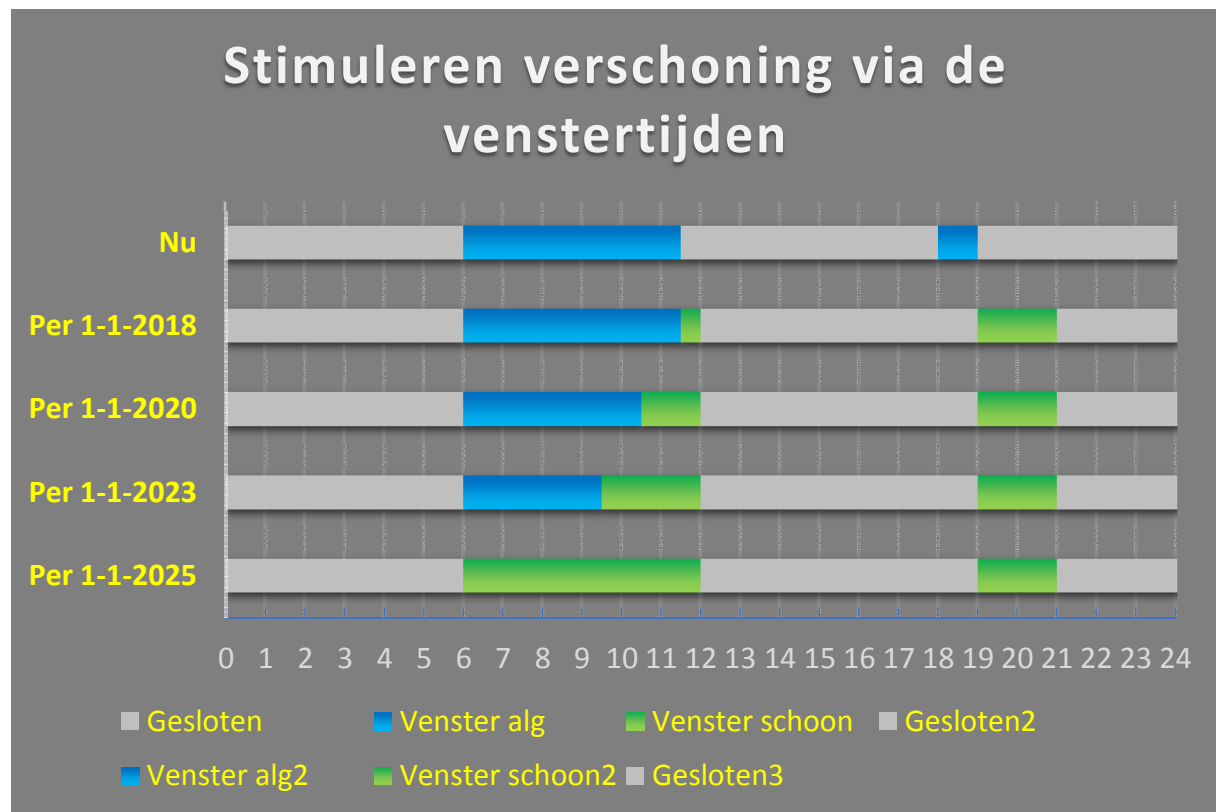
- Het avondvenster (dat alleen nog voor schoon vervoer is) start later (19.00u i.p.v. 18.00u), zodat de vloer inderdaad van 12.00u tot 19.00u vrij is.

- Het avondvenster wordt twee uur lang in plaats van slechts één uur (19.00u-21.00u; op donderdag 21.00u-23.00u), zodat het beter te gebruiken is (een uur is te kort om goed in te kunnen plannen en wordt daardoor in de praktijk niet of nauwelijks gebruikt).

Actie: gemeente.

De stappen waarin de venstertijden worden aangepast zijn op basis van de huidige inschatting hoe de wereld zich ontwikkelt, mede door de acties uit dit raamwerk. In 2019 zal echter een **evaluatie** worden uitgevoerd, om te checken of de volgende stap(pen) inderdaad nog de juiste zijn. De evaluatie is verder omschreven in hoofdstuk 2.

In hoofdlijnen geeft onderstaande grafiek weer hoe we middels de venstertijden stapsgewijs verschoning afdwingen en invulling geven aan het principe van de vloer vrij tussen 12 en 19uur.



LEGENDA:

Blauw: venstertijden voor iedereen die voldoet aan de milieuzone-eisen.

Groen: venstertijden alleen voor voertuigen die voldoen aan eisen schone distributie. Dit venster schoon kan alleen worden benut tot 2025 voor vracht vanaf Euro VI en voor bestel <3,5 ton elektrisch of biogas. Vanaf 2025 moeten zowel vracht als bestel zero emission (elektrisch of andere techniek zonder lokale uitstoot) zijn.

Grijs: gebied gesloten voor alle bevoorradingsverkeer, uitgezonderd zeer specifieke ontheffingen.

Voorstel I.2: Uitbreiding omvang voetgangersgebied

In juli 2017 is door het college van B&W besloten tot uitbreiding van het voetgangergebied. Dit met inbreng van vele belanghebbende partijen, waaronder CMU, TLN en Evofenedex.

Als in de toekomst verdere uitbreiding van het voetgangersgebied in Utrecht ter sprake komt, dan streven wij ernaar de veranderingen qua planning aan te laten sluiten bij de stappen in de venstertijden van dit raamwerk (1/1//2020, 1/1/2023, 1/1/2025).

Actie: gemeente.

II ontheffingen en vergunningen

Voorstel II.1: Stadsdistributiecentra

De ontheffing voor stadsdistributiecentra blijven intact, omdat zij ervoor zorgen dat aanvragen van vele anderen geweigerd kunnen worden (er is immers een alternatief). Als de vloer vrij moet zijn tussen 12.00 en 19.00 uur, zal wel met de SDC's worden afgestemd hoe deze periode toch zo veel mogelijk kan worden ontzien. Daarnaast wordt gekeken of een SDC-achtige oplossing voor versgoederen mogelijk is, om ook strenger te kunnen zijn bij het verlenen van ontheffingen voor verslevering aan andere partijen.

Actie: gemeente en SDC's (1^e en 2^e kwartaal 2017)

Voorstel II.2: Ontheffingen busbaan voor bevoorradingsverkeer

Het gebruik van de busbanen naar de binnenstad zal vanaf 2018 alleen voor schone zero emission voertuigen mogelijk zijn. Er wordt een regeling opgesteld die het aantal ontheffingen wel binnen de perken houdt, omdat het busvervoer geen hinder mag ondervinden.

Actie: gemeente (2017)

Voorstel II.3: Overige ontheffingverlening voor bevoorradingsverkeer

in de binnenstad zal zo kritisch en doelmatig mogelijk ontheffingen voor voertuigen worden verleend en handhaving op ingeregeld, om de vloer zoveel mogelijk vrij te hebben en het vervoer zo efficiënt mogelijk te houden.

Actie: gemeente (binnen uitvoering convenant "de rode loper", uitvoering is in voorbereiding)

III Verbodsmaatregelen

Voorstel III.1: Milieuzone

Gemeente handhaaft huidige milieuzone, mogelijke uitbreiding in de toekomst om snellere verschoning wagenpark te creëren.

Bij besluit over de milieuzone zal het onderzoek van RIVM, RHDV worden betrokken (rapportages najaar 2017).

Voor de milieuzone vracht hebben Evofenedex, TLN en gemeente Utrecht afgesproken om de maatregel milieuzone vracht af te wegen binnen het kader van de maatregelen naar zero emission stedelijke distributie in 2025, eerste resultaten in november 2017.

Actie: gemeente, bij besluit over evaluatie milieuzone in 2017.

Voorstel III.2: lengtebeperking en voertuigen met meedraaiende achterassen

de gemeente onderzoekt in eerste helft 2017 of de lengtebeperking kan worden verruimd voor vrachtwagens met meedraaiende achterassen, door aanpassing regels of ontheffingsmogelijkheden.

Actie: gemeente

Voorstel III.3: bewustwordingscampagne over voertuigbeperkingen in historische binnenstad

Eén voertuig dat niet aan de aslast of lengtebeperking voldoet kan al fataal zijn voor het historische erfgoed. Hier is niet tegenop te handhaven. Daarom voeren we een bewustwordingscampagne uit, gericht op chauffeurs/vervoerder, maar ook leveranciers, binnenstadsondernemers en bewoners (opdrachtgevers van bijv verbouwingen!). Bewustwording gaat over schade, maar ook over wat ze van hun opdrachtnemer of vervoerder kunnen / moeten vragen.

Actie: gemeente i.s.m. TLN, Evofenedex, CMU

IV Faciliteren goederenvervoer fysiek

Hiervoor voeren wij vijf voorstellen uit, die verder zijn uitgewerkt in het hoofdstuk Living Labs:

Voorstel IV.1: :Logistiek ontkoppelpunt.

Voorstel IV.2: Zero emission hub.

Voorstel IV.3: goederenafleverpunten voor ondernemers.

Voorstel IV.4: (flexibele) laad- en losvoorzieningen.

Voorstel IV.5: Stop & Drop Horeca.

V Stimuleren en samenwerken

Voorstel V.1: schoon vervoer in aanbestedingen.

in aanbestedingen, opdrachten voor leveranciers zullen gemeente en ondernemers zoveel mogelijk schoon vervoer eisen in de voorwaarden opnemen.

Actie: gemeente en ondernemers (vanaf 4^e kwartaal 2017)

Voorstel V.2: schonere voertuigen voor de dikke stromen.

TLN, Evofenedex, KHN en gemeente gaan met bedrijven van de profielen retail dik en horeca dik – waar de goederenstromen veelal wel al goed gebundeld zijn – overleggen voor afspraken over verschonen vervoer in komende jaren.

Actie: TLN, Evofenedex, KHN en gemeente (vanaf 4^e kwartaal 2017).

Voorstel V.3: Informeren achterban over raamwerk.

TLN, Evofenedex en CMU/ Koninklijke Horeca Nederland informeren hun achterban over het stappenplan ZES en doen oproep voor starten living labs

Actie: TLN, Evofenedex en CMU (4^e kwartaal 2017).

Voorstel V.4: continueren stimuleringsregeling innovaties in het goederenvervoer.

De gemeente Utrecht heeft sinds een aantal jaren een subsidiemogelijkheid voor innovaties in het goederenvervoer. Deze wordt voortgezet, gericht op de doelen van dit raamwerk.

Actie: Gemeente.

B. Living labs

Living labs hebben tot doel om werkbare, efficiënte logistieke oplossingen te vinden voor “elke” logistieke stroom die de binnenstad in of uit gaat. De bedoeling is dat hierdoor alternatieven ontstaan voor de huidige manier van bevoorrading, voor zover deze niet al efficiënt en schoon is.

De living labs zijn in drie categorieën in te delen:

Gebiedsgericht: voor een bepaald gebied (kwartier of straat) wordt bekeken hoe de lokale bevoorradingssituatie kan worden verbeterd.

Branche- of stroomgericht: voor een bepaalde branche of specifieke goederenstroom worden één of meer passende logistieke oplossingen gezocht.

Oplossingsgericht: een specifieke logistieke verbetering wordt op haalbaarheid onderzocht en/of in de praktijk getest.

Uitgangspunt is dat living labs niet slechts één bedrijf ten goede komen, maar voor meerdere bedrijven winst opleveren, door samenwerking of doordat de maatregel uit te rollen is naar andere bedrijven. Verder moeten living labs (mede) getrokken worden door bedrijven, omdat ze uiteindelijk zonder steun van overheden en bedrijfsleven moeten kunnen blijven draaien.

In dit raamwerk zijn elf living labs opgenomen, waarvan wij weten of verwachten dat bedrijven hier mede aan gaan trekken. Maar het is niet zeker dat dat bij alles lukt. Daarnaast kunnen er later living labs opkomen die draagvlak hebben bij bedrijven en die wij nu nog niet voorzien. Zolang ze voldoen aan de voorwaarden, kunnen deze ook later worden erkend als living lab. Met andere woorden: er is sprake van een levende lijst van living labs.

Living Lab 1: Twijnstraat vloer vrij

Logistiek profiel: horeca en retail dun

De Twijnstraat (alternatief Stadhuisplein- Korte Minrebroederstraat, waarvoor half 2017 een nulmeting is uitgevoerd) als gebied aan te wijzen waar de vloer zoveel mogelijk vrij is tussen 12.00 en 19.00 uur in 2017. Gemeente, ondernemers en toeleverende bedrijven werken nauw samen om voor elkaar te krijgen: logistieke toelevering vóór 12.00u, ondernemers laten tijdens venstertijden aanleveren of zetten gezamenlijk afleverpunt op. Met deze living lab wordt ervaring opgedaan met het organiseren van alternatieven voor logistiek.

Planning: voorbereiding living lab t/m 2^e kwartaal 2017, start living lab 3^e kwartaal 2017.

Uitvoering gemeente met CMU

Living lab 2: Logistiek Ontkoppelpunt (LOP)

Logistiek profiel: retail dik, horeca dik.

Bij realiseren Logistiek Ontkoppelpunt (LOP) wordt dit als living lab opgezet, om ervaring op te doen met deze nieuwe wijze van logistiek.

Planning: realisatie LOP in 2017.

Uitvoering gemeente met TLN

Living lab 3: Zero emission hub

Logistiek profiel: retail dik/dun en horeca dik/dun

Kaders (= voorwaarden m.b.t. locatie, exploitatie, organisatie duidelijk voor realisatie) opstellen voor zero emission-hub, op basis van ervaringen hubs DHL, PostNL, e.d.

Op basis van deze kaders kunnen bedrijven hubs ontwikkelen.

Als dit is gebeurd, dan communicatie en stimuleringstraject opzetten voor gebruik van hub.

Planning: In 4^e kwartaal 2017 zijn de kaders gereed, waardoor initiatieven van bedrijven die hub willen realiseren als living lab kunnen worden benut.

Communicatie: wanneer hubs beschikbaar komen

Uitvoering kaders en communicatie: gemeente met TLN

Living lab 4: goederenafleverpunt

Logistiek profiel: retail dun

Goederenafleverpunt voor ondernemers in een begrensd gebied, bijv. Voorstraat of Zadelstraat/Lijnmarkt, op basis van uitkomsten nulmetingen half 2017.

Planning: vanaf 4^e kwartaal 2017

Uitvoering: CMU

Living lab 5 : e-commerce en de consument

Logistiek profiel: e-commerce (consumentenaankopen via internet)

Mogelijkheden creëren voor initiatieven om aantal gereden vracht/bestelautokilometers t.b.v. e-commerce te beperken. Hiervoor kunnen we het initiatief bij de markt leggen, omdat we zien dat al veel partijen hier actief zijn / willen worden: Confy, Bubblepost, PostNL microhub, DHL Cubicycles, Parcify, Parcls, UPS, etc.

Planning: reeds lopend

Uitvoering: verschillende marktpartijen

Living lab 6: flexibele laad- en losplekken bij herinrichting

Logistiek profiel: retail dik/dun en horeca dik/dun

Gemeente richt (flexibele) laad- en losplekken in gebied binnen of aan de rand van de singels in bij herstructurering straten. Ondernemers stimuleren gebruik van deze laad- en losplekken. Een goede mogelijkheid is de herinrichting van de Voorstraat/Wittevrouwenstraat. Half 2017 is hier een nulmeting uitgevoerd om de huidige situatie in beeld te brengen.

Planning: koppelen aan herinrichting

Uitvoering: gemeente en ondernemers.

Living lab 7: stop & drop

Logistiek profiel: horeca dun

Gemeente richt stop & drop locaties voor horeca in vanaf 4^e kwartaal 2016. Ondernemers en toeleverende bedrijven stimuleren gebruik van deze locaties.

Planning: realisatie locaties verspreid over 2017.

Uitvoering: gemeente met horecagroothandels

Living lab 8: facilitaire leveringen

Logistiek profiel: facilitaire leveringen (voor kantoren e.d.).

Green Business Club Utrecht Centraal heeft de intentie de leveringen aan deelnemende bedrijven en instellingen (o.m. Jaarbeurs, NS, NH Hotel, ...) veel efficiënter en vele minder klimaatbelastend te maken. Dit kan als voorbeeld dienen voor hoe gezamenlijk bevoorrading te organiseren, zowel bij kantoren als bij andere partijen.

Planning: lopend

Uitvoering: Green Business Club Utrecht Centraal

Living lab 9: witte busjes

Logistiek profiel: bouw, service en onderhoud

Evofenedex zal de ontwikkeling van een living lab trekken voor bouwbusjes en “witte bestelbusjes”: hoe kan de aanwezigheid van deze busjes (rijdend en stilstaand) verminderd worden door andere organisatie?

Een kleinschalig living lab loopt hier reeds met de city service bike: een huurbakfiets voor installatie- en servicemonteurs en aannemers.

Planning: vanaf 4^e kwartaal 2017

Uitvoering: Evofenedex

Living lab 10: Stil bevoorraden in de avond

Logistiek profiel: alle

Na de “vloer vrij” periode (dus na 19.00u) zijn de omstandigheden gunstig om te bevoorraden: minder mensen op straat, geen files meer onderweg. Om deze tijd te kunnen benutten moet dit wel gebeuren met stil en schoon materieel én moeten ontvangende ondernemers ook zorgen dat de goederen kunnen worden afgeleverd. In het living lab wordt bepaald en getest hoe dit op een verantwoorde manier te doen en wordt ook gemeten wat dit oplevert.

Planning: Vanaf 2018

Uitvoering: ntb

Living lab 11: stadsdistributiecentra 2.0

Logistiek profiel: retail dun en consumenten

Veel grote pakketvervoerders zijn door de gemeente erkend als stadsdistributiecentrum. Deze partijen zijn aan het nadenken over schoner, anders georganiseerd leveren en afhalen van goederen. Waar deze partijen traditioneel winkels en consumenten bedienen met bestelbusjes, kijken ze nu ook naar bakfietsen en kleine hubs waar klanten soms ook zelf goederen kunnen ophalen of afleveren.

In een later stadium, na eerste testen, wordt ook verkend in hoeverre het mogelijk is voorzieningen gezamenlijk te gebruiken.

Tegelijk kijkt de gemeente hoe het reglement voor stadsdistributiecentra kan worden aangepast zodat deze meer meerwaarde voor de stad hebben.

Planning: lopend

Uitvoering: DHL, PostNL en UPS (en mogelijk ook andere partijen) doen eigen pilots, gemeente faciliteert waar nodig en herzielt reglement.

2. HOE gaan we dat doen? Organisatie ZES

Stuurgroep en projectgroep

Voor de organisatie ZES is een stuurgroep samengesteld met vier partijen Evofenedex, TLN, gemeente en CMU.

De stuurgroep komt 1 x per kwartaal bij elkaar.

Hieronder is een projectgroep vanuit deze 4 partijen georganiseerd. De projectgroep is coördinerend, zorgt voor raamwerk op weg naar ZES, zorgt voor verbinding naar bestuur, afstemming met andere projecten in eigen organisatie, communicatie en verbinding naar de achterban, afstemming met organisatie Green Deal ZES en topsector logistiek. Voor projectmanagement en organisatie stelt de gemeente een vertegenwoordiger beschikbaar.

De projectgroep komt elke 2 maanden bij elkaar.

Uitvoering living labs

De living labs en de voorstellen staan niet op zichzelf, ze hebben veel te maken met aanpassingen en regels voor de openbare ruimte, met uitvoering van het convenant “de rode loper”, uitgangspunten voor logistiek en uitgangspunten voor mobiliteit in de stad. De aanpak van de voorstellen en living labs zal in nauwe samenwerking tussen de partijen tot stand moeten komen om ze tot een succes te kunnen maken.

De uitvoering van de voorstellen zal zoveel mogelijk in begrensde gebieden plaatsvinden, aansluitend op bestaande organisatiestructuren (zoals overleg binnen CMU met ondernemers uit de kwartieren in de binnenstad) om zo concreet mogelijke afspraken tussen ondernemers, leveranciers, gemeente te kunnen maken.

Financiën raamwerk Zero emission stadsdistributie Utrecht

Voor de voorstellen en living labs uit het raamwerk is financiële dekking vanuit het actieplan goederenvervoer van de gemeente Utrecht. Bijdragen van derden als rijk, provincie en Europa worden verkend en zo veel mogelijk benut: gelden vanuit VERDER, Beter benutten, mogelijk bijdrage voor uitbreiding bierboot vanuit Europa.

Risico's voorstellen en living labs

De voorstellen en living labs gaan om het schoner maken van de logistiek, om verandering van de logistiek, in gedrag bij bestellingen, om bundeling en efficiency. Het gaat nu om ervaring op te doen in de living labs en successen te vertalen naar andere plaatsen in de (binnen)stad. Maar er kunnen natuurlijk ook mindere ervaringen worden opgedaan. Hieruit moeten we gezamenlijk leren.

In de projectvoorstellen voor LOP en stop & droplocaties voor een bijdrage van Beter benutten , is dan ook te zien dat risico's met name liggen in:

- geen geschikte locatie voor overslagpunt;
- onvoldoende ondernemers willen gebruik maken van het logistieke concept;
- business case niet haalbaar;
- omwonenden maken bezwaar tegen ontwikkeling.

Om deze risico's te beperken is nauwe en stevige samenwerking tussen partijen nodig, met goede inzet van partijen en een goede participatie van ondernemers en omwonenden in de gevarieerde projecten en living labs. De living labs worden ook beperkt voor overzichtelijke, begrensde gebieden.

Monitoring en Evaluatie

De verwachting is dat dit raamwerk de markt een impuls geeft om de bevoorrading van de binnenstad van Utrecht schoner en slimmer te maken. De stappen in het raamwerk zijn hierop ingericht. Het is alleen wel nodig te volgen hoe de markt zich daadwerkelijk ontwikkelt, zodat ook kan worden bijgestuurd.

Daarom wordt allereerst, naast de al bekende zero-emissiondoelstelling een gerichte doelstelling geformuleerd voor de bundeling en efficiency van de binnenstadslogistiek tot 2025. TLN, Evofenedex, CMU en gemeente zullen hiervoor uiterlijk medio 2018 afspraken maken. Daarvoor maken ze het goederenvervoer in de binnenstad inzichtelijk (o.a. via nulmetingen in de binnenstad) en maken ze afspraken over jaarlijkse monitoring.

Daarnaast vindt medio 2019 een evaluatie plaats. Deze is met name bedoeld om te toetsen of de volgende stap in de maatregelen per 2020, met name de aanpassing van de venstertijden, reëel is. In de evaluatie wordt opgenomen als criterium voor maatregelen vanaf 2020:

- Financiële haalbaarheid voor ondernemers;
- Beschikbaarheid en betaalbaarheid schone voertuigen;
- Gedegen inzicht in de omvang van stedelijke distributie in relatie met de drukte in het venstergebied tijdens venstertijden.
- Aansluiting bij landelijke ontwikkelingen.
- Inschatting van de gevolgen voor de verkeerssituatie binnen de venstertijden en (buiten de venstertijden) aan de randen van het voetgangersgebied .

Op basis van deze evaluatie, zullen partijen definitief afspraken maken voor het hanteren van de venstertijden en toegang tot voetgangersgebied vanaf 2020.

3. WAAROM doen we dit? Achtergronden bij het raamwerk ZES Utrecht

De keuzes die in dit raamwerk zijn gemaakt, zijn gebaseerd op verschillende documenten. Allereerst de visie op bevoorrading zoals vastgelegd in het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen en de visie op de economische functie van de binnenstad uit het convenant “de rode loper uit”. Daarnaast is in 2015 onderzocht welke logistieke stromen in de binnenstad het belangrijkst zijn en wat voor soort maatregelen daarin kunnen worden genomen: de logistieke profielen. Dit is ten slotte gematcht met een verkenning van de (regelgevings)knoppen waaraan we kunnen draaien: op welke profielen heeft een knop effect.

3.1 Beleidsmatige uitgangspunten voor de bevoorrading van de binnenstad

In het Mobiliteitsplan **Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen** is het uitgangspunt van hoogwaardige bevoorrading van het gebied in de binnenstad vastgelegd. In het **Actieplan Goederenvervoer 2015-2020** zijn acties opgenomen waarmee Utrecht aan dit uitgangspunt invulling geeft.

Het **convenant 2016-2020 tussen gemeente en CMU ('de rode loper uit')** over verbetering van de inrichting, beheer en vindbaarheid van het centrum van Utrecht bevestigt dit uitgangspunt ook:

In de binnenstad van Utrecht, het gebied binnen de singels, komen jaarlijks 30 miljoen bezoekers. In bijlage 1 is een kaart opgenomen. De bevoorradingstromen in het gebied zijn groot. Tegelijkertijd is de druk op de openbare ruimte hier enorm. Het bewustzijn is groot dat dit gebied hét visitekaartje van de stad is en dat de bevoorrading daarin nog niet optimaal is ingepast.

Het streven is naar een hoogwaardig gebied met een goede kwaliteit van de openbare ruimte, vergroting van de vindbaarheid in het gebied en ook een efficiënt goederenvervoer.

Het convenant “de rode loper uit” geeft als doel aan dat tussen twaalf en zeven de vloer vrij is. Dat betekent concreet dat in die periode het gebied domein is van de voetganger. Alleen bij hoge uitzondering begeeft zich in de winkelstraten buiten de venstertijden, tijdens winkelopeningstijden ander verkeer, zoals goederenvervoer, afvalinzameling, taxi's en veegdiensten. Mede daardoor moet de druk op de genoemde dynamische plekken zoals Ganzenmarkt/Stadhuisplein, Neude/Schoutenstraat, Twijnstraat, Mariaplaats en Domplein aantoonbaar worden verminderd. Stapsgewijs toewerken naar een situatie waarin het gebied binnen de singels alleen toegewezen is aan voetganger, fiets, OV en logistiek (behalve 12.00-19.00 uur) is een ultiem eindbeeld dat hierin past.

Voor het goederenvervoer houdt dit in (aldus SRSRSB):

- streven naar minimalisatie van de voertuigbewegingen in het gebied zelf, zeker tijdens winkelopeningstijden, door verdere bundeling van goederenstromen;
- door beter benutten van de rustige momenten voor bevoorrading en door meer te bevoorraden vanaf de randen van het dynamische winkelgebied (zodat dat gebied veiliger, overzichtelijker en aantrekkelijker wordt).
- Inzet van efficiënte en passende voertuigen is hierbij het streven: groot waar kan, klein waar nodig is. Verder stapsgewijs – in lijn met de Green Deal ZES – toegroeien naar exclusief schoon vervoer in de binnenstad.

Verschillende oplossingen kunnen hieraan bijdragen:

- **Afleverpunten** aan de rand van het gebied: bevoorrading vindt plaats aan de randen van winkelgebieden, waardoor een voertuig niet meer het gebied in hoeft te rijden. Vervoer naar de winkel vindt veelal lopend plaats, door exploitant van het afleverpunt of wordt opgehaald door winkelier zelf.
- **Zero emission hubs** tussen stadsrand en binnenstad. Vanaf hier kan gebundeld (dus voor meerderen afleverpunten) gereden worden. Transport tussen hub en binnenstad dient plaats te vinden middels “zero emission”-voertuigen. – dit is bepalend voor de afstand tussen hub en binnenstad
- Verbeteren functioneren **stadsdistributiecentra (SDC)** : De ontheffingsregeling voor SDC’s bestaat inmiddels bijna 20 jaar. Hij voldoet nog altijd aan een behoefte. Als binnenkort het handhavingssysteem van het voetgangersgebied vernieuwd is, neemt de vraag wellicht verder toe: het voetgangersgebied ongestraft illegaal betreden wordt dan onmogelijk. Mede daarom is het zinvol de ontheffingsregels en het functioneren van de SDC’s tegen het licht te houden en te verbeteren.
- **Stop & Drop locaties** voor horecabevoorrading. Voor de horecabevoorrading van de binnenstad staan voertuigen vaak enige tijd op een vaste plek, vanwaar lopend bij klanten wordt bezorgd. Draaiende koelmotoren veroorzaken echter veel geluidsoverlast voor omwonenden en voor uitstoot. Elektrische koeling kan uitkomst bieden. Bovendien is horecabevoorrading inefficiënt georganiseerd, waarbij dezelfde leveranciers meerdere malen per dag rondjes door het centrum rijden. Daarom realiseren we in het kader van zero emission stadslogistiek plekken aan de rand van horecagebieden waar deze voertuigen kunnen staan en via een laadpaal elektriciteit voor de koeling kunnen krijgen.
- **laad en losplekken**. Overlast van laden en lossen op de openbare weg kan in sommige gevallen worden voorkomen door meer laad en losplekken.. Flexibilisering laad- en losplaatsen. Laad- en losplaatsen worden soms delen van de dag niet gebruikt. Daarom zijn ze vaak delen van de dag een normale parkeerplaats of taxistandplaats. Maar soms is het gewenst dat de plek “opgaat in de openbare ruimte” als er niet geladen en gelost wordt. Ook reserveringssystemen voor laad- en losplaatsen kunnen bijdragen aan efficiënter vervoer.
- **Inzet zero-emission voertuigen**; inzet kan gestimuleerd worden door aan deze voertuigen voordelen toe te kennen als toegang tot meer wegen/gebieden of een groter tijdvak t.b. bevoorrading

3.2. Logistieke profielen stadslogistiek , rapport TNO

TNO heeft in 2015 een onderzoek gedaan naar de stadslogistiek in Utrecht om inzicht te krijgen in de verkeersstromen voor het goederenvervoer naar de binnenstad. Op basis van het onderzoek heeft TNO vijf zichtbare logistieke profielen uitgewerkt (rapport TNO oktober 2015):

- a. retail keten – dikke stromen,

Dit profiel bevat grote retail ketens die centraal aangestuurd worden door de retailorganisatie en die met zogenoemde dikke stromen vanuit (eigen) distributie centra naar (eigen) winkels rijden, zoals

bijv. het geval is bij supermarkten en warenhuizen. Voertuigen logistiek zijn groot (trekker – oplegger, combinatie, bakwagen)

b. klein retail – mode (stukgoed),

Dit profiel bevat de stromen naar kleine retailzaken van niet verse goederen (denk aan bijv. mode of shop-in-shop formules). Het gaat hierbij om een combinatie van retail formules met dunne stromen of zelfstandige winkels. Voertuigen logistiek zijn middelgroot.

c. horeca dunne stroom (hoogwaardige producten)

Dit profiel bevat hoogwaardige horeca, zoals hotels, restaurants en cafés, en daarnaast ook de kleine retailers die focussen op verswaren (denk aan kleine groenten-, fruit-, vis- of vleesspecialisten). In dit profiel ligt de nadruk op het aanbieden van een beleveniswereld, waarin dus focus op hoge kwaliteit en verse producten. Voertuigen logistiek zijn klein (bestel, kleine vrachtwagen)

d. horeca dikke stroom (laagwaardige producten).

De ontvanger binnen dit profiel is een horeca bedrijf ("maaltijdverstrekkers") dat zich inricht op een stabiele aanbieding, met minder variatie, maar ook lagere prijzen dan het hoog gewaardeerd segment. Voertuigen logistiek zijn groot.

e. facilitaire leveringen (kantoren).

Dit profiel bevat kantoren en andere bedrijfslocaties, maar zou ook uitbreidbaar kunnen zijn met andere instellingen zoals gezondheidsinstellingen, universiteitspanden of bijv. musea. In dit profiel zien we een voorspelbare stroom van goederen, die vaak gecombineerd worden met services. Voertuigen logistiek zijn van klein naar groot (veel pakketdienst).

Let op: Voor bouwlogistiek voor grote bedrijven is geconcludeerd dat in het kader van ZES geen extra inspanning nodig is, daarvoor is al een business case voor schone bevoorrading voorhanden.

Voor kleine bouwprojecten, bouwbedrijven is dat wel nodig, daarom zal daarvoor een living lab worden gehouden.

Samengevat: de logistieke profielen zijn divers in voertuigen en in aansturing, centraal vanuit de grote ketens of decentraal vanuit de kleinere bedrijven. De knoppen voor beïnvloeding van het goederenvervoer op weg naar Zero emission, zullen dan ook specifiek ingezet moeten worden.

3.3. Knoppen waaraan gedraaid kan worden op weg naar ZES

Vanuit de uitgangspunten van het beleid en mogelijke oplossingen voor logistieke profielen is een analyse (groslijst) gemaakt van de knoppen (regelgeving en fysieke maatregelen) waaraan kan worden gedraaid op weg naar Zero emission stadsdistributie:

Knoppen voor stappen op weg naar ZES Utrecht		
	beïnvloedingsknoppen gemeente	beïnvloedingsknoppen ondernemers
1. Gebied en tijd		
A. Omvang gereguleerd gebied binnen de singels	uitbreiden voetgangersgebied,	
	buiten gebied toegangsregels voor logistiek laten gelden	
B. venstertijden gebied binnen de singels	venstertijden uitbreiden qua tijd en omvang gebied	
	onderscheid in gebruik venstertijden tussen vervuiler en schoner vervoer	
2. Ontheffingen en vergunningen		
A. ontheffingen stadsdistributiecentra	voorwaarden voor stadsdistributiecentra aanscherpen; regeling voor andere goederenstromen dan pakketten toevoegen	Meer transport voor derden
B. medegebruik busbanen	ontheffing voor busbanen aanscherpen voor efficiënt en/of schoner vervoer	
	Meer busbanen openstellen voor ontheffinghouders	
C. voorwaarden aanbestedingen /opdrachten	bij opdrachten leveringen voorwaarden voor schoon vervoer	bij opdrachten leveringen voorwaarden voor schoon vervoer
3. Verbodsmaatregelen		
A. milieuzone *	handhaven/uitbreiden milieuzone vracht/ bestel	versnellen verschoning wagenpark

B. Voertuigbeperkingen	Ontheffing lengtebeperking voor vrachtwagens met meesturende achterassen	
	ontheffing geven bij aantoonbaar efficiënter vervoer	
	Intensiveren handhaving	
	Bewustwordingscampagne over belang (aslast)beperkingen richting vervoerders en opdrachtgevers (bouw!)	
4. Faciliteren goederenvervoer fysiek / organisatorisch		
A. Overslagpunten: a Logistiek ontkoppelpunt (LOP)	stimuleringsbijdrage voor LOP	ontwikkelen en exploiteren LOP
		gebruik maken van LOP
B. Zero emission hub	inventariseren voorwaarden voor exploitatie Zero emission hub	gebruikmaken van ze hub, versnellen
	helpen vinden geschikte locaties	Gebruik hub stimuleren en aantrekkelijk maken door combinatie van functies (b.v. opslagmogelijkheden retail)
C. Goederenafleverpunt / drop off punt voor ondernemers	inventariseren van kansen en voorwaarden om locatie te combineren met openbare toegankelijke voorzieningen, fietsenstallingen	Per straat/buurt ondernemers stimuleren afleverpunten te gebruiken
		winkeliers wijzigen afleveradres
D. vrije/flexibele inrichting straten met locaties voor laad en los- Voorzieningen	voor schoner vervoer meer ruimte in tijd en plaats bieden	Planning bevoorrading afstemmen op beschikbaarheid laad en losplekken
E. stop&drop locaties in stad	loslocaties bieden met stekkerfaciliteiten t.b.v. koelwagens horeca	Planning bevoorrading afstemmen op beschikbaarheid laad en losplekken
F. aantal bevoorradingritten beperken	Venstertijden handhaven, ontheffingen beperken	Aantal bestellingen/week beperken
G aanbieden schoon vervoer over water	werven nieuwe gebruikers voor elektrische	bedrijfsleven neemt bij business case over
	boten, haalbare business case creëren voor	
	schoon vervoer over water	
5. stimuleren en samenwerken		
Diverse maatregelen	Herinrichting openbare ruimte, bijdrage voor stimulering,	Ruimte geven aan initiatieven, ondersteunen initiatieven

*In de huidige milieuzone zijn toegestaan: vracht diesel vanaf Euro IV en personenauto's en bestelauto's op diesel vanaf 1 januari 2001.



Deze knoppen zijn vervolgens in verband gebracht met de logistieke profielen. Als ze een positieve uitwerking (kunnen) hebben op verschoning of hogere efficiency in dit profiel, en ook echt geschikt zijn voor de typen voertuigen die worden ingezet binnen dit profiel, dan staat in onderstaande matrix een "x":

	Retail		Horeca		Facilitair
	Dun	Dik	Dun	Dik	
Voetg./winkelgebied	X	X	X	X	X
Venstertijden	X	X	X	X	X
Ontheffing Stadsdistributiecentra	X		X		X
Medegebruik busbanen	X	X	X	X	
Aanbestedingsvoorwaarden	X	X	X	X	X
Logistiek ontkoppelpunt	X		X		X
Zero emission hub	X	X	X	X	X
Goederenafleverpunt ondernemers	X		X		X
Goederenafleverpunt consumenten	X				
Flexibele laad/losplek	X	X	X	X	X
Stop & droplocaties			X		
Schoon vervoer over water		X		X	
Milieuzone	X	X	X	X	X
Lengtebeperkingen		X		X	X

Bijlage 1: de stappen in de venstertijden uitgeschreven

Gedetailleerd uitgeschreven zijn dit de stappen die in de venstertijden worden gezet in dit raamwerk:

HUIDIGE Venstertijden voor distributie in voetgangersgebied:

ALLE distributieverkeer mag het voetgangersgebied inrijden op:

Maandag t/m zaterdag

- 06.00 - 11.30 uur maandag tot en met zaterdag
- 18.00 - 19.00 uur maandag tot en met zaterdag (in praktijk nauwelijks gebruikt, te kort)

Donderdagavond

- 21.00 - 22.00 uur (in plaats van 18.00 - 19.00 uur)

Zondag

- Geen venstertijd

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 18:

Maandag t/m zondag

6.00 – 11.30 uur: toegankelijk voor voertuigen onder dezelfde voorwaarden als milieuzone

11.30 – 12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

19.00-21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Donderdagavond

21.00 - 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 2020:

Maandag t/m zondag

6.00-10.30 uur: zelfde toelatingeisen als voor milieuzone

10.30-12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas ;

19.00-21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Donderdagavond

21.00 - 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 2023:

Maandag t/m zondag

6.00-09.30 uur: zelfde toelatingeisen als voor milieuzone

09.30-12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas;

19.00-21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

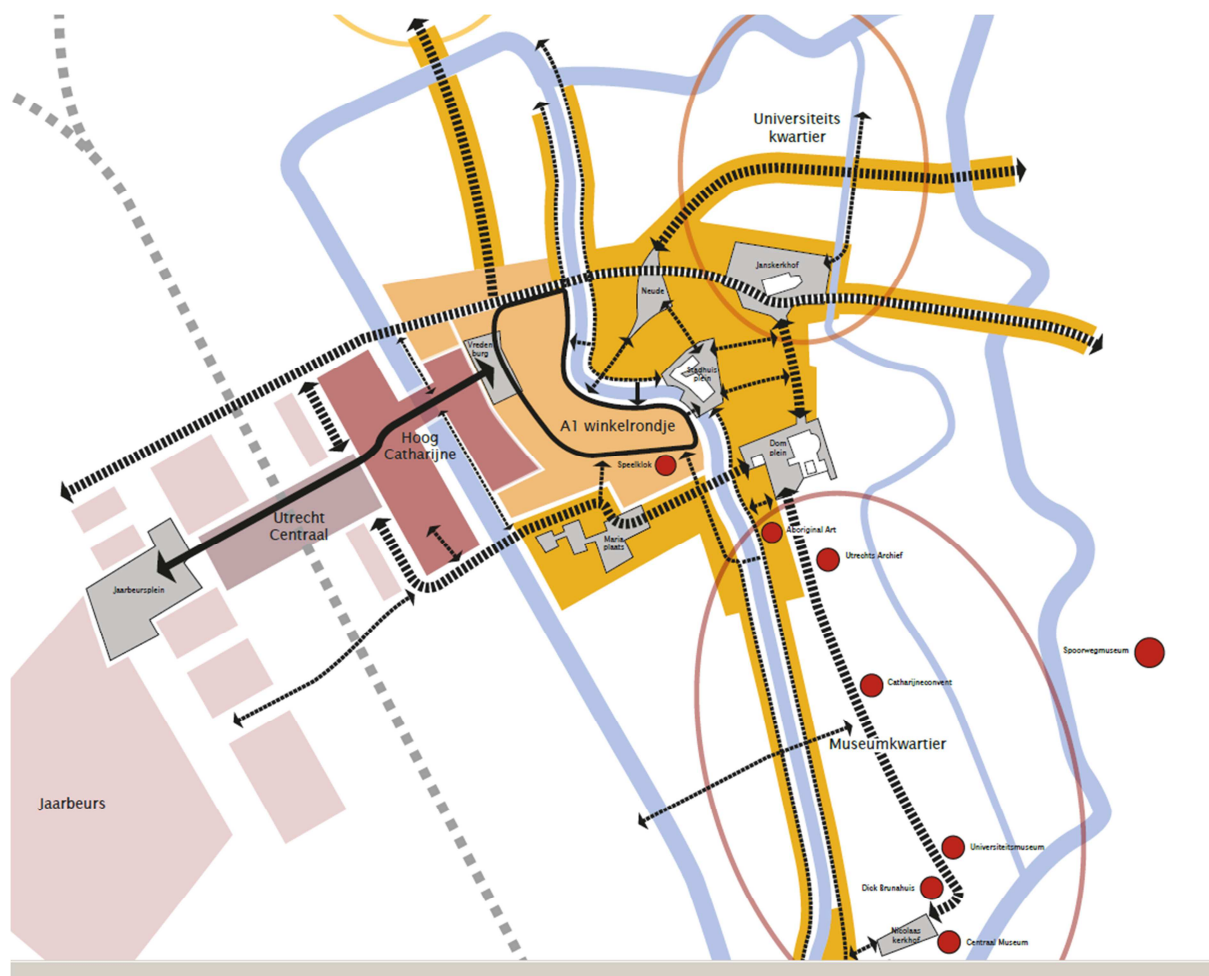
Donderdagavond

21.00 - 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 2025:

Alleen toegang met schone zero-emission voertuigen, zowel bestel als vracht.

Bijlage 2 kaart ambities centrumgebied



Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: uitvraag markt consultatie
Datum: donderdag 9 april 2020 21:36:19
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Hallo [REDACTED]

Bedankt voor je mail. Gaan we mee aan de slag.

Zullen we de tijdbesteding als meerwerk boeken op de opdracht voor de notitie m.bt. de marktconsultatie?

Hoor je graag.

Met vriendelijke groet,

United Quality

ADVIES en AANBESTEDING in AFVAL en AUTOMOTIVE

Tel: [REDACTED]

Klik [REDACTED] voor mijn digitale visitekaartje en overige contactgegevens

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 9 april 2020 12:31

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: uitvraag markt consultatie

Beste [REDACTED]

Ik zou graag wat gedilateerde info willen wat betreft de markt consultatie voertuigen 2 ton aslast beperking

- Ik zou graag willen zien van alle inschrijvers : weging en of berekeningen gewicht per as
- Hef installatie wel of niet . max 240 liter containers 660 liter containers , of niks opties
- Weegsysteem (wat weegt het systeem op de wagen)
- Gewicht persinstallatie
- Gewicht verdichting installatie
- Geen installatie (kooi met vloeistof
- Electra of fossiele brandstof

[REDACTED] zou jij hiernaar willen kijken en evt aanvullen waarna jij de vraag moet gaan uitzetten aan de markt .

Misschien ook vooruit kijken naar evt andere gemeentes en of verwerkers, die al rijden met deze kleine voertuigen om deze te laten testen in Utrecht ??

Wij horen uiteraard graag van je

Met vriendelijke groet,

Unithoofd Transport en Inzamelen

T [REDACTED]

www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Inzamelen, Markten en Havens

Postbus 8375

3503 RJ Utrecht



Standaard



Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Samenvatting gesprek 25 juni 2020 over voertuigen binnenstad
Datum: vrijdag 26 juni 2020 08:00:18
Bijlagen: [Utrecht Aantekeningen 20200626 C01 HT.docx](#)

Hallo [REDACTED]

De gemaakte aantekeningen en de foto's van het bord heb ik even samengevat in een A4. Zie bijlage.

Op basis hiervan zal [REDACTED] een offerte maken en naar je opsturen. Na opdracht zullen we op basis hiervan de opdracht uitvoeren.

Indien er vragen en/of opmerkingen zijn verneem ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

United Quality

ADVIES en AANBESTEDING in AFVAL en AUTOMOTIVE

Tel: [REDACTED]

Klik [REDACTED] voor mijn digitale visitekaartje en overige contactgegevens

Aan: [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Datum: 25 juni 2020

Onderwerp: Uitgangspunten notitie duurzame voertuigen binnenstad

Opdracht United Quality

Het uitwerken van de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van 2 beoogde combinaties waarmee gemeente Utrecht afval op een efficiënte wijze in de binnenstad uit kan voeren.

In de notitie zal er verwezen worden naar de, door gemeente Utrecht, uitgevoerde marktconsultatie en het daarop volgende onderzoek naar de mogelijkheden.

In de uitwerking worden de volgende technische aspecten weergegeven:

- Verwachte actieradius in de dagelijkse praktijk
- Maximaal trekgewicht
- Draaicirkel
- Breedte
- Lengte
- Mogelijkheid van snelladen
- Max. snelheid
- Inworphoogte
- Laadvolume in m3 / aantal 1.100 ltr containers
- Laadvermogen
- Leeggewicht
- Aslasten

Daarnaast:

- Weergave van voor- en nadelen
- Technische tekeningen (afhankelijk of de mogelijke leveranciers deze kunnen leveren)

Uitgangspunten algemeen

- Duurzame voertuigen met een elektrische aandrijving met een batterij als energiedrager
- Aslast maximaal 2.000 kg per as
- 1 aanbieder voor de complete combinatie
- Snelheid is niet belangrijk. Snelheid in de binnenstad kan niet hoog zijn en de rijafstanden zijn heel kort (rijtijd van de werf naar het inzamelpunt is 10 min met langzame tractie)

Uitgangspunten combinatie 1

- Aantal 3-4 stuks
- Goupil 4 of 6
- Pick-up met kiepende laadbak met daarachter een aanhangwagen met een kiepende laadbak
- Voorzien van zijbelading waarmee minicontainers geledigd kunnen worden. Verwachte aantal te ledigen containers 40 – 50 per dag
- Bepaalde storthoogte niet van toepassing. Storten in een verdiepte container

Uitgangspunten combinatie 2

- Aantal 4-5 stuks
- Goupil 4, 6 of Nissan E-NV200
- Voertuig met daarachter een verdiepte aanhangwagen of oplegger voor het vervoeren van 1.100 ltr containers in de breedte
- Gewicht 1.100 ltr container 60 kg, afval 120 kg (glas of restafval). Totaal 180 kg per container