Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 3 juni 2021

1 Opening

Aanvang: 20.00u FYSIEK

2 Vaststellen agenda

3 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied

Indicatieve aanvang: 20.00 uur; FYSIEK
Indicatieve behandeltijd: 180 min.
Beleidsveld: Wonen - wethouder Diepeveen
In het programmaplan wervengebied wordt een gewijzigde aanpak voorgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Het programmaplan brengt in beeld wat de komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Onderzoek laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Met de aanpak in het programmaplan geeft de gemeente invulling aan de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Voorgesteld wordt om het college op te dragen om samen met (kelder)eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement op te stellen over samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. En tenslotte wordt voorgesteld om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

Dossier 1798 voorblad

Raadsvoorstel programmaplan wervengebied.docx

Programmaplan wervengebied.pdf

Advies commissie van wijzen De vergeten Burenplicht.pdf

Voorlopige expertbeoordeling belaastbaarheid middeleeuwse kelders.pdf

Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht.pdf

Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren.pdf

Participatieverslag.pdf

3.1 Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied

Dossier 1930 voorblad

Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst Wervengebied.pdf

Bijlage beantwoording vragen RIB Wervengebied.pdf

3.2 Ingezonden stukken Keldergewelf, de GrachtenComités

Reactie op raadsvoorstel College.pdf

20210526154416_agendastukken Vergadering van de Commissie Stad en Ruimte aa_1.pdf

20210526154416_brief-aan-de-RaadsCommissie-Stad-en-Ruimte_2.pdf

20210526154416_CvWW - aantekeningen bij raadsvoorstel BW - 20-05-2021_4.pdf

Brief comité (van keldereigenaren) Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht over schade aan werfkelders.pdf

Bijlage 1 bij brief Cie SR.pdf

Bijlage 2 bij brief Cie SR onderbouwing.pdf

Bijlage 3 bij brief Cie SR Extract_.pdf

Bijlage 4 bij brief Cie SR.pdf

Brief comités Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht over aanpak kelderwerven.pdf

Bijlage 5 bij Brief 2 Commissie Stad en Ruimte.pdf

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1798
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 juni 2021
Agendapunt	3
Omschrijving	Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied
ID	1852
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	0650625810
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	3 juni 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Programmaplan wervengebied

Beleidsveld	Openbare Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Kenmerk	7487194
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:
   a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;
   b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;
   c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;
   d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;
   e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

2. Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

3. De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

4. Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het nu ter vaststelling voorliggende programmaplan wervengebied wordt de gewijzigde aanpak vastgesteld voor het gezamenlijke en samenhangende herstel en behoud van het middeleeuwse, monumentale wervengebied. Daarmee geven wij invulling aan het plan van aanpak wervengebied dat door uw raad in juli 2020 is vastgesteld en geven wij invulling aan de aanbevelingen van de Antea Group in november 2019.

De nieuwe aanpak, het programmaplan wervengebied, geeft ook zicht op de lange termijn. Het brengt in beeld wat komende dertig jaar nodig is voor het herstel en behoud en richt zich op veiligheid, erfgoed en gebruik. Aan het programmaplan is uitgebreid onderzoek voorafgegaan. Dit laat zien dat het gebied nog complexer in elkaar zit dan gedacht. Er is nauwe verwevenheid tussen verschillende onderdelen, zoals muren, kelders, water en wegen en daarmee dus tussen eigendom van bewoners, ondernemers en gemeente. Het is daarom essentieel om goed samen te werken bij het herstel en beheer. Met het programma zetten we de koers uit voor de komende jaren, waarbij we in goede samenwerking met eigenaren, bewoners en ondernemers ons historische erfgoed behouden en versterken.

Voorgesteld wordt uitvoering te geven aan het uitvoeringsplan voor de komende drie jaar met de meest urgente maatregelen, waaronder herstel van kelders, wal- en kluismuren en aanvullende maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer. Er is nauwkeurig uitgezocht wat er de komende drie jaar moet gebeuren. Het gaat om herstelwerkzaamheden op acht plekken langs de Oudegracht en twee plekken op de Kromme Nieuwegracht. En om de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer, zoals met camera's, extra breedtebeperkingen en handhaving. Het interventieteam dat handelt bij acute situaties blijft bestaan, zodat er waar nodig direct actie kan worden ondernomen.

Met de aanpak in het programmaplan gaan we invulling geven aan onze burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht zoals benoemd in het advies 'De vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Het doel is om, in de geest van het advies van de commissie, met elkaar tot een eenvoudige en goede samenwerking te komen. Voorgesteld wordt een door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen deskundige de oorzaken van eventuele schade aan kelders te laten vaststellen. De kosten voor dat onderzoek zal de gemeente op zich nemen. Het doel is om met elkaar tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke kostenverdeling te komen. We staan ook positief tegenover de aanbeveling van de commissie om de kosten voor het waterdicht maken van de kelders te verdelen op 50-50% basis tussen gemeente en keldereigenaren. We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren te betalen.

Daarnaast wordt voorgesteld het college op te dragen om samen met (kelder)eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement op te stellen over samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. Met het programmaplan en het samenwerkingsarrangement wordt uitwerking gegeven aan de bevindingen en adviezen van de commissie van wijzen over de eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerkingsvorm.
Voorgesteld wordt om de uitvoering van het programmaplan voor de periode na 2024 en de financieringsstrategie voor de dekking daarvan te betrekken bij de voorjaarsnota in 2022.

Context

Aanleiding

In juli 2020 heeft uw raad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld waarmee de basis is gelegd voor onder meer een integrale aanpak voor de wal- en kluismuren, werfkelders en het weren van te zwaar verkeer. In het plan van aanpak zijn diverse onderzoeken aangekondigd op basis waarvan een programmaplan wordt opgesteld voor gezamenlijk en samenhangend beheer en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied. Belangrijke waarden daarbij zijn veiligheid, erfgoed en gebruik.
Aanleiding voor het plan van aanpak was onder meer het stilleggen en temporiseren van het herstel van de wal- en kluismuren in mei 2019 na de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning. In november 2019 constateerde 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. De aanbevelingen zijn: 1)

voldoende tijd nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, 2) de strategie te bepalen en 3) onzekerheden zoveel mogelijk te beperken. Ook zijn in december 2019 uit voorzorg twee locaties op de grachten afgesloten omdat vermoed werd dat twee kelders door zwaar verkeer waren beschadigd.
Bij het plan van aanpak hebben wij u toegezegd te komen tot een grondige herziening van het project wal- en kluismuren en een integrale en gezamenlijke aanpak (met en tussen (kelder)eigenaren) voor het beheer en behoud van het wervengebied. Ook hebben we toegezegd om bij de Voorjaarsnota 2021 inzichtelijk te maken hoe en wanneer tot volledige dekking van de dan bekende noodzakelijke middelen wordt gekomen, inclusief een fasering van bekostiging, realisatie en activatie.

Juridische context
Samen met keldereigenaren is een commissie van wijzen ingesteld die advies heeft gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm tussen (kelder)eigenaren en gemeente. Het advies van de commissie heeft duidelijkheid geschapen over de eigendomsrelaties tussen de gemeente en de eigenaren van kelders. De gemeente is de eigenaar van de weg, werven en muren. De eigenaar van een pand is eigenaar van de met dat pand verbonden kelder.

Met het programmaplan wordt het juiste evenwicht vormgegeven tussen de verantwoordelijkheden van de gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Het doel is om samen te werken en niet om te juridiseren. We willen samen met de keldereigenaren de werfkelders gaan herstellen. We willen in lijn met het advies van de commissie een samenwerkingsvorm inrichten, waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders en komen tot een zo eenvoudig en eerlijk mogelijke verdeling van de kosten voor het herstel van kelders. We willen dit met keldereigenaren bespreken en dit uitwerken in een samenwerkingsarrangement.

De commissie omschrijft in haar advies zorgplichten voor gemeente en keldereigenaren Bij zorgplichten kan een onderscheid worden gemaakt tussen zorgplichten die zijn gebaseerd op concrete in de wet verankerde zorgplichten (zoals de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van hemelwater) en maatschappelijke zorgplichten. De door de commissie in haar advies omschreven zorgplicht van de gemeente voor het beheer en behoud van het wervengebied is geen wettelijke zorgplicht. Het is een maatschappelijke zorgplicht die aangeeft op welke wijze de gemeente, alle belangen afwegend, invulling wil geven aan het beheer van het wervengebied en welke financiële middelen het daarvoor beschikbaar stelt.

Beoogd effect
- Herstel en behoud van het middeleeuwse monumentale wervengebied.
- Een gezamenlijke en samenhangende aanpak.
- Een goede invulling en afweging van de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief van 15-5-2017 over Herijking wal- en kluismuren en voortgangsrapportage
- Raadsbrief van 28-11-2019 over Rapportage over het onderzoek wal- en kluismuren van de Antea Group
- Raadsbrief van 19-12-2019 Met brondocumenten waaronder diverse raadsbrieven en
- voortgangsrapportages
- Raadsbrief van 20-12-2019 over Samenhangende aanpak Wal- en Kluismuren, Werfkelders en
- Weren te zwaar verkeer
- Commissie Stad en Ruimte van 30-01-2020 over de raadsbrief van 28-11-2019
- Raadsbrief van 10-02-2020 over de Regeling Risicovolle Projecten
- Raadsvoorstel van 3-5-2020 over Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 19-06-2020 over beantwoording vragen RIB wervengebied
- Raadsbrief van 6-7-2020 over beantwoording vragen commissie behandeling wervengebied
- Raadsvoorstel van 3-5-2020, aangenomen op 9-7-2020, over Plan van Aanpak wervengebied
- Amendement van 9-7-2020 over ‘Onafhankelijk advies ook aan bewoners’ op Plan van Aanpak wervengebied
- Raadsbrief van 2-11- 2020 over instellen commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 16-12-2020 over voortgangsrapportage wervengebied

- Beantwoording SV 2021/48 op 26-2-2021 over ‘herstel en behoud van werfkelders in samenspraak met bewoners’
- Raadsbrief van 22-3-2021 over beheersmaatregel walmuur rak 6 west
- Raadsbrief van 24-3-2021 over collegereactie op conceptadvies commissie van wijzen wervengebied
- Raadsbrief van 2-4-2021 over Vaarroute Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht voorlopig gesloten voor gemotoriseerd vaarverkeer

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder: a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders; b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders; c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder ‘van gevel tot gevel’ van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied; d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied; e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.
Argumenten	
1.1	<u>Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was 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 gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm. Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt. Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is. De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en

	samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte.
1.2	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.
1.3	<u>Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.</u>
	Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in juli 2021. Tussentijds zullen de resultaten van deelonderzoeken met berekening van draagvermogen van kelders al worden gepubliceerd. Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen. Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete

	van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling. Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.
1.4	<u>Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders</u>
	Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht. (Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.</u>
	Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan

	vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3
1.2	Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.
	Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico's en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico's en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico's, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.
Beslispunt	
2	Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.
Argumenten	
2.1	Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied .
	Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag. Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met namegericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed. Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele

	keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren. De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. “Losse” kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat wordt verbroken. De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.
2.2	<u>De adviezen voor samenwerking en de financiering van herstel van kelders vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.</u>
	Om te komen tot een goede samenwerking is een nadere uitwerking van de adviezen van de commissie van wijzen belangrijk. Voorstel is om de komende maanden onder leiding van een onafhankelijke derde te werken aan een samenwerkingsarrangement. Dit betreft de samenwerking in het dagelijkse beheer en in het gezamenlijk herstel van kelders. We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Daarnaast wordt de inzet van het interventieteam gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed. We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders. Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is, terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement.

	De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders. Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrijgegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met-werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen. We stellen voor een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. We zijn bereid keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade. Naar onze opvatting kan deze werkwijze zorgen voor een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van kosten voor het herstel van kelders. Het voorkomt dat keldereigenaren de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies. Het kan daarmee de basis vormen voor samenwerking. Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken. De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraaoverleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de ‘erfgoed-scope’ van het programma wervengebied en bevat ook aspecten in bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie binnenstad. De wijze waarop dat het beste vorm en inhoud kan worden gegeven zal worden betrokken in de gesprekken over het samenwerkingsarrangement.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	<u>Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project</u>
	De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg**.** Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt. Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo

nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Beslispunt

3 De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Argumenten

3.1 <u>Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.</u>

In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.
Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.
De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.
De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Onderdeel van het programma	**2021**	**2022**	**2023**	**Totaal**
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.488	€ 10.528	€ 15.824	€ 33.840
Weren Zwaar Verkeer	€ 482	€ 866	€ 1.053	€ 2.401
Interventie & Onderzoek	€ 1.477	€ 1.594	€ 1.594	€ 4.665
Programma kosten	€ 1.336	€ 1.561	€ 1.561	€ 4.458
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 436	€ 1.248	€ 1.248	€ 2.933
Totaal X 1.000	**€ 11.219**	**€ 15.797**	**€ 21.280**	**€ 48.297**

Activeren en Exploitatie X 1.000	€ **11.219**	€ **15.797**	€ **21.280**	€ **48.297**
Kosten te activeren	€ 10.387	€ 13.863	€ 19.323	€ 43.573
Kosten naar exploitatie	€ 832	€ 1.934	€ 1.957	€ 4.723

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

3.2 <u>Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen</u>

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren. Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

3.3 <u>De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.</u>

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de

programmering voor de komende periode.
In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Onderdeel	Bron	Toegekend Budget	uitgaven	Resterend
Budget WKM rak 1 t/m 21	VJN 2017	€ 47.600	€ 46.226	€ 1.374
Budget WKM rak 22	VJN 2018	€ 15.000	€ 187	€ 14.813
Aanvullend budget WKM	VJN 2019	€ 5.000	€ 2.112	€ 2.888
Programma Wervengebied	Prog.Begroting 2021	€ 4.641	€ -	€ 4.641
Aanvullend budget rak 1 t/m 21	Prog.Begroting 2021	€ 15.200	€ -	€ 15.200
X 1.000		**87.441**	**48.525**	**38.916**

Beslispunt

4 Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Argumenten

4.1 <u>De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak</u>

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”
Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.
De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.2. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.)

Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte.
De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de

	programmakosten voor de komende circa 30 jaar. De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af). Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt. Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel. Van de kelders die een waterdichte laag hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.
4.2	<u>De dekking voor een langere termijn is nog onzeker</u>
	Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022. Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars. Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan. Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.
4.3	<u>Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden</u>
	We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.
4.4	<u>Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd</u>
	Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten. Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd,

	risico als geld) van de komende jaren. Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing. Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.

Financiën

De kosten voor de uitvoering van het programma wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 worden geraamd op €48 miljoen. De dekking voor de meest dringende maatregelen (€38,9 miljoen) uit het her labelen van de reeds beschikbare budgetten voor de wal- en kluismuren. Bij de voorjaarsnota komen we met een voorstel voor de resterende dekking van €9,4 miljoen.
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Er wordt een financiële strategie uitgewerkt voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 die wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Vervolg

Er wordt uitvoering gegeven aan de programmering voor de periode 2021 tot en met 2023 dat onder meer bestaat uit het herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is; een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages; maatregelen om te zwaar verkeer te weren; de inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed; noodzakelijke vervolg onderzoeken naar schade en herstel van kelders; het opstellen van een samenwerkingsarrangement met (keldereigenaren en beheerders; aanstellen van een wervenmeester voor het dagelijks beheer; inrichting van een organisatie voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.
Er wordt een financieringsstrategie opgesteld die wordt betrokken bij de voorjaarsnota in 2022
In het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt 2 keer per met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing.

Participatie

Na vaststelling van het Plan van Aanpak in juli 2020 zijn regelmatig bijeenkomsten georganiseerd met werkgroepen van keldereigenaren van de Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en later Plompetorengracht. Ook heeft overleg plaatsgevonden met partners zoals Universiteit Utrecht en Centrum Management Utrecht en Commissie van Advies Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU), nutsbedrijven en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De werkgroepen en stakeholders is gevraagd advies te geven over de onderzoeksopdrachten, de onderzoeksresultaten en de conclusies die in het programmaplan moeten worden opgenomen. Daarnaast hebben eind maart 2021 drie online participatiebijeenkomsten met dertig aanwezigen plaatsgevonden om de resultaten van onderzoeken te bespreken, waarbij met eigenaren en belanghebbenden onder meer is gesproken over de opgave, scope, belastbaarheid van kelders, weren te zwaar verkeer en lekkages van kelders. Aanvullend hebben bewonersgroepen uit eigen beweging visies gepresenteerd die tussentijds zijn gedeeld met de raad (Natboek van keldereigenaren in de Choorstraat en Code Oranje Boek van comité Oudegracht). Ook zijn eigenaren en gebruikers van de kelders actief betrokken bij het in kaart brengen van alle kelders in het wervengebied.

Alle schriftelijk ontvangen vragen met betrekking tot de onderzoeken en het programmaplan die sinds de vaststelling van het Plan van Aanpak zijn gesteld door werkgroepen en stakeholders zijn beantwoord middels een tweekolommenstuk. Dit is onderdeel van het participatieverslag. De opdracht aan en het selecteren van de Commissie van Wijzen Wervengebied is samen met drie

keldereigenaren tot stand gekomen. De commissie heeft een eigen participatietraject georganiseerd waarbij zij in gesprek is gegaan met gemeente, keldereigenaren en andere belanghebbenden. De commissie heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken stakeholders en verschillende gemeentelijke afdelingen.

Van de drie online participatiebijeenkomsten in maart 2021 is een kort videoverslag gemaakt.

Communicatie

Het programmaplan wervengebied is drempelvrij beschikbaar gemaakt op de website: www.utrecht.nl/werven, inclusief een samenvatting op hoofdlijnen. De onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het programmaplan zijn, waar mogelijk, in een eerdere fase al beschikbaar gesteld. Wanneer nieuwe onderzoeksresultaten beschikbaar zijn delen we die. Het programmaplan wordt gepresenteerd met als belangrijkste doelgroep de keldereigenaren en een oproep aan diezelfde eigenaren om medio mei met ons in gesprek te gaan over de verdere uitwerking van het plan, zodat zij voldoende gelegenheid hebben om het plan te lezen. Daarnaast wordt de samenvatting en een link naar de website gedeeld met deelnemers van de werkgroepen en informatiebijeenkomsten en partners zoals het CMU, CABU, HDSR en nutsbedrijven. Ook maken we de informatie bekend via de nieuwsbrief, Wervenapp en een wijkbericht.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Programmaplan wervengebied

Bijlagen informatief
- Voorlopige expertbeoordeling belastbaarheid middeleeuwse kelders
- Eindrapport weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht
- Samenvatting technische onderzoeken herzien wal- en kluismuren
- Participatieverslag
- Definitief advies commissie van wijzen

Werk aan de werf



Programmaplan wervengebied
April 2021

Foto: GU Beeldbank (Claire Bontje)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
werven

Gebiedskaart

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.



Leeswijzer

In dit plan staat de programmatische uitwerking van het programma wervengebied. De aanleiding voor dit programma komt in hoofdstuk 1 aan bod. Hoofdstuk 2 gaat in op de context, zoals het complexe karakter van het wervengebied, de waarde hiervan, en de schade aan het erfgoed. In hoofdstuk 3 volgt de concrete opgave. De aanpak van deze opgave is tweeledig en komt aan bod in de hoofdstukken 4 (de technische werkzaamheden) en 5 (samenwerking in het gebied). Op de programmering en kosten van het programma wordt in hoofdstuk 6 ingegaan. Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de programmabeheersing.

Woordgebruik

Het programma wervengebied gaat uit van samenwerking tussen de gemeente en de verschillende beheerders en eigenaren in het gebied. Wanneer er in dit programmaplan wordt gesproken met ‘wij’, wordt er gesproken vanuit al deze samenwerkingspartners en niet alleen vanuit de gemeente.

Omdat er in het programmaplan verscheidene technische termen worden gebruikt, is er een verklarende woordenlijst opgenomen. Zie pagina 62 voor deze lijst.

Navigatie

Dit document is interactief. Concreet betekent dit dat er verscheidene klikbare links in het digitale document zitten, waaronder een klikbare inhoudsopgave. Met behulp van de home button kan er vanaf elke pagina direct worden teruggekeerd naar deze inhoudsopgave.



Foto: Frank Doves

Inhoudsopgave

1 Aanleiding **Een gezamenlijke zorg**

1.1 Leren van het verleden 6
1.2 Waarom een programma? 6
1.3 Programmaplan wervengebied 7

2 Context **Erfgoed onder druk**

2.1 Een middeleeuwse haven 10
2.2 Het belang van behoud 10
2.3 Schade 10
2.4 Oorzaken van schade 10

Reportage - Stichting Herstel Werfkelders in de jaren '90 14

3 De opgave **Een uitdaging van formaat**

3.1 Doel programma wervengebied 17
3.2 Een brede scope 18
3.3 Onderzoek 20
3.4 Deelopgaven 22

Reportage - Wonen in een werfkelder 25

4 De aanpak I **Werk aan de werf**

4.1 Voorkomen schade 28
4.2 Herstel gebreken 35
4.3 Op orde houden van erfgoed 37

Reportage - Choorstraat 38

5 De aanpak II **Werk met de werf**

5.1 Een vergeten burenplicht 41
5.2 Wederzijds belang 41
5.3 Samenwerkingsarrangement 42
5.4 Eigendomsverhoudingen 43
5.5 Beheerverantwoordelijkheden 44
5.6 Schade en lekkages 44
5.7 Wervenkadaster 45

Reportage - Universiteit Utrecht 46

6 Uitvoering **Programmering en kosten**

6.1 Wat moet er gebeuren? 49
6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd? 49
6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023 52
6.4 Kosten en financieringsstrategie 53

7 Sturing **Programmabeheersing**

7.1 Programmabeheersing 56
7.2 Programmaorganisatie 56
7.3 Risicobeheersing 60

Gebiedskaart 2
Leeswijzer 3
Verklarende woordenlijst 62
Colofon 63



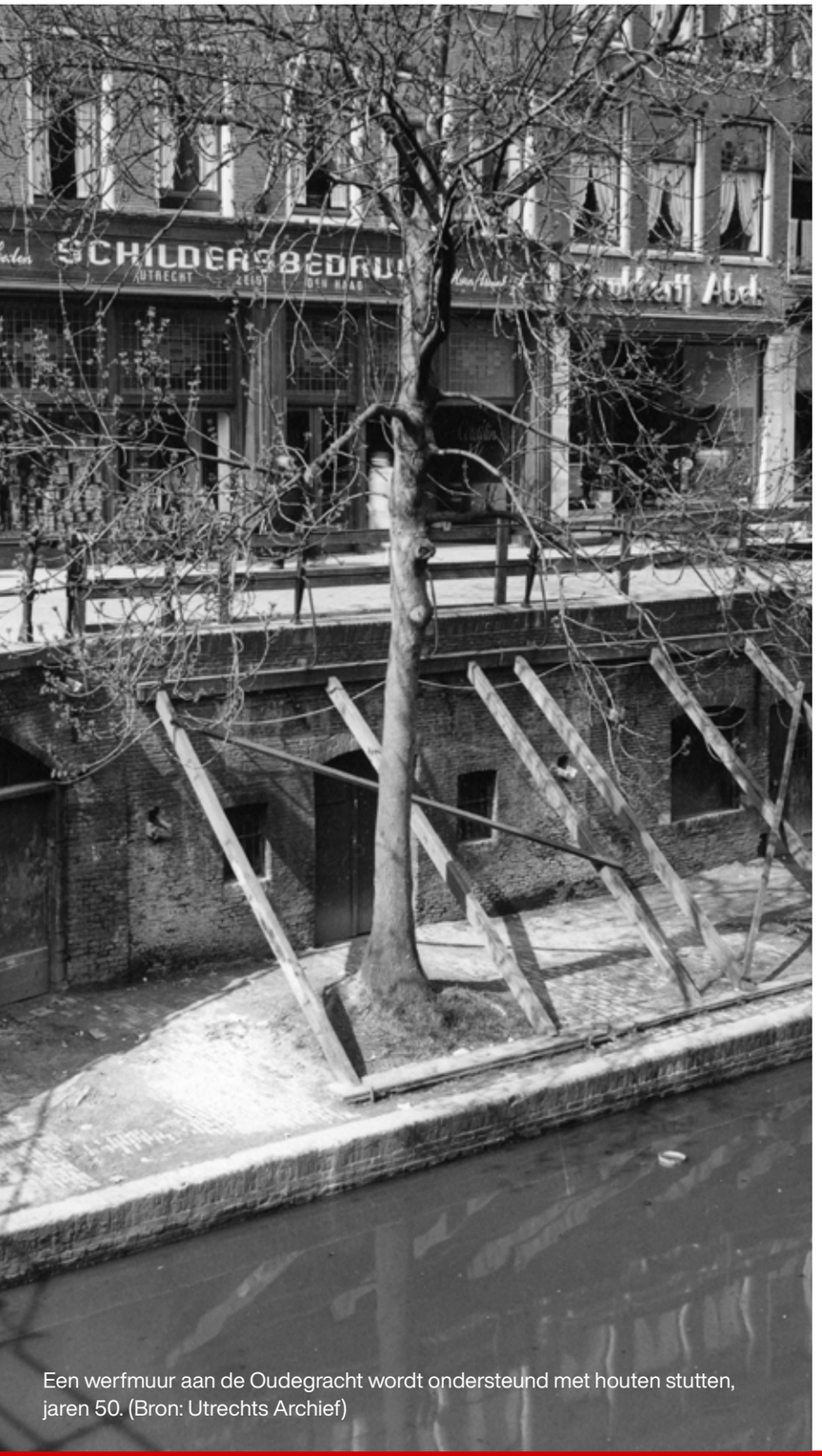
Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

1

Aanleiding

Een gezamenlijke zorg

Het verhaal van Utrecht wordt verteld door haar werven. De geschiedenis van deze unieke bouwwerken begint bijna negenhonderd jaar geleden, toen Utrecht haar stadsrechten kreeg. Ze zijn levende sporen van de bedrijvigheid van de stad door de eeuwen heen. Voor dit kostbare erfgoed moeten we goed zorgen. Daarom is er het programma wervengebied, bedoeld om de werven te herstellen en te behouden. Een programma voor de komende circa dertig jaar met een uitvoeringsplan voor de komende drie jaar.



Een werfmuur aan de Oudegracht wordt ondersteund met houten stutten, jaren 50. (Bron: Utrechts Archief)

1.1 Leren van het verleden

Voor het herstel en behoud van het erfgoed gaat het programma wervengebied uit van samenhang en samenwerking. Dat deze focus niet vanzelfsprekend is, blijkt uit het advies 'vergeten burenplicht' van de commissie van wijzen wervengebied. Zo richtte de gemeente zich in het verleden met name op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had zij minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed. Deze houding en werkwijze leverden bij keldereigenaren een gebrek aan vertrouwen op.

Met behulp van het programmaplan wervengebied pakt de gemeente het herstel en het behoud van het erfgoed nu in samenhang aan. Hiervoor is uitvoerig onderzoek gedaan, wat heeft geleid tot meer kennis over het wervengebied.
Tegelijkertijd is ook het besef gekomen dat het gebied nog veel complexer in elkaar steekt dan werd gedacht. Mede met de nieuwe informatie is er een programmatische aanpak opgezet waarmee het beheer en behoud in samenwerking met eigenaren en beheerders de komende dertig jaar in goede banen wordt geleid. Voor de eerste drie jaar hiervan is een uitvoeringsplan gemaakt.

1.2 Waarom een programma?

De gemeente Utrecht werkt sinds 2008 aan het herstel van de wal- en kluismuren. In mei 2019 is het herstel van de wal- en kluismuren waar mogelijk stilgelegd of getemporiseerd, omdat dreigde dat de planning niet werd gehaald en het herstel duurder zou worden dan was voorzien. In 2019 concludeerde Antea Group dat de complexiteit van het werk stelselmatig was onderschat, het projectmanagement onvoldoende op orde was, er vanaf het begin van het project onvoldoende zicht was op de totale reikwijdte en dat verbetermaatregelen onvoldoende waren geïmplementeerd en geëvalueerd. Een herziening was noodzakelijk.

Antea Group adviseerde 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 gedaan naar de samenhang met kelders, het draagvermogen en de technische staat van de kelders, de werkwijze rond bomen, het weren van te zwaar verkeer en de eigendomsverhoudingen (zie hoofdstuk 3 voor deze onderzoeken en hoofdstuk 4 voor de technische aanpak).
Ten tweede adviseerde Antea over sturing op samenhang, risicobeheersing en een goede inrichting van de organisatie (zie hoofdstuk 7 over programmabeheersing).
Tot slot zijn conclusies getrokken over betere samenwerking met eigenaren en verbetering van communicatie en omgevingsmanagement (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking). Wel is Antea in haar advies positief over de bouwmethoden en de wijze waarop het werk wordt aangepakt.

Plan van aanpak wervengebied

In december 2019 besloot het college van B&W tot het instellen van een programmatische en integrale aanpak voor het wervengebied. Er kwam ook een interventieteam, bedoeld om maatregelen te treffen bij situaties waar vanwege veiligheid en het behoud van erfgoed direct actie nodig was. Dat bleek noodzakelijk toen uit voorzorg twee straten met kwetsbare kelders tijdelijk werden afgesloten.

In juli 2020 heeft de gemeenteraad voor het programma het plan van aanpak vastgesteld met de aankondiging van vele onderzoeken naar de oorzaken van schade aan het erfgoed, de complexiteit en samenhang. Veel van de adviezen van Antea zijn verwerkt in het plan van aanpak én in dit programmaplan. Ook is besloten tot de instelling van een commissie voor advisering over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking tussen gemeente en (kelder)eigenaren.

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie ziet een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Dit heeft meerdere oorzaken, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders voeren de boventoon.

De commissie signaleert in haar advies tevens ‘een vergeten burenplicht’ van de gemeente. In het wervengebied is deze burenplicht juist erg belangrijk, want hier is sprake van een unieke situatie waarin de gemeente aan drie zijden de ‘buur’ is van eigenaren van werfkelders; door de wegen, werfmuren en fundering. Schade aan kelders tast ook het erfgoed aan en is daardoor ook een zorg voor de gemeente. De commissie geeft aanbevelingen over de eigendommen, de daarmee verbonden rechten en plichten, en de beste samenwerkingswijze tussen gemeente en eigenaren.

De gemeente herkent het beeld van een vergeten burenplicht. Dit beeld kwam ook naar voren in participatiebijeenkomsten met keldereigenaren. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht

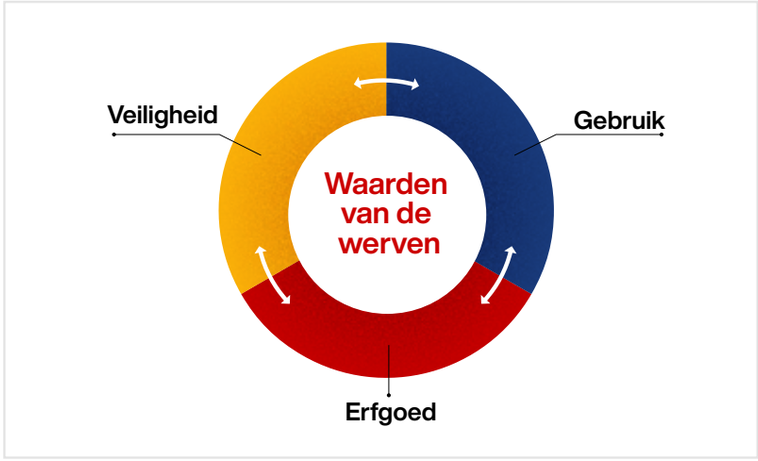
Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. De gemeente ziet het als haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van haar buren te herstellen. Daarbij gaat ze op zoek naar het juiste midden tussen de overheid die ze wil zijn, de juridische rol- en verantwoordelijkheidsverdeling en de besteding van publieke middelen ook in relatie tot andere urgente opgaven in de stad. De goede balans hierin moet worden gevonden.

Een belangrijk uitgangspunt rondom samenwerking in het wervengebied is dat er, ook volgens de commissie, geen inhoudelijke belangentegenstellingen zijn. Het behoud van het erfgoed en de zorg voor veiligheid staan bij iedereen voorop. Het echte probleem is dat men parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang heeft gezien.

1.3 Programmaplan wervengebied

Het plan van aanpak, de vele onderzoeken, de inbreng van keldereigenaren én de adviezen van Antea Group en de commissie vormen de bouwstenen voor dit programmaplan wervengebied. Met dit plan wordt de basis gelegd voor een gezamenlijke aanpak en beheer van het erfgoed, zodat dit behouden kan worden voor toekomstige generaties. Uitgangspunt daarbij zijn de waarden ‘veiligheid’, ‘behoud van erfgoed’ en ‘gebruik van het gebied’ (zie hoofdstuk 3).

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Dat blijkt onder meer uit de onderzoeken naar de oorzaken van schade aan de middeleeuwse kelders en muren, de stabiliteit en het draagvermogen van kelders, de oorzaken van lekkage en de mogelijkheden voor het weren van te zwaar verkeer. Er is een grote onderlinge samenhang tussen de onderdelen in het gebied, waardoor bij de schade aan erfgoed vele factoren een rol spelen. Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en eigendom soms onduidelijk. Over de beheerverantwoordelijkheden zijn bovendien verschillende verwachtingen. Deze complexiteit neemt niet weg dat er dankzij onderzoek nu veel kennis is verkregen waarmee het programma beheersbaarder is geworden dan in het verleden het geval was. Werken in middeleeuws erfgoed zal echter altijd tot verrassingen blijven leiden.



Figuur 1: de samenhang van de drie waarden






1. huis werfkelder Oudegracht 264, 1925 (Cat.no: 832414) 1925 • **2.** Oudegracht nabij Geertebrug, 1953 RCE 043933 • **3.** Gezicht op kromme nieuwe gracht werfmuur, vanaf het water ter hoogte van nr 49., 1976 (Cat.no: 60948)• **4.** Drift 11-13, 1908 • Bron: Utrechts Archief

De werven in vogelvlucht

Het kenmerkende hoogteverschil tussen de werven en straten is ontstaan bij het uitgraven van de Utrechtse grachten. De eerste gracht was de Oudegracht. Nadat Utrecht in 1122 stadsrechten had gekregen, ging de schop in de grond voor deze waterweg, die een belangrijke handelsweg moest worden voor de stadseconomie. De laatste, de Nieuwegracht, werd in de veertiende eeuw uitgegraven.

Voor Utrecht als laatmiddeleeuwse handelsstad waren de waterwegen belangrijker dan de landwegen. In de vroege dertiende eeuw kwam iemand op het slimme idee om de spullen via een tunneltje door de dijk direct in de huiskelder te brengen. Dit idee werd snel gekopieerd. De tunnels werden in de loop der tijd steeds breder en voorzien van gemetselde gewelven, zodat er ook meer opslagruimte voor handelswaar ontstond. De voorkant van de tunnels waren in het begin nog open. Later kwamen er houten latwerken en uiteindelijk werden ze afgesloten met stenen muren; de huidige werfmuren.

Zo ontstond van de dertiende tot de vijftiende eeuw geleidelijk aan een langwerpige haven. Deze werd zo'n twee kilometer lang. De haven ontstond voornamelijk langs de Oudegracht, omdat deze breed genoeg was om schepen in beide richtingen te laten passeren. Bovendien was er aan beide zijden ruimte voor werven. De Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht waren smaller, waardoor er voor werven geen ruimte was. Veel kelders, in dit geval kluizen genoemd, grensden hier direct aan het water. De werfmuren worden hier dan ook wel kluismuren genoemd.

Deze bijzondere gracht-, kade- en kelderstructuur is eeuwenlang intensief in gebruik geweest. Alle onderdelen, zoals de werven, werfmuren en -kelders, waren in particulier bezit. Zelfs het water van de grachten was tot in de zeventiende eeuw van de aangrenzende huiseigenaren, maar werd daarna door de stad beheerd.

Verval en restauratie

In de loop van de negentiende eeuw werden de schepen groter en het vaarverkeer drukker. Om iets aan de toenemende drukte te doen, werd de Catharijnesingel als vaarroute in gebruik genomen, gevolgd door vaarwegen als het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Maar na verloop van tijd werden spoor- en landwegen steeds belangrijker voor goederenvervoer. Minder handelsschepen voeren over de grachten en de werven en kelders verloren hun gebruik.

Het verlies van de functie van het wervengebied in de loop van de negentiende eeuw ging ook ten koste van het onderhoud. Na de Tweede Wereldoorlog was het erfgoed ernstig in verval geraakt. Daarom nam het stadsbestuur de werven en meeste werfmuren in eigendom over van de particuliere eigenaren. In de decennia die volgden, werden er kostbare restauratiecampagnes opgezet, bijvoorbeeld met financiële steun van het Rijk voor de lage walmuren en de werf- en kluismuren in de jaren zeventig. In de jaren negentig vond een grote hersteloperatie aan monumentale bruggen plaats en werkten de gemeente en keldereigenaren succesvol samen om kelders waterdicht te maken. Hiermee werden (opnieuw) functies mogelijk, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. En dat verhoogde weer de aantrekkingskracht van de binnenstad. Er werd een stichting in het leven geroepen voor gezamenlijk opdrachtgeverschap waarbij de gemeente gemiddeld zestig procent van de kosten voor haar rekening nam, en keldereigenaren veertig (zie hoofdstuk 5).

In 2008 startte het project Wal- en Kluismuren (WKM) om de meeste walmuren langs de Oudegracht, Nieuwegracht, en Kromme Nieuwegracht te vervangen en de kluismuren te renoveren. Vanwege de toenemende complexiteit en complicaties in de benodigde projectbeheersing werd het project in 2019 grotendeels stilgelegd (zie hoofdstuk 2).

Het behoud en herstel van het wervengebied vraagt om een aanpak met samenhang en samenwerking. De vanzelfsprekendheid waarmee het wervengebied al eeuwenlang het karakter van de Utrechtse binnenstad bepaalt, blijkt in de dagelijkse praktijk ook een opgave voor de eigenaren en gebruikers. Gemeente, eigenaren en beheerders zullen samen moeten blijven zorgen en investeren, zij het ieder naar eigen kunnen en vermogen.



Foto: GU Beeldbank (Klaas Boonstra)

2

Context

Erfgoed onder druk

Het eeuwenoude erfgoed in het wervengebied staat onder druk. Het wervengebied is een complex gebied dat zorgvuldig onderhoud vergt en door meerdere oorzaken in de loop der tijd schade heeft opgelopen. Om het bijzondere erfgoed te behouden, moet hier de komende decennia structureel werk van worden gemaakt. De basis voor deze aanpak schuilt in belangrijke geleerde lessen uit projecten, onderzoeken, inspecties en adviesrapporten.



Gezicht op Oudegracht, Bezembrug en het Stadhuis, datering 1910.
Bron: Utrechts Archief (Cat.no 24904)

2.1 Een middeleeuwse haven

De werven maken deel uit van het middeleeuwse havencomplex dat dwars door de stad loopt. Over de grachten voeren vroeger bevoorradingsschepen die aan de kaden voor de werfkelders hun goederen losten. Deze kelders stonden in verbinding met opslagkelders van grachtenpanden. Hier werden talloze goederen opgeslagen, zodat Utrechtenaren onder meer werden voorzien van vis, vee, graan, en groente. De grachten en bijbehorende werven waren, kortom, de levensaders van de stad.

Na al die eeuwen heeft Utrecht niets aan activiteit ingeboet. Inmiddels zijn de werven erfgoed in bedrijf; ze worden nog steeds volop gebruikt. Het veranderde gebruik stelt ook andere eisen aan het gebied. Rondvaartboten varen erlangs en auto's rijden eroverheen. Geschreeuw van scheepslui heeft plaatsgemaakt voor gelach op terrasjes. En sjouwende arbeiders zijn vervangen door sjouwende shoppers. De grachten en werven zijn eigenlijk nog steeds de levensaders van weleer.

2.2 Het belang van behoud

Erfgoed dat zo oud is en zo veel gebruikt wordt, heeft goed onderhoud nodig. Om de eeuwenoude werven te beschermen, is inzicht nodig waar achteruitgang door komt, hoe dat hersteld moet worden en hoe achteruitgang kan worden voorkomen. Het behoud van het erfgoed voor toekomstige generaties vraagt daarnaast om een goede samenwerking tussen de verschillende partijen in het gebied. In deze samenwerking moeten verantwoordelijkheden en afspraken over beheer en herstel duidelijk zijn.

Het wervengebied bestaat uit veel onderdelen, zoals muren, kelders, bruggen, wegen en vaarwegen. Vaak staat er niets los van elkaar en hebben werkzaamheden aan het ene onderdeel invloed op het andere. De samenwerking voor de bescherming van het erfgoed vraagt daarom om samenhang. Dit is best een opgave, mede omdat er in het gebied veel eigenaren en beheerders actief zijn. Zij zijn samen verantwoordelijk voor het herstelen behoud van het wervengebied.

Alle gebruikers van het erfgoed hebben baat bij een aantrekkelijk wervengebied dat in een gezonde staat verkeert.
Het gebied kent verschillende vormen van gebruik. Zo is het met zijn restaurants, winkels, bedrijven en toeristische trekpleisters economisch van groot belang. Tegelijkertijd vormt het een druk woongebied. De bescherming van het erfgoed moet dus in balans zijn met het dagelijks gebruik. Dit onderstreept het belang van een aanpak vanuit samenwerking en samenhang. Zonder zo'n aanpak wordt de balans uit het oog verloren, wat behoud van dit kwetsbare erfgoed bemoeilijkt.

2.3 Schade

In de honderden jaren dat het erfgoed bestaat, is schade ontstaan bij veel werven, muren, en kelders. Er zijn meerdere soorten van schade aan dit erfgoed. Soms is deze schade constructief, zoals scheuren in gewelven en muren. Maar er is ook bouwfysische schade, bijvoorbeeld vocht en schimmel in kelders.

Schade heeft directe en indirecte oorzaken (zie 2.4). Daarnaast speelt er ook een natuurlijk proces van veroudering. Het erfgoed is inmiddels al vele eeuwen oud. Dit maakt het vanzelfsprekend dat er regelmatig onderhoud nodig is om het in een goede staat te houden. Zo werden meer dan 100 jaar geleden ook al inspecties en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd door de gemeente.

2.4 Oorzaken van schade

Er is onderzoek gedaan naar de technische staat van de wal- en kluismuren en werf- en straatkelders, oorzaken van schade aan muren en kelders, en samenhang tussen de onderdelen van het wervengebied. Dankzij deze onderzoeken weten we nu beter wat de schade aan het erfgoed veroorzaakt én wat er moet worden gedaan om deze schade te voorkomen en te herstellen.

In de rest van dit hoofdstuk worden de oorzaken beschreven. De opgave wordt in hoofdstuk drie omschreven, en in hoofdstuk vier en vijf de aanpak.





Links: een leiding door het keldergewelf heen. Rechts: zwaar verkeer op de Oudegracht. Bron: Gemeente Utrecht

Schade aan werf-, kluis-, en straatkelders
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Achterstallig onderhoud. Niet elke kelder wordt even goed onderhouden. Dit is mede afhankelijk van het gebruik van de kelder. Zo worden de lagere werfkelders en de kluiskelders die direct op de gracht uitkomen vaak alleen gebruikt voor opslag, terwijl er in met name de hogere werfkelders gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Kelders die nauwelijks worden gebruikt zullen (veel) minder vaak worden geïnspecteerd, met achterstallig onderhoud tot gevolg.

Verschillen in zetting. De huizen met hun huiskelders en de kelders onder de straat zijn meestal op een zandbed gebouwd, maar niet altijd op dezelfde diepte. De werf- en kluismuren zijn dieper op het zandbed gefundeerd, of ze staan op houten palen als deze al eens zijn vervangen. Hierdoor ‘zetten’ deze onderdelen zich alle op een iets andere manier en ontstaan er scheuren of kieren tussen de onderdelen. Deze verschillen in zetting blijven optreden, omdat het een direct gevolg is van de manier waarop het wervengebied in de loop der eeuwen is gebouwd.

Plaatselijk ingrijpen. Door de jaren heen hebben veel kelders te maken gekregen met allerlei ingrepen. Denk aan verbouwingen of verlenging van de kelder, doorboringen, het aanbrengen of verwijderen van trappen of muren, en het leggen van leidingen door en in kelders. Zulke ingrepen leiden soms tot vermindering van stabiliteit en scheuren in de kelder.

Te zwaar verkeer. De belasting van kelders door te zwaar verkeer heeft bij sommige kelders tot schade geleid. Het gaat hierbij niet om het totale gewicht van de voertuigen, maar om de druk van de wielen van passerende voertuigen op de ondergrond. Bewegende voertuigen zorgen voor een hogere belasting dan stilstaande. Bij het rijden over oneffenheden wordt de druk door de wielen op de ondergrond fors hoger. Hoe sneller een voertuig rijdt, des te groter is de belasting. Of en hoeveel schade er komt, hangt af van de belastbaarheid van de kelders, die per kelder verschilt.

Neerslag en vocht. Neerslag die op de straten valt, rechtstreeks of via het dak en de regenpijp, verdwijnt maar gedeeltelijk in het riool. Een deel van de neerslag trekt ook in





Boven: (schade door) boomgroei en worteldruk (foto: Frank Doves)
Onder: schade aan een straatkelder aan de Hoogt (foto: M. van der Korput)

het zandpakket onder de weg en komt op het poreuze ‘dak’ van de kelders. Dit water verzamelt zich tussen de bogen van de kelders, waar het via afvoergoten en spuwers in de werf- en kluismuren wordt afgevoerd naar de werf of in de gracht. Water kan hier ook blijven staan of loopt soms zelfs terug richting het pand. Dit water trekt in het poreuze eeuwenoude metselwerk. Een paar zwakke plekken zijn extra gevoelig voor lekkage. Voorbeelden hiervan zijn de naden tussen de werfmuur en kelder, tussen de kelder en de woning, en eventuele scheuren in de bogen.

Een teveel aan vocht, maar ook te weinig vocht kan zorgen voor schade. Het waterdichtmaken en het stoken in deze kelders hebben samen mogelijk effect op de constructie. Oudere keldergewelven zijn met kalkmortel gemetseld. Kalkmortel moet in meer of mindere mate vochtig blijven om haar sterkte te behouden. Het waterdicht maken van de kelder en het stoken in deze ruimtes zorgt ervoor dat de kalkmortel uitdroogt en haar sterkte verliest.

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze vloeren van kelders.

Herstel wal- en kluismuren. Herstelwerk aan de fundering van kluismuren is niet mogelijk zonder delen van de aangrenzende kelders (de eerste meters) te beschadigen en te repareren. Soms is meer nodig als de kelder al in slechte staat verkeerde. Ook is herstel aan funderingen van wal- en kluismuren niet mogelijk zonder energie de grond in te brengen door het aanbrengen van (tijdelijke) damwanden en buispalen, hoe trillingsarm dit ook gebeurt. Daarnaast gaan de bouwmethoden voor herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren gepaard met bemaling, waardoor het waterpeil in de bouwkuip en het grondwater – zo beperkt mogelijk – tijdelijk wordt verlaagd. Door deze oorzaken kunnen er zettingsverschillen en scheurvorming in de nabijgelegen fundering van (werf)muren en kelders ontstaan.

Schade aan wal- en kluismuren
De belangrijkste oorzaken van schade zijn:

Veroudering. Door de veroudering van het metselwerk worden de muren kwetsbaarder en gevoeliger voor het intrekken van vocht. Een ander voorbeeld van veroudering is het aantasten van houten funderingen (houtrot).

Boomwortelgroei. Al eeuwenlang staan er bomen op de werven, maar deze hebben weinig ondergrondse wortelruimte. Bovendien is het ‘druk in de bodem’. Zo liggen er kabels, leidingen, vetputten en riolering. Hierdoor is er nog minder plek voor boomwortels, die daardoor het erfgoed in de verdrukking brengen. Soms beschadigen ze het metselwerk van muren.

Ondermijnen van funderingen. De funderingen van de wal- en kluismuren kunnen verzakken als gevolg van te diep baggeren. Daarnaast zorgt gemotoriseerd varen voor stroming, die kan leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder de funderingen. Tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten wordt er namelijk veel water verplaatst.

Achterstallig onderhoud. De wal- en kluismuren zijn soms onvoldoende onderhouden. Achterstallig onderhoud verergert aanwezige schade en verzwakt de constructie.

Aanvaren. Het metselwerk van walmuren en bruggen ondervindt schade van het aanvaren door boten op de gracht.

Wat is wat?

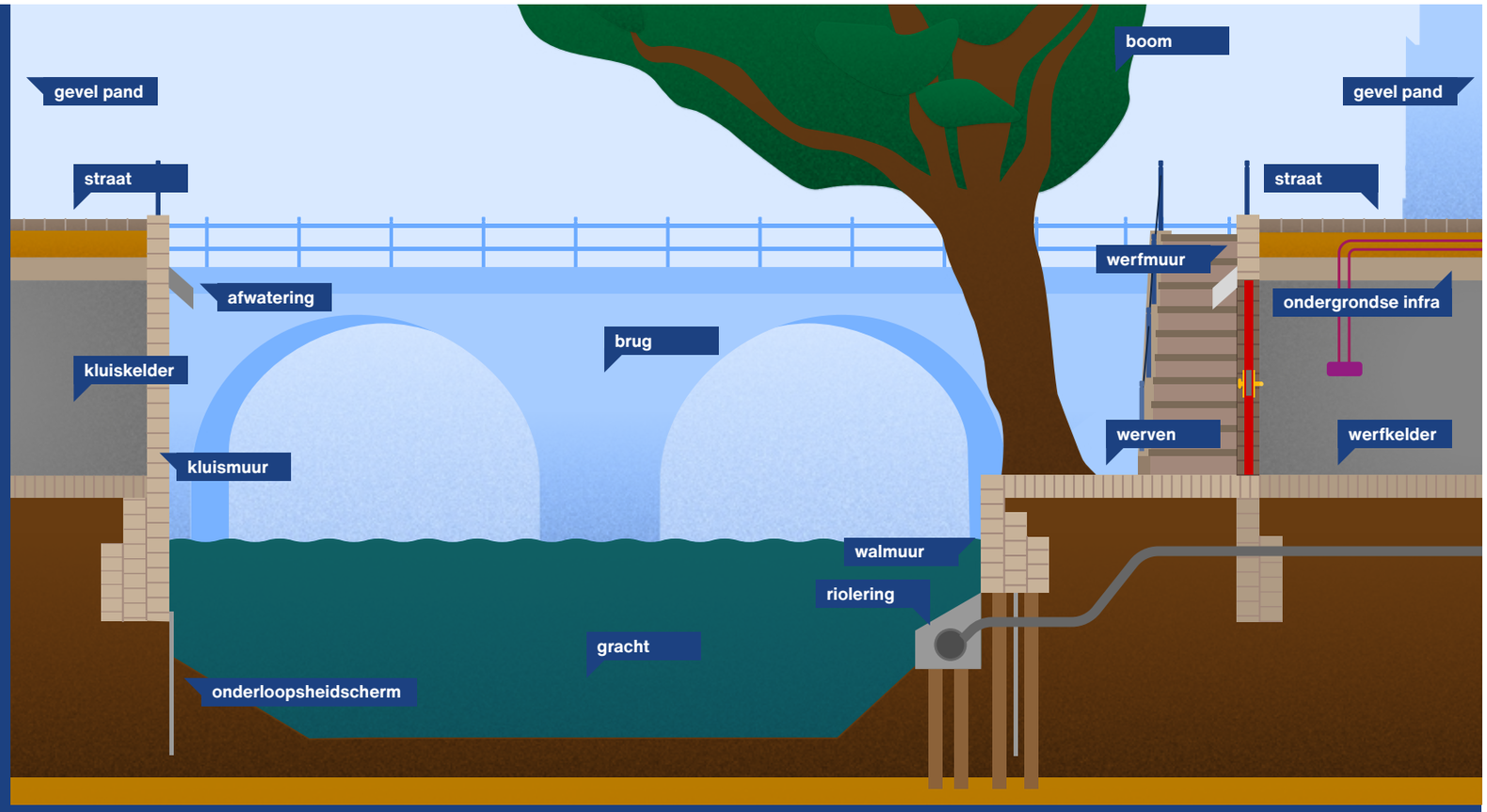
Als je goed naar de grachten kijkt, zie je dat er verschillende situaties zijn. Soms liggen de kelders aan het water, soms een stuk ervandaan. De situatie is van invloed op de precieze samenhang tussen de onderdelen in het wervengebied, zoals de kelders en muren. Daarom is het goed om te weten welke situatie je waar kunt vinden.

In de rechter situatie is er een gracht met een werf. Dit is het geval bij brede grachten. Hierbij grenst er een *walmuur* aan de gracht. Dit is een lage bakstenen muur die gemiddeld 50 cm boven het grachtwater uitsteekt. Achter deze muur bevindt zich de werf, een openbaar bestraat vlak dat loopt tot aan de *werfmuur*, ofwel de muur van de *werfkelder*. De werfkelder is een kelder onder de straat en staat haaks op de gracht. Deze sluit aan op de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand. In deze situatie kunnen ook bruggen eigen kelders hebben.

Te vinden in: Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Lichtegaard, Vismarkt, Zoutmarkt

In de linker situatie is er bij de gracht geen werf. Dit is het geval op plekken waar de grachten hiervoor te smal zijn. In plaats van een werfkelder is er een *kluiskelder*, die tot aan de gracht loopt en hier haaks op staat. De kluiskelder zit net zoals de werfkelder onder de straat. Tussen de gracht en de kluiskelder bevindt zich de *kluismuur*. Deze staat dus aan het water. De kluiskelder grenst aan de huiskelder van het bijbehorende grachtenpand.

Te vinden in: Drift, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Stadhuis, Vismarkt, Zoutmarkt



Figuur 2: een overzicht van de verschillende situaties binnen het wervengebied

Tot slot liggen er onder de openbare weg ook de minder zichtbare *straatkelders*. De straatkelders liggen in straten evenwijdig aan de Oudegracht, zoals de Choorstraat, Lijnmarkt en Donkere Gaard én straten haaks op de Oudegracht, zoals de Haverstraat en Zadelstraat. Straatkelders zijn dan meestal alleen te bereiken via het aangrenzende gebouw. Ze zijn geen onderdeel van het rijksmonument Stadsbinnengrachten en hebben dezelfde status als het gebouw waar ze aan grenzen, bijvoorbeeld dat van rijks- of gemeentelijk monument.

Te vinden in: Choorstraat, Lijnmarkt, Zadelstraat, Lange- en Korte Nieuwstraat, Haverstraat, Donkere Gaard



Fotoreportage: Ivar Pel

“Beide partijen hadden een gemeenschappelijk doel ”

Johan Blom was twintig jaar geleden de bedenker van Stichting Herstel Werfkelders. Via deze stichting werden van 1992 tot 2002 honderden werf-kelders hersteld en waterdicht gemaakt. Johan is nu weer betrokken bij het plan voor het herstel en onderhoud van de werven als deelnemer aan de werkgroep Plompetorengracht. Hij is nu directeur van de Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel, die een aantal werfkelders bezit.

Hoe is Stichting Herstel Werfkelders tot stand gekomen?

“In 1992 was ik net begonnen met een bureau op het gebied van monumenten en vastgoed. Ik werd toen benaderd door de toenmalige Wijkmanager Binnenstad van gemeente Utrecht. Hij vertelde dat de gemeente worstelde met vragen rondom het onderhoud van de werfkelders. Ze vroegen zich af: waar begint de verantwoordelijkheid van de gemeente en waar die van de eigenaar? Het idee speelde toen om een proefproces uit te lokken zodat een rechter daar een oordeel over zou vellen. Ik heb toen aangegeven: dat kun je natuurlijk doen, maar dan ben je een paar jaar verder. Is het geen idee om een stichting op te richten waarin zowel de eigenaren als de gemeente vertegenwoordigd zijn? Dan kunnen we een voorstel doen voor de kostenverdeling en van de gelegenheid gebruik maken om de werfkelders waterdicht te maken zodat de eigenaren ook een bruikbare kelder hebben. Met dat model, de stichting, zijn we toen aan de slag gegaan.”

De meeste kelders waren begin jaren ’90 dus nog niet waterdicht?

“De werfkelders zijn in de middeleeuwen gebouwd voor opslag. Daar zijn de kelders ook na de middeleeuwen nog lang voor gebruikt. Zonder waterdichte laag waren de meeste kelders te nat om er een verblijfs-ruimte in te maken. Sinds begin jaren ’90 kwamen er wel steeds meer kantoren in en zelfs woningen. Officieel was dat niet toegestaan, maar dat gebeurde wel.”



“Veel eigenaren hadden er baat bij als hun kelder waterdicht gemaakt zou worden. En de gemeente had in die tijd ook de wens om meer economisch gebruik te maken van de werven. Dat was goed voor de dynamiek en het leven in de binnenstad. Dat kun je je nu, dertig jaar later, nog nauwelijks voorstellen. Nu is er soms misschien wel te veel leven in de binnenstad, maar toen was dat er nog niet. Dus de tijd was rijp voor het project.”

Hoe werden de plannen ontvangen?

“Het is best goed uitgepakt, denk ik. De gemeente betaalde zestig procent van de kosten en de eigenaren de rest. Doordat er meerdere kelders tegelijk werden aangepast, waren de kosten per kelder lager dan wanneer een eigenaar deze aanpassing zelf zou willen realiseren. Ik heb als secretaris van de stichting met ongeveer 500 keldereigenaren een contract gesloten. Daarin stond wat de werkzaamheden zouden zijn en wie wat zou betalen. Blijkbaar viel dat contract toen goed bij de meeste eigenaren: slechts 200 van de 700 werfkeldereigenaren deden niet mee. Zij zeiden bijvoorbeeld: ‘Luister, ik gebruik mijn kelder alleen als kanostalling, van mij hoeft het niet waterdicht.’ En een beetje conflict heb je altijd wel, maar de overgrote meerderheid ging akkoord met het voorstel.”

Wat was de sleutel tot deze goede samenwerking?

“Beide partijen, de gemeente en de eigenaren, hadden een gemeenschappelijk doel. En beide partijen vonden de kostenverdeling redelijk. Als je het vandaag in euro’s bekijkt, waren de bijdragen van de eigenaren heel laag. Hier en daar betaalde een eigenaar wel een hoger bedrag, maar in de regel waren de kosten goed te overzien. Het is verder niet zo dat de gemeente toen een betere reputatie had dan nu hoor, daar lag het niet aan. Het was gewoon een redelijk voorstel.”

“Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

Hoe kijkt u naar de huidige werkzaamheden aan de werven?

“De manier waarop het project nu wordt aangepakt is heel erg goed, vind ik. De gemeente opereert transparant en doet goed onderzoek voordat ze iets beweert. Er is een commissie van wijzen wervengebied ingesteld, er is een juridisch onderzoek gedaan en er worden allerlei andere onderzoeksrapporten opgemaakt en gedeeld met de eigenaren. Dat gaat zoveel beter dan een paar jaar geleden. Ik praat af en toe mee over de plannen. Niet alleen vanwege mijn kennis van het vorige herstelproject, maar ook omdat wij als Utrechtse Maatschappij tot Stadsherstel zes werfkelders hebben. Wat mij ook bij dit project weer opvalt, is dat iedereen met respect over de werven praat. En dat is mooi, want het is heel bijzonder erfgoed!”

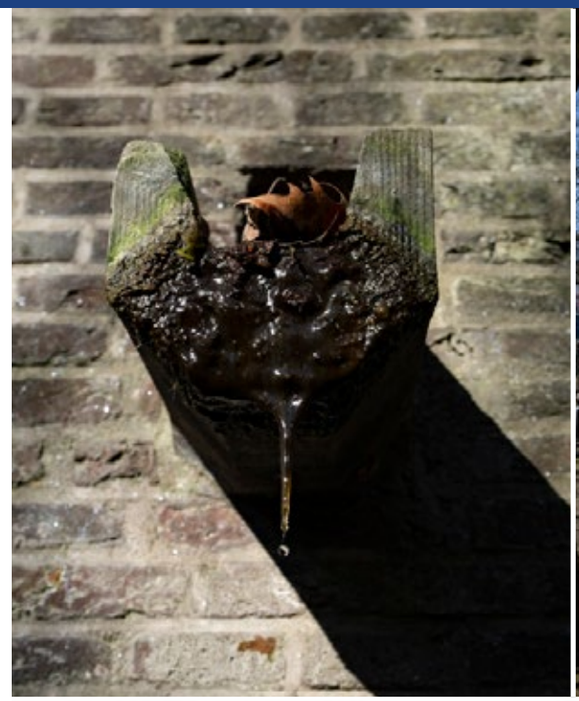








Foto: Frank Doves

3

De opgave

Een uitdaging van formaat

Inmiddels is duidelijk dat we in het wervengebied voor een complexe opgave staan. Er zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk voor de verschillende onderdelen in het gebied, die ook nog eens veel samenhang hebben. Eigendom en beheerverantwoordelijkheden zijn onduidelijk, de complexiteit is en blijft groot en de samenwerking schiet tekort. Des te belangrijker is het dat we onze doelen helder voor ogen hebben. Maar wat zijn die doelen? Waar gaat het om als we het hebben over het ‘programma wervengebied’?
En met welke opgedane kennis geven we invulling aan de opgave?



3.1 Doel programma wervengebied

De centrale opgave van het programma is een **samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied**. In de komende periode van circa dertig jaar wordt deze opgave gerealiseerd.

Hiermee wordt er in balans invulling gegeven aan drie waarden: veiligheid, erfgoed en gebruik. Dit gebeurt onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders, de belasting door verkeer, en de aanpak van lekkages van kelders. De waarden vormen een leidraad waarbij goede afwegingen gemaakt moeten worden. Balans tussen de waarden en proportionaliteit staat voorop. Zo kunnen verschillende omstandigheden leiden tot een andere rangschikking. Dit kwam ook naar voren bij gesprekken tussen de gemeente en keldereigenaren tijdens de online participatiebijeenkomsten.

> **Een doel van dit programmaplan is het beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht**

Daarnaast is de scope verbreed ten opzichte van het project herstel wal- en kluismuren, waar alleen werd gekeken naar de muren en niet naar andere onderdelen (zie 3.2 voor de scope). De onderdelen hebben echter veel onderlinge samenhang en moeten vaak samen worden aangepakt. Deze samenhang vraagt ook om samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders. Samenwerking vindt plaats met open en transparante communicatie (zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking).

De renovatie van een kelder op de Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

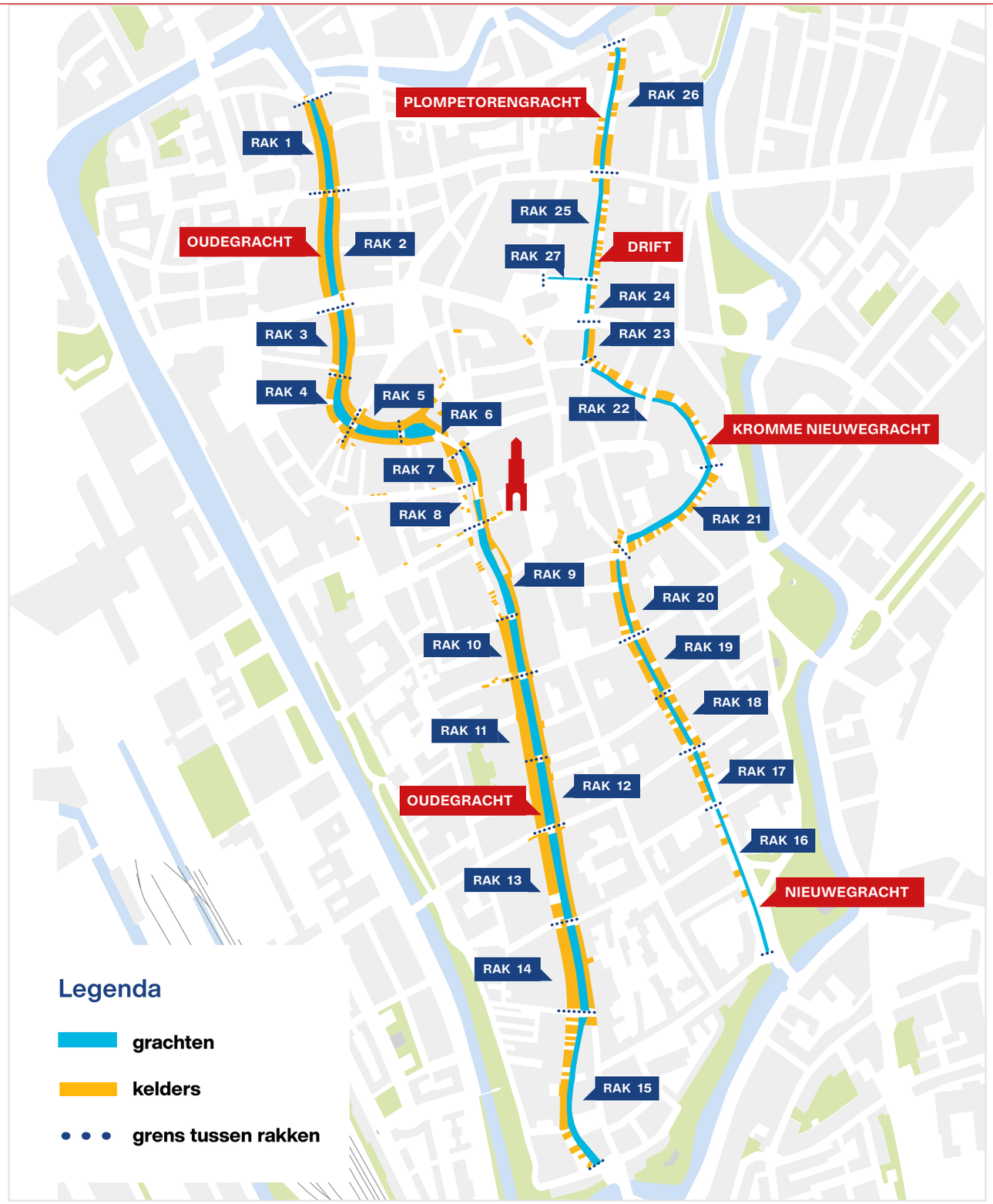
3.2 Een brede scope

De in het plan van aanpak genoemde onderzoeks- en analysefase is nu (vrijwel) afgerond. Onderzoeken zijn gedaan naar de oorzaken van schade en lekkage aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, het draagvermogen van kelders, en het weren van te zwaar verkeer. Daarnaast heeft de commissie van wijzen wervengebied advies gegeven over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Deze onderzoeken hebben geleid tot een concretisering en tot verdieping, verbreding en verlenging van de opgave.

Het programma richt zich op het rijksmonument Stadsbinnengrachten en Werven met de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. De focus ligt op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed aan de werven en alles dat daarop direct invloed heeft.

Dit wervengebied bestaat uit verschillende onderdelen. Het programma heeft als uitgangspunt een gezamenlijke, samenhangende en integrale aanpak van gevel tot gevel, waaronder de bruggen, wegen, ondergrondse infrastructuur, waterbeheer, wal- en kluismuren, watergevels, straat-, kluis- en werfkelders en bomen. Met andere woorden: het hele gebied wordt vanuit zijn totaliteit benaderd. Deze benadering is nodig omdat er veel samenhang is tussen de onderdelen.

Schade ontstaat door verschillende oorzaken. Deze heeft bijvoorbeeld te maken met het gebruik van het erfgoed. Aanvaren leidt tot beschadiging aan het metselwerk, te zwaar verkeer resulteert in schade aan kelders, en stoken in kelders zorgt voor uitdroging van de kalkmortel die als voegsel dient tussen de stenen.



Figuur 3: gebiedskaart met de aanduiding van de rakken

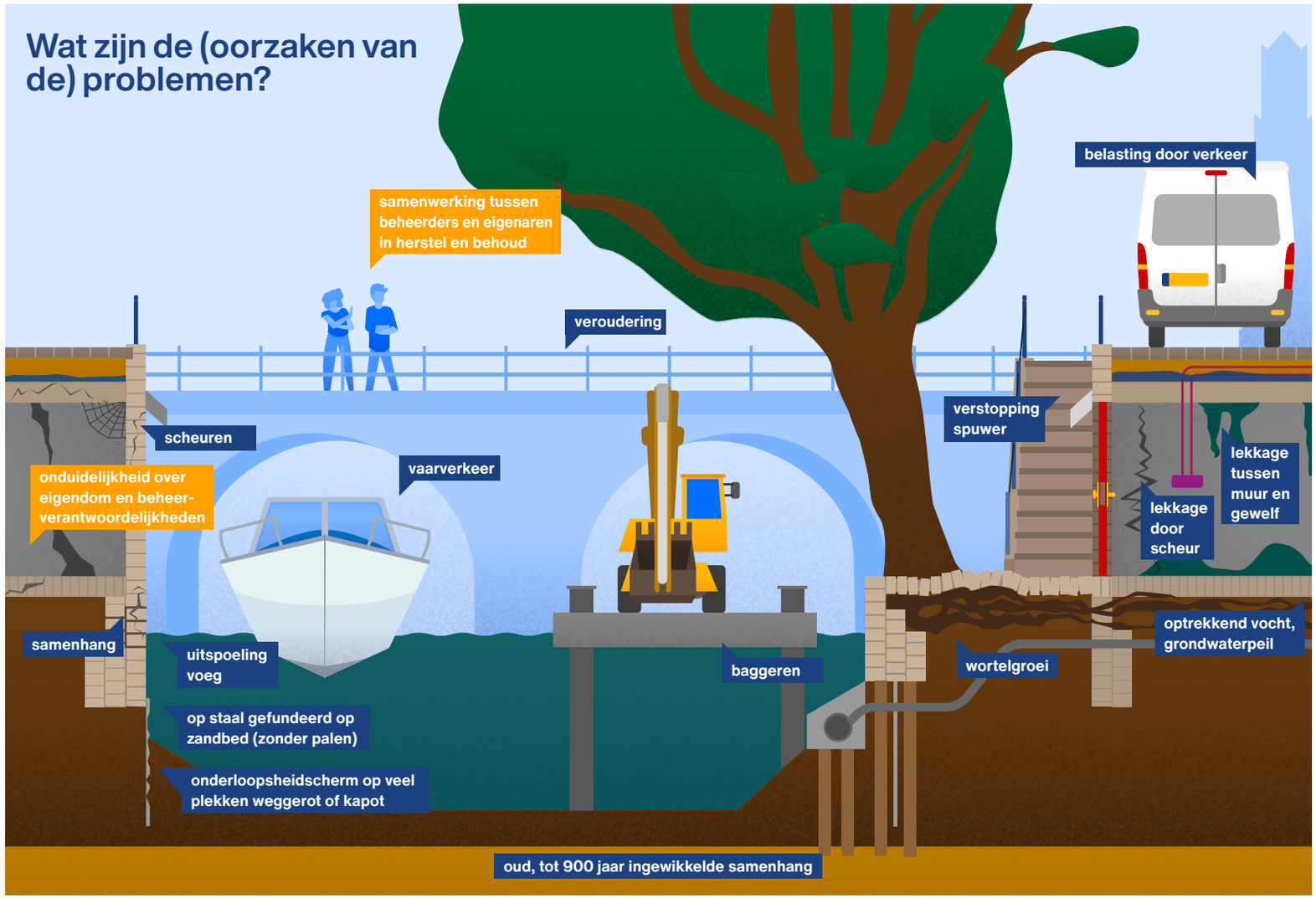
Ook kunnen beheer en herstel hun tol eisen als deze onvoldoende of verkeerd worden uitgevoerd. Denk aan te diep baggeren, waardoor funderingen kunnen verzakken. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. En herstel van een kluismuur kan niet zonder effecten op de kelder die eraan vastzit. Maar omgekeerd geldt dat ook. Constructief herstel van een kelder kan niet zonder de boogconstructie onder de weg vrij te graven en risico voor de werfmuur.

Verder is er lekkage, die wordt verergerd bij een slechte afvoer van hemelwater, en brengen boomwortels het erfgoed soms in verdrukking. Tot slot is het erfgoed natuurlijk ook gewoon eeuwenoud, wat om goed onderhoud vraagt.
Voor een goede samenwerking worden ook eigenaarschap en beheerverantwoordelijkheden bekeken. Zo wordt er duidelijk hoe beheerders en eigenaren het beste kunnen samenwerken voor het herstel en behoud van het erfgoed.

Wat valt buiten de scope?

De focus van het programma is het herstel en behoud van de werven als erfgoed. Aspecten die te maken hebben met de functie, het gebruik en beheer van het wervengebied die geen directe relatie hebben met het herstel en behoud van het erfgoed, maken geen onderdeel uit van de scope. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad, mobiliteitsplan of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte. Zo valt het weren van te zwaar verkeer dat schade toebrengt aan kelders binnen de scope, maar het weren van personenauto's, verkeersveiligheid en het opheffen van parkeerplaatsen juist niet. Ook de functie van werfkelders en het beleid ten aanzien van terrassen valt buiten de scope van het programma wervengebied.

Ondanks dat het geen onderdeel is van het programma wervengebied, fungeert de programmaorganisatie voor dergelijke zaken wel als loket. Vragen van bewoners worden middels goede interne afstemming overdragen naar collega's van de gemeente.



Figuur 4: overzicht van schade en de oorzaken van schade aan de werven, muren en kelders





Links: inspectie van de kademuren op de Drift. Rechts: onderzoek aan de beschadigde fundering van walmuren (foto's: Gemeente Utrecht)

3.3 Onderzoek

De centrale opgave voor het herstel en behoud van de werven bestaat uit meerdere deelopgaven. De scope en deze deelopgaven zijn tot stand gekomen aan de hand van verschillende onderzoeken die genoemd staan in het plan van aanpak. Ze zijn bedoeld om de opgave, complexiteit en samenhang van het wervengebied in zijn totaliteit in kaart te brengen. Het gaat om onderzoeken naar de volgende zaken:

- Schadeoorzaken. Wat zijn de oorzaken van schade aan kelders, muren en werven?
- Schade voorkomen. Hoe kunnen we deze schade voorkomen?
- Schadeherstel. Hoe moeten we deze schade herstellen?
- Lekkage. Wat kunnen we doen aan de oorzaken van lekkage in de kelders, en welke maatregelen kunnen we treffen?
- Samenhang. Hoe verhouden de onderdelen van het wervengebied zich tot elkaar?
- Eigendom. Wat zijn de eigendomsverhoudingen? Wie is eigenaar van de onderdelen van het wervengebied die tot de scope behoren?
- Beheerverantwoordelijkheden. Welke partij beheert wat en wat mag men van elkaar verwachten?
- Samenwerking. Hoe kan er invulling worden gegeven aan de samenwerking in het complexe wervengebied met de vele eigenaren en beheerders?
- Programmabeheersing. Hoe kan er worden gezorgd voor tijdige keuzes en transparantie over risico's en afwijkingen binnen het programma?
- Informatie. Welke informatie is er nodig en hoe kan deze inzichtelijk worden gemaakt?

Onderzoeken werf-, kluis- en straatkelders

Inventarisatie van aanwezigheid van kelders

De opgave van het wervengebied vraagt om een zo compleet mogelijk beeld van de ligging en staat van de straat- en werfkelders.

Om inzicht te krijgen in de locatie van de kelders is een grondradar ingezet en zijn historische-, riool- en bouwtekeningen geanalyseerd. Ook is hulp gevraagd aan de stad bij het in kaart brengen van de kelders. Uit archiefonderzoek kwam bovendien een document uit 1913 naar boven. Deze biedt een overzicht van bijna 1000 kelders onder de openbare weg.

Met deze informatie kon er gerichter onderzoek worden gedaan naar kelders. Er zijn kelders aangetroffen in o.a. de Choorstraat, Lijnmarkt, Donkeregaard, Zadelstraat, de Ganzenmarkt, Haverstraat, Korte en Lange Smeestraat en de Schoutenstraat (zie kaart met kelders). Sommige kelders uit het overzicht van 1913 bestaan niet meer omdat ze gesloopt zijn of omdat ze met zand zijn volgestort.



Een duiker inspecteert de staat van een watergevel (foto: Hercules Duikbedrijf)

Belastbaarheid van kelders
Terwijl de kelders steeds ouder worden, is het gewicht van het verkeer toegenomen. Om te weten wat het effect is op het erfgoed, wordt momenteel onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van de kelders. Zo komen we te weten met welke maximale aslast het erfgoed veilig en heel blijft. In de huidige situatie geldt voor de straten met kelders langs de grachten een begrenzing tot maximaal 2 ton aslast.

Schadepatronen voor schade aan kelders
Er is om een expertoordeel gevraagd van Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV over de schades aan kelders. Hierbij is er gekeken naar schadepatronen en de oorzaken van deze schade.

Onderzoek naar verkeersintensiteiten en belasting
Er is twee weken lang onderzoek gedaan om in beeld te brengen hoeveel verkeer er rijdt op de wegen met kelders. Het aantal voertuigen dat in het gebied rijdt is gemeten. Op basis van voertuigkenmerken zijn de gegevens over gewicht opgevraagd. Tevens zijn er door handhaving gerichte acties uitgevoerd waarbij voertuigen daadwerkelijk gewogen zijn. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het beschermen van kelders en de aanpak van te zwaar verkeer.

Onderzoeken wal- en kluismuren

Samenhang constructies
Wanneer aan wal- en kluismuren wordt gewerkt, kan dit invloed hebben op aangrenzende constructies zoals kelders. Daarom is onderzoek gedaan naar de samenhang. Herstel van een walmuur kan, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, effect hebben op nabijgelegen kelders en werfmuren. Om (de fundering) van de kluismuur te herstellen, wordt ook ingegrepen op de eerste meters van de kluiskelder, die dan ook hersteld moeten worden. Als er ondanks alle voorzorgsmaatregelen onvoorziene schade optreedt, dan wordt deze via de CAR-verzekering van de gemeente afgehandeld.

De samenhang met aangrenzende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren. Kluismuren zijn direct verbonden met kluiskelders, en vragen daarom bij het herstel en onderhoud in het bijzonder om een goede afstemming met keldereigenaren. Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op een aantal plekken, zoals bij het stadhuis, liggen de werf- en brugkelders bij smalle werven erg dicht bij deze walmuren. Deze complexe situaties vragen eveneens om vergaande samenwerking voor herstel.

Met de verkregen inzichten uit de vele onderzoeken en met de opgedane ervaring met het herstel van de kelders op de Kromme Nieuwegracht kan beter worden ingespeeld op de samenhang. Dankzij de nieuwe kennis is er een verbeterde aanpak voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren. Deze aanpak komt voort uit het plan van aanpak en vormt de basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de herstelwerkzaamheden.

Schade door vaarverkeer en beheer
Het vaarverkeer en beheer in de grachten zijn beide van invloed op de staat waarin wal- en kluismuren verkeren. Zo kunnen de schroefbewegingen van boten en te diep baggeren de funderingen aantasten (zie ook hoofdstuk 2). Er is onderzoek gedaan om de effecten vast te stellen én om te bepalen hoe hiermee moet worden omgegaan bij het herstel van de muren. Er is inzicht in waar welke waterdiepte gehandhaafd moet worden. Belangrijk, want zo kunnen de funderingen beter beschermd worden.

Schade door boomwortels
Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg. Dit kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen.

Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom herstelwerkzaamheden, bomen, en vaarverkeer.

Onderzoeken naar samenwerking
De gemeente en keldereigenaren hebben een commissie van wijzen wervengebied ingesteld. Met als doel om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.

Onderzoek naar basiswaarde samenwerking
De ingestelde commissie heeft onderzocht hoe goede samenwerking kan worden opgezet. Men is uitgegaan van 'vertrouwen' als fundament van samenwerking, wat in het wervengebied niet vanzelfsprekend is. De commissie constateert een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren doordat de gemeente zich met name heeft gericht op de uitvoering van de eigen beheertaken en minder aandacht had voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed, en omdat de gemeente een afwachtende houding had ten aanzien van te zwaar verkeer, schade en lekkages. Het scheppen van heldere wederzijdse verwachtingen is cruciaal.

Onderzoek naar samenwerkingsvorm
De commissie heeft geadviseerd over een samenwerkingsvorm voor het dagelijks beheer van het wervengebied en het opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders.

Onderzoek naar eigendomsverhoudingen en beheerverantwoordelijkheden
Er is door de commissie onderzoek gedaan naar de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten die hiermee samenhangen, zoals beheerverantwoordelijkheden.

Onderzoek naar programmabeheersing
Rapport Antea Group
Na het stilleggen van het project wal- en kluismuren, als gevolg van de constatering van de dreigende overschrijding van kosten en planning, heeft Antea Group onderzoek verricht en aanbevelingen gedaan hoe het project toch kon worden afgerond. Een van de conclusies was om voldoende de tijd te nemen om de omvang van het werk in zijn totaliteit inzichtelijk te krijgen, de strategie te bepalen en kenbare onzekerheden te beheersen en te sturen op het proces bij onverwachte/niet kenbare onzekerheden, die altijd kunnen optreden. Zie hoofdstuk 6 voor de aanpak van programmabeheersing.

Onderzoek naar informatiemanagement
Wervenkadaster
De commissie adviseert dat er een goede en toegankelijke registratie moet komen van alle meldingen en onderzoeken. Dit sluit aan bij het wervenkadaster uit het plan van aanpak. Er heeft vooronderzoek plaatsgevonden naar de bestaande databases, de volledigheid van informatie en de mogelijkheden om deze informatie te combineren en beschikbaar te stellen aan de gemeente, eigenaren en beheerders ten behoeve van het beheer en herstel van het wervengebied.

3.4 Deelopgaven

Dankzij de gedane onderzoeken is duidelijk geworden wat er moet gebeuren om de opgave van het programma te realiseren. Hierna volgen de opgestelde deelopgaven, waarvan de aanpak in hoofdstukken 4 en 5 wordt uitgewerkt.

Voorkomen van schade aan erfgoed
Om het erfgoed te behouden voor toekomstige generaties moeten de juiste maatregelen worden getroffen om verdere schade waar mogelijk te voorkomen. De meeste oorzaken van schade zijn nu duidelijk. Schade aan muren komt onder meer door werkzaamheden zoals baggeren, gebruik zoals vaarverkeer, maar ook door bomen en/of veroudering. Schade aan kelders wordt onder meer veroorzaakt door schade aan belasting door te zwaar verkeer, verschillen in zetting, plaatselijke ingrepen, en/of lekkage. Zowel de muren als kelders ondervinden schade door veroudering en door achterstallig onderhoud.

De opgave is om voor deze oorzaken een oplossing te vinden, zodat in de toekomst het erfgoed zo goed mogelijk wordt behouden. Vanuit de context van samenhang zal deze



Herstelde walmuren en werven op de Oudegracht (foto: Gemeente Utrecht)

vaak worden gevonden in het opstellen van maatregelen en aangepaste werkwijzen. Zie hoofdstuk 4 voor de oplossingen waarmee het erfgoed wordt beschermd.

Ten aanzien van te zwaar verkeer moet er een aantal zaken worden bepaald. Ten eerste moet het draagvermogen van kelders worden onderzocht. Op basis hiervan kan een maximale toegestane aslast worden bepaald. Vervolgens kunnen er maatregelen worden getroffen om het draagvermogen van kelders te vergroten en/of belasting door verkeer te verminderen. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom te zwaar verkeer.

Herstellen van schade aan erfgoed

Om de staat van het erfgoed te verbeteren moet ontstane schade worden hersteld. Maar voordat deze herstelwerkzaamheden kunnen plaatsvinden, moeten verschillende zaken duidelijk zijn. De eerste is de schade zelf; wat is er precies aan de hand? De tweede is het zo goed mogelijk vaststellen van de oorzaak ervan. Vaak komt deze door meerdere oorzaken. Tot slot wordt bekeken wie de schade gaat herstellen en vergoeden.

Aanpassen van uitvoeringsmethode

Uitvoeringsmethoden voor het herstel aan erfgoed zijn én worden voortdurend aangepast om schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo wordt bij het herstel van de wal- en kluismuren de buispalenmethode veel vaker toegepast, vindt er intensiever en gerichter vooronderzoek plaats, en worden waar nodig en mogelijk voorafgaand in overleg met de eigenaar (tijdelijke) beheersmaatregelen getroffen. Ook wordt er gekeken naar aanpassingen aan herstelwerkzaamheden uitgevoerd door de keldereigenaren zelf en mogelijke verbeteringen aan maatregelen uit de jaren negentig om de kelders lekkagevrij te maken.

Mogelijke oplossingen en beheersmaatregelen moeten daarom voortdurend worden onderzocht. Deze kunnen de uitvoeringsmethode zelf betreffen, maar er kan ook worden gekeken naar gespecialiseerde aannemers of een kenniscentrum voor kennis over herstel.

Herstellen van lekkages

Er komt een aanpak van lekkages om schade aan erfgoed als gevolg van ernstige lekkage te voorkomen. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de vochtproblematiek aan te pakken om kelders geschikt te maken als woon- of werkruimte. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het herstellen van lekkages.

Voorkomen van lekkages

Ten aanzien van schade aan het erfgoed en de woon- en werkfuncties van kelders moet ook worden bekeken op welke manieren lekkages en vochtinwerking voorkomen kunnen worden. Deze hebben te maken met aanpassingen aan kelders zelf, maar ook met zaken zoals de afvoer van hemelwater. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom het voorkomen van lekkages.

Regulier beheer en onderhoud

In het wervengebied is er sprake van verschillende beheerders die allen verantwoordelijk zijn voor bepaalde elementenonderdelen. Zo gaat het hoogheemraadschap (HDSR) over het waterbeheer van de grachten, is goed onderhoud van kelders door eigenaren noodzakelijk, en is de gemeente onder andere verantwoordelijk voor de staat van wal- en kluismuren, wegen en bruggen. Ook zullen nutsbedrijven zorgvuldig moeten omgaan met de plaatsing en het beheer van kabels en leidingen.

Doen deze partijen dit niet of onvoldoende, dan kan dit schade opleveren aan het erfgoed. Goed beheer, onderhoud, vergunningverlening en toezicht moeten daarom een gewoonte zijn. Het is zaak om regulier beheer en toezicht op orde te hebben en bovenal onderhoud te plegen op een verantwoorde manier.

Eigendom- en beheerverantwoordelijkheden

Het moet duidelijk worden wie waarvan eigenaar is. Vanuit deze kennis kunnen beheerverantwoordelijkheden worden bepaald. Belangrijk is dat er helderheid wordt verschaft in wat beheerders van elkaar kunnen verwachten en op welke vlakken beheerders kunnen samenwerken.



Figuur 5. Boven: aanpak voor uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid. Onder: aanpak behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies

Een wervenkadaster kan uitkomst bieden om inzicht te krijgen in onderdelen, eigendom en status, en ontbrekende informatie aan te vullen. Hiervoor worden bestaande data ontsloten om de informatie te krijgen die nodig is voor de centrale opgave van het programma.

Zie hoofdstuk 5 voor de eigendom- en beheerverantwoordelijkheden en de aanpak van een wervenkadaster.

Samenwerking
Er zal een samenwerking worden opgezet tussen de gemeente, eigenaren en beheerders. Deze samenwerking zal gegrondvest zijn op vertrouwen. Er is echter een gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente. Daarom wil de gemeente er alles aan doen om het vertrouwen te herstellen.

Op het gebied van samenwerkingsorganisatie zal er een juridische samenwerkingsvorm gekozen moeten worden. Daarnaast is het onder andere zaak om de kostenverdeling voor herstel te bepalen en kennisdeling vorm te geven.

Zie hoofdstuk 5 voor de aanpak op het gebied van samenwerking.



Drift (foto: Frank Doves)



Fotoreportage: Ivar Pel

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk”

Kunstenaar Kees Wennekendonk woont en werkt sinds 1994 in een werfkelder aan de Oudegracht in Utrecht. Tijdens kunstdiners en pindaconcerten deelt hij de bijzondere ruimte met anderen.

Waarom besloot u hier te gaan wonen?

“Toen ik vanuit Groningen naar Utrecht verhuisde, wilde ik opnieuw beginnen met muziek schrijven. In Groningen schreef ik vooral muziek voor theaterproducties, hier wilde ik meer ondersteunende muziek voor bij films, documentaires en reclames gaan schrijven. Eerst heb ik zeven jaar in Lombok gewoond. In die tijd paste ik weleens op het hondje van de vorige bewoners van deze werfkelder. Toen ik hier een paar keer was geweest, dacht ik: wat zou het gaaf zijn als ik hier kon wonen zeg! Vooral ook omdat ik toen nog voluit muzikant was en weinig mensen in zo’n werfkelder last hebben van jou, én andersom. Toen de vorige bewoners uit elkaar gingen, kon ik in de werfkelder trekken. Mijn concertvleugel is met een hijskraan over de gracht in de kelder getakeld.”

Heeft u nog iets aangepast in de werfkelder?

“Tijdens het oppassen op het hondje van de vorige bewoners had ik al gemerkt dat het hier vochtig was. Mijn schoenen waren na drie dagen al groen van de schimmel. Ik heb daarom ventilatie aangelegd. En ik heb een apparaat gekocht om de luchtvochtigheid te beheersen. Ik heb bij allerlei musea gevraagd of ze er toevallig eentje overhadden. Van Museum Volkenkunde heb ik er uiteindelijk twee kunnen kopen: eentje voor mijn buurman en eentje voor mijzelf.”

Hoe gebruikt u de werfkelder nu?

“Ik ben de eerste tijd volledig met muziek bezig geweest. Toen kwam ontwerpen op mijn pad; zowel het maken als het uitvoeren van ontwerpen. Achter in mijn kelder maak ik brilmonturen van hout en van hoorn. Later begon ik ook voor het Utrechts Nieuwsblad portretten te tekenen. Daar kreeg ik veel opdrachten in. Zo zijn langzamerhand mijn werkzaamheden verschoven van muziek naar tekenwerk, ontwerpwerk en later ook fotowerk. Ik maak nog steeds veel muziek, maar het meeste werk zit in tekeningen, fotografie en brillen maken.”



“Ik organiseer hier ook kunstsalons, die heten pindaconcerten. Dat doe ik normaal gesproken een stuk of zes, zeven keer per jaar. Mensen vanuit allerlei kunststromingen krijgen hierbij een kwartier de tijd om te vertellen waar ze mee bezig zijn. Ik organiseer daarnaast ook kunstdiners in mijn werfkelder. Voor een impressie van mijn werk kun je kijken op www.keeswennekendonk.nl.”

Wat is er veranderd sinds u hier woont?

“Toen ik hier kwam wonen was het goddelijk, maar in vijfentwintig jaar tijd is er heel veel veranderd. Er is nu overdag veel meer horeca en veel meer lawaai. Daar moet wel echt wat tegen gaan gebeuren. Er zijn allerlei partijen die sloepjes verhuren. In die verhuurcontracten staat dat huurders geen muziek mogen afspelen, maar niemand die daarop let. Dus zijn er veel gettoblasters met harde muziek aan boord. Dat noem ik ook wel onderdeel van de verpretparkisering van de binnenstad. We merken als bewoners ook dat de gemeente soms wel erg vrij is geweest in het verlenen van horecavergunningen en dat de gemeente qua omgevingslawaai wel heel veel toestaat. De communicatie met de gemeente hierover wordt nu georganiseerd via platforms Oudegracht Zuid en Binnenstad 030. Die communicatie is veelbelovend voor de toekomst.”

Hoe vindt u het contact met de gemeente?

“Een jaar of acht geleden had ik een geweldige lekkage in mijn werfkelder, vlak achter de concertvleugel. Dat was het gevolg van glasvezelwerkzaamheden. Het duurde heel lang voordat de gemeente daar een keer wat aan kwam doen, terwijl het water echt met een straaltje uit de muur kwam. Toen ik hier YouTubefilmpjes van maakte, kwam de gemeente gelukkig wel in actie. Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden. Je kunt als bewoner gewoon in overleg met de omgevingsmanager, met degene die over de werkzaamheden gaat én met de aannemer. Zij komen ook bij je over de vloer. Dat voelt heel erg fijn.”

“Ik heb de indruk dat nu, met name voor de restauratiewerkzaamheden aan de werven, het contact met de gemeente veel directer is geworden.”

Heeft het herstel van de werven veel gevolgen voor uw woning?

“Ik zit de hele dag in de herrie en er komt ook een hoop gruis uit het plafond, maar goed: daar bereid je je op voor. Dit komt er al jaren aan. Ik heb mij van tevoren goed ingelezen. Als je je proactief opstelt, kom je van alles te weten. En via de wijkmanager heb ik ook met een paar anderen een soort rondleiding gekregen. De communicatie gaat dus echt twee kanten op. Aan de ene kant krijgen bewoners blaadjes in de bus met ‘we gaan dan dit doen’ en aan de andere kant moet je ook wel navraag doen naar jouw specifieke situatie. Ik kijk uit naar de zomer, wanneer we allemaal weer lekker buiten kunnen zitten bij onze herstelde werven.”







Wegens een stroomstoring aan de werf was er tijdens de fotosessie alleen noodverlichting



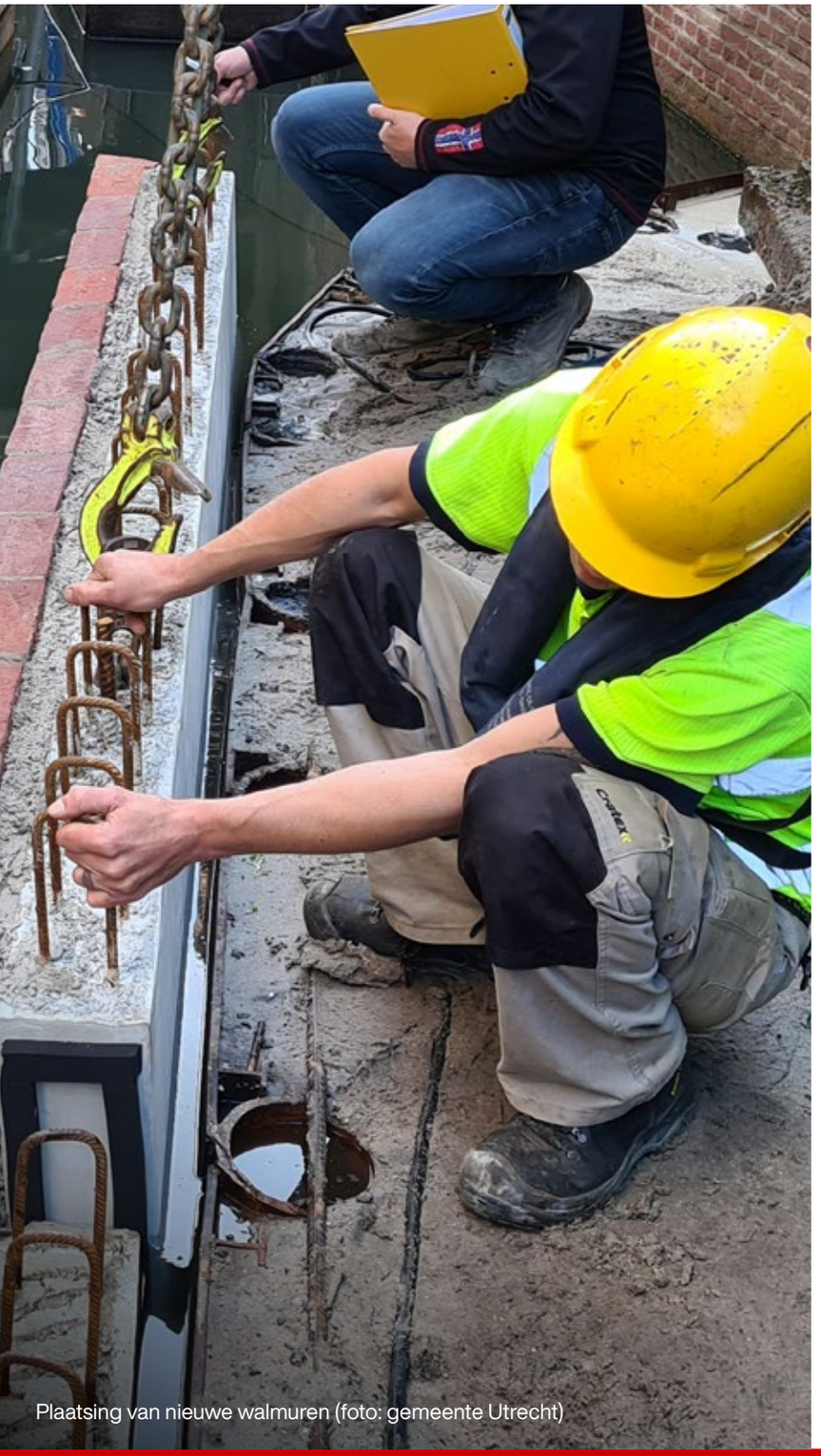
Foto: GU Beeldbank (Dionne van de Sluijs)

4

De aanpak I

Werk aan de werf

In dit hoofdstuk staat beschreven wat er in het complexe wervengebied gaat gebeuren. Ofwel: met welke concrete activiteiten wordt invulling gegeven aan de opgave? Deze activiteiten worden in drie categorieën ingedeeld: het voorkomen van schade aan werfkelders en muren, het herstellen van gebreken, en het op orde houden van het wervengebied.



Plaatsing van nieuwe walmuren (foto: gemeente Utrecht)

De werfkelders en werf- en kluismuren zijn door hun constructie en ouderdom bijzonder kwetsbaar. Het complex is in de loop der eeuwen stapsgewijs gebouwd. Zo zijn de werf- en kluismuren later tegen de kelderbogen aangebouwd, waardoor er tussen deze onderdelen naden zijn ontstaan. Ook vertonen panden en kelders verschillend zettingsgedrag. Dit komt door het verschil in gewicht van bouwwerken die op staal zijn gefundeerd. Hierdoor kunnen scheuren ontstaan tussen de kelderboog, de werf- en kluismuren en het grachtenpand.

De kwetsbaarheid van kelders en muren wordt vergroot door achterstallig onderhoud, ongunstige ingrepen en (externe) invloeden. Denk aan inwerking van vocht, wisseling grondwaterstanden en belasting door te zwaar verkeer. Het is daarom belangrijk maatregelen te nemen om te voorkomen dat de kwetsbare kelders en muren worden beschadigd én om de kelders en muren goed te onderhouden. Dat vergt een continue inspanning van de gemeente (en andere beheerders in het wervengebied) en de eigenaren van werfkelders.

In dit hoofdstuk staan deze maatregelen centraal. In 4.1 wordt gekeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed. Eerst wordt ingegaan op de stabiliteit van funderingen, vervolgens op invloeden van buiten (zoals te zwaar verkeer) en tot slot op invloeden van binnen (zoals bouwkundige ingrepen). De paragraaf 4.2 gaat in op het herstellen van de huidige gebreken aan het erfgoed. Tot slot wordt in 4.3 bekeken hoe het erfgoed behouden kan worden, bijvoorbeeld met goed onderhoud.

4.1 Voorkomen schade

Voor de veiligheid en behoud van het erfgoed moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat er nieuwe gebreken ontstaan. De primaire oorzaken van achteruitgang zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Het is belangrijk te voorkomen dat de funderingen van muren en kelders achteruitgaat en verzakken. Dit kan leiden tot ernstige schade, waardoor herstel meer inspanning vergt en het duurder wordt.

Stabiliteit van funderingen
In het wervengebied begint stabiliteit van de funderingen van muren, kelders en bruggen bij een stabiele ondergrond. De meeste bouwwerken staan namelijk zonder palen op deze ondergrond gefundeerd. De ondergrond bestaat voornamelijk uit zandlagen met soms klei/veenlagen ertussen.

Voor de stabiliteit van de funderingen is het volgende belangrijk:

Beheersen grondwaterpeil
Voor een stabiele ondergrond is het nodig om het grondwaterpeil, het niveau van het water in de bodem, boven een vastgesteld minimum te houden. Dit is bijvoorbeeld belangrijk bij langdurige droogte, maar ook bij werkzaamheden waarbij het peil tijdelijk moet worden verlaagd. Het verlagen van het peil kan onder andere door ‘bemaling’, ofwel het droogpompen van een bouwkuip. Vandaar dat er bij de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan muren en kelders moet worden onderzocht wat het invloedsgebied van bemaling is. Op basis daarvan kan worden bepaald of bemaling kan worden gebruikt én of er voor bemaling beheersmaatregelen nodig zijn (of dat er een alternatief moet worden gekozen). Als er voor bemaling wordt gekozen, moet tijdens de uitvoering worden gemonitord welke effecten optreden. Treden er ongewenste effecten op? Dan wordt het werk stilgelegd en worden aanvullende beheersmaatregelen toegepast.

Beheersing grondmechanische belastingen
Grondmechanische belastingen, veroorzaakt door werkzaamheden zoals trillingen, moeten worden beheerst. Ook in dit geval moet bij de voorbereiding van herstelwerkzaamheden aan muren en kelders, en bij werkzaamheden van derden, onderzocht worden wat het invloedsgebied van de trillingen is. Op basis daarvan wordt bepaald wat de best passende bouwmethode is en of er vooraf beheersmaatregelen moeten worden getroffen aan de uitvoeringswijze en/of in de omgeving van het werk. Tijdens de uitvoering wordt gemonitord. Als de vooraf bepaalde grenswaarden in de monitoring worden overschreden, wordt het werk stilgelegd en aanvullende beheersmaatregelen getroffen.

Vernieuwde werkwijze herstelwerkzaamheden
Rondom de wal- en kluismuren is een vernieuwde werkwijze opgesteld voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden. Met deze aangepaste manier van werken ligt de focus nog meer op de onderlinge samenhang, een gedegen voorbereiding, en betere project- en risicobeheersing. Zo kan er integraler gewerkt worden en wordt schade aan de bouwkundige onderdelen zoveel mogelijk beheerst.

Vastleggen waterbodemdiepte
De waterbodemdiepte van de grachten wordt in overleg met het Hoogheemraadschap vastgelegd in de legger, zodat deze past bij de aanwezige funderingsconstructies.

Vermijden sterke waterstromen
Sterke waterstromen kunnen plaatselijk het zandpakket onder funderingen aantasten doordat het zand verzakt of wegspoelt. Om dit te vermijden, worden de regels en afspraken voor het vaarverkeer en (waar nodig) het spuien van de grachten hierop aangepast. Ook zal periodiek de diepte van de waterbodem worden onderzocht.

Stabiel houden waterpeil
Het waterpeil van de gracht moet stabiel worden gehouden. Dit is al het geval, doordat er gedurende het gehele jaar een vast waterpeil wordt aangehouden in plaats van een zomer- en winterpeil.

Maatregelen tegen wegspoelen zandpakket
Manoeuvres van vaarverkeer en te diep baggeren kunnen leiden tot het wegspoelen van het zandpakket onder funderingen (zie hoofdstuk 2). Dankzij een onderzoek naar de effecten van vaarverkeer en waterbeheer (hoofdstuk 3) zijn er op dit gebied belangrijke nieuwe inzichten verkregen. Met deze kennis kan schade aan erfgoed worden voorkomen. De gemeente heeft een aantal concrete maatregelen opgesteld voor verschillende plekken in het wervengebied.

Waterbodem Oudegracht
Dankzij baggeren kunnen schepen blijven varen, maar te diep baggeren leidt tot aantasting van funderingen. Op de diepere plekken in de Oudegracht komt extra bescherming voor de funderingen, zodat deze geen schade oplopen. Uit onderzoek blijkt dat we dan de huidige waterdiepte kunnen aanhouden. Het huidige vaarverkeer blijft met deze maatregelen daarmee ongewijzigd.

Waterbodem tweede waterloop
Om aantasting van de funderingen aan de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht te vermijden, moet de huidige waterdiepte formeel vastgelegd worden in de legger van het Hoogheemraadschap. Na deze aanpassing mag er niet meer dieper worden gebaggerd dan tot deze waterdiepte. Het huidige vaarverbod voor gemotoriseerde boten blijft voorlopig in stand. Hierbij is er wel ontheffing mogelijk voor bijzondere vaartuigen zoals onderhoudsvaartuigen én voor incidentele gevallen.

Schade aan watergevels
Voor de stabiliteit is het belangrijk om de funderingen van watergevels (gevels van erfgoed aan het water) goed te kennen. Enkele niet eerder onderzochte watergevels, zoals aan de Oudegracht en Drift, worden nog geïnspecteerd door duikers. Die watergevels zijn in bezit van particulieren en instellingen. De inspectieresultaten geven een indicatie of er aanpassingen nodig zijn aan de constructie of de waterbodem.

Ook als de genoemde invloeden op de stabiliteit van funderingen met succes worden beheerst, blijven er wel verschillen in zetting van funderingen optreden. Dit komt doordat er nu eenmaal verschillende soorten bouwwerken zijn (kelderbogen, muren en bruggen) met verschillende typen funderingen op staal (op een zandbodem zonder palen), die al dan niet fysiek verbonden tegen elkaar óf vlakbij elkaar staan.



Een duiker onderzoekt de fundering van een walmuur (foto: Hercules Duikbedrijf)

Beheersing belastingen door invloed van buiten
Naast de stabiliteit van funderingen zijn ook belastingen op kelders en muren een belangrijke factor bij het voorkomen van schade. De belangrijkste in deze categorie zijn de invloed van te zwaar verkeer en inwerking van hemelwater en vocht. Andere oorzaken van achteruitgang hebben te maken met nutsleidingen, varen op de grachten en bomen.

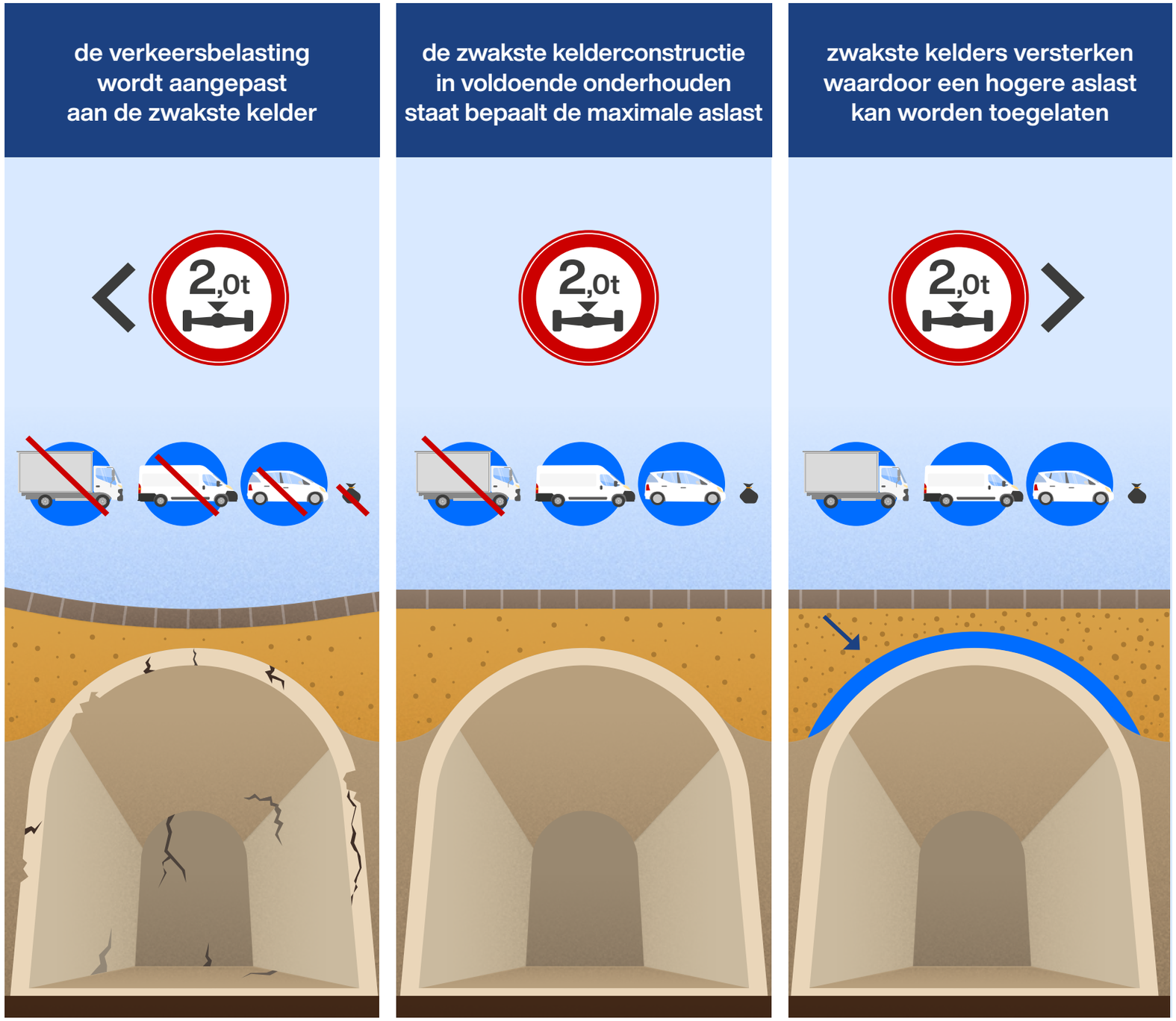
Balans tussen draagvermogen en belasting
Ten aanzien van het te zware verkeer moet er een balans worden gevonden tussen het draagvermogen van kelders en de belasting door verkeer. Hiertoe wordt het draagvermogen van kelders op verschillende locaties bepaald. Dit leidt op elke locatie tot bijpassende aslastbeperking, handhaving van te zwaar verkeer, of aanpassingen aan kelders voor de maximum toegestane aslasten. Anderzijds is eenduidigheid in maatregelen ook belangrijk.

Er zijn zestien kelders onderzocht om een beeld te vormen van de zwakste kelderconstructies in voldoende staat van onderhoud.

Volgens het voorlopige expertoordeel is het aannemelijk, dat verkeer met aslasten tot 2 ton veilig en zonder schade aan werf- en kluiskelders kan passeren. Hierbij is rekening gehouden met de dynamische belasting (de snelheid van verkeer en remmen speelt ook een rol), waarbij geldt dat de maximumsnelheid in het gehele wervengebied 30 km/u is. Aslasten die fors hoger zijn dan 2 ton vormen waarschijnlijk een risico voor de staat van de kelders. Mogelijk blijkt dat op sommige grachten belasting met een iets hogere aslast slechts leidt tot een beperkt risico op schade. In afwachting van besluitvorming over het definitieve rapport van het onderzoek naar draagvermogen van kelders wordt vooralsnog uitgegaan van continuering van de maximale toegestane aslast van 2 ton boven kluis- en werfkelders.

<u>Versterking van kelders</u>
Terwijl wordt gezorgd voor minder belasting, worden schades aan kelders hersteld die ervoor zorgen dat de kelders niet sterk genoeg zijn om 2 ton te dragen. Bij inspectieonderzoek naar 200 kelders met een hoog risico zijn enkele kelders gevonden waarin een verzwakking was opgetreden. Hier zijn tijdelijke maatregelen genomen.

Scenario's balans en draagvermogen



Figuur 6: de verkeersbelasting in samenhang met het draagvermogen van de kelder

Om bij alle kelders eventuele zwakke plekken te vinden zullen de komende jaren alle kelders worden geïnspecteerd.

Als er kelders onder routes liggen die belangrijk zijn voor de bevoorrading van de stad kan er worden gekeken of de kelders kunnen worden versterkt. Als hier ruimte voor is, dan kan extra zand worden gestort tussen de kelder en de weg. Verder is het een optie om de dikte van de boogconstructie te vergroten, en kan zo'n boogconstructie worden 'overkluisd', bijvoorbeeld met een betonconstructie. Of deze maatregelen gebruikt kunnen worden, moet in specifieke situaties technisch worden onderzocht en beoordeeld worden door erfgoedspecialisten. Ook het volstorten met zand behoort tot de mogelijkheden, mits deze maatregel omkeerbaar is.

<u>Extra maatregelen te zwaar verkeer</u>
Om overbelasting van kelders verder te voorkomen, zijn extra maatregelen nodig tegen te zwaar verkeer op de kwetsbare straten. Op de straten met werfkelders en sommige straten met straatkelders is ter bescherming van het erfgoed sinds jaar en dag een aslastbeperking tot maximaal 2 ton waarop ook wordt gehandhaafd. Desondanks rijden er te zware voertuigen (voertuigen met een aslast van meer dan 2 ton) in het gebied.

Aanvullend is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd. Ook zijn fysieke breedtebeperkingen aangebracht om te zwaar verkeer te weren.

We zoeken naar robuuste en esthetische oplossingen voor de fysieke breedtebeperkingen. De huidige, tijdelijke breedtebeperkingen worden vervangen. Hierbij is het belangrijk dat nood- en hulpdiensten altijd snel en goed toegang hebben.

Met het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen zijn deze straten fysiek (bijna) niet meer toegankelijk voor vrachtwagens. Ook blijft het gebied toegankelijk voor lichte bedrijfsvoertuigen (zoals bestelbussen) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot meer dan 2,5 ton (zie figuur 3: verdeling van voertuigen in het wervengebied).

Verdeling van voertuigen in het wervengebied*

Verkeerstellingen in periode 16-9 tm 29-9-2020



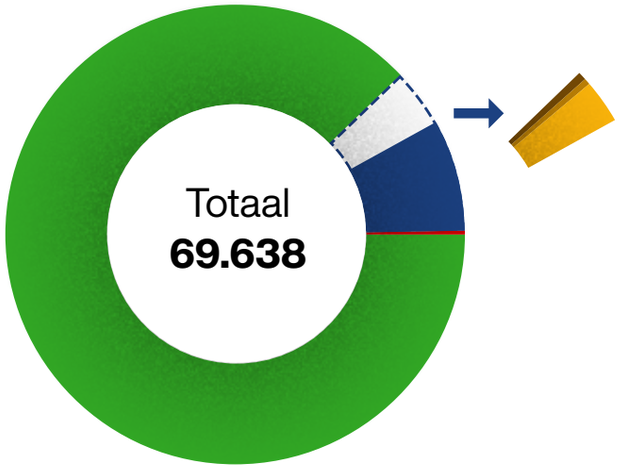
Personenauto's 61.281 stuks (88%)
totaalgewicht < 3500 kg



Lichte bedrijfsvoertuigen 8.313 stuks (12%)
totaalgewicht < of = 3500 kg



Zware bedrijfsvoertuigen 44 stuks (< 1%)
totaalgewicht > 3500 kg





mogelijk te zwaar belast
(aslast = of > 2000 kg)**

23%	2000 - 2250 kg
3%	2250 - 2500 kg
4%	> 2500 kg

Bij een weegactie van lichte bedrijfsvoertuigen in februari 2021 zijn geen aslastovertredingen geconstateerd

* gemiddelde aantallen per week
** conform de voertuigkenmerken (RDW) een aslast mogen hebben van meer dan 2 ton

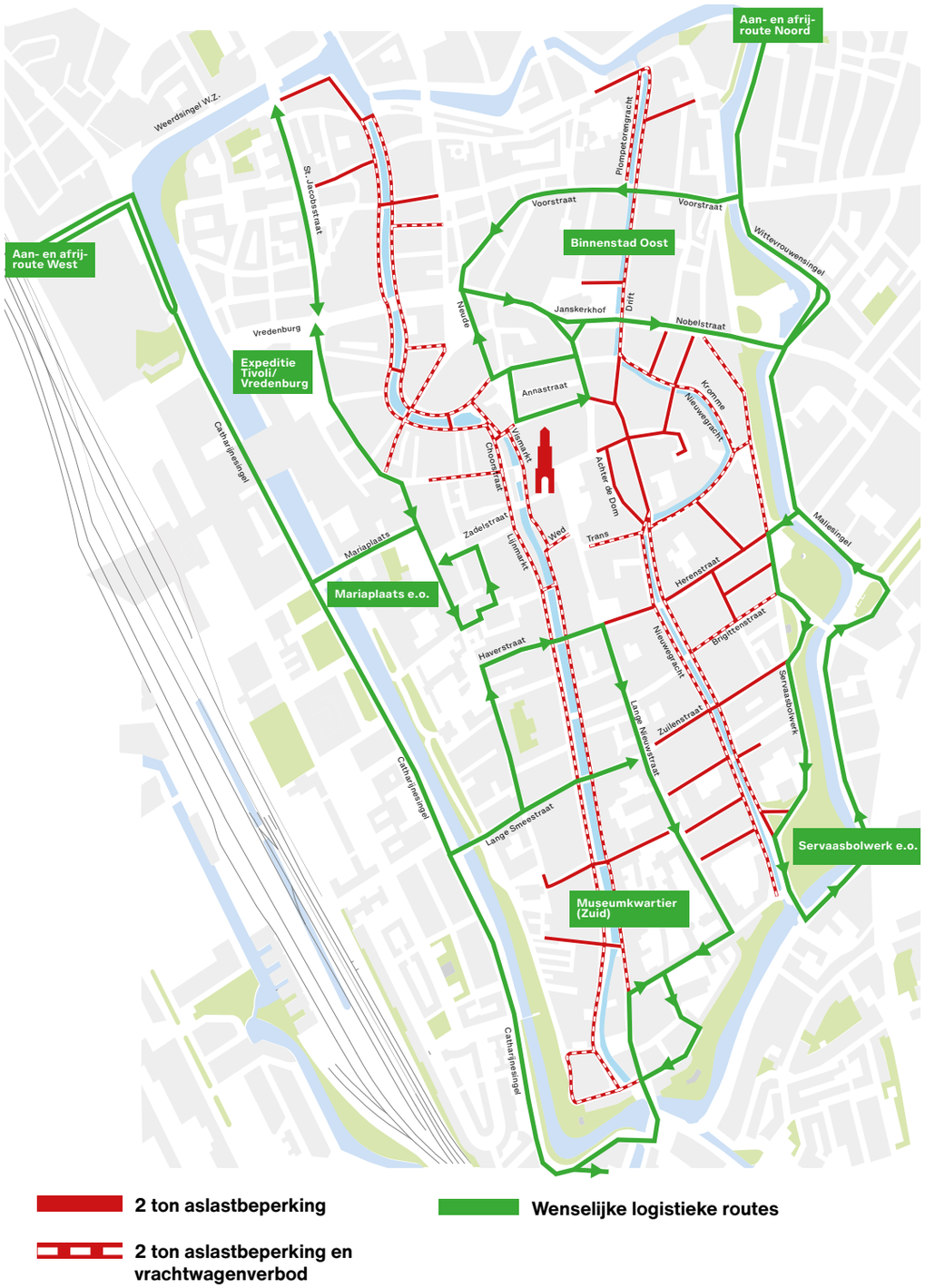
Figuur 7: de gemiddelde hoeveelheid voertuigen per week dat in het wervengebied rijdt

Om ook dit te zware verkeer structureel te weren, worden extra maatregelen genomen. Er is onderzoek gedaan naar verschillende scenario's om, aanvullend op de al genomen maatregelen, extra maatregelen te nemen om te zwaar verkeer te weren. Hierbij is gekeken naar waar deze maatregelen nodig zijn, om welke maatregelen het gaat, en welke voertuigen worden geweerd.

Voor optimale bescherming van de kelders gaat de voorkeur uit naar het fysiek weren van te zware voertuigen, maar de nadelen hiervan zijn te groot. Pollers, slagbomen en weegbruggen zijn fysiek niet of zeer moeilijk inpasbaar, hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid, zijn onderhoudsgevoelig, leiden tot stremmingen en zijn esthetisch gezien geen goede oplossing in de smalle straatjes van de binnenstad.

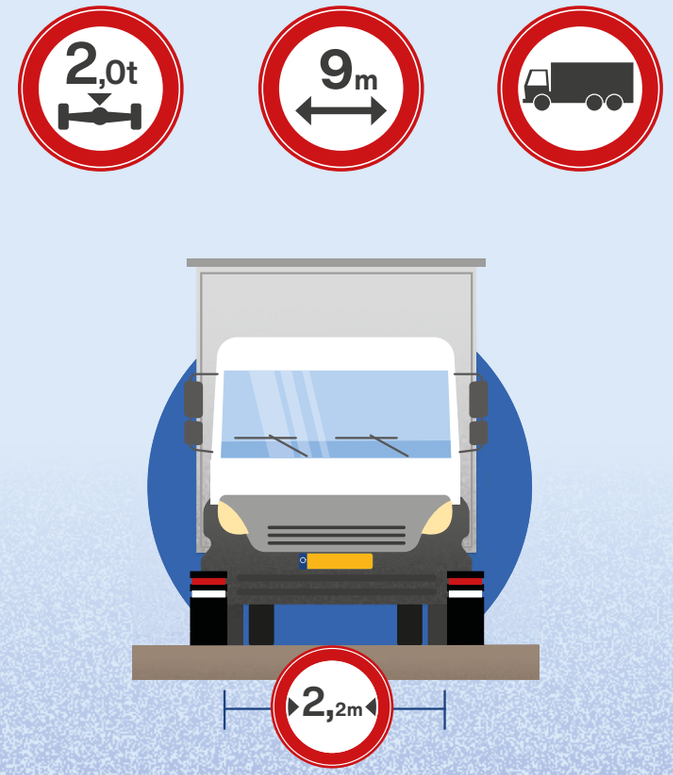
Logistieke routes
Om de werfkelders te beschermen geldt voor de bovenliggende openbare weg een aslastbeperking tot maximaal 2 ton en een vrachtwagenverbod. Tegelijkertijd zijn bevoorradingsroutes nodig om de binnenstad te bevoorraden of bewoners de gelegenheid te geven te verhuizen. De kaart laat de verschillende huidige en wenselijke bevoorradingsroutes zien. Met dit netwerk aan routes zijn de meeste gebieden van het wervengebied en binnenstad bereikbaar, soms na een korte wandeling.

Tenzij inspecties van straatkelders of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven, verandert op deze routes de nu geldende aslast niet en blijven deze te gebruiken. Voor deze straatkelders vindt een andere afweging plaats tussen gebruik en erfgoed dan voor werfkelders. Als op basis van de inspecties of onderzoeken knelpunten ten aanzien van belastbaarheid worden geconstateerd, worden de bevoorradingsroutes opnieuw bestudeerd en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders en het gebruik van het wervengebied.



Figuur 8: kaart met huidige en wenselijke logistieke routes

Huidige maatregelen weren zwaar verkeer



Handhaving door o.a. wegen

Figuur 9: overzicht van maatregelen voor het weren van zwaar verkeer





Boven: breedtebeperking door middel van paaltjes (foto: Gemeente Utrecht)
Onder: ANPR camerahandhaving (foto: Connection Systems)

Aanpak weren te zwaar verkeer

Om te zwaar verkeer in de toekomst verder te weren, voert de gemeente ANPR (Automatic Number Plate Recognition, kentekenherkenning) camerahandhaving met een ontheffing -systeem in. Dit wordt ook al in de milieuzone zo toegepast. Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Daarnaast wordt er gehandhaafd met het wegen van voertuigen. Boetes kunnen hierbij oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1100 euro (bij meer dan 3 ton). De hoogte van de boete hangt dus samen met de mate van overschrijding van de aslastbeperking.

Er komt een ontheffingsbeleid voor voertuigen met een aslast lager dan 2 ton. Nood- en hulpdiensten hebben een vrijstelling. Onderzocht wordt of ontheffing kan worden gegeven aan voertuigen (bijvoorbeeld bouwverkeer) waarvan het transport noodzakelijk is, waarvoor geen alternatief beschikbaar is, en of er hiervoor maatregelen kunnen worden genomen om schade aan erfgoed te voorkomen.

De aanpak voor het weren van te zwaar verkeer gaat verder dan alleen het plaatsen van ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem. Zo brengt de gemeente ook de informatievoorziening (digitaal en op straat) en communicatie verder op orde. Tot het moment dat de ANPR camerahandhaving met het ontheffingsysteem is ingevoerd, wordt het dagelijks toezicht en de handhaving met het wegen van voertuigen in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Hierna zal een gedeelte van de handhaving door de camera's worden overgenomen.

Maatregelen kelders zijstraten

In een aantal straten waar straatkelders zijn ontdekt, geldt vooralsnog geen 2 ton aslastbeperking. De aslastbeperking tot 2 ton wordt uitgebreid naar 't Hoogt. In de Zadelstraat en Haverstraat wordt de huidige aslastbeperking van 8 ton verlaagd naar 2 ton. Hier zijn kwetsbare historische kelders gevonden en er is aanleiding om deze te beschermen tegen verdere overbelasting. Voor de overige goederenvervoerroutes naar de binnenstad door het wervengebied verandert de maximale aslast van 8 ton niet, tenzij de inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding voor geven. Voor deze belangrijkste routes voor goederenvervoer worden de mogelijkheden verkend om de belangrijkste routes voor goederenvervoer (waaronder materieel voor verhuizingen en bouwverkeer) geschikt te maken voor vervoer met een hogere maximale aslast dan 2 ton. Het kan nodig zijn om hiervoor te zwakke kelders te versterken.

Beheersing van invloed hemelwater

Hemelwater dat op de straten valt wordt grotendeels afgevoerd naar de grachten of het riool. De neerslag die op de straat valt en vervolgens via het zand onder de weg naar de kelder zakt, kan leiden tot lekkage. Als er geen waterdichte laag op de werfkelder is aangebracht trekt dit water het poreuze metselwerk in. Als er ook scheuren of kieren tussen de muur en kelder of de muur en het pand aanwezig zijn, kan het water tot lekkage- en vochtproblemen in de kelder leiden. Als het water niet goed via waterspuwers wordt afgevoerd kan dit het vochtprobleem verergeren. Inwerking van (optrekkend) vocht kan ook uit de vloer in de kelder komen.

Lekkage en vochtinwerking hebben vervelende gevolgen. Zo kunnen ze leiden tot schade aan kelders of dat kelders niet te gebruiken zijn als woon-, werk-, of bedrijfsruimte. Er zijn enkele maatregelen die de inwerking van hemelwater en het optreden van lekkages kunnen verminderen. Hiernaar vindt aanvullend onderzoek plaats.

Beschermen van erfgoed

Er zijn verschillende preventieve maatregelen die kunnen worden genomen om erfgoed te beschermen tegen hemelwater. Een daarvan is het zorgen dat het regenwater dat op de daken van de grachtenpanden valt, niet meer op de straat komt. Momenteel is het namelijk zo dat sommige afvoerpijpen op de straat lozen, waardoor neerslag kan inwerken op het zandpakket onder de verharding. Aansluiting op de riolering is echter niet de meest duurzame oplossing met het oog op klimaatbeheersing, waardoor de voorkeur is om de regenpijpen op de spuwers aan te sluiten.

Bij de werfkelders leidt intensivering van beheer ook tot een preventie van problemen door hemelwater. De afvoer van water via het ondergrondse systeem met goten en spuwers moet goed werken. Door regelmatig onderhoud te plegen, wordt zo goed mogelijk voorkomen dat water lang boven de kelderconstructies kan blijven zitten en voor lekkages kan zorgen.

Bij straatkelders die dicht bij grachten liggen, zoals onder de Choorstraat, is vermoedelijk een vergelijkbaar afvoersysteem aanwezig. Dit wordt momenteel onderzocht en als het inderdaad wordt aangetroffen proberen we het afvoersysteem waar nodig te herstellen en knelpunten op te lossen. Straatkelders, die verder van de grachten af liggen hebben geen afvoersysteem op open water. Daar moet al het hemelwater wegzakken in de bodem rond de kelderconstructies.

Werkwijze rondom nutsleidingen
Nutsleidingen moeten altijd zorgvuldig geïntegreerd worden in het wegprofiel en de kelderconstructie. Dit vraagt om een aanpassing van werkmethoden, procedures en toezicht. Nu komt het weleens voor dat er van bovenaf uitsparingen voor een gasleiding, waterleiding of leiding van de stadsverwarming zijn uitgehakt in booggewelven om die leiding op voldoende diepte te kunnen leggen.

Werkwijze voor waterdicht maken kelders
In de jaren negentig zijn werkzaamheden uitgevoerd om kelders waterdicht te maken, zodat ze geschikt werden om in te wonen en werken. De gemeente wil de ervaringen uit deze renovatie gebruiken en kijken of er nieuwe ontwikkelingen zijn om de kelders voor hoogwaardig gebruik geschikt te maken. Ook wil de gemeente onderzoeken of de toenmalige methode op sommige locaties heeft geleid tot het uitdrogen van kalkvoegen. Dan moet de methode voor waterdichte afwerking van kelders voor gebruik als woon- of werkruimte of horecagelegenheid worden herzien.

Huidige werkwijze rondom bomen voortzetten
Bomen worden zoveel mogelijk behouden. Ze zijn immers onmisbaar: ze zorgen voor wateropvang, schonere lucht, verkoeling, biodiversiteit en geluk. Er staan al lang bomen op de grachten, die ook ziek, oud en kwetsbaar kunnen worden. Bovendien tasten boomwortels kelders en muren aan als ze het erfgoed in verdrukking brengen. Daarnaast kunnen sommige instabiele bomen bij het herstel van muren omvallen, wat niet alleen onveilig is, maar ook schade aan het erfgoed oplevert.

Het is belangrijk om steeds een financieel-maatschappelijke verantwoorde afweging te maken tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden. De gemeente probeert de beste balans te vinden tussen het beschermen van bomen (conform Bomenparagraaf 2009, Bomenvisie 2012 en de Herplantplicht 2018) en het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten (Motie 2015/M32). Hiermee voorkomen we dat bomen die niet heel gezond meer zijn tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken. Er vinden inspecties plaats in de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden aan de muren, maar er zijn ook reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud. Voor de aanpak zijn verschillende uitvoeringsmethoden mogelijk. Soms kan een boom bij werkzaamheden alleen behouden worden door het gebruik van tijdelijke constructies, wat extra kosten oplevert. Bij een te groot risico op onveiligheid en grote aantasting van erfgoed wordt een boom verwijderd. De verwijderde bomen worden vervangen door nieuwe aanplant.

Voorkomen van schade door vaartuigen
Aanvaringen door boten kunnen bruggen en muren beschadigen. Maar met geleidewerken, voorzieningen die deze constructies beschermen, worden kwetsbare plekken hiertegen beschermd. Het gebruik van geleidewerken wordt uitgebreid, o.a. bij muren en particuliere watergevels. Onderzoek naar schade door het aanvaren van muren en private watergevels aan de Oudegracht zal vaststellen welke kwetsbare plekken kunnen worden voorzien van geleidewerken.

Beheersing belastingen door invloed van binnen
Ingrepen en activiteiten in het interieur van kelders kunnen leiden tot achteruitgang van werf- en kluismuren en kelders.



Soms brengen boomwortels het erfgoed in verdrukking (foto: Gemeente Utrecht)



Boven: het aanbrengen van een waterdichte laag op een kelderboog
Onder: het herstellen van scheuren in het metselwerk van de kelderboog
(foto's: Gemeente Utrecht)

Dan gaat het om ondeskundige aanpassingen in de constructie of ondeskundig gebruik.

Bouwkundige ingrepen
Niet alle eigenaren hebben de vereiste kennis in huis om bouwkundige ingrepen in het kelderinterieur zelf uit te voeren of hiervoor opdracht aan een aannemer te geven. Het gaat bijvoorbeeld om het aanbrengen of verwijderen van steunmuren, scheidingswanden, en trappen, het maken van doorbraken of doorboringen en het verwijderen van trekankers. Door eigenaren te voorzien van informatie en de weg te wijzen naar deskundigen voor het uitvoeren van aanpassingen, kunnen we achteruitgang door ondeskundige aanpassingen in de constructie voorkomen.

Onderhoud en gebruik
Als er geen regelmatig onderhoud aan een oud bouwwerk zoals een werfkelder wordt gepleegd, treedt achteruitgang op met gevolgen voor de staat van het erfgoed. Om achteruitgang te voorkomen moet elk bouwwerk aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Voor het gebruik als opslagkelder hoeft een kelder niet waterdicht te zijn. Om in een kelder te kunnen wonen en werken, is extra inspanning nodig om een kelder volledig waterdicht te maken. Voor het dagelijkse gebruik is verwarming en vochtregulering nodig. Helaas kunnen ook deze inspanningen averechts werken op de toestand van de kelderconstructie als ze niet goed worden uitgevoerd. Dit heeft vooral te maken met het type metselwerk, waar de kelderbogen mee zijn gebouwd. Het metselwerk mag niet te vochtig en niet te droog worden. Het is een uitdaging om deze balans te behouden en tegelijk de kelder waterdicht te houden. Nader onderzoek, het verstrekken van informatie en het verwijzen naar deskundigen voor onderhoud, conservering en klimaatbeheersing zijn nodig om achteruitgang door gebrekkig of ondeskundig onderhoud en gebruik te vermijden.

4.2 Herstel gebreken

Er zijn kelders en muren met aanzienlijke gebreken. Deze moeten worden opgespoord en hersteld om verdere achteruitgang waar mogelijk een halt toe te roepen of toekomstbestendig te herstellen. Voor het overzicht en de samenhang zijn ook deze maatregelen in drie groepen ondergebracht.

Schade aan funderingen opsporen en herstellen

Walmuren, kluismuren of watergevels
Als de fundering van een walmuur, kluismuur of watergevel langs de gracht is verzakt, moet allereerst worden nagegaan of het zandpakket onder de constructie weer stabiel en nog intact is. Dit wordt nagegaan door het uitvoeren van duikonderzoeken. Is de uitkomst negatief? Dan dreigt verdere verzakking en zouden delen van de muren uiteindelijk kunnen instorten. Daarom worden tijdelijke maatregelen getroffen voor het stabiliseren van het zandpakket en het beschermen van de aangetaste funderingsconstructie. Later volgt het definitieve herstel van deze funderingsconstructie.

Werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden
Bij verzakkingen in funderingen van werfmuren, werfkelders, kluiskelders en panden ligt de situatie anders, omdat deze niet aan een gracht grenzen. De funderingen zijn rondom opgesloten waardoor er minder kans op verzakken is.

Schade aan muren en kelders opsporen en herstellen

Naden
Door de eeuwenlange groei van het wervengebied tot het huidige complex van bouwwerken zijn enkele constructieve eigenaardigheden ontstaan. Zo zijn eerst de boogconstructies van de kelders gebouwd, vaak als verlengstuk van een kelder onder een grachtenpand. Later zijn daar de werf- en kluismuren tegenaan gebouwd. Het metselwerk tussen beide constructies is niet hecht verbonden: er zit altijd een naad tussen.

Deze naden tussen de bogen en de muren van kelders zijn structurele zwakke plekken. Ze laten gemakkelijk vocht door, waardoor ze vaak lekkages vertonen. De naden kunnen bovendien wijder worden, doordat de muur en de boog van elkaar wijken. De achteruitgang en lekkage wordt dan groter. De naden tussen de kelder en de gemeentelijke werf- of kluismuur kunnen worden afgedekt met een zogenaamde L-wand van beton plus een waterdichte laag. De naad wordt dan overbrugd door een flexibele waterdicht laag. Het wijder worden van de naden wordt bestreden door het herstellen van gebreken aan de zogenaamde trekankers, het vervangen van verwijderde trekankers, of een andere oplossing. Deze trekankers houden de werf- of kluismuur langer op hun plek, doordat deze muren met de ankers zijn gekoppeld aan de voorgevel van het grachtenpand of in de kelder zelf. De kelders, die in de negentiger jaren onder regie van de gemeente zijn hersteld en waterdicht gemaakt, hebben allemaal een L-wand gekregen. Bij privaat herstelde kelders is de L-wand soms wel, soms niet toegepast. Kelders, die nog niet zijn gerenoveerd en waterdicht gemaakt, hebben nog geen L-wand.

Helaas is bij waterdicht gemaakte kelders soms een nieuwe barrière ontstaan voor de afvoer van water richting de spuwers: het hoogteverschil tussen de aangebrachte L-wand en de oorspronkelijke kelderboog. Bij te herstellen kelders moet worden gezocht naar een aanpassing hierop.

Scheuren
Door allerlei oorzaken kunnen scheuren zijn ontstaan in muren en kelderbogen. Als de oorzaken van de scheurvorming zijn weggenomen, moeten de scheuren worden hersteld. Grote scheuren, die de constructie verzwakken en scheuren, die leiden tot lekkages, zijn het meest urgent. Als de constructie ernstig is aangetast, kan het vervangen van delen metselwerk of het gedeeltelijk nieuw opbouwen noodzakelijk zijn. Als de scheuren in de kelderboog zitten, zal hiervoor meestal de bovenzijde moeten worden blootgelegd. Daarna wordt het metselwerk hersteld en kan een betonnen L-wand en een waterdichte laag op de kelderboog worden aangebracht.

Sleuven en doorboringen
Tussen de bovenkanten van de kelders en de wegverharding zit een ondiepe laag straatzand. Op veel plaatsen is die laag niet dik genoeg om daar gas-, water- en warmteleidingen in te leggen. Warmteleidingen zijn vaak via doorboringen door de interieurs van kelders gevoerd. Voor andere leidingen zijn vaak sleuven uit de bovenzijde van de kelderboog gehakt. Voor het behoud van de kelders en voor de levensduur van de leidingen is de huidige situatie op veel plekken niet goed. Waar deze sleuven en doorboringen tot verdere schade hebben geleid in de vorm van scheuren, gaten, of lekkages moeten deze worden gerepareerd.

Verslechterd metselwerk
Onder meer door verzadiging met vocht door lekkage of juist verdroging door waterdicht maken en/of het verwarmen van de kelder kan de materiaalkwaliteit van de metselstenen en het voegwerk achteruit zijn gegaan. Als de constructie hierdoor ernstig is aangetast, dan kan het vervangen van delen metselwerk noodzakelijk zijn. In minder ernstige gevallen kan oppervlakkiger herstel en conservering voldoende zijn.

Beschadigd metselwerk
Plaatselijk komen beschadigingen aan het metselwerk van de wal- en kluismuren en watergevels voor, vooral op plekken waar gemakkelijk aanvaringen door boten plaatsvinden. Grote beschadigingen moeten worden uitgehakt en worden geheeld met nieuw metselwerk.

Schade door invloeden van binnen opsporen en herstellen

Verwijderde of toegevoegde bouwkundige elementen
Soms zijn in kelders oorspronkelijke onderdelen van de constructie verwijderd, zoals een binnentrap of een binnenmuur. Zowel door het verwijderen als door het ondeskundig aanhelen daarna, kan de constructie plaatselijk verzwakt zijn of kan de werking van krachten in de gehele kelderconstructie zijn veranderd. Als dit het geval is, dan moeten compenserende maatregelen worden genomen om de oorspronkelijke balans in de constructie te herstellen.



Een walmuur wordt hersteld door middel van de 'buispaalmethode' (foto: Gemeente Utrecht)

Er kan ook schade ontstaan door het toevoegen van bouwkundige elementen. Vooral later aangebrachte muren binnen de kelder veranderen de verdeling van krachten die op de constructie inwerken. Zo kunnen belastingen van bovenaf, bijvoorbeeld verkeer, leiden tot scheuren op plaatsen waar deze normaal niet zouden ontstaan. Ook in deze gevallen moeten de eerdere ingrepen ongedaan worden gemaakt of worden gecompenseerd.

4.3 Op orde houden van erfgoed

Alles vraagt regelmatig onderhoud, zeker een door de eeuwen heen gegroeid en intensief gebruikt havencomplex. Als de oorzaken van achteruitgang zijn bestreden en gebreken zijn hersteld, dan kan dit regelmatige onderhoud goed worden beheerst en doelmatig worden uitgevoerd.

Regulier onderhoud

Allerlei objecten in de openbare ruimte, zoals verhardingen, lantaarnpalen, stalen balustrades, bomen etc. hebben regulier onderhoud nodig. Dit is in het wervengebied hetzelfde als elders in de stad. Hetzelfde geldt voor de private panden en kelders. Elk bouwwerk moet aan de hand van een onderhoudsplan met regelmaat kleinere en grotere onderhoudshandelingen ondergaan, zoals reiniging, schilderwerk en reparaties of vervanging van verouderde of versleten onderdelen.

Bijzonder onderhoud

In het wervengebied zijn ook objecten aanwezig die specifiek zijn voor dit gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor het hele afvoersysteem van hemelwater naar de gracht en voor de werf- en kluismuren. Deze bijzondere objecten moeten regelmatig worden gecontroleerd op vaak terugkerende gebreken, gericht op het tijdig uitvoeren van kleine reparaties of reiniging. Zo kunnen waterspuwers die verstopt zijn geraakt zorgen voor een gebrekkige hemelwaterafvoer. Dit leidt tot lekkages. Er is dus regelmatig beheer nodig om de spuwers vrij te maken en te houden. Een ander voorbeeld is inspecties aan kelders en het beheer van wal- en kluismuren om deze constructief goed te houden.

Groot onderhoud

Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt. Hoe beter het groot onderhoud uit het programmaplan wordt uitgevoerd en hoe beter de oorzaken van schades worden beheerst, des te langer zal het duren tot de volgende renovatieronde nodig wordt.

Reguleren van gebruik

Naast onderhoud en inspecties is ook handhaving een vorm van beheer. Zo zal er intensiever worden gehandhaafd tegen te zwaar verkeer, en heeft de gemeente een rol als vergunningverlener voor nutsbedrijven die kabels en leidingen willen leggen. Ook hiervoor is toezicht en handhaving nodig.
In hoofdstuk 5 worden de beheerverantwoordelijkheden uiteengezet.

> **Ook in de toekomst zal het zo zijn, dat delen van het wervengebied groot onderhoud nodig hebben. Voor de komende jaren wordt in het programmaplan opgenomen welke delen nog moeten worden aangepakt**



Renovatie van de werven aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)



Fotoreportage: Ivar Pel

Een jaar geleden verscheen het rapport Nat Boek. Acht keldereigenaren in de Choorstraat luidden daarin de noodklok over water in de middeleeuwse gewelven onder hun straat. Zij verenigden zich in Woning en Winkel Collectief IN KOOR. Ilonka Cornelisse (nr.8) en Cees Hilberdink (nr.16) voerden het overleg met de gemeente.

Waarom besloten jullie een rapport op te stellen?

Ilonka: “Van de ene op de andere dag stroomde bij ons het water naar binnen. Nog steeds trouwens. Bij regenachtig weer kieper ik elke drie weken vijftig liter in de gracht. Toen bleek dat de buren met dezelfde problemen kampten en overal duidelijk te zien was dat het water vanaf de straat binnendrong, lag het voor de hand om contact op te nemen met de eigenaar van de straat: de gemeente. De vraag was alleen: hoe?”

“Toen bezoeken van gemeentelijke controleurs niets opleverden, besloten wij geen boze brieven naar de burgemeester en wethouders te schrijven, maar de samenwerking te zoeken. Met burgerparticipatie als insteek”, vult Cees aan. “Dat was een onwennig handelingsperspectief voor een lokale overheid, bleek na de mislukking van de eerste fase van het wervenproject. Maar wat niet is, kan komen, dachten wij. Vandaar dat wij Nat Boek afsloten met een uitnodiging aan het gemeentebestuur om gezamenlijk aan de slag te gaan. Wethouder Kees Diepeveen kwam kijken en startte meteen een proefproject.”

Hoe verliep de samenwerking?

Ilonka: “Wij wilden een proces op gang brengen waardoor samen werken, via samenwerking, evolueert tot saamhorigheid.

“Mysterie verdwenen waterspuwers opgelost”

In het begin ging dat eigenlijk best goed. We werkten met een koppel jonge getalenteerde ambtenaren, die merkbaar gedreven waren door de wil ‘ons’ straatkelderproject te laten slagen. We spraken in een speciale werkgroep af om eerst de draagkracht van de gewelven te onderzoeken. Stel je het doemscenario eens voor van een vracht-wagen die van het ene op het andere moment door de straat zakt, de kelder in, en daar een gasleiding verbrijzelt. Dat wil niemand!”



Cees: “Na een jaar en drie onderzoeken was zelfs met het verhelpen van de lekkages nog geen begin gemaakt. Toen wij aandrongen op het nemen van concrete stappen zag het er even naar uit dat de sfeer van welwillendheid, over en weer, dreigde te bezwijken onder het vooruitzicht dat dan ook de veroorzaker van de wateroverlast moest worden aangewezen.”

En toen?

Cees: “De oorzaak van die verkoeling zoeken Ilonka en ik in de omslag van een paternalistische overheid naar egalitair burgeroverleg. Sowieso niet makkelijk. Neem alleen al het verschil in verantwoordelijkheden. In de werkgroep stelden we dat de werkgroep uit twee soorten buren bestond. Horizontale en verticale. De horizontale is de straateigenaar, de verticale de aanwonende. Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten. Dan komt het aan op nabuurschap. En dat is geen maniertje maar een mentaliteit. Ontbreekt het daaraan? Dan verandert goodwill in het tegenovergestelde.”

“Wat gaat er gebeuren als de ene buurman zijn straat slecht onderhoudt waardoor het in de kelders van de buurvrouw gaat lekken? Dan ga je praten.”

Wat bleek de oplossing?

“De samenwerking werd gered door te focussen op waar het ooit om begonnen was: droge kelders en veilige straten. Gesymboliseerd door wat wij Het mysterie van de verdwenen waterspuwers gingen noemen,” vertelt Cees. “In onze percelen zitten namelijk geen waterspuwer. Waar blijft al dat regenwater, was de vraag. Het antwoord kregen we toen de straat werd opgebroken om een paar kelderbogen te inspecteren. Toen werd zichtbaar hoe vroeger het hemelwater werd afgevoerd. In de diepe geul tussen twee bogen werd een hardstenengoot gelegd. Afgedekt met een grindbed, gewikkeld in doek. Het grind diende als zeef terwijl het doek voorkwam dat het grindpakket verzadigd raakte met zand. Via buizen door de kelder werd vervolgens afgewaterd op de gracht; onzichtbaar, onder de waterlijn. Tot ieders verbazing was de goot er nog, maar waren grind en doek verdwenen. Een vluchtig onderzoekje wees uit dat de goot verstopt was. In de loop der tijd zocht het water logischerwijs een eigen weg door de voegen van de keldermoppen. Lekkage! De oplossing ligt voor de hand”, stelt Cees. “Herstel de oorspronkelijke gootfunctie en voer het hemelwater gewoon af op de oude vertrouwde manier.” Ilonka valt hem bij. “Zo hebben we het mysterie van de verdwenen waterspuwers opgelost!”









Vernieuwing van de walmuren aan de Oudegracht bij de Vismarkt (foto: Frank Doves)

5

De aanpak II

Werk met de werf

De complexiteit en samenhang van het middeleeuwse wervengebied vragen om goede samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders en duidelijke onderlinge afspraken over eigendom en beheer. Omdat de afspraken en verwachtingen niet duidelijk zijn, is een commissie van wijzen wervengebied gevraagd hierover te adviseren. De invulling daarvan is nu aan de gemeente, eigenaren en beheerders. De gemeente gaat er alles aan doen om een goede samenwerking mogelijk te maken.



Buurtbewoners eten gebak met werkuitvoerders aan Kromme Nieuwegracht (foto: Gemeente Utrecht)

5.1 Een vergeten burenplicht

Het wervengebied blijkt nog complexer in elkaar te zitten dan werd gedacht. Er zijn talloze onderdelen met samenhang die zorgen voor ingewikkelde bouwkundige en deels ook juridische relaties (zie hoofdstuk 3 voor de samenhang tussen de onderdelen). Tegelijkertijd is het beheer versnipperd en zijn eigendom en verantwoordelijkheden soms onduidelijk.

De afgelopen jaren werd er te weinig gedacht vanuit deze samenhang en daarmee samenwerking, zo bleek ook uit het advies van Antea. Met het plan van aanpak werd het startschot gegeven voor een verbetering. De commissie van wijzen wervengebied is door keldereigenaren en de gemeente gevraagd dit verder uit te werken; in april 2021 presenteerde zij haar advies.

Deze commissie signaleert een gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente. Hierbij springen twee aspecten eruit: het te zware verkeer over de grachten en de afhoudende opstelling van de gemeente bij scheuren en lekkages (zie hoofdstuk 4 voor de aanpak van deze aspecten). De commissie constateert mede hierom een ‘vergeten burenplicht’ van de gemeente.

Beterschap

Dit beeld kwam ook naar voren tijdens gesprekken met werkgroepen met keldereigenaren en de online participatiebijeenkomsten met eigenaren, bewoners en ondernemers in het wervengebied.

Vooropstaat dat de gemeente dit beeld herkent. De gemeente heeft zich in het verleden met name gericht op de uitvoering van haar eigen beheertaken en had minder aandacht voor de gemeentelijke zorgplicht voor het beheer en behoud van het erfgoed.

Naast deze herkenning belooft de gemeente beterschap. Er zal beter invulling worden gegeven aan de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht. Het is voor goede samenwerking cruciaal om een partij te hebben die zich als zodanig richt op het ‘grote geheel’ en zich verantwoordelijk voelt voor het hele gebied.

5.2 Wederzijds belang

Samen verantwoordelijk

Vanwege de onderlinge afhankelijkheid binnen het wervengebied is wederkerigheid zeer belangrijk. Dit betekent dat deelname aan de samenwerking voor de gemeente, maar ook voor (kelder)eigenaren niet vrijblijvend is: we zijn allen afhankelijk van elkaar. Bovendien draagt wederkerigheid bij aan vertrouwen binnen de samenwerking.

Door deze afhankelijkheid is het ook belangrijk dat we begrip hebben voor elkaars positie. De grote opgave van het programma kan simpelweg alleen worden gerealiseerd wanneer we goed samenwerken. Dit betekent ook dat er een besef van gezamenlijke verantwoordelijkheid moet zijn. Deze term werd al door keldereigenaren gebruikt tijdens de participatiebijeenkomsten in aanloop naar dit programmaplan.

Volgens de commissie is er gelukkig een belangrijk gegeven dat houvast biedt. Er is een gezamenlijk belang voor het behoud van erfgoed. Het probleem in het wervengebied was dat de gemeente en eigenaren parallelle belangen niet steeds als een gezamenlijk belang zagen; een gezamenlijk belang dat er daadwerkelijk is. Want het staat buiten kijf dat iedereen dit eeuwenoude erfgoed wil behouden voor toekomstige generaties.

Jules Kneepkens (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”

Commissie van wijzen wervengebied

De commissie heeft de gemeente en eigenaren geadviseerd over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvormen bij het herstel, en behoud van het wervengebied. Los van haar conclusies en adviezen, vormde de commissie ook op zichzelf al een start van een hernieuwde samenwerking.

Gemeente en een drietal eigenaren hebben namelijk samen gezorgd voor de selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling.

De conclusies van de commissie moeten leiden tot nieuwe vormen van samenwerking. Een woord waarop die nieuwe samenwerking gegrondvest zal zijn, is ‘vertrouwen’. Dat bereik je door heldere wederzijdse verwachtingen. Door duidelijkheid over eigendom en verantwoordelijkheden. En door samen te doen wat samen moet.

Met het oog op het recente verleden is samenwerken vanuit vertrouwen niet een-twee-drie geregeld. Maar gedeelde doelen, eerdere samenwerkingen zoals in de jaren negentig, en zelfs de middeleeuwse gilden (die samen de wegen onderhielden) laten zien dat het wél kan. En dit biedt perspectief voor de toekomst.

Daan Westerik (tijdens participatiebijeenkomst):
“Ik geloof dat we nu zover zijn, in dit stadium, dat we elkaar nu allemaal als samenwerkingspartners gaan zien.”

5.3 Samenwerkingsarrangement

Goed nabuurschap kan niet zonder een implementatie van waarden zoals openheid, transparantie, wendbaarheid en eigenaarschap. Als er belangentegenstellingen zijn, moeten deze worden overbrugd, en deze waarden kunnen hierbij helpen. Rollen moeten worden ingevuld, verantwoordelijkheden moeten worden genomen, en de gemeente dient haar zorgplicht uit te oefenen. De gemeente stelt een samenwerkingsarrangement voor om invulling te geven aan goed nabuurschap.

In het arrangement is ruimte voor verschillende maatregelen om de samenwerking te verbeteren. In dit plan komen de eerste uitgangspunten aan bod. Belangrijk is dat de keldereigenaren hier een grote rol in hebben. Dit arrangement is dus niet iets van alleen de gemeente; alleen samen kunnen we het arrangement invullen.

Onafhankelijke derde

Eigenaren, gemeente en beheerders moeten eerst bepalen wat concreet wordt verstaan onder nabuurschap. Wat zijn de wederzijdse verwachtingen? Waarover zijn de partijen het eens en hoe worden verschillen overbrugd? Daarom staat het samenwerkingsarrangement onder leiding van een onafhankelijke derde. De regie op dit proces moet niet bij de gemeente liggen, maar juist bij een onafhankelijke derde. Anders is het alsnog de gemeente die aan de touwtjes trekt. Wel stelt de gemeente voor de adviezen van de commissie te betrekken als eerste uitgangspunten in dit arrangement.

De terugkeer van de wervenmeester

Er komt een wervenmeester. Dit is een nieuwe vooruitgeschoven post van de gemeente voor het dagelijks beheer en onderhoud. Bij participatiebijeenkomsten en werkgroepen met keldereigenaren werd de wens hiervoor uitgesproken. Ook de commissie adviseerde een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht.

De wervenmeester is een eerste aanspreekpunt voor alle betrokken partijen, kent het gebied en de mensen die er wonen en werken. En belangrijk: de wervenmeester is een echte ‘doener’ die zaken geregeld krijgt. In deze hoedanigheid kan hij of zij zelf problemen oplossen, maar ook werken als intermediair. Zo’n persoonlijk aanspreekpunt met deskundigheid, bevoegdheden én slagkracht kan problemen effectief oplossen. In het verleden hadden we al eens een wervenmeester en dit beviel goed.

In kader van het samenwerkingsarrangement wordt de precieze invulling van de wervenmeester de komende periode nader uitgewerkt, Deze uitwerking betreft bijvoorbeeld de rol, taken en positionering van de wervenmeester.





Boven: Uitreiking rapport van commissie van wijzen aan Kees Diepeveen en bewoner Peter Hustinx. Onder: eindfeest ter ere van renovatie Kromme Nieuwegracht (foto's: Gemeente Utrecht)



Werkzaamheden aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

Gezamenlijk opdrachtgeverschap kelderherstel
Er komt een stichting waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Dit gebeurt onder toeziend oog van een onafhankelijke voorzitter. Voordat de stichting wordt opgericht, bespreken eigenaren en de gemeente de invulling en uitwerking van deze stichting. De herstelmethode, de kostenverdeling, het opdrachtgeverschap en de financiering van het herstel worden nog ingevuld. Het is belangrijk om in de vormgeving van de stichting het integrale herstel van het wervengebied (beheer en herstel van gevel tot gevel), de democratische legitimiteit en de besluitvorming over de besteding van publieke middelen te betrekken en mee te wegen. De samenhang en de gezamenlijke opgave maakt ook dat de deelname van en samenwerking tussen alle eigenaren en beheerders noodzakelijk is.

Naast de stichting zal ook het gemeentelijk interventieteam blijven opereren. Dit multidisciplinaire team blijft actief voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.

Marijke van der Wende (tijdens participatiebijeenkomst):
“Volgend jaar wordt de stad 900 jaar en is jarig. Het mooiste cadeau dat we Utrecht kunnen geven is een voldragen plan wat dan ook in uitvoering kan worden genomen.”

Gemma Boormans (tijdens participatiebijeenkomst):
“Het feit dat ik hier woon vind ik ondergeschikt aan het behoud en de culturele waarde van het gebied. Wij zijn de passanten en rentmeesters van het erfgoed.”

5.4 Eigendomsverhoudingen

De commissie heeft duidelijkheid gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Daarbij heeft ze op hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortkomen.

Drievoudige buren
In het wervengebied is een unieke situatie ontstaan: veel keldereigenaren hebben hier de gemeente als ‘drievoudige buur’, namelijk door de weg als bovenbuur, de kluis- en werfmuur als voorbuur en de fundering als onderbuur. En dan beheert de gemeente ook nog op 32 adressen werfkelders die grenzen aan andere kelders, zodat ze ook een ‘echte buur’ is. Dit betekent, kortom, dat goede samenwerking cruciaal is.

Door de complexiteit van het wervengebied is dit niet gemakkelijk. Van een deel van de kelders is niet bekend wie de eigenaren zijn, en dus niet bekend wie de buren zijn. Soms heeft een eerdere bewoner een muur gemetseld naar een oudere kelder, een oude ingang weggehaald, of een kelder volgestort met zand. De eigenaar is soms door verloop van tijd niet meer te achterhalen.

Eigendomsverhoudingen
De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werf-, straat- en kluiskelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden, ook al ligt de kelder in gemeentegrond. Dit volgt uit de regels over horizontale natrekking uit het Burgerlijk Wetboek. Een watergevel (een muur van een gebouw dat direct aan een water grenst) is eigendom van de eigenaar van dat gebouw.

‘Losse’ kelders (ofwel de wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Wel zal nog worden onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding met het pand wordt verbroken. Dit gebeurt als er bijvoorbeeld een muur gemetseld is tussen een kelder en een pand.

5.5 Beheerverantwoordelijkheden

De gemeente is het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de handhaving van de regels op grond van de Woningwet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (o.a. aslastbeperking en vrachtwagenverbod), de Waterwet (zorgplicht hemelwater en grondwater) en de Verordening kabels en leidingen. Daarnaast is de gemeente de beheerder van het rioleringssysteem. De nutsbedrijven zijn beheerder van de nutsleidingen voor elektriciteit, gas-, waterleidingen, stadsverwarming en telecom. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de waterkwaliteit en het peilbeheer ligt bij waterbeheerder HDSR. Ook is de waterbeheerder verantwoordelijk voor het bepalen van de waterdiepte en het baggeren (relevant voor de fundering van muren en kelders). Tot slot is er de politie, die handhavingstaken heeft. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, wat relevant is voor de dynamische belasting van kelders.

Ook de beheerverantwoordelijkheden zijn complex. Er is veel samenhang tussen de onderdelen en verschillende eigenaren en beheerders (zie hoofdstukken 2 en 3). Wordt er bijvoorbeeld door waterschappen te diep gebaggerd? Dan spoelt het zandpakket onder de funderingen weg. En wordt te zwaar verkeer onvoldoende geweerd? Dan kan dit leiden tot schade aan kelders. De commissie heeft in haar advies een toelichting gegeven op de verschillende beheerverantwoordelijkheden. Duidelijk is dat de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud en herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en bomen.

5.6 Schade en lekkages

Herstel van schade

Het uitganspunt is dat de veroorzaker van schade deze ook vergoedt. In beginsel is elke eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom, en moet deze dus zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Maar er zijn factoren die het ingewikkelder maken en in een andere richting kunnen wijzen.

Uit de onderzoeken naar schadepatronen (zie hoofdstukken 3 en 4) blijkt dat de schade voortkomt uit een combinatie van oorzaken die per kelder sterk kan verschillen. Het kan gaan om autonome schades, schades zonder bekende oorzaak, maar ook om schades die mogelijk veroorzaakt zijn door de gemeente, het hoogheemraadschap, nutsbedrijven of de eigenaar zelf. Voor keldereigenaren is het moeilijk om te bewijzen dat schade aan hun kelders is veroorzaakt door derden.

Een mogelijke oplossing die nader verkend kan worden, is dat een door eigenaren en gemeente aangewezen gezamenlijk aangewezen onafhankelijke deskundige op basis van onderzoek advies geeft over de schade en kostenverdeling. De gemeente is bereid om de kosten van deze onafhankelijke deskundige voor haar rekening te nemen.

Voorkomen van schade

Schade verhelpen is één ding, maar als deze kan worden voorkomen is dat uiteraard beter. Daarom moeten ook hier goede afspraken over worden gemaakt. Het moet duidelijk zijn wat we per schadeoorzaak van partijen mogen verwachten.

Voorkomen lekkages en vochtinwerking

Gemeente en keldereigenaren hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om aantasting van erfgoed door ernstige lekkage te voorkomen. Dit betekent dat de afvoer en waterspuwers goed moeten functioneren en er geen grote kieren zitten tussen de gevel en de kelder, en tussen de werf/kademuur en de kelder. Daarnaast mogen er geen grote scheuren in het gewelf zitten.

Beperken van vochtinwerking voor gebruik kelder

Om werfkelders geschikt te maken voor andere functies oals wonen en bedrijvigheid zijn maatregelen nodig die verder gaan.

Op grond van de Waterwet heeft de gemeente een inspanningsplicht met betrekking tot de inzameling van hemelwater. De gemeente is echter niet verplicht te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt of doordringt in het poreuze gewelf. Daarmee is de kelder niet waterdicht en vochtvrij.





Boven: Een kelder met sporen van lekkages en vochtinwerking
Onder: Herstel van grote scheuren aan de bovenkant van een keldergewelf
(Foto's: gemeente Utrecht)

Waar het behoud van erfgoed bij uitstek een gezamenlijke inspanning zal zijn van de gemeente en eigenaren, ligt dit bij het gebruik wat anders. Kelders waren oorspronkelijk niet bedoeld om in te wonen of werken, maar als doorvoer van goederen. Wil een eigenaar kunnen wonen of werken in zijn kelder? Het geschikt maken van de kelder aan de woon- of bedrijfsfunctie en wettelijke eisen komt voor rekening van de eigenaar, die ook het profijt van het gebruik van de ruimte heeft.

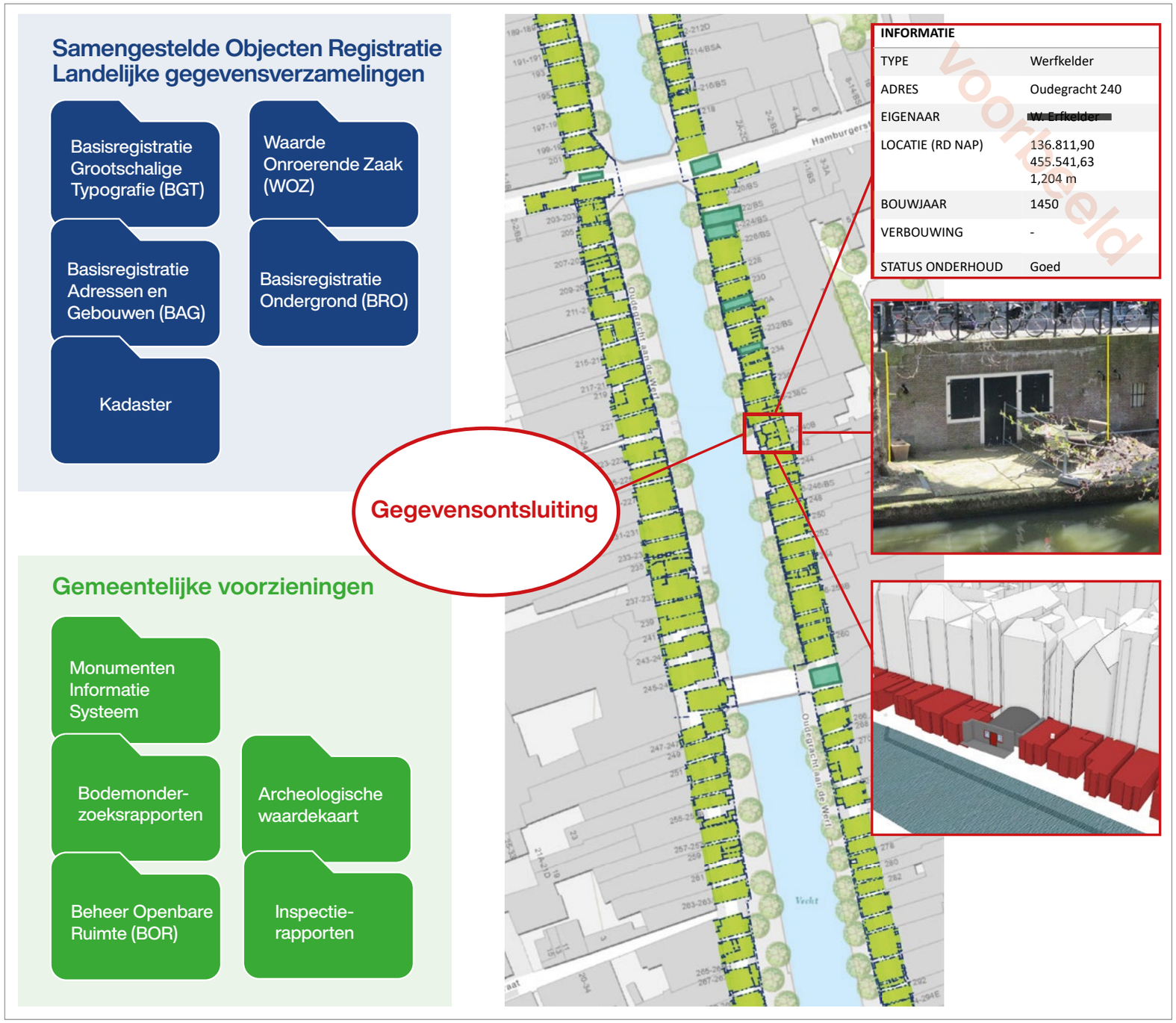
Met het oog op het gebruik van de kelder is het belangrijk dat de basis op orde is. Met goed en regelmatig onderhoud kunnen lekkages en vochtinwerking worden voorkomen.

5.7 Wervenkadaster

In het wervengebied zijn veel onderdelen, zoals kelders, muren, bruggen en waterlopen. Hiervoor zijn meerdere eigenaren en beheerders verantwoordelijk. Alleen is de staat en het speelveld niet volledig duidelijk. Er wordt een register gemaakt zodat er een integraal overzicht komt van het wervengebied met informatie over eigendam, locaties, status, etc. Dit is belangrijk uit het oogpunt van inzicht, veiligheid, onderhoud en besluitvorming.

Het project is onderdeel van de visie Digitale stad. Het college heeft de raad voorgesteld om deze visie vast te stellen als meerjarig kader voor digitaliseringsinitiatieven, waarbij nieuwe digitale oplossingen voor de stad worden gerealiseerd.
Er worden Innovatielabs gestart voor het realiseren van doorbraakinnovaties, waarbij niet de techniek maar het oplossen van maatschappelijke problemen centraal staat.

Een van de labs is het programma wervengebied. Bestaande databases, bijvoorbeeld met adressen en eigendom (kadaster) worden aangevuld. De data worden gekoppeld en ontsloten, en beschikbaar gesteld aan eigenaren en beheerders.



Figuur 10: overzicht van gekoppelde data die tot een integraal overzicht leiden van het wervengebied



Fotoreportage: Ivar Pel

“Voor sommige onderzoeken zijn de kelders ideaal”

Misschien heb je er nooit bij stilgestaan, maar Universiteit Utrecht bezit naast veel mooie panden ook veel kluis- en werfkelders in onze stad. Deze zijn te vochtig en te klein om les in te geven, maar ze worden wel op andere manieren gebruikt. Als laboratorium bijvoorbeeld! Jarno Dekker, Assetmanager bij Universiteit Utrecht, vertelt over de verschillende kelders en hun functies.

Hoeveel werfkelders bezit Universiteit Utrecht?

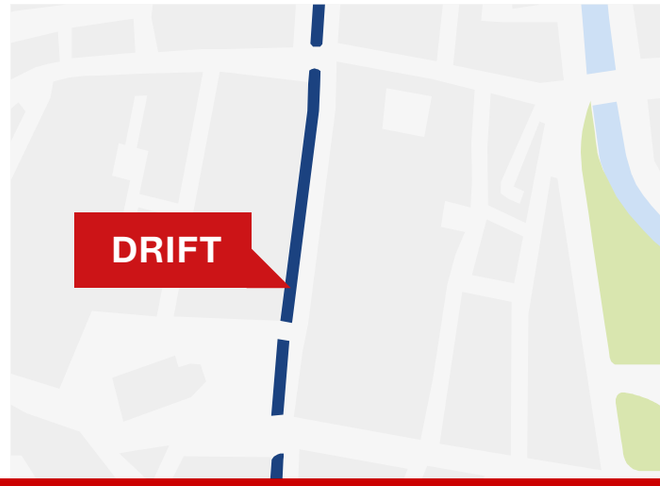
“De universiteit heeft veel soorten kelders: straatkelders, brugkelders, kelders die met hun voeten in het water staan en werfkelders. Kluiskelders hebben we met name bij de Drift. Bijna de hele Drift is namelijk aan weerskanten van de universiteit. Bij de Trans en de Kromme Nieuwegracht hebben we ook nog een aantal werfkelders. Het precieze aantal noemen is lastig, zeker omdat veel van onze panden geschakeld zijn. Bij de Trans zijn er bijvoorbeeld meerdere gebouwen aan elkaar geschakeld met verschillende niveauverschillen. Je loopt daar eigenlijk van het ene gebouw naar het andere gebouw. Een concreet aantal kan ik dus niet noemen, maar het zijn er in elk geval tientallen.”

Sinds wanneer bezitten jullie deze?

“Dat wisselt heel erg: we hebben onze gebouwen door de jaren heen verworven. Die kelders kregen we er dan bij. We huren trouwens ook wat panden. Voor ons gaat het met name om de panden boven de straat, de kelders zijn ondersteunend.”

Waar gebruiken jullie de werfkelders dan voor?

“De kluiskelders zijn relatief vochtig. Het wisselt een beetje per kelder, maar over het algemeen zijn ze niet waterdicht gemaakt. Ze staan niet alleen met hun voeten in het water, maar er komt ook heel veel water van boven. Op het moment dat het gaat regenen, loopt het water door de straat, door het gewelf en dan komt het vervolgens in de kelder terecht. We kunnen de kelders daarom maar voor weinig doelen gebruiken. Omdat er verder ook geen ventilatie of daglicht is, kunnen we ze bijvoorbeeld niet gebruiken voor onderwijs.



Het gebruik van de kelders beperkt zich tot installaties, technische ruimtes en opslag. In de kelders waar we minder vocht hebben, kelders die wat meer onder de gebouwen zitten, kunnen we wat meer doen: onderzoeken bijvoorbeeld. Zo zitten er bij het Janskerkhof laboratoria in de kelders. Die locatie is ideaal voor onderzoek waarbij weinig geluid en prikkels belangrijke voorwaarden zijn. Denk bijvoorbeeld aan onderzoeken naar het reactievermogen van baby's."

"Het meeste onderhoud moeten we van buitenaf uitvoeren. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf."

Hebben jullie veel onderhoud aan de kelders?

"Omdat de kelders beperkt gebruikt worden, is het onderhoud ook beperkt. Het onderhoud heeft een andere interval dan onze gebouwen. Het onderhoud aan de kelders moet van buitenaf uitgevoerd worden. Dat moet dan óf vanaf het water met drijfplateaus of steigers, óf van bovenaf. In het ergste geval moet een stuk van het straatwerk open, met alle gevolgen van dien. Dan komt een belangrijke ader van de stad open te liggen."











Foto: GU Beeldbank (Rebecca Brockbernd)

Uitvoering

6 Programmering en kosten

Er is veel te herstellen en te beheren.
De samenhang en complexiteit in het wervengebied vergen goed vooronderzoek en een uitgebreide voorbereiding van de uitvoering. Dit kost tijd.
De gemeente en stad kunnen immers niet alles tegelijkertijd uitvoeren. Bovendien zal de realisatie ook een grote financiële opgave zijn.

Door de verbredings- en verdiepingsslag van het programma wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa dertig jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Het uitvoeringsprogramma heeft een looptijd van drie jaar. Daarna wordt aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting. E wordt er een vier-jarenplan gemaakt, waarin staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Dit programma wordt jaarlijks aangevuld en geactualiseerd om de looptijd van het programma behapbaar en beheersbaar te maken. Deze werkwijze maakt het programma flexibel genoeg om zich te kunnen aanpassen aan nieuwe inzichten.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het bepalen van de prioritering, de programmering voor de eerste drie jaar, het bijbehorende kostenplaatje en de verwachting voor de komende decennia.

6.1 Wat moet er gebeuren?

De in hoofdstuk 3 besproken scope laat zien hoe breed de programmaopgave is. Er zijn veel onderdelen die in samenhang moeten worden aangepakt. In hoofdstuk 4 is getoond dat de opgave om een omvangrijke aanpak vraagt. Het concrete doel van de opgave is het voorkomen van schade, het herstellen van gebreken en het op orde houden van het wervengebied. In het volgende overzicht staat wat er op dit moment bekend is én wat er moet gebeuren.

6.2 Hoe wordt er geprogrammeerd?

Het programma gebruikt een afwegingskader om te programmeren. Hiermee wordt er geprogrammeerd op basis van urgentie, samenhang, het voorkomen van aantasting van erfgoed, continuïteit en efficiëntie, én de programmawaarden (veiligheid, erfgoed en gebruik).

Door het karakter van het gebied en een onvoorspelbare toekomst is het onmogelijk om voor 30 jaar te programmeren. Er is een periodieke herwaardering van het afwegingskader nodig om snel in te spelen op mogelijke ontwikkelingen. Zodoende gaat het programma uit van een cyclische aanpak om stap voor stap te kijken waar het programma staat, en wordt er op basis van eventuele nieuwe inzichten de volgende stap vormgegeven.

Dankzij onderzoek weten we veel, maar niet alles. Daardoor blijft onderzoek in algemene zin naast de werkzaamheden een belangrijk onderdeel van het programma. In de voorbereiding van een rak worden vervolgens nog rak-specifieke en meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd. Daarbij is de toekomst moeilijk te voorspellen. Denk aan mogelijke ontwikkelingen in de functie en het gebruik van de het gebied.

Criteria

De programmering voor de komende drie jaar komt tot stand door de mix van de criteria. Er moet hierbij ook gekeken worden naar wat de stad en de organisatie aankunnen.

Urgentie

De urgentie ten aanzien van de muren is bepaald met een beoordelingswijze van het CROW voor binnenstedelijke kademuren en een daarop gebaseerde methodiek; de Risicogestuurde Prioritering. Deze is in Amsterdam ontwikkeld. Bij de methodiek scoren objecten op hun technische staat, functie en leeftijd/ constructietype. De objecten krijgen kleurcodes toebedeeld op basis van urgentie. ‘Rode’ onderdelen hebben een hoge urgentie (iets dat nu moet worden aangepakt), ‘groene’ de minste. Deze methodiek is én wordt nog aangepast, zodat deze ook goed gebruikt kan worden t.a.v. kelders en andere objecten.

Om de urgentie ten aanzien van de kelders te bepalen, is er onderzoek gedaan naar 200 kelders met een verhoogd risico. Bij kelders op het Hoogt en in de Haverstraat is uit voorzorg voor de veiligheid de constructie ondersteund met stempels. Op de Zadelstraat, Twijnstraat en Haverstraat zijn afspraken gemaakt over monitoring. Bij de overige kelders lijkt het er vooralsnog op dat er geen acute zorgen zijn voor een veiligheidssituatie.

Wat weten we?*

Muren, kelders en bruggen:

- nog **0,9 km van de 4 km** aan walmuren te doen
- nog **1,1 km van de 1,3 km** aan kluismuren te doen
- tot nu toe **923 kelders** bekend
- er zijn **25 toegangsbruggen**

Maatregelen zwaar verkeer:

- **24x ANPR camera’s**
- **18x breedtebeperkingen**

Continu:

- **Onderzoek**
- **Onderhoud en beheer**
- **Handhaving**

** Gegevens zoals bekend in april 2021*

Figuur 11: Overzicht van constateringen en maatregelen binnen de uitvoering

Om de staat van de overige kelders in beeld te krijgen zal er vervolgonderzoek plaatsvinden (met keldereigenaren). Wel is er op sommige plekken ernstige lekkage geconstateerd (bijvoorbeeld in de Choorstraat).

Samenhang

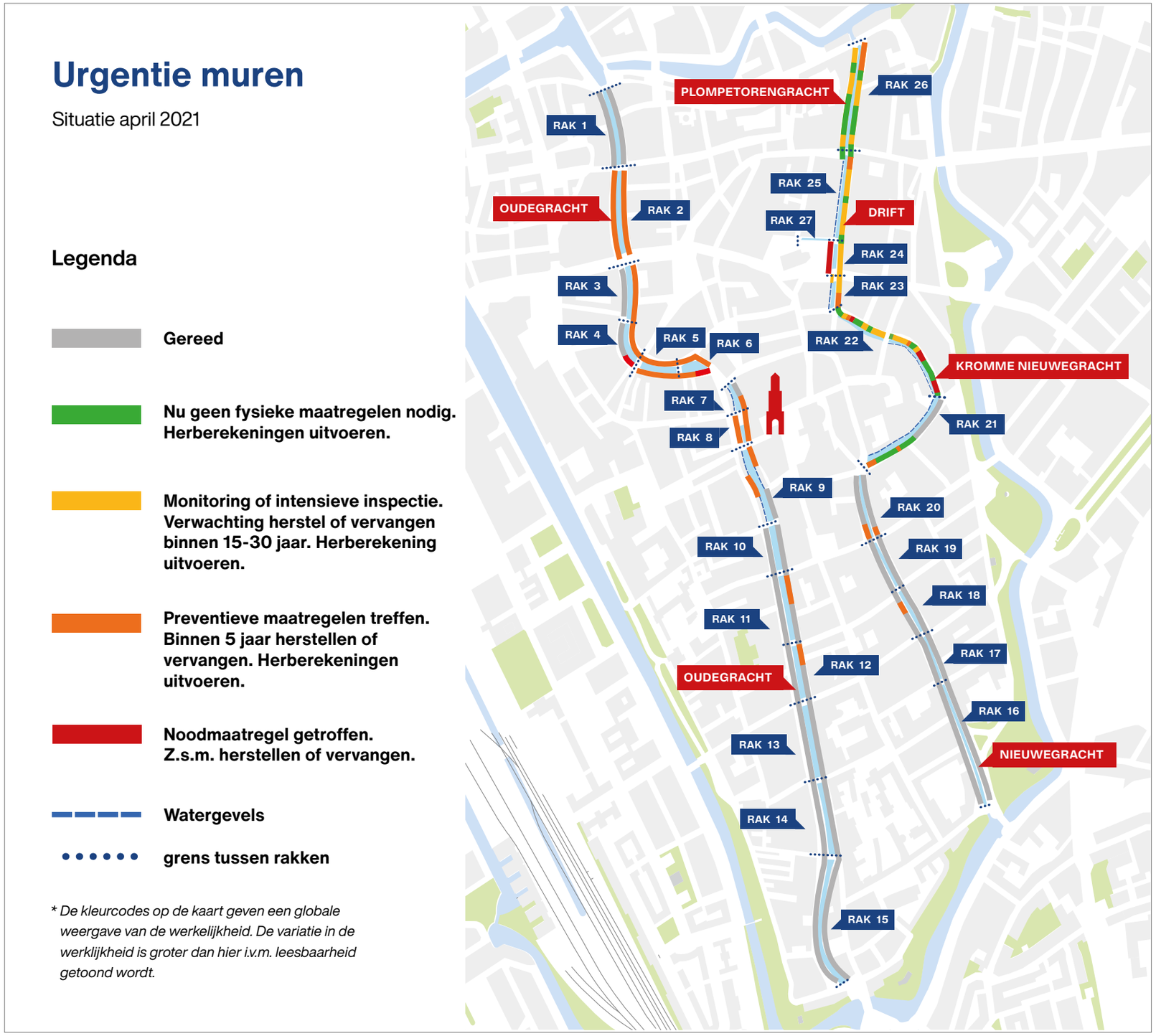
Vanwege de samenhang tussen onderdelen is goed bekeken wat samen kan worden aangepakt. Dit biedt bovendien voordelen qua efficiëntie. Sommige onderdelen kunnen eventueel afzonderlijk worden aangepakt (zoals sommige walmuren, kelders, werven, inclusief bomen en riolering), maar alleen als deze aangrenzende constructies niet te dicht naderen. Én als daarbij voor en tijdens de uitvoering voor voldoende risicobeheersing en afstemming met de omgeving is gezorgd. Andere onderdelen vragen altijd om een integrale aanpak (zoals wegen, werf- en straatkelders, werf- en kluismuren) en vragen meer voorbereiding, afstemming en samenwerking.

Aantasting erfgoed

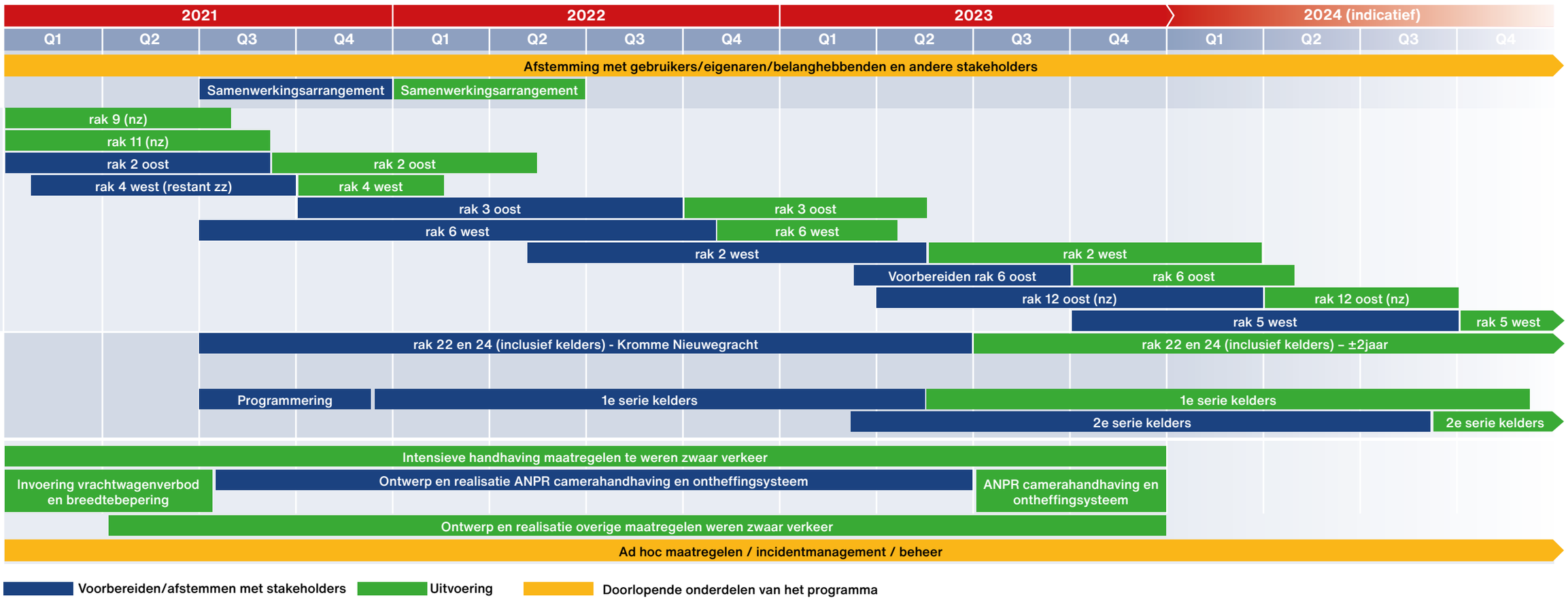
Daarnaast wordt in de prioritering en programmering gekeken naar de maatregelen die nodig zijn om aantasting van erfgoed te voorkomen, zoals in hoofdstuk 4 is opgenomen. De mate waarin deze afspraken de aantasting van het erfgoed kunnen voorkomen, worden als criterium meegenomen in het afwegingskader.

Continuïteit en efficiëntie

Het meest efficiënt is om het werk te organiseren en te plannen in een overlappende aanpak. Hierbij zijn telkens onderdelen in uitvoering en worden gelijktijdig nieuwe onderdelen voorbereid die na afloop van het ene deelproject weer uitgevoerd kunnen worden. Uiteraard vragen onvoorziene omstandigheden ook om flexibiliteit in de planning.



Figuur 12: kaart met kleurcodes die de urgentie van maatregelen aangeven met betrekking tot de muren in het wervengebied



Figuur 13: de planning zoals vastgesteld voor de komende drie jaar

Voor ieder rak wordt een vaste volgorde gehanteerd: voorbereiding → uitvoering → overdracht. In de voorbereiding kunnen ook maatregelen uitgevoerd worden die nodig zijn om voldoende tijd vrij te maken voor een gedegen voorbereiding. Denk aan bouwkundig onderzoek, het extra stabiliseren van de omgeving of het treffen van andere veiligheidsmaatregelen en samenwerkingsafspraken maken met eigenaren. De uitvoering behelst de werkzaamheden aan het rak zelf. De overdracht vindt daarna plaats tussen het programma en de beheerder van de openbare ruimte en/of de eigenaar.



Foto: Frank Doves

6.3 Uitvoeringsprogramma 2021-2023

Voor de komende drie jaar is er een uitvoeringsprogramma gemaakt. Dit is gedaan op basis van de onderzoeken, inspecties, en het verbeterde afwegingskader ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode.

Herstel van walmuren, kluismuren en kluiskelders
De komende drie jaar ligt het accent op de urgente rakken op de Oudegracht en Kromme Nieuwegracht. Dit is bepaald met de werkwijze van risicogestuurde prioritering (zie 6.2). In 2021 is het programma op de Oudegracht gestart met het herstel van de walmuren op de rakken 9 oost en 11 oost. Deze zijn gevolgd door de voorbereiding van een praktijkproef op rak 4 west zuid (walmuur dicht bij een kelder) en de voorbereiding van rak 2 oost. Op het “rode” rak 6 west is een extra maatregel getroffen om te voorkomen dat de situatie hier verder verslechtert. De voorbereiding van het herstel wordt hier gestart.

In de planning voor het resterende herstel van de walmuren aan de Oudegracht kan, dankzij de ervaringen van de afgelopen tijd en het lopende contract met de aannemer, snel en effectief worden gewerkt aan het verdere herstel. Hoewel urgente delen naar voren zijn gehaald in de planning, is een dergelijke voortvarende aanpak van het herstel van de overige walmuren aan de Oudegracht nodig. Hiermee kan worden voorkomen dat er door verdere achteruitgang veiligheidsissues ontstaan en dat er onnodig kosten gemaakt worden als gevolg van stagnatie. Om deze reden zijn in de periode tot en met 2023 de volgende rakken geprogrammeerd: 3 oost, 6 west, 2 west, 6 oost, en 12 oost.

Ook de kluismuren zijn onderdeel van de projectscope. Op de Kromme Nieuwegracht verkeren enkele delen van wal- en kluismuren in zeer slechte staat (“rood”). Medio 2021 wordt daarom gestart met de voorbereiding van het herstel van deze delen (van de rakken 22 en 24).

In de planning voor het herstel van kluismuren en bijbehorende kluiskelders is rekening gehouden met de complexiteit van de benodigde aanpak. Dit betekent een langere doorlooptijd in de voorbereiding (opzetten samenwerking, onderzoeken, contractvorm), maar ook in de uitvoering. Afhankelijk van de complexiteit (en de daarbij behorende risico’s en uitvoeringsmethode) duurt de voorbereiding anderhalf tot twee jaar en de uitvoering een tot twee jaar. Onder voorbehoud van de uitkomsten van het vooronderzoek wordt in 2023 gestart met de uitvoering van rak 22 en 24.

Herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages
In het uitvoeringsprogramma wordt rekening gehouden met het herstel van meerdere losse kelders die niet kunnen wachten vanwege veiligheid, erfgoed en/of gebruik (urgentie). Bijvoorbeeld om schade door ernstige lekkage te voorkomen of te herstellen, of kelders die onvoldoende stabiel zijn. Welke dat zijn, moet nog worden bepaald aan de hand van inspectie en prioritering.

Maatregelen om te zwaar verkeer te weren
Er is gestart met de voorbereiding van de extra maatregelen voor het weren van te zwaar verkeer door slimme handhaving met camera’s. De juridische en technische voorbereiding zal circa twee jaar duren. Op korte termijn zal de handhaving door toezichthouders worden geïntensiveerd. Ook wordt een maximale aslast van 2 ton ingevoerd op de Zadelstraat, Haverstraat en ’t Hoogt.

Inzet van het interventieteam
De permanente inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed wordt gecontinueerd.

Intensivering beheer
Naar aanleiding van de onderzoeken naar het voorkomen van schade aan erfgoed wordt het beheer geïntensiveerd. Bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en voor inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

Noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders
De komende drie jaar vinden er vervolgonderzoeken plaats naar onder meer de fysieke staat van kelders en muren, stabiliteit van kelders, aanwezigheid en eigendom van kelders en de monumentale waarde, oorzaken van lekkage en maatregelen om schade te voorkomen, uitvoeringsmethoden voor herstel kelders en muren. De uitkomsten van deze onderzoeken vormen de basis om in 2022 het uitvoeringsprogramma te actualiseren.

De samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren
Medio 2021 wordt gestart om op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied samen met (kelder) eigenaren en beheerders een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied. Dit gebeurt onder leiding van een onafhankelijke derde. Er worden afspraken gemaakt over de uitwerking en invulling van de wervenmeester voor het dagelijks beheer, de organisatie van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, de invulling van integraal herstel en behoud, de beheerverantwoordelijkheden en de zorgplicht, en de kostenverdeling voor het herstel van schade en het toekomstig beheer. Deze samenwerkingsafspraken wil de gemeente toepassen bij de uitvoering.

6.4 Kosten en financieringsstrategie

Kosten totale opgave (2021-2050)
Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het bedrag is inclusief de inschatting van kosten van circa 250 miljoen euro voor het herstel en waterdicht maken van kelders. In de raming is rekening gehouden met het herstel van alle nog uit te voeren wal- en kluismuren, een inschatting van het aantal te herstellen kelders, een inschatting van het aantal kelders dat alleen waterdicht gemaakt moet worden, de kostenvoor de maatregelen om te zwaar verkeer te weren, de kosten om de samenwerking te verbeteren, intensivering van beheer en toezicht, de overige programmakosten en een risicoreservering. De omvang van de maatregelen en de raming van de kosten is bepaald op basis van huidige ervaringsgegevens.

Het is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (WKM) (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer, onderhoud en handhaving (circa 100 miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg bouwkosten, voorbereidings- en begeleidingskosten en een risicoreservering.

Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden. Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar: de bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen. Ondanks een goede werkwijze voor programmabeheersing zullen tijdens het herstel nieuwe ontdekkingen worden gedaan. Hoewel deze niet voorzien hadden kunnen worden, kunnen ze verstrekkende gevolgen hebben voor de tijd, kwaliteit en kosten.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning. Deze planning is opgezet op basis van de ervaringen van de reeds uitgevoerde wal- en kluismurenprojecten. Gezien de ouderdom en historische waarde van het wervengebied, en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd. Net als de Dom zijn ook de werven nooit af.

Tabel 1: Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023 (x1000)

Onderdeel van het programma	2021	2022	2023	Totaal
Walmuren, kluismuren en kelders	€ 7.500	€ 10.500	€ 15.800	€ 33.800
Weren Zwaar Verkeer	€ 500	€ 900	€ 1.100	€ 2.400
Interventie & Onderzoek	€ 1.500	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.700
Programma kosten	€ 1.300	€ 1.600	€ 1.600	€ 4.500
Aanvullend Beheer & Onderhoud	€ 400	€ 1.200	€ 1.200	€ 2.900
Totaal x 1000	**€ 11.200**	**€ 15.800**	**€ 21.300**	**€ 48.300**

Kosten van het uitvoeringsprogramma 2021-2023

Het uitvoeringsprogramma 2021-2023 met onder meer maatregelen voor het herstel van muren, kelders, weren van zwaar verkeer en voorkomen van schade aan erfgoed, wordt geraamd op 48 miljoen euro. Hiervan is voor 38 miljoen reeds dekking beschikbaar voor de komende 2,5 jaar.

Kostenverdeling

Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten zijn zeer groot. Tegelijkertijd zijn nergens op de wereld grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Het is uniek erfgoed, maar ook een financiële opgave die de stad en keldereigenaren niet alleen kunnen dragen. Daarom is een onderzoek gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie.

Dekking en subsidie

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 wordt een financiële strategie uitgewerkt. Deze wordt betrokken bij de Voorjaarsnota in 2022. Onderdeel daarvan is een structurele financiering van de uitvoering van het programma wervengebied. Hierin wordt tevens duidelijk welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied betreft een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer, onderhoud, herstel altijd zal doorgaan.

Het programma brengt in kaart welke subsidiemogelijkheden er voor zowel de gemeente als de eigenaren zijn. Een eerste ‘quick scan’ laat zien dat een mogelijke aanpak is om subsidiemogelijkheden te verkennen per te programmeren rak. Een eerste blik laat verschillende mogelijkheden zien, zoals het Fonds Erfgoedparels (Provincie Utrecht) en de Subsidie woonhuismonumenten (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Er zijn verschillende randvoorwaarden waar een aanvraag aan moet voldoen. Zo dient het te gaan om een rijksmonument en moeten de werkzaamheden technisch noodzakelijk zijn, gericht op sober en doelmatig herstel. De uitwerking hiervan vindt het komend jaar plaats.

Daarnaast is een deel van de kosten voor beheer, onderhoud en herstel voor rekening van (kelder)eigenaren en beheerders. De uitwerking daarvan is onderdeel van het samenwerkingsarrangement, op basis van de adviezen van de commissie.

Vanwege de doorlooptijd van dertig jaar kent deze raming een grote mate van onzekerheid. Daarnaast is een van de grootste risico’s dat de gevolgen van werken in erfgoed bijna niet voorspeld kunnen worden. Achter elke steen kan een verassing vandaan komen.

Naast de investering voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal- en kluismuren die nog niet zijn hersteld.



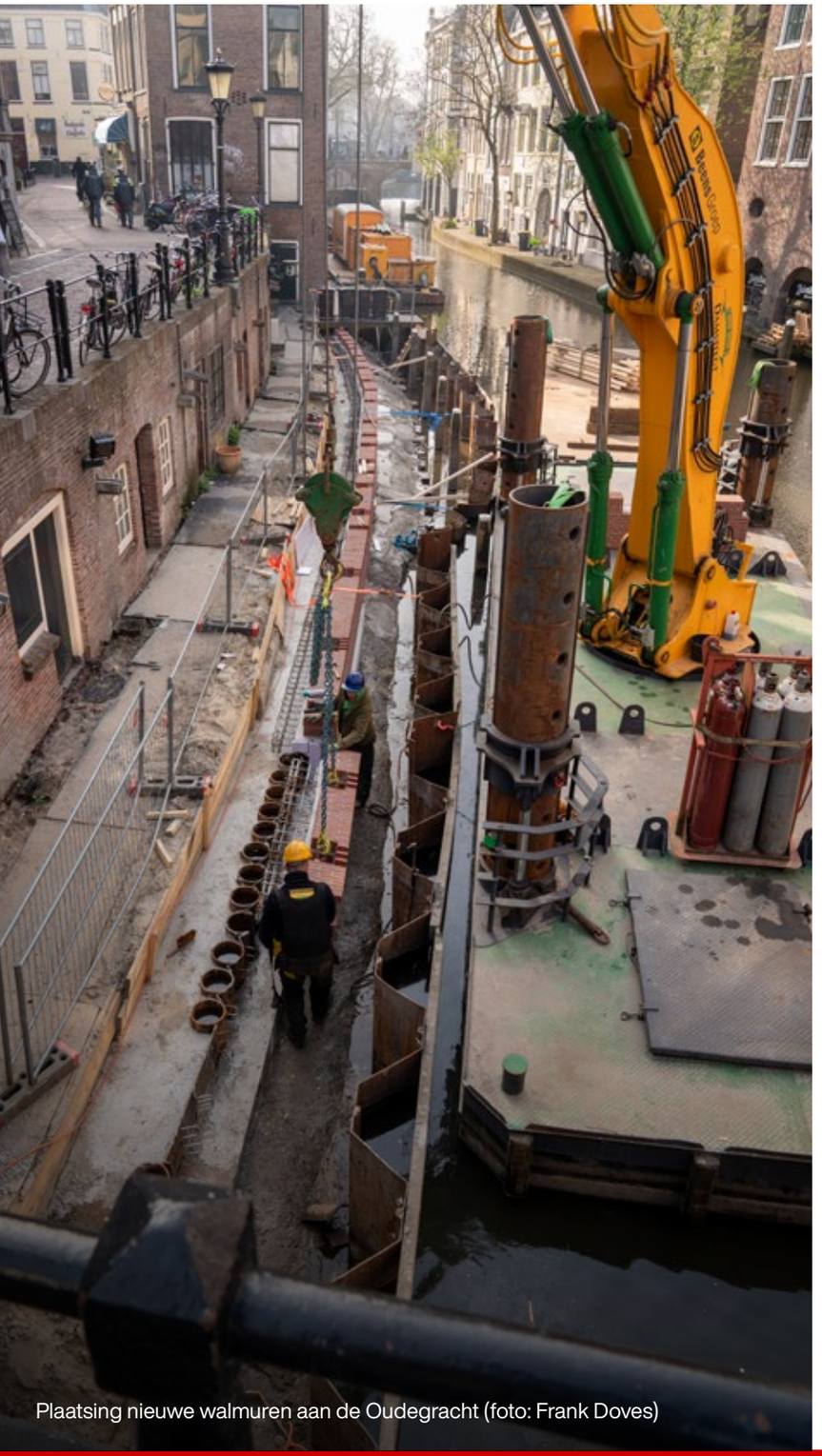
Foto: GU Beeldbank (Juri Hiensch)

7

Sturing

Programma beheersing

Het wervengebied is een complex gebied dat met samenhang moet worden aangepakt. Mede vanwege het eeuwenoude erfgoed zullen hier altijd verrassingen komen die van invloed zijn op het programma. Met goede programmabeheersing en een goede programmaorganisatie die verbinding legt tussen gemeente, eigenaren en beheerders, wordt controle verkregen waar dat kan én gestuurd op processen waar dat niet kan. Daardoor kunnen tijdig keuzes gemaakt worden en staat transparantie voorop.



Plaatsing nieuwe walmuren aan de Oudegracht (foto: Frank Doves)

7.1 Programmabeheersing

Het programma wervengebied heeft een omvangrijke en langjarige opgave in een gebied met veel samenhang. De complexiteit zorgt voor veel uitdagingen bij de werkzaamheden; onvoorziene omstandigheden zoals verborgen gebreken of onverwachte gevolgen tijdens het werk, kunnen de planning, het risicoprofiel en kostenplaatje plotseling veranderen. Ook het vinden van 'nieuwe' kelders en het (moeten) toepassen van nieuwe technische methodes hebben een groot (financieel) gevolg.

Zodoende is het van groot belang dat er een professionele opgezette programmabeheersing is. Beheersing, ofwel in control zijn, is het proces om binnen het programma samen en transparant besluiten te nemen over keuzes (die tijdig worden voorgelegd) die bijdragen aan het halen van de programmadoelen. Om dit mogelijk te maken is het nodig risicogestuurd te werken en te prioriteren, de financiën te bewaken, de scope te managen, de planning op orde te hebben, en een organisatie op te zetten die aansluit bij de opgave. Het belangrijkste van in control zijn is daarmee sturen op het proces om zo de complexe werkelijkheid en onverwachte omstandigheden gedurende de komende jaren te kunnen beheersen. Dergelijke integrale programmabeheersing is absoluut noodzakelijk voor het slagen van het programma.

De beheersing wordt vormgegeven met professionele werkmethodes die aansluiten op het programma, en door de inzet van medewerkers die zijn opgeleid in de verschillende onderdelen van beheersing. De inrichting ervan binnen het programma vloeit voort uit aanbevelingen van Antea Group om controle te krijgen door te sturen op scope, planning en budget. Zo wordt er integraal gewerkt en is er ten aanzien van beheersing een team opgezet bestaande uit experts op het gebied van planning, budget, kwaliteit, scope en risico. Enkele belangrijke onderdelen, waaronder risicomanagement en organisatie, worden in dit hoofdstuk uitgelicht.

Uitdagingen en risico's
Een belangrijk onderdeel van programmabeheersing, zeker in het eeuwenoude en daardoor soms onvoorspelbare wervengebied, is risicomanagement. Het is vrijwel zeker dat het wervengebied voor verrassingen zal zorgen, met in het bijzonder onvoorziene omstandigheden tijdens de werkzaamheden.

In het programma wordt risicogestuurd gewerkt. Dit betekent dat teamleden van het programma met elkaar de risico's in beeld brengen en als gevolg daarvan waar nodig werkzaamheden aanpassen. Hoewel niet kan worden voorkomen dat veranderingen optreden, zijn risico's met een professionele programmabeheersing te herkennen, zodat er op tijd naar kan worden gehandeld. Daarnaast zal de organisatie in staat zijn snel en adequaat te reageren als er een risico optreedt.

Zie het kader op pagina 61 voor een aantal bekende risico's in het wervengebied.

7.2 Programmaorganisatie

Een ander belangrijk onderdeel van de programmabeheersing is de programmaorganisatie. Er moet een organisatie staan die de complexe opgave aankan. Een organisatie die in staat is de rol van hoofdstuk 5 in te vullen, samen te werken met de eigenaren en beheerders in het wervengebied, en de benodigde slagkracht, kennis en expertise in huis heeft. Een organisatie die daarbij om kan gaan met de onzekerheden tijdens de uitvoering en risico's zoveel mogelijk beheerst.

De organisatie moet de komende decennia de integraliteit van de aanpak in het wervengebied in- en extern bevorderen, bewaken, en waar nodig uitvoeren. Ze moet in staat zijn om de regie te voeren, vanuit goed naoberschap betrouwbaar samen te werken en goed herstel en beheer te organiseren en uit te (laten) voeren. Van daaruit levert ze een bijdrage aan de samenwerkingsvorm met andere belanghebbenden, welke vorm ook gekozen wordt.

De programmaorganisatie is gegrondvest op enkele waarden. De organisatie:

- Werkt integraal en samenwerkingsgericht;
- Is open, transparant en toegankelijk;
- Neemt eigenaarschap en verantwoordelijkheid;
- Ontwikkelt voortdurend en vormt een kennis- en expertise-centrum om kennis te kunnen delen;
- Kenmerkt zich door slagkracht (in onderzoek, ontwikkeling en uitvoering);
- Reflecteert en leert.

Uitgangspunten van de inrichting

De programmaorganisatie wordt een integrale gemeentelijke opdrachtgeversorganisatie die voor alle belanghebbenden in de stad een betrouwbare partner is voor het behoud van het wervengebied. Deze kan deelprojecten oppakken, realiseren en beheersen. De taken die onder leiding van de programmamanager worden uitgevoerd, zijn als volgt:

- Opdrachtgeverschap voor herstel van wervengebied en coördinatie van beheer
- Opdrachtgeverschap voor de uitvoeringsorganisatie, ofwel de projectteams herstel van muren/kelders en weren te zwaar verkeer, de wervenmeester, en het interventieteam
- Voor verbinding zorgen met eigenaren en beheerders en gebruikers
- Voor verbinding zorgen met een in de toekomst uit te werken vorm van extern en/of gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van de kelders
- Portefeuille- en dienstoverstijgend werken, maar niet losgezongen van de lijnonderdelen
- Motor voor de ontwikkeling van vakgebied overstijgende samenwerking en probleemoplossing
- Verantwoordelijkheid nemen waar het moet, loslaten waar het kan
- Het gebruik van specifieke kennis en expertise (bijvoorbeeld juridisch, bij innovatief aanbesteden, subsidies, administratief, databeheer, procesinrichting)
- Omgevingsmanagement en communicatie
- Afleggen verantwoording aan ambtelijk opdrachtgever, college en de Raad



Foto: Frank Doves

Programmateam en Uitvoeringsorganisatie

Het programmateam wordt in het wervengebied ondersteund door de (programma)uitvoeringsorganisatie. Deze uitvoeringsorganisatie bestaat uit meerdere teams. Zowel de opdrachtgevende organisatie (het programmateam) als de uitvoeringsorganisatie bestaan uit competente medewerkers in een optimale mix tussen in- en externen, die zeker in de komende jaren kunnen ontwikkelen én borgen.

Het programmateam bestaat, naast de programmamanager, uit een team voor omgevingsmanagement en communicatie én een team voor de beheersing en ondersteuning.

Het omgevingsmanagementteam voert professioneel omgevingsmanagement en communicatie uit. Het doel is om begrip, samenwerking en vertrouwen te vergroten tussen keldereigenaren, bewoners, ondernemers, andere professionele stakeholders en de gemeente, en om samen een duurzame relatie aan te gaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een mix van verschillende communicatiemiddelen. Voorbeelden hiervan zijn wijkberichten, de gemeentelijke website en de wervenapp, maar ook persoonlijk contact.

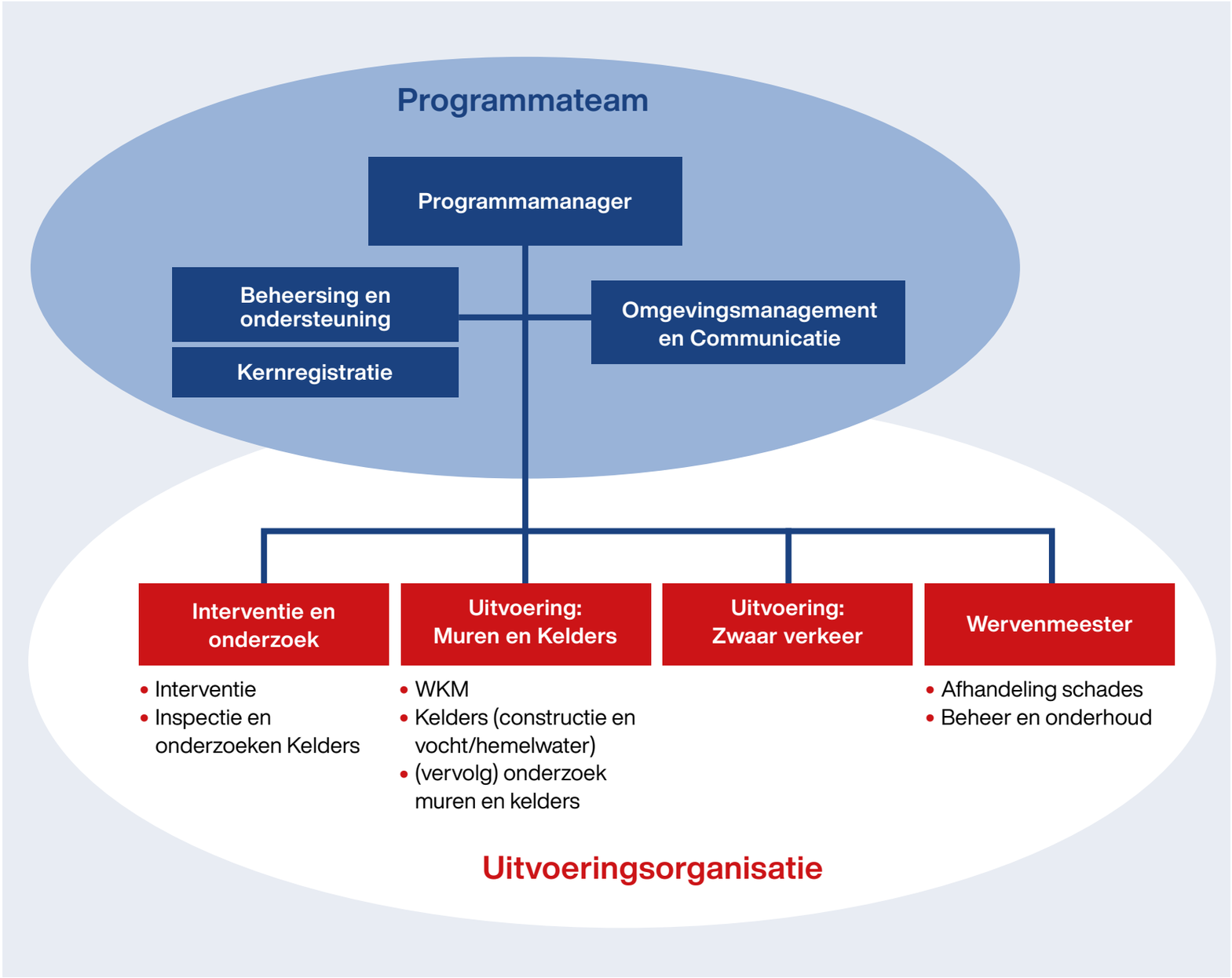
Het team beheersing en ondersteuning voert de taken uit zoals deze in paragraaf 7.1 zijn beschreven. Daarnaast stuurt het team op het halen van de programmadoelen, draagt het zorg voor de programmering, organiseert het waar nodig vervolgonderzoeken, richt het tegenspraak in en zorgt het voor een systeem waarin de belangrijkste data over het wervengebied toegankelijk worden gemaakt (kernregistratie). Het team zorgt dat er gewerkt wordt binnen de scope van het programma en dat er hier transparant over wordt gerapporteerd. Bovendien zorgt het team dat de afspraken die gemaakt worden met externe partijen, zoals nutsbedrijven en het heemraadschap, bijdragen aan het halen van de doelen van het programma. Ook de aansturing (opdrachtgeverschap) van de uitvoeringsteams valt binnen dit team.

In de uitvoeringsorganisatie is er ten eerste een interventieteam voor interventies die acuut noodzakelijk zijn voor de veiligheid en het behoud van erfgoed. Dit team zorgt ook voor het opsporen van 'nieuwe' kelders.

Daarnaast is er de wervenmeester. Deze is verantwoordelijk voor de coördinatie van het dagelijks beheer en onderhoud. De wervenmeester is de spin in het web voor meldingen van lekkage, scheuren, en schade.

De projectteams voor de programmeerbare herstelwerkzaamheden aan muren en kelders zijn ingericht en werken volgens het IPM-model van Rijkswaterstaat (5 rollen: Projectmanagement, Projectbeheersing, Omgevingsmanagement, Technisch management, Contractmanagement) en vastgestelde regels rondom risicomanagement en projectbeheersing. Ook zal dit team een belangrijke rol krijgen in het onderzoeken en oplossen van de vocht- en hemelwaterproblematiek bij kelders.

Tot slot is er het projectteam weren te zwaar verkeer. Dit team overziet de maatregelen om te zwaar verkeer te weren. Zie hoofdstuk 4 voor de aanpak rondom dit onderwerp.



Figuur 14: organogram van de programmaorganisatie

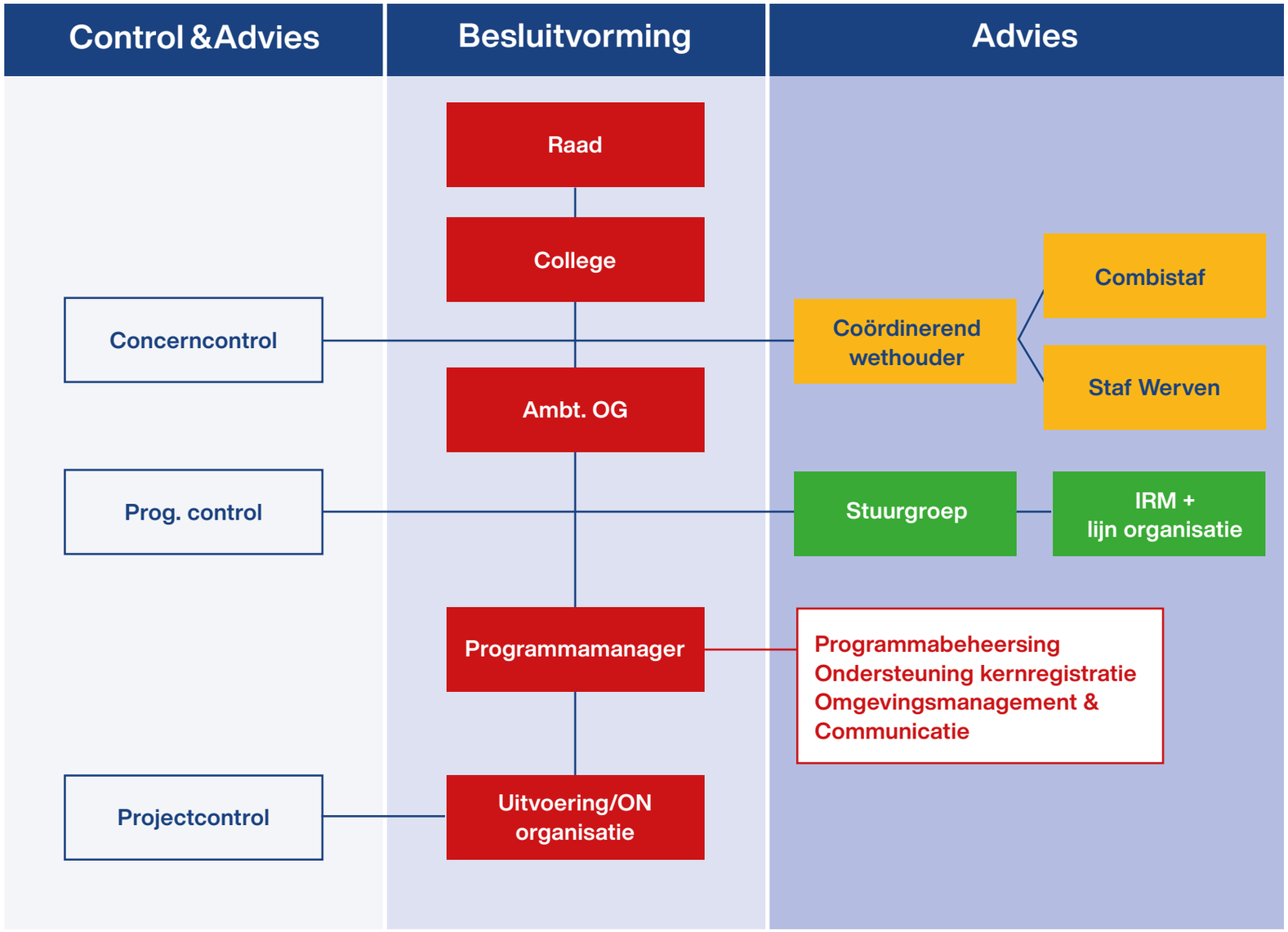
Besturing Programmaorganisatie
Ten aanzien van de besturing van de programmaorganisatie zijn er 3 lijnen (zie afbeelding): de uitvoering en besluitvormingslijn, de (onafhankelijke) controllijn, en de advieslijn.

Uitvoering en besluitvormingslijn
Bestuurlijk opdrachtgeverschap van het programma vindt plaats met een coördinerend wethouder en portefeuille overstijgende afstemming met de andere wethouders. Het ambtelijk opdrachtgeverschap gebeurt op directieniveau met een stuurgroep op directeurenniveau met betrokken diensten en disciplines. De programmaorganisatie zelf heeft een programmamanager. Daaronder valt de uitvoeringsorganisatie.

De programmaorganisatie heeft hiermee slagkracht en mandaat om direct (bijvoorbeeld in geval van een veiligheidssituatie) te handelen en de besluitenlijn te gebruiken voor de escalatie en verantwoording. Het programma zal elk kwartaal een voortgangsrapportage voorleggen aan de stuurgroep en de ambtelijk opdrachtgever. Elk half jaar zal de raad geïnformeerd worden.

Controllijn
De controlfunctie is op drie niveaus belegd: op het niveau van concern, programma en project. De controllers hebben toegang tot alle informatie op alle niveaus en kunnen gevraagd en ongevraagd adviseren, en indien nodig escaleren tot aan het college. De scope van Control omvat de bedrijfsvoering, financiën, juridische zaken, en risico's. Control is volledig onafhankelijk en maakt geen deel uit van de programmaorganisatie. Dat stelt hen in staat onafhankelijk te toetsen en te adviseren.

Advieslijn
Naast het programma zijn er meerdere adviesorganen. Buiten de overleggen waarin de verschillende portefeuillehouders met elkaar afstemmen, is er een stuurgroep die bestaat uit de directeuren van de verschillende ambtelijke diensten. De afstemming met de lijnorganisatie op IRM-niveau bewaakt en zorgt voor een integrale aanpak van het programma. Op uitvoeringsniveau wordt overleg gevoerd en advies verkregen over de realisatie.



Figuur 15: organogram van de besturing van de programmaorganisatie

Samenwerken, leren en groeien
Centraal in het programma staat dat we de opgave samen zullen doen. Ook zullen we de komende jaren nog veel leren. Hierdoor zijn het programma en alle betrokkenen steeds beter in staat om taken, verantwoordelijkheden en wensen op elkaar af te stemmen. De uitvoering en programmering zullen regelmatig worden aangepast op basis van geleerde lessen.

Duur programmaorganisatie
Omdat de organisatie een betrouwbare partner wil zijn, zal deze opereren zolang dit nodig is. Elke programmaorganisatie is tijdelijk, maar sommige onderdelen zullen blijvend zijn. Voorbeelden hiervan zijn de wervenmeester en de ondersteunende slagvaardige organisatie. Dit betekent dat na de realisatie van de programmaopgave verder wordt gewerkt aan het behoud van het erfgoed.

Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren

Naarmate lijnonderdelen onder regie van het programma steeds beter in staat zijn om zelfstandig en integraal samen te werken met de omgeving in het behoud en beheer, zal het minder nodig zijn om een grote programmaorganisatie en uitvoeringsorganisatie te hebben. Toch zal er altijd een vorm van afstemming en regie nodig blijven. Wanneer het kantelpunt komt om de programma organisatie fors af te schalen, valt nu nog moeilijk te zeggen. Dit zal zeker niet binnen de eerste tien jaar gebeuren. De maatregelen ten aanzien van het weren van te zwaar verkeer zullen na circa drie jaar grotendeels uitgevoerd zijn. De handhavingstaken zouden dan door de reguliere organisatie opgepakt kunnen worden.

7.3 Risicobeheersing

Ten aanzien van de risicobeheersing worden periodiek risico-inventarisaties gehouden. Deze worden gehouden op basis van gesprekken met diverse partijen en zijn gebaseerd op de risicodossiers en geleerde lessen van de uitvoering. Het houden van periodieke risico-inventarisaties is, hoe belangrijk ook, slechts een onderdeel van de risicobeheersing door het programma. De belangrijkste algemene beheersmaatregelen die getroffen zijn worden hieronder toegelicht. Daarna wordt een overzicht gegeven van de nu bekende belangrijkste risico's. Binnen de gemeente valt het programma wervengebied onder 'risicovolle projecten'. In het kader van de regeling Risicovolle Projecten wordt de raad dan ook elke zes maanden geïnformeerd over de stand van zaken met voortgangsrapportages.

Daarnaast is er binnen het programma tegenspraak georganiseerd zodat er extra klankborden zijn. Vanwege het belang van tegenspraak is er al vanaf het begin ingezet op verschillende vormen van tegenspraak, bijvoorbeeld met de commissie van wijzen wervengebied. Tegenspraak zal zich binnen het programma manifesteren als reviews (onafhankelijke toetsingen), het inschakelen van experts uit de markt voor onderzoeken, evaluaties/eindrapportages van de uitgevoerde deelprojecten wal- en kluismuren, en interne audits.

Verder zijn er beheersmaatregelen genomen op het gebied van onderzoek en andere werk- en uitvoeringsmethodes die uitgaan van de samenhang van de onderdelen in het wervengebied. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het in de uitvoering toepassen van het IPM-model (een beproefde vorm van projectmanagement bij Rijkswaterstaat en andere overheden voor complexe projecten). In het programma worden de vijf verschillende rollen die binnen dit integraal projectmanagement model gebruikt worden (projectmanagement, projectbeheersing, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement) door verschillende mensen uitgevoerd, met waar nodig een eigen team van specialisten.

Risico's

Risicomanagement betekent dat er continu gewerkt wordt aan het in beeld brengen en beheersen van risico's. Een risico kan zich echter altijd voordoen. Bovendien kunnen er altijd nieuwe risico's ontdekt worden. De hier benoemde risico's zijn de belangrijkste die middels risicomanagement benoemd zijn (zie 7.1) en hebben een effect op veiligheid, erfgoed en/of gebruik en kunnen spelen tijdens de looptijd van het programma:

- Er zijn onvoorziene zaken bij de werkzaamheden. Achter elke steen kan een verrassing zitten. Het wervengebied is eeuwen oud. Onderzoek waarbij schade aangericht moet worden om 'achter of in' een muur of fundering te kijken, is soms de enige manier om echt te weten wat de staat van de kelder of muur is en wat er gedaan moet worden. Dit is uiteraard geen wenselijke optie voor een programma dat juist gericht is op het beschermen van het erfgoed. Onvoorziene zaken zullen daarom altijd invloed hebben op de planning en kosten. Hiervoor bestaat de beheersmaatregel uit voldoende onderzoek, het in de programmering actief meenemen van geleerde lessen van de uitvoering, en acceptatie dat er zich soms verrassingen voordoen.

- De samenwerking en het draagvlak met stakeholders loopt niet goed. Goede samenwerking is cruciaal maar niet vanzelfsprekend. Bij een gebrek aan draagvlak kan een meningsverschil ontstaan over het beleid, de rolverdeling en de 'beste' oplossing. Ook kan het voorkomen dat eigenaren de gemeente geen toestemming geven voor beheersmaatregelen bij een kelder die in slechte staat verkeert. Het programma zet daarom sterk in op het verbeteren van de samenwerking en het vertrouwen.

- Beschadiging van panden, muren en kelders tijdens het werk. Door werkzaamheden is het mogelijk dat er beschadigingen optreden op of naast de locatie waar gewerkt wordt. Voor aanvang van de uitvoer wordt daarom grondig onderzoek gedaan en worden beheersmaatregelen genomen. Het voorkomen van schade is echter nooit te garanderen. Daarbij kunnen aangrenzende constructies in slechtere staat blijken dan gedacht, waardoor ze extra kwetsbaar zijn.

- Er vindt een calamiteit plaats los van de geprogrammeerde werkzaamheden. Ondanks de inspecties, onderzoeken, programmering en het actief zoeken naar mogelijke knelpunten, is nooit voor de volle 100% uit te sluiten dat alsnog een deel van een kade, kelder, of brug verzakt of zelfs instort.

- Verwachtingen van stakeholders zijn hoger dan de doelstelling die bij het programma hoort. Het programma vraagt bestuurlijk gezien een lange adem (van decennia). Daarnaast verlangen stakeholders antwoorden die nu nog niet gegeven kunnen worden of verlangen zij maatregelen die niet tot de scope van het programma behoren. Als de verwachtingen te hoog zijn in vergelijking met de doelstelling, kan dit zorgen voor een gebrek aan vertrouwen.

- Problemen rondom uitvoering en handhaving weren te zwaar verkeer. Er kan bijvoorbeeld bezwaar worden gemaakt tegen verkeersmaatregelen die in de toekomst worden genomen, zoals extra verboden of een andere route indeling. Voor de camera gestuurde handhaving op basis van een kenteken en met automatische boetes is juiste toestemming en techniek nodig.

Verklarende woordenlijst

Brugkelder Een brugkelder is een boogkelder die evenwijdig loopt aan de gracht, en haaks ligt op een werfkelder. Een brugkelder ligt in het verlengde van een boogbrug en moet dan ook gezien worden als een constructieve eenheid met de boogbrug. Een bijzondere vorm van een brugkelder is een kelder die haaks op de brug staat en een mengvorm is van een brugkelder en een straatkelder. Om dit onderscheid te duiden worden deze pleinkelders genoemd.

Drift Een deel van de Nieuwe Gracht lopende van de Jansdambrug tot aan de Driftbrug.

Gewelf Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overspannen van een ruimte.

HDSR Afkorting voor Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

Hemelwater-afvoer De afvoer van het hemelwater (schoon water) is vaak gescheiden van het vuile water.

Kluiskelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.

Kluismuur De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.

Kromme Nieuwegracht Het gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Nieuwegracht tot de Drift.

L-wand Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.

Nieuwegracht Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht (tegenwoordig Nieuwegracht) en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht). De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht.

Oudegracht Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht (tegenwoordig Oudegracht).

Plompetoren-gracht Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug

Rak Een rak is een het gedeelte van de gracht die wordt begrenst tussen twee openbare bruggen.

Spookkelder Kelder onder de openbare weg die niet toegankelijk is. Er zijn bouwsporen van deze kelder aanwezig, maar het is onduidelijk of de kelder gesloopt is.

Spuwer Een natuurstenen waterafvoer die ervoor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzamelt door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.

Straatkelder Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating (en de gracht). De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar.

Walmuur De keerconstructie (lage kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert en de grond stabiel houdt voor de bomen en fundering van de kerlders. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door metselwerk op betonnenvloer op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt.

Weeskelder Een kelder onder de openbare weg die geen verbinding (meer) heeft met het achterliggende pand. Een weeskelder heeft geen eigen adres en onderzoek naar de eigenaar heeft geen duidelijkheid opgeleverd.

Werf De werf is de openbare ruimte tussen de werfmuur en de overgang van de walmuur en de gracht. Onder een werf wordt de ruimte aangeduid waarop vroeger de havengoederen konden worden op- en overgeslagen.

Werfkelder Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken hun naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Utrecht.

Kijk op **Utrecht.nl/werven** voor meer informatie over de aanpak van het Utrechtse wervengebied.

Aan de in dit document vermelde informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Adres
Stadskantoor
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Telefoon
14 030

E-mail
werven@utrecht.nl

Concept en realisatie
Kris Kras Context, Content and Design

April 2021

Bronvermelding rechterpagina
1. Oudegracht ingang Studenten vereniging Biton, datering 1981 (cat.no.118630) ©Utrechts Archief • **2.** Champignon kwekerij in kelder Kromme Nieuwegracht 20, datering ±1913 (SFA022805457) ©National Archief/ Spaarnestad • **3.** Console Sint Quintijn, Nieuwegracht 73 (cat.no. 810149) ©Utrechts Archief • **4.** Console de Roode Hont, Oudegracht 350, datering 1977 (cat.no. 67836) ©Utrechts Archief • **5.** Oudegracht, 1975 (DFEC00156) ©Spaarnestad photo • **6.** Gezicht op de werf en de werfkelder aan de oostzijde Oudegracht nr 294, datering 1947 (cat.no. 28449) ©Utrechts Archief

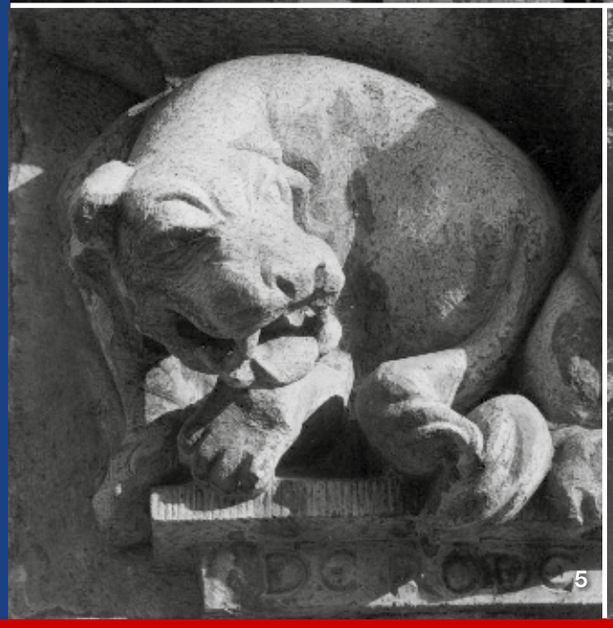


1


2


3


4


5


6

IN UTRECHTS WERVEN

ligt het verleden opgeslagen,
opeengestapeld tot voorbije dagen.

Deze werven hebben het van weemoed
zwaar te verduren, alsof het bovenlangs
rijdend vrachtverkeer de balans van zand
en steen doet schuren.

Al is zo'n snel gevonden metafoor meer
iets dat in een rapportage hoort
waarin het de kades tot kaders maakt,
gestut door een woud aan procedures
los van die gewelfde ruimtes zelf.

Werven klagen niet, zij bogen
op wat er aan goederen naar binnen
werd gesjouwd, de verhalen
waarmee hun bestaan werd volgestouwd
en hoe het hun later is vergaan.

Zie de werven aan het water staan,
zie dat complex van eigendomsverhoudingen,
zie de mensen die de werven nu betreden
zie ze opnieuw verdwijnen in een verleden

dat ook vroeger al werd behouden, met alles
wat er aan de werven werd toevertrouwd.

Ruben van Gogh
Gildemeester Utrechts Stadsdichtersgilde

Foto: GU Beeldbank (Robert Oosterbroek)

DE VERGETEN BURENPLICHT

ADVIES VAN 12 APRIL 2021, UITGEBRACHT AAN DE RAAD EN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE UTRECHT EN DE EIGENAREN

COMMISSIE VAN WIJZEN WERVENGEBIED UTRECHT



A Inhoudsopgave

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen 5

2 De opdracht 13

Inleiding 13

Nadere omgrenzing van de opdracht 14

Opbouw van het advies 15

3 De door ons gevolgde werkwijze 16

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten 19

De voorgeschiedenis 19

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie 21

Staat, status en functie van de werfkelders 23

Enkele andere aspecten 23

5 De resultaten van onze inventarisatie 25

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen 25

Juridische verhoudingen 27

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders 28

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen 33

Algemeen 33

De eigendom van de wegen 33

De eigendom van de werfkelders 35

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen 37

De eigendom van trekankers 37

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren 38

7 Rechten en plichten 39

Algemeen 39

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade 41

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden 47

Voorzorgsmaatregelen 52

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen 54

Gemeenten en samenwerking 54

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen 55

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel) 56

Uitvoering van de opgaven 57

9 Samenwerking in het herstel via een stichting 61

Algemeen 61
De stichtingsvorm 61
Het overlegorgaan 66
Bouw- of herstelbegeleiding 67
Mediation 67
Geschilregeling 67
Samenwerkingsovereenkomsten 68
Financiële aspecten 68

B Lijst van bijlagen

1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen
2 Kaart van het wervengebied
3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving
4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief
5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren
6 Spreiding van de reacties
7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

C Verklarende woordenlijst (met enkele gebruikte afkortingen)

asdruk	het deel van het gewicht van een voertuig dat via de wielen van één as wordt overgebracht op de ondergrond
aslastbeperking	maatregel waarbij de maximaal toegestane *asdruk* van voertuigen wordt beperkt
B&W	het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
BW	Burgerlijk Wetboek
CvWW	Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
huiskelder	de kelder onder het (grachten)pand, veelal verbonden met de *werfkelder*
kademuur	grondkerende constructie tussen de gracht en straat
keldergewelf	gebogen bouwconstructie voor het overspannen van een kelder
kluiskelder	een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst (zonder tussenliggende werf)
kluismuur	muur van een *werfkelder* die direct aan de gracht grenst
mandeligheid	gemeenschappelijke eigendom van een onroerende zaak die nuttig is voor twee of meer erven
onderloopheidscherm	een aaneengesloten scherm tussen de palen van de fundering, dat ervoor zorgt dat er geen zand of grond tussen de palen door naar het water kan stromen waardoor er geen gaten in de *fundering* vallen
opstalrecht	het recht om in, op of boven de grond van een ander een gebouw of werk (bijvoorbeeld een kelder) in eigendom te hebben
raad	de gemeenteraad van Utrecht
rak	deel van een gracht tussen twee bruggen (er zijn 26 rakken)

RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (vroeger: Rijksdienst voor de Monumentenzorg)
spookkelder	los gelegen kelder onder de openbare weg waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed
straatkelder	*werfkelder* onder de straat zonder naastgelegen water
spuwer	natuurstenen waterafvoer (van de straat door de muur naar de gracht of de *werf*)
trekanker	een anker aan de buitenzijde van de werfmuur die de werfmuur vastmaakt aan de werfkelder door een verbinding met de keldermuur
VvE	vereniging van eigenaren (van een in appartementsrechten gesplitst gebouw)
walmuur	kademuur die grenst aan de gracht en de *werf*
watergevel	direct aan de gracht grenzende achtergevel van een grachtenpand
weeskelder	los gelegen kelder zonder (bekende) eigenaar
werf	openbare ruimte tussen *werfmuur* en de overgang van *walmuur* naar gracht
werfkelder	kelder meestal haaks op de gracht, met een toegang op de werf en vaak ook een verbinding met een *huiskelder* (NB: in dit advies wordt het begrip “werfkelder” ook wel gebruikt als overkoepelend begrip voor alle soorten kelders onder een weg, zoals een *werfkelder* in de hier beschreven betekenis, een *kluiskelder* en een *straatkelder*)
werfmuur	muur die de *werfkelder* afsluit aan de werfzijde
WKM	project herstel wal- en kluismuren (vanaf 2008)

1 Samenvatting met conclusies en aanbevelingen

Vooraf: van conceptadvies naar eindadvies

Op 30 oktober 2020 hebben B&W van de gemeente Utrecht, samen met eigenaren van werfkelders en in opdracht van de raad van de gemeente, de Commissie van Wijzen voor het wervengebied Utrecht ("CvWW") ingesteld. De CvWW bestond uit drie leden: de heren mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis (voorzitter), prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots en drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, en is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit als secretaris. De CvWW heeft op 1 maart 2021 een conceptadvies uitgebracht aan de raad en B&W van de gemeente Utrecht en de eigenaren van werfkelders. In een periode van ruim drie weken daarna heeft een ieder kunnen reageren op het concept. Voor u ligt nu het eindadvies, waarin rekening is gehouden met de ingekomen reacties, waaronder een uitgebreid commentaar van 24 maart 2021 van B&W. Al deze reacties hebben de CvWW reden gegeven tot nader grondig beraad over haar bevindingen en aanbevelingen. Dit heeft geleid tot enkele wijzigingen, die in het advies worden besproken en toegelicht, en tot een ruim aantal verduidelijkingen. De CvWW handhaaft de kern van haar oordeel en advies, die zijn gebaseerd op de waarneming dat in de loop van de jaren een ernstig gebrek aan vertrouwen van de eigenaren in de gemeente is ontstaan. B&W hebben geschreven dat zij dit beeld herkennen en dat zij het als hun maatschappelijke verantwoordelijkheid zien om het vertrouwen van hun "buren" te herstellen. De CvWW ziet in de reactie van B&W nog voorzichtigheid in het omarmen van de gedachte aan een ruimere invulling van zorgplichten en het nemen van ruimhartige verantwoordelijkheid voor schade aan de werfkelders. Deze voorzichtigheid is te begrijpen; de CvWW ziet de scherpe en deels kritische vragen van B&W als een uiting van het standpunt dat overtuigende antwoorden op deze vragen nodig zijn om deze ruimere verantwoordelijkheden te kunnen nemen. Het gaat immers om de besteding van publieke middelen en de democratische verantwoording daarover. Daarmee biedt deze eerste reactie hoop op een betere invulling van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht van de gemeente, en daarmee op het noodzakelijke herstel van vertrouwen. De CvWW wenst de raad, B&W en de eigenaren wijsheid en succes in het toekomstige herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied, waaronder de werfkelders.

Algemene inleiding, aard van deze samenvatting

De CvWW is onafhankelijk en heeft een dubbele opdracht: zij moet adviseren over (1) de rechten en plichten van eigenaren en gemeente en de eigendomsverhoudingen, en (2) de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente bij het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied. Het wervengebied is uniek in de wereld, heeft nationale betekenis als erfgoed en is een van de iconen van de binnenstad van Utrecht.

Met dit eindadvies geeft de CvWW uitvoering aan haar opdracht.

Deze samenvatting, met conclusies en aanbevelingen, is zelfstandig leesbaar en geeft een beknopt maar volledig beeld van onze bevindingen. De CvWW heeft zich een indruk gevormd van alles wat er speelt in het wervengebied op basis van een ruim aantal ingekomen reacties: ongeveer 100 van eigenaren en ongeveer 25 van hierbij betrokken *stakeholders* en verschillende gemeentelijke afdelingen. Daarnaast heeft de CvWW vele gesprekken met eigenaren gevoerd. Ook heeft zij kennisgenomen van tientallen documenten: ambtelijke stukken uit het verleden en het heden, technische rapporten, juridische studies en boeken over het wervengebied. Niet alles wat dit onderzoek heeft opgeleverd laat zich eenvoudig in de mal van eigendomsverhoudingen, rechten en plichten en samenwerkingsvormen gieten. Want onder deze meer formele vraagstukken speelt zich

de echte werkelijkheid af. Daarom ligt in deze samenvatting het accent op bevindingen die onder de oppervlakte – zeg maar door de keldergewelven – van dit rapport lopen. In de conclusies vat de CvWW haar oordeel over de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten samen. De aanbevelingen bevatten het advies over samenwerkingsvormen en suggesties voor een daarbij passende juridische structuur.

Gebrek aan vertrouwen
Een eerste bevinding die in het overgrote deel van de gesprekken met eigenaren van werfkelders naar voren kwam, is een gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Dit speelt in veel opzichten, maar het zware verkeer over de grachten, het gebrek aan effectieve handhaving daarvan en de afhoudende opstelling van de gemeente na meldingen over scheurvorming en lekkages in de werfkelders vormen hierbij de boventoon. De vraag is vervolgens: hoe heeft deze situatie kunnen groeien? Om tot een antwoord te komen heeft de CvWW eerst de belangen, de onderlinge verhoudingen en vroegere onderzoeksresultaten geïnventariseerd.

De belangen in het wervengebied lopen parallel.
De opdracht geeft de CvWW mee om "niet uit te gaan van belangentegenstellingen". Opmerkelijk is dat inhoudelijke belangentegenstellingen nauwelijks aan de orde zijn, in ieder geval niet tussen gemeente en eigenaren. Beide hebben het belang van het erfgoed hoog in het vaandel staan: de gesprekken met eigenaren wezen vooral op veel liefde voor het erfgoed en de gemeente wilde tot een aantal jaren geleden het wervengebied zelfs op de UNESCO-werelderfgoedlijst krijgen. En zowel eigenaren als gemeente vinden constructieve veiligheid een eerste vereiste. Voor veel eigenaren is dat reden om scherp en kritisch te blijven ten opzichte van handhaving van de aslastbeperking in het gebied. Blijft over de functionaliteit. Ook daar lopen de belangen niet ver uiteen. De gemeente heeft het functionele belang van bereikbaarheid al decennia geleden verbonden met de belangen van erfgoed en veiligheid door de introductie van een aslastbeperking van twee ton langs de grachten in het wervengebied. Het is immers bekend dat een te hoge aslast risico's geeft voor de stabiliteit van de werfkelders en kans op schade geeft. Een andere functionaliteit – of beter: voorwaarde voor functionaliteit – is de waterdichtheid van de werfkelders. Ook dat is niet een belang dat alleen door eigenaren wordt gehuldigd; de gemeente heeft zelf in het begin van de jaren '90 van de vorige eeuw in goed overleg met de eigenaren een actie tot gezamenlijk herstel opgezet. Waterdichte werfkelders zouden immers andere functies in de werfkelders mogelijk maken, zoals wonen en bedrijvigheid, waaronder horeca. Dat zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen. Dit doel is ook bereikt. Kortom: de belangen die in onze opdracht centraal staan, lopen tussen gemeente en eigenaren feitelijk al parallel. Natuurlijk zijn er *stakeholders* met andere belangen. Daarbij gaat het vooral over de aslastbeperking. Voor de bevoorrading van de binnenstad en voor grotere bouwprojecten zou het behulpzaam zijn als de aslast in ieder geval op strategische plekken of routes hoger zou kunnen zijn.

Een vergeten burenplicht
Het echte probleem zit hierin dat de parallel lopende belangen niet als een gezamenlijk belang worden gezien. In ieder geval niet door de gemeente. Even is dat wel zo geweest, namelijk in de periode 1993-2002, toen het gezamenlijke herstelproject van de werfkelders is uitgevoerd. Daarbij zijn, zoals gezegd, veel kelders ook waterdicht gemaakt. Ook toen ging er een fase van aandacht voor de juridische verhoudingen met vragen over rechten en plichten aan vooraf, en die heeft uiteindelijk tot een gezamenlijke aanpak en actie geleid. Deze gezamenlijkheid is na afloop van dat project echter uit het zicht verdwenen.

De opvatting van de gemeente dat de gezamenlijke belangen scherp te scheiden zijn in een publiek belang, dat zij vertegenwoordigt, en een privaat belang dat van de eigenaren is, lijkt in eerste aanleg

logisch. Normaal gesproken kunnen eigenaren van een gewoon woonhuis ook niet bij de gemeente aankloppen bij scheurvorming of lekkage, hoewel het ook een gemeentelijk belang is dat huizen veilig zijn en gezond om in te wonen. Maar in het wervengebied wringt deze opvatting. Hier is vanuit de historie immers de situatie gegroeid dat eigenaren van werfkelders de gemeente in veel gevallen aan drie zijden als zeer directe “buur” hebben: door de weg als bovenbuur, de werfmuur als voorbuur en de fundering of ondergrond als onderbuur. Ook al betekent dit niet dat de gemeente hiermee een buur in de gebruikelijke zin is, het leidt er wel toe dat de gemeente hier in de uitoefening van haar publieke taak een “burenplicht” heeft. Een gebrekkige handhaving van de aslastbeperking heeft langs de grachten de consequentie dat er scheuren in de dragende delen van de werfkelders komen, met schade en veiligheidsrisico’s: gebrekkige hemelwaterafvoer leidt tot lekkage, uitspoeling van zand door een onvolkomen oeverbeveiliging leidt tot aantasting van de fundering, en onvoldoende aansluiting van werfmuren op de werfkelders leidt ook tot lekkages. Je zal maar een buur hebben die bij gevolgen als deze niet altijd thuis geeft, in algemene zin afhoudend is en dan laat weten dat lekkages je eigen probleem zijn en dat je maar moet aantonen dat de scheuren een gevolg zijn van overtredingen van de aslast. Ondanks de vele acties die de gemeente wel heeft ondernomen is dit het overheersende beeld van de gemeentelijke werkwijze dat uit het onderzoek van de CvWW naar boven komt.

Hier komt bij dat alle optredende schade ook het unieke erfgoed aantast, zij het vaak op plekken die voor het algemene publiek minder zichtbaar zijn. Alles bijeen vraagt het van de gemeente dat zij aan haar zorgplicht voor het beheer en onderhoud in het wervengebied een veel nauwkeuriger invulling geeft, zowel vanuit het belang van het erfgoed zelf maar vooral ook vanuit een burenplicht die in vergetelheid is geraakt. Zorgplicht en burenplicht, ook wel *noaberschap*, zijn in het unieke wervengebied dure plichten, waarbij het woord “duur” een morele betekenis heeft.

Van onderzoek naar onderzoek

Een andere invulling van de gemeentelijke zorgplicht kan ook aanzienlijke financiële consequenties hebben. Mogelijk ligt hierin ook een van de redenen waarom in het afgelopen decennium verschillende onderzoeken hebben plaatsgevonden, vooral technische onderzoeken, maar ook nogal eens juridische onderzoeken. Aan de aanbevelingen uit dergelijke onderzoeken, die zich vooral richtten op het achterhalen van oorzaken van schade, de schade zelf en de juridische rechten en plichten, is niet of onvoldoende zichtbaar uitvoering gegeven. Er zijn verkeersmaatregelen getroffen of geïntensiveerd, maar de handhaving liet te wensen over. Het vraagstuk van de gezamenlijke belangen van eigenaren en gemeente werd ook pas urgent toen het project voor het herstel van de wal- en kluismuren aanbelandde bij de eerste kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht. Daar bleek onmiskenbaar dat kluismuur en werfkelders één geheel vormen, dat uitgespoeld zand van de fundering ook de werfkelder en soms zelfs het achtergelegen pand beschadigt en dat dagelijkse vrachtwagens over de gracht niet ten goede komen aan de kwaliteit van het gezamenlijke erfgoed. Wat op dat momentum volgde was deels voorspelbaar: een grote behoefte aan meer onderzoek, onder meer op technisch en juridisch vlak. Met als wezenlijke verandering dat het onderzoek fundamenteler van aard lijkt; het is gericht op het bepalen van de uiterste belastbaarheid van de werfkelders en het diagnosticeren van schade en er is meer nadruk komen te liggen op samenwerking tussen gemeente en eigenaren. Het streven om het nu goed te doen wordt tegelijk belast door het gebrek aan vertrouwen dat de afgelopen jaren bij eigenaren is ontstaan, en bij meerdere eigenaren is omgeslagen naar wantrouwen.

Naar de conclusies en aanbevelingen

De CvWW hoopt met dit advies bij te dragen aan herstel van het vertrouwen. Dit begint met een goed beeld van de eigendomsverhoudingen en de rechten en plichten van gemeente en eigenaren. Duidelijkheid daarover is een eerste basis voor samenwerking. Wie is waarop aan te spreken in het

wervengebied? Rechtsregels moeten in dit verband duidelijkheid en houvast bieden, en geen bron zijn voor haarkloverij of eindeloze geschillen. De CvWW adviseert tot een zo eenvoudig mogelijke structuur, ook voor hier en daar ingewikkelde juridische kwesties. Daarbij formuleert zij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Dit laatste is nodig omdat zij geen bindende en algemeen geldende uitspraken kan doen over de eigendomsverhoudingen en de daarmee verbonden rechten en plichten. Zij heeft immers niet “pand voor pand” onderzoek gedaan naar oude akten, kadastrale registraties enzovoort. Het is echter wel mogelijk om algemene vuistregels te formuleren.

Na deze conclusies volgen aanbevelingen over de samenwerking. Hierbij maakt de CvWW onderscheid tussen de uitvoering van het beheer en onderhoud, gezamenlijke planvorming en samenwerking in het herstel van de werfkelders. Voor de samenwerking in dit herstel beveelt de CvWW ook een bepaalde juridische structuur aan.

Conclusies over eigendomsverhoudingen en rechten en plichten

De eigendomsverhoudingen
De eigendomsverhoudingen zijn in algemene zin duidelijk. De gemeente is de eigenaar en de beheerder van de wegen. Zij is ook de eigenaar van de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. En zij is verlener van zogenoemde opbreekvergunningen voor de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen, inclusief de handhaving daarvan.

De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de met de kelders verbonden grachtenpanden. Hier geldt de juridische leer van de “horizontale natrekking”: ook al ligt de werfkelder in gemeentegrond, de horizontale verbinding met het achterliggende grachtenpand is bepalend voor de eigendom. “Losse” kelders zonder bekende eigenaar, de zogeheten wees- en spookkelders, behoren in het algemeen toe aan de gemeente. Hier geldt de verticale natrekking: de eigenaar van de weg is ook eigenaar van hetgeen daaronder ligt. Voor de “straatkelders” geldt hetzelfde: afhankelijk van de feitelijke situatie zijn ze ofwel van de gemeente ofwel bestanddeel van het pand waarmee ze zijn verbonden.

De rechten en plichten, waaronder verantwoordelijkheden voor schade
De rechten en plichten van gemeente en eigenaren vloeien uit deze eigendomsverhoudingen voort. Als beheerder van de wegen is de gemeente verantwoordelijk voor de regulering van het verkeer over de grachten en voor de handhaving van de genomen maatregelen, met inbegrip van de regels gericht op een aslastbeperking tot twee ton. De gemeente is ook verantwoordelijk voor een goede en doeltreffende afvoer van het hemelwater en voor de riolering. En zij is verantwoordelijk voor het doelmatige beheer en onderhoud van haar eigendommen: de werven, de werfmuren, de kade-, wal- en kluismuren (met inbegrip van de fundamenten daarvan), de bruggen en het openbaar groen. Zo ook voor de regulering van de aanleg en het onderhoud van kabels en leidingen. De veelomvattende taak van dit beheer en onderhoud, dat het overgrote deel van het wervengebied omvat, kan worden gezien als een uiterst belangrijke zorgplicht. Omdat deze zorgplicht betrekking heeft op monumentaal erfgoed dat uniek in de wereld is, is de verantwoordelijkheid groot om hier goed invulling aan te geven. Onderdeel van deze zorgplicht is de hiervoor geïntroduceerde burenplicht ten opzichte van de eigenaren van de werfkelders.

Verantwoordelijkheden voor schade
Het zorgen voor goed onderhoud van de werfkelders is de taak van de eigenaren, maar schade die ontstaat door het tekortschieten van de gemeente in háár taak moet voor rekening van de gemeente komen. Voor de gemeente ziet de CvWW bij schade aan werfkelders een ruime

verantwoordelijkheid. De middeleeuwse kelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en de onder het openbare gebied gelegen kelders. Een goede staat van de kelders is essentieel voor het behoud van het erfgoed, dat een algemeen belang vormt waarvoor nu juist de overheid verantwoordelijk is. De zorgplicht voor het beheer en onderhoud van het overgrote deel van dit erfgoed is zoals al vermeld een publieke verantwoordelijkheid. Schade die een gevolg is van de wijze waarop die verantwoordelijkheid tot uitvoering is gekomen, komt daarmee voor rekening van de gemeente.

De CvWW werkt deze algemene beoordeling uit in bewijsvermoedens, op een wijze die in het Burgerlijk Wetboek is vastgelegd voor schades door mijnbouw in het Groningenveld. Daarbij is dan de hoofdregel dat bepaalde, nader te omgrenzen, schades worden *vermoed* te zijn veroorzaakt door gedragingen van de gemeente. De gemeente heeft echter de mogelijkheid om aan te tonen of aannemelijk te maken – op het verschil tussen deze begrippen gaat de CvWW nader in – dat dit vermoeden niet gepast is. Als zij hierin slaagt, geldt een uitzondering op de hoofdregel. Het omgekeerde, een vermoeden ten nadele van de eigenaar, kan ook voorkomen. De introductie van bewijsvermoedens van deze aard is bedoeld als verheldering en vereenvoudiging, als een manier om te “dejuridiseren”. Dergelijke bewijsvermoedens passen in het rechtssysteem, waarin uitzonderingen mogelijk zijn op de normaal geldende regels voor het verdelen van de bewijslast (wie moet wat bewijzen?) bijvoorbeeld op grond van “*de eisen van redelijkheid en billijkheid*”. Bij de bewijsvermoedens maken we een onderscheid. Enerzijds zijn er werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders gelden de hierna beschreven bewijsvermoedens. Anderzijds zijn er werfkelders, ongeveer 20% van het totaal, die niet hebben deelgenomen aan die hersteloperatie en ook niet langs andere weg in de recente geschiedenis hersteld. Op deze groep van werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Het advies bevat de volgende bewijsvermoedens:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage, worden vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hierbij is te denken aan: een te zware belasting van de weg, ontoereikende afvoer van hemelwater, beschadiging door leidingaanleg, wortelgroei bij bomen en zettingen door nabije bouwwerkzaamheden van de gemeente of andere zettingsproblemen, bijvoorbeeld door (grond)waterstandsveranderingen. Een soortgelijk vermoeden geldt bij schade die is ontstaan na de aanleg of het herstel van leidingen in de weg of boven de werfkelders. Het vermoeden bestaat dat alle werfkelders (vanouds) constructief zijn opgewassen tegen verkeer dat de aslastbeperkingen in acht neemt. De gemeente mag tegenbewijs leveren door aan te tonen dat de hier bedoelde schade een of meer oorzaken heeft die buiten haar invloed liggen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om onoordeelkundig uitgevoerde particuliere verbouwingen, autonome veroudering of nalatigheid in het onderhoud door eigenaren.[1]
- De kosten van het “binnenwerk” in de werfkelders komen in beginsel voor rekening van de eigenaren. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. De kosten van het binnenwerk zijn echter voor rekening van de gemeente voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat het gaat om gevolgen van scheuren in de gewelven, de muren en de vloer.

[1] Voor de goede orde: met deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast.

- Schade in werfkelders door optrekkend vocht wordt vermoed te zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de eigenaar verantwoordelijk is. Dit vermoeden kan opzij worden gezet als de eigenaar aannemelijk maakt dat de vochtoverlast is ontstaan door een oorzaak die bij anderen, zoals de gemeente, ligt.

Bij de kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Anders gezegd: op deze kelders passen we de regeling van de eerdere hersteloperatie toe. Zie het als een “spijtoptantenregeling”.

Deze bewijsvermoedens moeten – om gemeente en eigenaren te kunnen binden – worden opgenomen in een bepaalde (juridische) structuur. Deze komt hierna ter sprake in het onderdeel over samenwerking. Ten aanzien van de in noot 1 genoemde waterdichtheid doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag is na tien jaar afgelopen. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter rond 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag worden gedragen door de eigenaar.

Aanbevelingen over samenwerking en samenwerkingsvormen

Na deze uiteenzetting over de bevinding dat de belangen tussen gemeente en eigenaren niet alleen parallel lopen, maar ook gezamenlijk zijn en zelfs uitmonden in een “burenplicht” of *noaberschap*, komt de vraag aan de orde hoe deze gezamenlijkheid vorm kan krijgen. Het is goed hierbij onderscheid te maken tussen (1) de uitvoering van het beheer en onderhoud, (2) gezamenlijke planvorming en (3) samenwerking in het herstel. Voor suggesties over de samenwerking is de CvWW ook te rade gegaan bij de eigenaren. Zij noemen vooral randvoorwaarden voor de uitvoering: zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht, zorg voor één goed aanspreekpunt, zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke praktische oplossingen, ga uit van gelijkwaardigheid, laat dit ook zien in de wijze van communiceren, zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (door een kennisbank), doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied en kom in actie als het urgent is – en voer niet alleen het zoveelste onderzoek uit.

Samenwerking in het beheer en onderhoud
In een minimale variant van beheer en onderhoud is het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Als de gemeente een goede invulling geeft aan haar zorgplicht voor beheer en onderhoud in het wervengebied, voorkomt dat veel schade. Het gaat om: het daadkrachtig en effectief weren van te zwaar verkeer uit het wervengebied, tijdig onderhoud van de wal- en kluismuren en van de werfmuren, prognose en verkleining van de invloed van bouwwerkzaamheden op nabije constructies, het op orde hebben van de oeverbeveiliging in de grachten, zorgen voor een deugdelijke hemelwaterafvoer en goed onderhoud van de bomen. Het *noaberschap* in de relatie met de eigenaren van de werfkelders zou vervolgens in heel eenvoudige dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig, zij het dat vanzelfsprekend ook van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder

wordt gevergd. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een "responsieve gemeente", dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken met eigenaars in het wervengebied heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. Alle randvoorwaarden die eigenaren hebben geformuleerd kunnen zo met deze werkwijze worden verbonden. Dit leidt tot twee nadere aanbevelingen:

- De herintroductie van de functie van keldermeester; kort gezegd: een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die het gebied en de mensen kent en zowel zelfstandig voor oplossingen van voorkomende problemen kan zorgen als intermediair is naar de verschillende uitvoeringsonderdelen.
- Betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van de verschillende onderdelen in het wervengebied. Bewoners kennen hun pand en de omgevingsfactoren als geen ander. Hun participatie in monitoring en observatie kan ook behulpzaam zijn in het omgaan met de onzekerheden die in de technische onderzoeken en de beoordeling naar voren komen. Er is dan in elk geval een gezamenlijk beeld van de feitelijke toestand.

Samenwerking in de planvorming

Het is voor iedereen duidelijk dat er een veelheid van zeer uiteenlopende vraagstukken in het wervengebied speelt. Dit leidt tot het advies om te komen tot een integrale of samenhangende visie op de toekomst van het wervengebied. Zo'n visie kan een uitwerking zijn van de *Omgevingsvisie binnenstad* die in de afgelopen periode is opgesteld; dit heet ook wel een "gebiedsprofiel". Uitkomst daarvan kan een integraal programma voor de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied zijn. Daarin zijn constructieve veiligheid en schadebeperking harde randvoorwaarden. Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het nodig om rekening te houden met de verschillen tussen rakken. Deze verschillen kunnen bijvoorbeeld betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, zoals die voor de bereikbaarheid en het parkeren. In de tweede plaats is het raadzaam om meteen ook "de netwerklaag" – kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming, enzovoort – op te nemen in de visievorming. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. Een dergelijk proces kan veel doeleinden dienen, waaronder het herwinnen van vertrouwen van eigenaren.

Samenwerking in het herstel van de werfkelders

De CvWW adviseert tot samenwerking in een op te richten stichting waarin vertegenwoordigers van eigenaren en gemeente samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Het model van een stichting heeft eerder, in de jaren 1993-2002, goed gefunctioneerd bij het herstelplan voor de werfkelders. Daarbij ging het ook om het waterdicht maken. Niemand is verplicht om deel te nemen aan de stichting, maar iedere eigenaar die daarvoor kiest kan voor herstel van zijn werfkelder een samenwerkingsovereenkomst met de stichting aangaan. Zo'n overeenkomst vormt de grondslag voor de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden. Binnen deze samenwerking gelden de eerder genoemde bewijsvermoedens. De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente en voor het overige van de eigenaren, indien het gaat om maatregelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Zij kan ook subsidies van derden krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van monumentensubsidies. Een stichting in de hier voorgestelde opzet heeft onder meer de volgende kenmerken:

- Het doel is: het uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor een duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied.
- Het bestuur bestaat uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente, met een externe, onafhankelijke voorzitter.
- Er komt een permanent overlegorgaan, met vertegenwoordigers van eigenaren en van de gemeente onder leiding van een externe en onafhankelijke voorzitter. Dit overlegorgaan wordt in een vroeg stadium betrokken bij plannen en kan spreken over belangen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Het heeft geen formele bevoegdheden.
- Om de kwaliteit van de feitelijke uitvoering te bevorderen en om eigenaren waar nodig bij te staan volgt de aanbeveling om een vorm van bouw- of herstelbegeleiding toe te voegen. Deze begeleiding kan lopen van schade-inventarisatie tot een herstelplan en van offertebeoordeling tot aan begeleiding in de feitelijke uitvoering.
- Doet zich toch een potentieel conflict voor, dan wordt zo mogelijk geprobeerd om door mediation het geschil in de kiem te smoren.
- Als ook mediation niet tot een oplossing leidt, bestaat de mogelijkheid van bindend advies door een of meer externe deskundigen – uit een daarvoor beschikbare groep personen – om laagdrempelig, snel en relatief goedkoop tot een oplossing te komen.

De CvWW komt ook met enkele andere aanbevelingen:

- De gemeente moet zorgen voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn “oog en oor” voor waarnemingen in dit gebied. De gemeente draagt zorg voor een kennisbank over het wervengebied en doet dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners.
- Voordat in dit kwetsbare gebied werkzaamheden worden uitgevoerd, moet er een deugdelijke nulmeting zijn. Er moet ruim aandacht zijn voor voorzorgsmaatregelen. De fragiele evenwichtstoestand vraagt om goede prognoses van het effect op nabije objecten en extra monitoring tijdens bouwwerkzaamheden. De betrokkenen moeten hierover tijdig en goed worden geïnformeerd.

Verdere samenwerking

De CvWW beveelt tot slot aan om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. Eerst moet vertrouwen terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een keldermeester. En door een geolied herstelproces, waarbij op zijn minst duidelijkheid en eensgezindheid bestaat over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, met inbegrip van de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw, gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een hernieuwde basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die voortbouwen op de samenwerking in het herstelproces. Op deze basis is het ook mogelijk om vooruit te kijken en de opgaven voor de werfkelders te koppelen aan opgaven door de energietransitie en klimaatadaptatie. De hier bepleite samenwerking is ook een gezamenlijke “ontwerpopgave”; niet iets dat kan worden aangeraden in een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

2 De opdracht

Inleiding

2.1 Op 30 oktober 2020 hebben B&W, na een gezamenlijke voordracht van de gemeente en enkele participerende eigenaren in het wervengebied van de gemeente, de "Commissie van wijzen wervengebied Utrecht" ("de CvWW") ingesteld. De CvWW bestaat uit de volgende personen:

- mr. H.F.M. (Hans) Hofhuis, oud-rechter, tevens voorzitter;
- prof. dr. ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar constructiemechanica aan de TU Delft;
- drs. A.H.L.M. (Ton) van Snellenberg, programmamanager bij de gemeente Enschede.

De CvWW is bijgestaan door mevrouw drs. A.E.H. (Anneke) van der Kluit, zelfstandig adviseur, die als secretaris is opgetreden. De volledige opdracht van de CvWW is opgenomen in **Bijlage 1**. De CvWW is onafhankelijk, en dus ook ten opzichte van de gemeente en van de eigenaren.

2.2 De centrale vraag aan ons, als de leden van de CvWW, is: "*te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied*". Uit deze centrale vraag vloeien de in **Bijlage 1** tevens weergegeven deelvragen voort. Aan ons is gevraagd het concept van ons advies uiterlijk in februari 2021 gereed te hebben. In nader overleg met de gemeente en eigenaren hebben wij als streefdatum 1 maart 2021 genoemd. Op deze datum hebben wij een conceptrapport aangeboden aan de opdrachtgever. Wij hebben het ook op onze website geplaatst en toegestuurd aan degenen (eigenaren en anderen) met wie wij eerder contact hebben gehad. Op basis van de nu te ontvangen reacties zijn wij tot dit definitieve rapport gekomen.

2.3 De opdracht bevat drie hoofdelementen: veiligheid en schade, behoud en beheer van het erfgoed en functionaliteit. Een ander belangrijk aspect is de leefbaarheid van het wervengebied.

2.4 Onze opdracht is veelomvattend. In de binnenstad van Utrecht bevinden zich ongeveer 750[2] werfkelders, die dateren uit de middeleeuwen. **Bijlage 2** bevat een kaart waarop de grenzen van het wervengebied zijn te zien. Centraal daarin zijn de waterlopen langs de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht. De problemen die zich daarbij nu voordoen hebben een lange voorgeschiedenis. Het gebied heeft een uniek en monumentaal karakter. Het is mede daardoor van bijzondere betekenis voor de stad Utrecht en is zelfs van nationale waarde. Naast de Domtoren zijn de stadswerven, met een totale lengte van ongeveer 4 km, *iconen* van de (binnen)stad, met grote beeldbepalende en toeristische waarde.

2.5 De huidige problemen met de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de werfkelders zijn van zeer uiteenlopende aard. Het geheel van problemen vraagt om een integrale aanpak. Er moeten niet alleen oplossingen komen voor technische of juridische problemen, het is ook noodzakelijk dat er een besef groeit van onderling verbonden verantwoordelijkheden, van eigenaren, mogelijk andere betrokkenen en de gemeente. En dit

[2] Het precieze aantal blijkt niet uit de ons bekende stukken.

besef moet ook doorklinken in de dagelijkse praktijk van de uitvoering van plannen, regelgeving en beleid. **Bijlage 3** toont enkele tekeningen van dwarsdoorsneden van de werfkelders, muren, werven en waterlopen.

Nadere omgrenzing van de opdracht

2.6 De ons gegeven opdracht vermeldt dat het ons vrijstaat om in het advies, gemotiveerd, "*af te wijken van de strikte regels van het recht*". Hiervoor is ruimte als wij menen dat de gegeven feiten en omstandigheden daartoe aanleiding geven.[3] Wij zullen, op de hierna toe te lichten beperkte manier, van deze vrijheid gebruikmaken.

2.7 Het is ook van belang om vast te stellen wat *niet* onder onze opdracht valt. Dit is een veelheid van onderwerpen en aspecten. Gemeenschappelijk aan de hierna volgende thema's is dat ons advies niet rechtstreeks daarop betrekking heeft, maar dat wij ons daarin veelal wel hebben verdiept. Het gaat steeds om belangrijke randvoorwaarden of de context waarin ons advies moet worden gezien.

- Buiten onze opdracht valt in de eerste plaats de beoordeling van individuele dossiers (in bouwtechnisch of in juridisch opzicht), met beschouwingen over schuld en aansprakelijkheid. Nog afgezien van het gegeven dat wij als CvWW slechts adviseren, zijn wij geen rechterlijke instantie. Wij bepalen niet, na hoor en wederhoor, wie in lopende of toekomstige zaken gelijk of ongelijk heeft en kunnen dus niet bindend vaststellen hoe de juridische posities liggen. Dit betreft uiteraard ook mogelijke juridische geschillen tussen buren, bijvoorbeeld na bouwkundige ingrepen of verwaarlozing in een bepaalde kelder met gevolgen voor de daarnaast gelegen kelder(s). Wij hebben ook geen onderzoek in de kadastrale registers uitgevoerd. Wel hebben we *kennisgenomen* van diverse individuele problemen en juridische dossiers. Die hebben ons een goede illustratie gegeven van de huidige situatie en van de problemen die zich daarbij kunnen voordoen en waren behulpzaam bij het vinden van algemene patronen.
- Ook het uitvoeren van eigen technische of bouwkundige opnamen en onderzoeken behoort niet tot onze opdracht. Wij hebben in dit opzicht slechts kennisgenomen van de resultaten van dergelijke onderzoeken in het (soms verdere) verleden en van tussenrapporten van lopende onderzoeken. Bij dit laatste betreft het inventariserende onderzoeken van Royal HaskoningDHV BV ("RHDHV"), Witteveen + Bos Raadgevende ingenieurs BV ("W+B") en Antea Group ("Antea"), alle in opdracht van de gemeente. Een van ons heeft enkele gesprekken van deze adviesbureaus met vertegenwoordigers van de gemeente bijgewoond. Algemene gegevens over de bouwkundige staat van de kelders en hun directe omgeving, waaronder de wal- en kluismuren, en over omgevingsfactoren zoals verkeersbelasting en mogelijke zettingen, vormen de context van onze advisering.
- Het beoordelen van stedenbouwkundige en planologische ontwikkelingen en visies, zoals de *Omgevingsvisie voor de binnenstad*, valt evenmin binnen onze opdracht. In zekere zin beschouwen wij de gedachten daarover, en de daaruit mogelijk voortvloeiende maatregelen, als een gegeven waarbinnen ons advies moet passen of waarvan wij in ons advies gebruik kunnen maken.
- Ditzelfde geldt voor het adviseren over oplossingen voor verkeersproblemen. Deze problemen en hun voorgeschiedenis komen echter wel in verschillende opzichten

[3] Zie artikel 2 lid 6 van de opdracht.

prominent naar voren: onder meer bij het duiden van de huidige staat van de werfkelders en bij het adviseren over belangrijke randvoorwaarden voor oplossingen van de problemen. Op diverse plaatsen komen wij hierop terug.

- Buiten de opdracht valt ook het begroten van de zuiver financiële aspecten van de problemen en het bedenken van oplossingen daarvoor. Wij beseffen dat “geld” een hoogst belangrijke voorwaarde is voor het uitvoeren van welke oplossing dan ook. Het ramen van de totale kosten van herstel en onderhoud van het wervengebied, en de werfkelders in het bijzonder, is echter geen onderdeel van onze opdracht en valt overigens ook buiten onze deskundigheid. De besluitvorming over het beschikbaar stellen van de financiële middelen voor herstel en behoud is in handen van de gemeentelijke organen, in het bijzonder de raad, en van de individuele eigenaren voor zover de kosten voor hun rekening (moeten) komen. Uiteraard hebben onze aanbevelingen wel ingrijpende financiële gevolgen. Waar nodig gaan wij daarop nog in.

Opbouw van het advies

2.8 Ons advies is als volgt opgebouwd. De samenvatting met conclusies en aanbevelingen is opgenomen in de hieraan voorafgegane § 1, de opdracht in § 2. Wij geven hierna allereerst een beschrijving van de manier waarop wij te werk zijn gegaan (§ 3). Daarop volgt in § 4 een beknopte weergave van de voorgeschiedenis, met de historie van het wervengebied en de historie van de problemen die reden hebben gegeven tot de opdracht aan onze commissie. In § 5 komen onze eigenlijke bevindingen aan bod: in feitelijke zin (wat hebben wij vastgesteld?) en in juridisch en bouwkundig opzicht. In § 6 geven wij ons oordeel over de eigendomsverhoudingen en § 7 bevat een overzicht van de rechten en plichten in het wervengebied. Vervolgens bespreken wij in § 8 het kernelement “samenwerking” en mogelijke vormen van samenwerking. Dit wordt uitgewerkt in § 9, die een schets geeft van de door ons aanbevolen stichtingsvorm.

3 De door ons gevolgde werkwijze

3.1 Ons onderzoek viel in een ongelukkige tijd. De beperkingen als gevolg van COVID-19 hebben ons zeer in de weg gezeten. Wij hebben daardoor niet ook *op locatie* ons werk kunnen doen, door rond te lopen in het wervengebied, daar te worden rondgeleid, kelders met eigen ogen te bekijken en belanghebbenden in hun eigen omgeving te spreken (individueel of samen met anderen). Mogelijk hebben wij daardoor bepaalde bijzonderheden gemist.

3.2 Een tweede algemene opmerking vloeit voort uit het feit dat op het moment waarop wij zijn begonnen, al op veel terreinen onderzoek werd gedaan en overlegvormen bestonden of daarmee een begin werd gemaakt. Zo bezien zijn wij op een rijdende trein gestapt. Veel onderzoeken zijn op dit moment, bij het uitbrengen van dit advies, ook nog niet afgerond. Daardoor hebben wij geen kennis kunnen nemen van de resultaten en van de commentaren daarop. Maar dit alles is – anders dan de beperkingen door de coronapandemie – onvermijdelijk bij een onderzoek als dit. Het gewone leven gaat immers door.

3.3 Onze eerste stap was het achterhalen van de namen en de adressen van de eigenaren in het wervengebied en daarbij in het bijzonder: de eigenaren met een werfkelder. Ook andere vaste belanghebbenden (de zogeheten *stakeholders*) wilden wij in kaart brengen. Tot onze verrassing bleek dit alles veel moeilijker te zijn dan wij hadden voorzien. Voor het opstellen van een lijst met namen en adressen waren wij aangewezen op de gemeente. Maar de gemeente bleek deze gegevens slechts zeer ten dele beschikbaar te hebben. Het heeft ons veel moeite gekost om een lijst met keldereigenaren en hun adressen samen te stellen. Later zijn daarop aanvullingen gekomen, maar een compleet overzicht ontbreekt nog steeds. Dit was een tegenvaller, en voor ons onderzoek ook lastig. Het gevolg van de incompleetheid van de lijst met namen en adressen is dat wij niet alle eigenaren hebben kunnen bereiken. Sommigen waren hierover begrijpelijkerwijs teleurgesteld.

3.4 Wij hebben alle ons bekende eigenaren en andere belanghebbenden (waaronder de gemeente zelf, in allerlei rollen en verantwoordelijkheden) op diverse manieren benaderd. De bij ons bekende eigenaren hebben per post een op naam gestelde brief gekregen. De tekst daarvan is bijgevoegd als **Bijlage 4.** Tot die eigenaren behoren zowel particulieren als rechtspersonen (verenigingen van eigenaren, bedrijven, beleggers en dergelijke). Afzonderlijke brieven zijn uitgegaan naar elf gemeentelijke diensten, maar ook naar veertien andere betrokkene partijen, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en Brandweer Veiligheidsregio Utrecht. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van onze opdracht. Daarnaast hebben wij een eigen website geopend, met onder meer documenten en uitnodigingen tot reacties, en zijn er berichten over de CvWW opgenomen in huis-aan-huis-wijkberichten. In al onze uitingen hebben wij onze onafhankelijkheid beklemtoond. In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren op onze brieven gereageerd. Zij zijn afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. In **bijlage 5** zijn de binnengekomen reacties op een kaart gezet. **Bijlage 6** geeft een indicatie van de spreiding van deze reacties over het gebied. De door ons ontvangen berichten waren deels afkomstig van *groepen* bewoners, die soms per rak zijn georganiseerd. Ook hebben wij van het grootste deel van de gemeentelijke diensten en van de andere betrokkenen een reactie gehad.

3.5 Verder hebben wij kennisgenomen van stukken van allerlei aard: boeken, oude en recente raadsstukken (waaronder die over een eerdere aanpak van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw), technische en andere rapporten, stukken die eigenaren ons hebben toegestuurd, enzovoort. In **Bijlage 7** zijn de belangrijkste door ons geraadpleegde documenten opgesomd, deels met verwijzing naar nog weer andere stukken. Tot deze documenten behoort een memo over juridische kwesties met betrekking tot de werfkelders dat in opdracht van de gemeente is opgesteld door het advocatenkantoor Van Benthem & Keulen (“VBK”). De gemeente heeft ons dit memo (“memo VBK”), van 12 november 2020, toegestuurd. Wij hebben over enkele belangrijke onderdelen van dit memo een *second opinion* ingewonnen bij een door ons aangezochte externe deskundige, mr. H.D. Ploeger, die is verbonden aan de TU Delft. Hij heeft op 26 januari 2021 zijn advies (gedateerd 20 januari 2021) toegestuurd. Wij hebben het memo en dit advies (“advies HP”) gepubliceerd op onze website. Wij hebben op 28 januari 2021 aan alle eigenaren en andere belanghebbenden die persoonlijk hadden gereageerd op onze uitnodiging om problemen en oplossingen aan ons door te geven, een afzonderlijke brief gestuurd over deze externe juridische rapporten, met de uitnodiging daarop desgewenst te reageren. Sommigen, onder wie enkele collectieven van eigenaren, hebben van deze mogelijkheid gebruikgemaakt.

3.6 Afzonderlijk vermelden wij hier de vele technische gegevens waarvan wij hebben kennisgenomen. In de loop van vele jaren zijn er allerlei opnamen en inventarisaties geweest. Soms is daaraan uitvoering gegeven, maar er zijn ook gevallen waarin de aanbevelingen zonder gevolg zijn gebleven. Van recente datum zijn enkele hierna te noemen interimrapporten van externe adviseurs van de gemeente, zoals RHDHV, W+B en Antea. Dit betreft onder meer een voorlopige expertbeoordeling van de constructieve veiligheid in verhouding tot geobserveerde schades, voor een aantal kelders.

3.7 Wij hebben half januari 2021 een communicatieplan gepubliceerd op onze website, waarin alle toen verrichte en voorgenomen vormen van communicatie van ons met directe belanghebbenden zijn opgenomen. Omstreeks half januari en half februari hebben we voortgangsberichten over onze activiteiten gepubliceerd. Wij hebben diverse (digitale) bijeenkomsten van de gemeente met groepen belanghebbenden, van bewoners tot vertegenwoordigers van Centrum Management Utrecht, bijgewoond. We hebben ook zelf dergelijke bijeenkomsten belegd, met (groepen van) eigenaren die ons een reactie hadden gestuurd. Enkele individuele eigenaren hebben wij telefonisch benaderd, sommige andere eigenaren hebben een schriftelijke reactie op specifieke opmerkingen en suggesties gekregen. Ook hebben enkelen van ons *on line* gesprekken met een of meer van de betrokken wethouders gehad.

3.8 Op 1 maart 2021 hebben wij – zoals aan ons was gevraagd – een conceptadvies gepubliceerd. Het is toegestuurd aan de opdrachtgevers (met inbegrip van de drie initiatiefnemers-eigenaren) en aan allen die eerder commentaren hadden ingestuurd. Het is ook op onze website geplaatst. Wij hebben daarop ongeveer tien schriftelijke reacties ontvangen, deels van een eigenaarscollectief, en daaronder ook een brief van 24 maart 2021 van B&W. We hebben zes *online*-bijeenkomsten gehad met groepen eigenaren of vertegenwoordigers van de gemeente. En er zijn enkele individuele contacten, per telefoon, geweest. Wij hebben het conceptadvies ook voorgelegd aan twee hoogleraren van de Radboud Universiteit, te weten prof. dr. T. Brandsen (bestuurskunde) en prof. dr. E. van der Krabben (planologie), voor hun commentaar daarop. Mede op basis van al deze reacties en het daarop gevolgde intensieve

nadere interne beraad zijn wij tot dit definitieve advies gekomen. In dit eindadvies gaan wij op enkele van de ontvangen reacties in. Hierbij worden B&W met name genoemd, omdat zij hun reactie openbaar hebben gemaakt, maar de anderen die een reactie hebben ingestuurd niet. Dit laatste vanwege de vertrouwelijkheid die wij hun hebben toegezegd. Voor de leesbaarheid van het advies beperken wij ons hier tot hoofdpunten. Een meer gedetailleerd commentaar is te vinden in twee afzonderlijke stukken, een voor eigenaren en een voor B&W, die wij tegelijk met de publicatie van dit advies hebben toegestuurd aan allen die een reactie op het conceptadvies hadden ingezonden.

4 Beknopte weergave van de voorgeschiedenis en de meest relevante aspecten

De voorgeschiedenis

4.1 De werfkelders hebben een lange voorgeschiedenis. De eerste werfkelders, met de daaraan grenzende veelal oudere werven, dateren van het begin van de dertiende eeuw. In de latere middeleeuwen zijn vele andere werfkelders gebouwd. Door de ligging direct aan de waterlopen was er een praktische mogelijkheid voor opslag. Het stelsel van grachten, bruggen en werven is een middeleeuws havencomplex. De werfkelders zijn veelal, in de loop van vele jaren, gegraven onder of in de hoger gelegen wegen (dijken) en vormden een gemakkelijke verbinding met de particuliere huizen aan de andere kant van de weg. Geleidelijk aan ontstond zo een bijzonder geheel van waterwegen, werven, wegen, bruggen, bomen en monumentale panden met kelders onder de wegen. Op sommige stukken ontbreken werven. Daar grenzen de kelders, gescheiden door de kluismuren, direct aan het water. Deze kelders worden ook kluiskelders genoemd. De hier aanwezige combinatie van waterlopen met de werven en de onder de inmiddels voor ieder toegankelijk geraakte, openbare, weg gelegen werfkelders, op zo grote schaal, is uniek in de wereld. Zo is het gehele wervengebied aangewezen als het rijksmonument *Stadsbinnengrachten en werven* en hebben veel afzonderlijke panden en andere objecten, zoals bruggen, de status van rijksmonument of gemeentelijk monument. De met deze panden verbonden werfkelders hebben daarmee als vanzelf ook een monumentenstatus. Het wervengebied maakt deel uit van het beschermde stadsgezicht *Utrecht binnenstad*.

4.2 In de loop van de tijd is bij veel werven, werfmuren, wal- en kluismuren en werfkelders schade ontstaan, zowel mechanisch (bijvoorbeeld scheuren in gewelven en muren) als bouwfysisch (bijvoorbeeld problemen met waterdichtheid en ouderdom). Deze zaken hebben veel perioden met slecht onderhoud gekend. Aan het einde van de jaren ’40 en in de jaren ’50 van de vorige eeuw zijn, op enkele uitzonderingen na, de werven, de wal- en kluismuren en de werfmuren in handen van de gemeente gekomen, deels door onteigening (“*in het belang van monumentenzorg*”) en voor het overige door minnelijke aankoop. In die periode en later – tot in de jaren ’80 – zijn de panden aangesloten op het openbare riool. De gemeente heeft, als eigenaar, de toegankelijkheid van de werven vergroot. Ze werden deel van het openbare gebied, waardoor, ook weer met enkele uitzonderingen, looproutes direct langs het water ontstonden.

4.3 Gaandeweg is er stelselmatige aandacht gekomen voor het herstel en het onderhoud van de werven en de werfkelders. Dit leidde tot diverse vormen van een collectieve aanpak van de daarmee samenhangende problemen. Soms was zo’n aanpak succesvol. Na verloop van jaren ontstonden nieuwe problemen, die deels met goed gevolg zijn verholpen en ook wel in hun uitvoering zijn gestrand. In 1985 is een begin gemaakt met een project voor de restauratie van de werfmuren over een lengte van 1 km. Hiervoor zijn zowel van het rijk als van de provincie subsidies verkregen.

4.4 In 1993 heeft de aanpak van de werfkelders een nieuwe impuls gekregen. De toestand werd in dat jaar als "*zorgwekkend*" beschreven. Bij 613 van de toen bekende 726 werfkelders[4] is de toestand geïnspecteerd. De toestand is bij 280 werfkelders als "*matig*" beoordeeld en bij 138 als "*slecht*". In een ontwerp raadsvoorstel uit november 1992 is te lezen dat de hoofdoorzaak van de scheurvorming ligt in de voortdurende wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Volgens ditzelfde voorstel wordt een ander probleem veroorzaakt door het binnendringen van vocht. In 1993 is de Stichting Herstel Werfkelders opgericht. Deze stichting had een privaatrechtelijke vorm, met een directe band met de gemeente. De meerderheid van de bestuursleden bestond uit eigenaren van werfkelders. De functies van secretaris en penningmeester werden vervuld door gemeenteambtenaren. Het doel van de stichting was de bevordering van de realisatie van het herstelplan voor de werfkelders, aanvankelijk alleen aan de Oudegracht aan de Tolsteegzijde, maar in de praktijk en gaandeweg in een veel ruimer gebied. De stichting moest dit doel bereiken door het sluiten van overeenkomsten waarbij eigenaren van de werfkelders aan de stichting de last geven om (1) werkzaamheden, zoals het herstel van scheuren en het waterdicht maken, uit te voeren en (2) de eigenaren daarbij te vertegenwoordigen. De statuten voorzagen in binding van de stichting aan het door de raad goedgekeurde plan, met inbegrip van een kostenverdeling tussen gemeente en eigenaren. Bij deze aanpak van de werfkelders zijn de straten opengelegd. Er zijn waterdichte lagen (met bitumen) aangebracht boven de (ton)gewelven. De eigenaren waren niet verplicht om mee te werken, maar een heel groot aantal van hen heeft dit wel gedaan. Een van de belangrijkste redenen om deel te nemen lag in de mogelijkheid om de werfkelders waterdicht te maken. Dat vergrootte de gebruiksmogelijkheden, bijvoorbeeld voor wonen of bedrijvigheid, waaronder horeca. De gemeente heeft dit doel ook actief bevorderd, omdat een groei van de functies langs de werven kon bijdragen aan de aantrekkingskracht van de binnenstad. Uiteindelijk lag de participatiegraad onder de eigenaren op ongeveer 80%. Enkelen waren geen voorstander van het gebruik van de bitumen afdeklaag en hebben daarom niet meegedaan. Ook andere redenen zullen hebben bestaan om geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Daaronder vielen bijvoorbeeld beperkingen in de werfkelders zelf die in de weg stonden aan andere gebruiksmogelijkheden, onder meer door een te geringe hoogte. De kosten van de aanpak van de werfkelders (zonder de werf- en kluismuren, die eigendom zijn van de gemeente) en de daarboven gelegen straten, met alle daaronder gelegen openbare voorzieningen, zijn door de gemeente en de eigenaren gezamenlijk gedragen. Heel algemeen gezegd heeft de gemeente 60% van de kosten gedragen en is 40% voor rekening van de eigenaren gekomen. Het project heeft geduurd tot ongeveer 2002. De toenmalige wethouder Van Zanen heeft in het "Woord vooraf" van het boekje *Verborgen wereld aan de werf* (2002) met trots opgetekend dat het project Herstel en Waterdicht maken Werfkelders "*is afgerond*". Wij hebben van veel (oudere) eigenaren gehoord dat men over het algemeen tevreden was over de aanpak van dit project en over de bereikte resultaten.

4.5 Ondanks dit herstelprogramma zijn in de afgelopen jaren weer problemen aan het licht gekomen, met scheuren en vocht in de werfbogen en de muren, lekkages en allerlei andere problemen. Op meerdere plaatsen in en bij werfkelders zijn onveilige situaties ontstaan, met verzakkingen en instortingen. Naar onze waarneming is de gemeentelijke aanpak van deze problemen in deze periode vooral afhoudend geweest. Hierbij werd uitgegaan van gedeelde verantwoordelijkheden, met een nadruk op de verantwoordelijkheid van de eigenaren om de eigen werfkelder waterdicht te houden en constructief veilig. In geval van instortingen laat de

[4] Zoals ook in noot 2 is vermeld, is het totale aantal werfkelders niet precies te noemen. In oudere en recente stukken zijn wij diverse aantallen tegengekomen.

gemeentelijke aanpak zich kenschetsen als incidentgericht, en in mindere mate gericht op het achterhalen van oorzaken en het voorkomen van problemen.

4.6 In 2008 heeft de gemeente een begin gemaakt met een ander project, dat was gericht op het herstel van de funderingen van de wal- en kluismuren ("WKM") langs de historische grachten in de binnenstad, met als doel het waarborgen van de veiligheid van de constructies voor de komende 100 jaar. De uitvoering van het project is begonnen in 2013 en is in 2019 stilgelegd. Nadat ongeveer 63% van de werkzaamheden was uitgevoerd en de kosten al aanzienlijk hoger bleken te zijn uitgevallen dan aanvankelijk was begroot, heeft de gemeente noodgedwongen pas op de plaats gemaakt. Hierbij speelde mee dat het project zich in het eerste deel vooral heeft gericht op de walmuren langs de werven. Op die plekken is er door de tussenliggende werven geen directe relatie met de werfkelders. Toen het project de aanpak van de kluismuren bereikte, was er wel een direct verband met de (kluis)kelders daarachter. De daar aangetroffen funderingsvraagstukken raakten direct aan de staat van de kluiskelders, waardoor plots de noodzaak tot samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren van kluiskelders in beeld kwam. Daarbij kwam meteen de vraag naar voren wie nu waarvoor verantwoordelijk is. En ook: welke oorzaken liggen ten grondslag aan de geconstateerde problemen? De uitvoering is ook stil komen te liggen door deze samenhang; er kon niet verder worden gewerkt aan de kluismuren zonder dat tegelijk iets werd gedaan aan de geconstateerde problemen. Konden tot dat moment de problemen met de werfkelders nog worden opgevat als toevallige incidenten, zonder relatie met de gemeentelijke eigendommen, van dat moment af was dat niet meer mogelijk. De gemeente heeft daarop een extern bureau, Antea, ingeschakeld om de oorzaken van het vastlopen te analyseren en daarover te rapporteren. Het hierop gevolgde rapport van Antea dateert van 14 november 2019. Een van de aanbevelingen van Antea betrof het scheppen van zoveel mogelijk duidelijkheid over de technische staat van de wal- en kluismuren en de fundering, en over de verschillende eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Antea heeft beschreven onder welke voorwaarden het project alsnog succesvol kan worden afgerond. Alles bijeen heeft deze gang van zaken geleid tot een vernieuwd *Plan van Aanpak programma wervengebied*, dat op 9 juli 2020 door de raad is vastgesteld.

De eigendomssituatie en de ruimtelijke situatie

4.7 De gemeente is de beheerder van de openbare wegen in het wervengebied en de eigenaar van bijna alle werven[5], kluismuren en werfmuren[6], de walmuren, de bruggen, het openbaar groen enzovoort. De vraag of de gemeente ook de eigenaar is van de wegen, komt hierna in de nrs. 6.2 en volgende afzonderlijk aan de orde.

4.8 Een groot deel van de werfkelders is in handen van particulieren (de eigenaren van het veelal daarmee verbonden pand aan de gracht). De panden aan de grachten (de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en de Plompetorengracht) zijn over het algemeen in private handen. Veruit de meeste eigenaren zijn particulieren. Daarnaast zijn veel rechtspersonen eigenaar. Hierbij gaat het om (private) verenigingen van eigenaren (VvE's) en om bedrijven, zoals beleggers. Enkele honderden werfkelders vallen in deze categorieën. Bij de

[5] Een beperkt aantal werven is eigendom gebleven van de eigenaar van de daaraan grenzende werfkelder. Deze eigendom staat er niet aan in de weg dat de werf ook in die gevallen openbaar toegankelijk is.
[6] Ook bij de kluis- en werfmuren heeft in het verleden in enkele gevallen geen overgang (door onteigening of op andere wijze) aan de gemeente plaatsgevonden.

VvE's betreft het grachtenpanden die in appartementsrechten zijn gesplitst. De gemeente bezit zelf 32 werfkelders, die veelal zijn verhuurd aan derden. In een beperkt aantal gevallen hebben de werfkelders andere rechthebbenden dan de eigenaren van het grachtenpand. Kadastraal hebben zij dan een eigen nummer. Voor zover ons bekend is dit juridisch vormgegeven door de vestiging van een opstalrecht betreffende de kelder. Dit is het geval bij een aantal kelders op of bij de Oudegracht; niet op andere plaatsen. In de ons bekende gevallen heeft de gemeente daar voor de kelder een opstalrecht gevestigd, dat is "afgesplitst" van haar eigendom en aan bepaalde (onderhouds)voorwaarden is gebonden. Het is ook mogelijk een apart (van de rest van de eigendom afgesplitst) appartementsrecht voor de kelder te vestigen. Zo'n appartementsrecht is dan in handen van een eigenaar die niet het desbetreffende pand bezit. Er zijn ook "losse" kelders, die niet zijn verbonden met een achterliggend pand en waarvan de eigenaar onbekend is: de zogeheten weeskelders. Ten slotte zijn er "spookkelders": kelders waarvan het bestaan en dus ook de ligging onbekend zijn of hooguit kunnen worden vermoed. In een raadsbrief van 19 juni 2020 hebben B&W melding gemaakt van 140 kelders waarvan het bestaan bekend is maar die niet worden gebruikt of door verbouwingen niet meer eenvoudig toegankelijk zijn, en van ongeveer 60 adressen met "*onbekende holtes*". Een van de kenmerkende elementen van het wervengebied is dat de (huis)kelders onder de panden zijn verbonden met werfkelders, die onder de openbare weg – veelal een van de genoemde grachten – liggen. Een vrij algemeen kenmerk van de werfkelders is daarmee dat zij deel uitmaken van het pand waarmee zij inwendig zijn verbonden. De huiskelder vormt in de regel één geheel met de werfkelder.

4.9 Bij de overgang van de werfmuren aan de gemeente, door onteigening of een daarop gerichte overeenkomst, is veelal een erfdienstbaarheid ten gunste van het perceel met de werfkelder gevestigd. Deze erfdienstbaarheid houdt in dat de keldereigenaren het recht hebben om in de werfmuren deuren en ramen te hebben (in de omvang waarin deze op het tijdstip van de overgang aanwezig waren) en om een in- en uitgang te hebben vanaf en naar de werf ter plaatse. Vastgelegd is ook dat het herstel van het hang- en sluitwerk van deze deuren en ramen en de vervanging van gebroken ruiten voor rekening van de keldereigenaar komen. Voor het overige heeft de gemeente zich verplicht tot herstel, vernieuwing en onderhoud van de werfmuren.

4.10 De werfkelders doen zich, ruimtelijk bezien, in diverse typen voor. Veruit de meeste werfkelders grenzen aan werven of direct aan het water; in dit laatste geval betreft het de kluiskelders. Sommige kelders liggen onder de openbare weg zonder naastgelegen water. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Choorstraat. Deze kelders worden wel aangeduid als "straatkelders".

4.11 Bij dit alles is van belang om op te merken dat de kadastrale registratie lang niet altijd compleet is. Voor een deel is dat het gevolg van een algemeen kenmerk van deze registratie. Sommige gebeurtenissen, zoals verkrijging door verjaring, leiden niet tot vastlegging in de registers. Bij de werfkelders en hun directe omgeving is de registratie ook door andere oorzaken gebrekkig. Van diverse kanten hebben wij gehoord dat de eigendomsbewijzen van de eigenaren van de grachtenpanden en de daarmee verbonden werfkelders in veel gevallen niet compleet zijn in de beschrijving van wat tot de eigendom behoort. De wees- en spookkelders hebben naar hun aard geen geregistreerde eigenaar. Zoals eerder vermeld, hebben wij niet zelf een onderzoek in de kadastrale registratie ingesteld.

Staat, status en functie van de werfkelders

4.12 De werfkelders verkeren in wisselende staat. Een deel is goed tot zeer goed onderhouden en constructief in orde. Een ander deel heeft problemen. Deze zijn van allerlei aard: scheuren, met soms gevaar voor de veiligheid, vochtoverlast, schimmel enzovoort. Mede afhankelijk van de bouwkundige staat en de omvang (grondoppervlak, hoogte) van de werfkelders is er een grote variatie in het gebruik van de werfkelders. Er zijn soms sterke verschillen tussen de rakken. Zo zijn de werfkelders aan de Kromme Nieuwegracht in het algemeen veel kleiner dan die aan de Oudegracht. Werfkelders hebben – uiteraard mede afhankelijk van hun grootte – soms een woonbestemming, al dan niet als deel van het daarmee verbonden woonhuis, of een bedrijfsbestemming. Dit alles geldt in het bijzonder voor de hogere werfkelders. Werfkelders met een bedrijfsbestemming zijn veelal in gebruik als kantoor, als atelier of voor bedrijfsmatige opslag. Vooral aan de Oudegracht hebben diverse werfkelders een horecabestemming. De lagere werfkelders worden vaker alleen gebruikt voor opslag. Het ligt voor de hand dat kelders die niet of weinig in gebruik zijn, zelden of nooit worden geïnspecteerd. Dan zal achterstallig onderhoud vaker kunnen voorkomen.

Enkele andere aspecten

4.13 Een belangrijk gegeven, dat nog nader aan de orde komt, is de verkeersfunctie van de grachten (de wegen boven de werfkelders). Het feit dat de werfkelders zijn gebouwd in tijden met heel ander verkeer is een belangrijke factor bij het ontstaan en het oplossen van de problemen. Ook de ligging aan open water – gemakkelijk voor bevoorrading – is van belang. Dit gegeven vormt een van de bepalende elementen van het wervengebied, maar is tegelijk een aandachtspunt. Denk aan overmatige pleziervaart en de gevolgen van de diepte en de stroming voor de staat van de fundering van de bebouwing (uitspoeling van zand). Ook het grondwaterpeil is van invloed op de fundering en daarmee op de aanpalende kelders. Werkzaamheden zoals het herstel van kades of van woningen kunnen bronbemaling nodig maken, en ook die kan – door aantasting van de fundering – gevolgen hebben voor de staat van de werfkelders en andere bouwwerken. In algemene zin geldt dat de aaneenschakeling van naburige metselwerkconstructies, de funderingen, de grond die zowel belasting als ondersteuning is, en het water tezamen door de jaren heen een fragiel evenwichtssysteem hebben gevormd dat de tand des tijds heeft doorstaan. Een ingreep in één van de componenten raakt al gauw een andere component. Alles hangt constructief met elkaar samen. Ingrepen die invloed hebben op de zogenoemde randvoorwaarden of ondersteuningen van de gewelven kunnen deze negatief beïnvloeden, evenals de hoge externe belastingen, waaronder gewicht van boven. Bovendien betreft het metselwerk dat – anders dan gewapend beton – ongewapend is en daarmee gevoelig is voor scheurvorming. Dit alles noopt tot voorzichtigheid en voorzorg.

4.14 Onder of naast de wegen, en soms dwars door de werfkelders, komen allerlei vormen van infrastructurele voorzieningen voor. Hierbij gaat het om kabels en andere leidingen, bijvoorbeeld voor de stadsverwarming. Leidingen daarvan lopen in delen van de Nieuwegracht zelfs *door* de tongewelven van de werfkelders heen. Daarnaast betreft het de riolering, die voor een belangrijk deel *langs* de wal- en kluismuren is gelegd, en andere voorzieningen voor waterafvoer. Dit aspect, dat in het ruimtelijke beleid ook wel “de netwerklaag” wordt genoemd, is temeer relevant door een aantal grote gemeentelijke opgaven, waaronder de energietransitie – vooral de warmtetransitie in de gebouwde omgeving – en klimaatadaptatie. Bij dit laatste gaat het om de omgang met toenemende wateroverlast; en dit terwijl ook de

huidige hemelwaterafvoer in het wervengebied al een probleem kan vormen.

4.15 Een kenmerkend en beeldbepalend aspect van het wervengebied is het openbaar groen. Op de werven staan veel – deels al oude – bomen, met kruinen op straathoogte. Het wortelstelsel heeft zich in de loop van vele jaren een moeizame weg gebaand tussen de ondergrond van de werven en de werfkelders, met de reële mogelijkheid van schade aan opstallen of de bestrating.

4.16 En ten slotte is de Utrechtse binnenstad ook en vooral een aantrekkelijk en karakteristiek gebied met een veelheid aan functies. Het is een geliefd woon-, werk- en winkelgebied en het trekt veel toeristen, ook over het water. Ook hier zien wij verschillen tussen de grachten, waarbij bedrijfsfuncties vooral op de Oudegracht voorkomen en de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwegracht zich veel meer kenmerken door woonfuncties. De karakteristieke werven en de daarmee verbonden werfkelders spelen een belangrijke rol bij de aantrekkelijkheid van het gebied. Een voorwaarde voor het vervullen van dit geheel aan functies is een goede bereikbaarheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers, en voor bevoorrading, waarbij ook voldoende parkeervoorzieningen nodig zijn. Het zal duidelijk zijn dat ook hierin verschillen tussen de grachten of zelfs de rakken optreden.

5 De resultaten van onze inventarisatie

Enkele algemene aspecten, waaronder een gebrek aan vertrouwen

5.1 Een vaak terugkerend thema in veel van onze contacten met eigenaren van werfkelders is het gebrek aan vertrouwen in de gemeente. Niet alle reacties maken hier melding van, en wij kennen de ervaringen van degenen die niet hebben gereageerd uiteraard niet. Het is in theorie denkbaar dat de non-respondenten in algemene zin tevreden zijn en “niets te melden” hebben, maar het kan ook zijn dat mensen zijn afgehaakt omdat zij geen vertrouwen meer hebben in welke collectieve acties ook. Ook kan het zijn dat eigenaren die hun werfkelder actief gebruiken of bijvoorbeeld een grote passie hebben voor behoud van het wervengebied, een grotere neiging hebben gehad om ons te informeren dan andere eigenaren. Bij deze laatste categorie (“andere eigenaren”) is mogelijk vooral te denken aan de verhuurde panden. Hoe dit ook zij: in veel van onze contacten had het gebrek aan vertrouwen een prominente plaats. Een ander algemeen aspect is dat veel respondenten hebben geprobeerd om in goed contact met de gemeente te komen over problemen in hun werfkelders. Het verlies van vertrouwen hangt samen met een groot aantal verschillende factoren en achtergronden. Wij geven hiervan in willekeurige volgorde een opsomming:

a. Veelvuldig zijn er wisselingen van contactpersonen (“aanspreekpunten”) binnen de gemeente geweest. Daarbij was er vaak een gebrekkige overdracht van dossiers als een contactpersoon wordt opgevolgd door een ander. Mede daardoor ontbreekt het bij de gemeente veelvuldig aan een “collectief geheugen” en is er een groot gebrek aan continuïteit in de aanpak.
b. Meermalen hebben eigenaren ons, aan de hand van concrete voorbeelden, gevallen genoemd van opeenvolgende opnamen in hun kelders of de werfmuren en de fundering daarvan – soms met duikers die de situatie onder de waterspiegel hebben opgenomen – waarover zij vervolgens nooit een terugkoppeling hebben ontvangen. Soms werden zelfs scheurmeters in een werfkelder geplaatst en later weer weggehaald, zonder enig bericht. Ook verzoeken om dergelijke informatie alsnog te krijgen, hebben volgens onze zegslieden geen effect gehad of hooguit heeft geleid tot terughoudende reacties van de gemeente. In veel gevallen is ook onduidelijk tot welke actie(s) onderzoeken hebben geleid, behalve (soms) nieuw onderzoek.
c. De handhaving op de aslastbeperking schiet tekort, ondanks soms dagelijkse meldingen van bijvoorbeeld te zwaar verkeer. In het verlengde hiervan hebben wij signalen gekregen die erop wijzen dat de gemeente in haar contacten gedurende de afgelopen jaren een oorzakelijk verband tussen overtredingen van de aslastbeperking en schade aan de werfkelders bewust buiten beeld heeft gehouden.
d. Reacties van de gemeente op serieuze problemen worden als afhoudend en als onnodig juridiserend ervaren. Tot deze problemen behoren lekkages als gevolg van hemelwater vanaf de weg en langs de werf- of kluismuren. De gemeente volgt hierbij samengevat de volgende beantwoordingslijn: “U bent zelf verantwoordelijk voor de waterdichtheid van uw werfkelder, de gemeente heeft daar geen belang bij, en als u vindt dat de gemeente u schade heeft berokkend, dan kunt u daarvoor een schadeclaim indienen.”
e. Er zijn soortgelijke ervaringen met de handhaving betreffende de staat van de gebouwde omgeving. Bij constructief onveilige situaties in de werfkelders kiest de gemeente voor bestuursrechtelijke handhaving, waarbij de eigenaar onder dreiging van een dwangsom of bestuursdwang wordt gelast de werfkelder te herstellen. En dit

ondanks een door eigenaren ervaren samenhang met bijvoorbeeld veelvuldige en forse overtredingen van de aslastbeperking of samenhang met werkzaamheden aan aanpalende constructies.

f. Ook hebben wij gehoord over abrupte confrontaties met besluiten die zonder waargenomen inbreng van belanghebbenden “van bovenaf” worden opgelegd. Hiertoe behoort druk van de gemeente om *per omgaande* medewerking te verlenen aan het herstel van een werfkelder omdat de gemeente haar eigen naastgelegen kelder(s) wil opknappen.
g. Er zijn ook eigenaren die de communicatie van de gemeente best goed vinden, met als toevoeging dat wanneer het onderwerp “schade” naar boven komt, de communicatie afhoudend wordt en vaak zelfs stopt.
h. Eigenaren ervaren ook een gebrek aan expertise bij de gemeente. Volgens hen ontbreekt het aan ambtenaren die “alles” weten van het wervengebied, de problemen kennen en een beeld hebben van oplossingen. Die zich eigenaar voelen van de complexiteit aan vraagstukken die daar spelen en “handelingsvaardig” zijn, in actie komen bij problemen, dat wil zeggen: niet afhouden en juridiseren en niet slechts overgaan naar weer een nieuw onderzoek.
i. Juist in de periode van onze betrokkenheid speelt ook mee dat de gemeente het onderzoek (ten behoeve van ons als CvWW) naar rechten en plichten en eigendomsverhoudingen heeft laten uitvoeren door haar “huisadvocaat” VBK. Een ruim aantal eigenaren heeft hierin een schijn van belangenverstrengeling gezien. Daardoor is het vertrouwen in het huidige proces nog verder onder druk komen te staan.
j. Hetzelfde geldt voor het huidige proces waarin de gemeente participatie opzet met vertegenwoordigers van rakken. Bij de daarbij te zetten stappen ligt de nadruk op het verzoek om schriftelijk te reageren op de technische en juridische onderzoeken die de gemeente heeft uitgezet. Deze reacties “worden dan meegenomen in de actualisatie van het programmaplan voor het wervengebied”. Er zijn bewoners die zich ongemakkelijk voelen bij dit beperkende frame en er niet een begin in zien van de nagestreefde samenwerking tussen gelijkwaardige partners in het wervengebied.
k. En tot slot: argwaan en wantrouwen hebben zich doorgezet tot het einde van ons onderzoek. Een deel van de respondenten heeft er weinig vertrouwen in dat de gemeente iets gaat doen met voor haar onwelgevallige conclusies en aanbevelingen uit ons conceptadvies.

5.2 Deze en dergelijke negatieve ervaringen staan een voortvarende en effectieve, breed gedragen aanpak in de weg. Dit is extra spijtig omdat zeer velen zich nauw betrokken voelen bij de omgeving van hun panden en kelders. Sommigen hebben mooie historische beschrijvingen gestuurd van hun pand. Uit dit alles blijkt een grote liefde voor de binnenstad en het wervengebied of het eigen rak in het bijzonder. Werken aan herstel van vertrouwen is dan ook een eerste opgave om een basis te leggen onder toekomstige samenwerking in het dit gebied. Allerlei onderdelen van het *Plan van Aanpak programma Wervengebied* (april 2020) en de opdracht tot de kort geleden in gang gezette technische en bouwkundige onderzoeken laten zien dat de gemeente zich hiervoor inspant, maar wij hebben bij de eigenaren daarover ook scepsis ervaren.

5.3 Wij voegen hieraan toe dat ook ambtenaren zelf niet altijd gelukkig zijn met het keurslijf waarin zij zich bevinden. In het bijzonder gaat het dan om de punten die in nr. 5.1 na de letters

d en e zijn vermeld en als onnodig juridiserend worden ervaren. Uit deze waarneming volgt dat de gemeente er nog niet in is geslaagd een integrale verbinding tot stand te brengen tussen de complexiteit aan problemen in het wervengebied en de instrumenten die daarop kunnen worden ingezet. Hiertoe behoort ook de wijze van omgang met belanghebbenden, waarbij naast eenzijdig handhavend of afhoudend optreden ook uit een ander, meer op samenwerking gericht, gedragsrepertoire zou kunnen worden geput.

5.4 Een ander algemeen punt betreft de onvolledige en moeilijk beschikbare registratie van de belanghebbende eigenaren en hun panden. Wij noemden al de moeilijkheden die wijzelf hebben ondervonden bij onze zoektocht naar de namen en adressen van de keldereigenaren. Maar de registratie kent meer gebreken. De kadastrale registraties blijken niet zelden incompleet te zijn en overdrachtsakten die betrekking hebben op de panden-met-werfkelder zijn ook lang niet altijd volledig. Een ander punt van registratie heeft betrekking op meldingen, vooral van schade. Volgens recente informatie van de gemeente aan ons zijn er in de afgelopen drie jaren 68 meldingen (met mogelijk enkele dubbelingen) bij de gemeente binnengekomen. De gemeente heeft plannen voor een project om met inschakeling van een externe specialist eigenaren beter en gerichter bij te staan.[7]

5.5 Wij hebben al aangestipt dat er in het wervengebied veel onderlinge verschillen zijn. De grachten zijn niet eender, er zijn brede en smalle werven en kelders die direct aan het water grenzen (zonder tussenliggende werf) en grote en kleine werfkelders (met zeer uiteenlopende hoogten en gebruik). Ook de bouwkundige staat van de kelders toont grote verschillen. Dit betreft ook de funderingen van de wal- en kluismuren, die soms vrijwel ontbreken en in andere gevallen deugdelijk zijn. Daarnaast zijn er de genoemde wees-, spook- en straatkelders. Geregeld ontbreekt goede documentatie over al deze aspecten en variaties. In dit advies kunnen wij dus niet uitgaan van één basispatroon.

5.6 Bij een overzichtelijke verdeling van eigendomsverhoudingen en daarmee verbonden verantwoordelijkheden in het wervengebied heeft iedereen belang. Dit thema vormt ook een van de hoofdpunten van onze opdracht. Zoals wij eerder al hebben vermeld, kunnen wij geen bindende uitspraken doen over de eigendomsverhoudingen. Individuele eigenaren kunnen dus geen zekerheid ontlenen aan dit advies. Wij *adviseren* slechts en wij beschikken bovendien niet over alle individuele gegevens (zoals oude akten) die daarvoor geraadpleegd zouden moeten worden. Ook hebben wij geen onderzoek per pand ingesteld, laat staan dat wij zorgvuldig alle daarbij betrokkenen hebben gehoord. Op basis van de gegevens waarover wij wel beschikken, komen wij tot “vuistregels” of “standaardmodellen”, die naar onze mening een stevige basis hebben in de wet en de langjarige praktijk, maar waarop in bijzondere gevallen uitzonderingen mogelijk zijn. Op veel punten formuleren wij een *hoofdregel,* waarop binnen strikte grenzen *uitzonderingen* mogelijk zijn. De belangrijkste spelers daarbij zijn de (kelder)eigenaren en de gemeente. Het hierna volgende overzicht moet dus worden gelezen met inachtneming van deze beperkingen.

Juridische verhoudingen

5.7 Er is onduidelijkheid over de juridische verhoudingen in het wervengebied. Dit was een van de redenen voor de instelling van de CvWW. De grachten met de werven, bruggen, openbaar

[7] Zie ook het gemeentelijke *Plan van Aanpak programma wervengebied*, p. 22 en 23, waarin deze aspecten ook worden genoemd.

groen, wal- en kademuren, kluismuren en werfkelders vormen soms een juridisch doolhof, dat "voer voor juristen" oplevert en ertoe leidt dat de onderlinge verhoudingen op scherp worden gezet. En dit temeer bij grote schade – dreigende of zelfs al opgetreden schade – en bij lastige vragen over de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid daarvoor. Dergelijke vragen kunnen ook de verhoudingen tussen private buren betreffen, al dan niet in samenloop met de verhouding tot de gemeente of andere partijen. Hierbij kan vanuit het perspectief van de eigenaren van de werfkelders de gemeente – als de eigenaar van de daarboven gelegen weg (zie nrs. 6.2 en volgende), de eventuele onderliggende fundering en de aangrenzende werf- of kluismuur – ook als ("driezijdige") buur worden gezien. Voor alle betrokkenen staat er veel op het spel. Zoals gezegd hebben wij kennisgenomen van het memo VBK en van het advies HP, en ook van de soms zeer uitgebreide beschouwingen van eigenaren, deels ook met commentaar op deze stukken. Over allerlei relevante juridische kwesties bestaat geen eenstemmigheid. Wij gaan daar uiteraard nader op in.

Bouwkundige aspecten, waaronder invloeden op de staat van de werfkelders

5.8 De toestand van de werfkelders is vanzelfsprekend ook, en in belangrijke mate, een bouwkundig en "technisch" probleem. Hierbij zijn twee hoofdelementen aan de orde: de veiligheid en schade. Het begrip veiligheid verwijst naar het gevaar voor instortingen en mogelijk slachtoffers. Hier kunnen grote individuele risico's in het geding zijn. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit. Bij het begrip schade is het nodig eerst een goede diagnose te stellen (welke schade is er) en vervolgens te beoordelen hoe die is te behandelen en te repareren. Daarnaast moet worden vastgesteld hoe toekomstige schade is te voorkomen of te beperken. Dit is een zaak van secundaire prioriteit (in verhouding tot de veiligheid). Er zijn uiteenlopende soorten schade (of dreigende schade). Er kunnen scheuren optreden in de gewelven en de muren, met mogelijk fysiek gevaar voor de stabiliteit van de constructie en daarmee voor de veiligheid, en er kan wateroverlast zijn; door lekkage vanaf de daarboven gelegen weg en van opzij (bijvoorbeeld door een ondeugdelijke verbinding tussen werf- of kluismuren en de keldermuren). Ook kan er sprake zijn van optrekkend vocht van onderaf, in het bijzonder als gevolg van een hoge grondwaterstand.

5.9 In de loop van de tijd zijn er veel onderzoeken en enkele hersteloperaties geweest. In de jaren 1993-2002 zijn, zoals vermeld, veel werfkelders waterdicht gemaakt. In 2009 heeft de gemeente het rapport *Situatie waterkering Utrechtse Grachten* laten opmaken. Dit rapport had betrekking op de wal- en kluismuren en hun fundering, waarvan de staat is opgenomen mede na duikinspecties. In het rapport is beschreven dat de houten paalfunderingen van de walmuren in een matige tot slechte staat verkeren en een "restlevensduur" van naar schatting hooguit tien jaar hebben. Ook de onderloopheidschermen zijn in slechte staat bevonden. Dit leidt tot uitspoeling van grond van achter de wal- of kluismuren, met als gevolg verzakkingen in de bestrating op de werven. Het rapport vermeldt ook de gevolgen van de aanwezige bomen. Deze spelen, mede door hun grootte, een rol bij de geconstateerde problemen. De bomen kunnen het fundament van de muren aantasten en een opwaartse druk geven op het oppervlak van de werven. Dit heeft geleid tot maatregelen waarbij het straatwerk is opgehoogd. Gevolg daarvan is dat de bestrating op tegenschot kan komen te liggen, waardoor regenwater vanaf de boomstam naar (en in) de werfkelders loopt. Het onderzoek uit 2009 vormt de basis onder de latere aanpak van de wal- en kluismuren. De kostenraming in het rapport komt ook exact overeen met de bedragen die daarvoor in de latere aanpak zijn begroot. Terzijde voegen wij hieraan toe dat het rapport goed laat zien waar de staat van de wal- en kluismuren en van de fundering goed, matig of slecht is. Funderingen in slechte staat

werden onder meer aangetroffen langs de Kromme Nieuwegracht. Ondanks vragen van bewoners heeft het nog tot 2019 geduurd voordat een begin is gemaakt met de aanpak van dit deel van de grachten. De toestand die daar toen werd aangetroffen is inmiddels bekend.

5.10 De tot dusver verrichte onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea zijn gericht op het opstellen van eenvoudige, snelle en grofmazige modellen ("spoor 2") en meer nauwkeurige modellen ("spoor 1"). Hierdoor ontstaat een beter zicht op de hoofdaspecten veiligheid en schade, en op de samenhang daartussen. Hoe meer "weetbare kennis" er is, des te beter kan het belang van veiligheid en schadeherstel worden afgewogen tegenover andere belangen, zoals die van het verkeer en de toegankelijkheid. Een voorbeeld hiervan: als op basis van goed onderzoek bekend is welke kelders het zwakst zijn, kunnen die als eerste worden aangepakt en ontstaat er meer ruimte voor andere doeleinden binnen het wervengebied. Wij lichten dit toe aan de hand van een voorbeeld. De bereikbaarheid van de binnenstad is van groot (functioneel) belang. Soms is, binnen strakke regulering, enig zwaar verkeer daarvoor onvermijdelijk. Denkbaar is dat herstel van enkele minder sterke werfbogen, de "zwakste schakels", of versterking op strategische punten de meest doelmatige oplossing is om dit doel op een veilige manier te bereiken. Of dit het geval is, moet uiteraard uit degelijk onderzoek blijken.

5.11 Wij vermelden hier in algemene zin de belangrijkste mogelijke invloeden op de werfkelders, de wal- en kluismuren en hun fundering. De veelheid van invloeden onderstreept het belang van een integrale of op zijn minst samenhangende aanpak:

a. Zoals gezegd: de werfkelders zijn niet gebouwd op zwaar verkeer. Te zwaar – maar ook: te frequent en te snel rijdend – verkeer kan grote schade aan de onder de weg gelegen kelders veroorzaken. Het gaat hierbij zowel om statische belasting als om dynamische belasting. In 1975 is langs de grachten een aslastbeperking ingesteld. Deze geldt nog steeds, al laat, zoals wij eerder hebben opgemerkt, de handhaving te wensen over. In onze onderzoeksperiode ontvingen we soms bijna dagelijks meldingen van eigenaren, met foto's van vrachtauto's en zelfs een betonmixer – met een mogelijk gewicht van 41 ton – langs de grachten. En dit terwijl in het overgrote deel van het gebied langs de grachten een aslastbeperking van maximaal twee ton geldt. Ter vermijding van een mogelijk misverstand voegen wij hieraan toe dat dit niet wil zeggen dat een aslast onder de twee ton geen invloed kan hebben. Zo is het denkbaar dat verzwakkingen in een eerder stadium, ook door zwaarder verkeer, zijn ingetreden en dat een "toevallige" kleine latere belasting fataal wordt. Wij kunnen dit echter niet goed beoordelen.
b. Om het aantal overtredingen van de aslastbeperking terug te dringen is er met ingang van 2 maart 2021 een nieuw verkeersbesluit van kracht. Op grond hiervan gelden nu voor de Oudegracht, de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht, de Drift en enkele toegangswegen een vrachtwagenverbod en breedtebeperkingen. Daardoor mogen vrachtwagens en andere voertuigen breder dan 2,2 meter niet meer over de grachten rijden. De binnenstad blijft wel bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Sommige eigenaren hebben ons laten weten dat zij de positieve gevolgen van deze nieuwe maatregel ervaren. Maar er zijn ook relativeringen. Zo hebben enkelen ons erop gewezen dat de breedtebeperkingen niet voor alle grachten in volle omvang gelden. Ook is ons gezegd dat de maatregelen in bepaalde gevallen tot *gevaarlijker* verkeerssituaties kunnen leiden, bijvoorbeeld als iemand bij eenrichtingverkeer extra hard rijdt om tegen het verbod in snel op de beoogde plek wil komen. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade die is ontstaan doordat auto's te snel over een

verkeersdrempel rijden. Wij vermelden al dergelijke opmerkingen slechts, maar verbinden daar geen advies aan. Zoals in nr. 2.7 is gezegd, vallen oplossingen voor verkeersproblemen buiten onze opdracht.

c. Wij hebben ook opmerkingen gehoord over trilschade door auto's die te snel over een verkeersdrempel rijden. En ook dat de (dynamische) belasting van bijvoorbeeld een over de hobbelige klinkers stuiterende pizzascooter hoger kan zijn dan die van een langzaam rijdende vrachtwagen. Trilschade kan ook volgens diverse eigenaren ook ontstaan door het gebruik van trilplaten om het terug te plaatsen zand te verdichten.
d. Ook de statische belasting van het parkeren van voertuigen langs de gracht is meermalen genoemd als oorzaak van schade. Er zijn eigenaren die op dit punt vrezen dat het toelaten van autoverkeer, met de daarbij behorende parkeerplaatsen in dit gebied, een "verdienmodel" voor de gemeente blijft vormen, en om die reden niet aangepast zal worden.
e. Ook allerlei vormen van bijzonder verkeer verdienen de aandacht. Dit kan betrekking hebben op bevoorrading (ook privé, bijvoorbeeld door pakketbezorging), calamiteiten (brand, ambulances), verhuizingen, het ophalen van afval en bouwverkeer bij bouwwerkzaamheden. In dit verband doet de gemeente er alles aan om haar eigen taken, zoals afvalinzameling, uit te voeren met wagens die binnen de grenzen van de aslastbeperking blijven. Voor de bevoorrading van het winkelgebied is de aslastbeperking een grote opgave, omdat ook autobussen al snel op een aslast van twee ton zitten. Ook de verduurzaming van het autoverkeer loopt niet vanzelf parallel met de aslastbeperking; elektrisch aangedreven voertuigen zijn gemiddeld immers zwaarder.
f. De gebrekkige hemelwaterafvoer van of via de wegen naar de grachten is op veel plekken een punt van zorg. Spuwers die dicht zitten, bijvoorbeeld door bladeren en soms zelfs met cement, drainage die niet goed werkt, grindopvangbakken op de werven die ontbreken, enzovoort. De gebrekkige afvoer is niet alleen een oorzaak van lekkages, maar leidt, als water in de tongewelven trekt, ook tot een vermindering van het draagvermogen. De druksterkte van metselwerk kan afnemen zodra het verzadigd is met water. Daarmee raakt het ook de veiligheid.
g. Ook de bomen en vooral hun wortels kunnen invloed hebben op de werven en de werfkelders. Hoe kleiner de ruimte voor de wortels, hoe groter de kans op schade. Enkele eigenaren hebben ons meegedeeld dat wortels bij hen tot in het huis en in de riolering zijn doorgegroeid en scheuren hebben veroorzaakt.[8] Met het oog op dergelijke problemen heeft de gemeente in 2012 een *Bomenvisie Utrechtse Werven* opgesteld.
h. Een andere invloed hangt samen met de werkzaamheden die nodig zijn voor het aanleggen of vernieuwen van kabels en leidingen, onder meer door energiemaatschappijen. Deze werkzaamheden vinden plaats in de laag boven de tongewelven. Soms lopen leidingen, zoals eerder vermeld, zelfs door de tongewelven; dit betreft bijvoorbeeld het warmtenet onder de Nieuwegracht. Verder zijn er noodzakelijkerwijs aftakkingen door het erfgoed heen om in de woningen te komen. De werkzaamheden worden gereguleerd via een stelsel van opbreekvergunningen op basis van de *Verordening kabels en leidingen Utrecht 2013,* waarbij ook op

[8] Een enkele eigenaar heeft ons verzocht een aanbeveling te doen over het zo nodig verwijderen van bomen. Daaraan geven wij geen gevolg, omdat dit buiten onze opdracht valt. Wij geven een advies over mogelijke aansprakelijkheden en daaruit voortvloeiende verplichtingen tot herstel of vergoeding van schade, maar de vraag of bomen behouden moeten worden – en zo ja, onder welke voorwaarden – valt daarbuiten.

archeologische waarden worden getoetst. Er is geen tot nauwelijks toezicht op de uitvoering. Wel zullen, naar ons is meegedeeld, in het *Handboek voor kabels en leidingen* specifieke eisen worden opgenomen voor het werken boven de werfkelders. Eigenaren hebben ons voorbeelden genoemd van problemen die kennelijk na (en door) werkzaamheden met leidingen en de aanleg van leidingdoorgangen zijn ontstaan. Hiertoe behoren ook de gevolgen van het werken met trilplaten, die worden gebruikt om het zand te verdichten dat in een gat wordt teruggeplaatst.

i. Aan ons zijn ook negatieve ervaringen met de wijze van herbestrating meegedeeld. Volgens diverse betrokkenen wordt hierbij niet altijd voldoende aandacht besteed aan de waterafvoer of is er geluidsoverlast in de werfkelders ontstaan door de "losse" wijze waarop de straatklinkers zijn gelegd.
j. Het lijkt erop dat het herstel van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren invloed heeft gehad op de staat van werfkelders. Ons is in meerdere gesprekken gezegd dat in werfkelders kort na afloop van dergelijke werkzaamheden lekkages zijn opgetreden of sterk zijn verergerd. Hierbij gaat het soms ook over het losraken van de aanhechting van de werfkelders en (de voorgevel van) het pand of over schade *in* panden.
k. Omgekeerd geldt dat het uitblijven van een samenhangende aanpak bij het eerdere herstel van werf- en kluiskelders tot schade heeft geleid. De staat van de wal- en kluismuren heeft immers invloed op de bouwkundige staat van de kelders. Als de fundering van de wal- en kluismuren gebrekkig is of zelfs bijna ontbreekt, vergroot dat in sterke mate de kans op schade aan de kelders.
l. Ook het vaarwegbeheer is van belang, zowel voor pleziervaart, rondvaart en bevoorrading – onder meer de "bierboot" – als voor boten voor afvalinzameling. De stroming die boten veroorzaken is een punt van aandacht. Voor de pleziervaart zijn er drie routes door Utrecht, waarbij de route met de hoogste doorvaarhoogte (3,2 meter) langs de Oudegracht loopt. Wordt de doorgang voor deze schepen afgesloten, dan moet een deel van deze kleinere schepen via het met vrachtschepen gevulde Amsterdam-Rijnkanaal.[9] Dat is onwenselijk. Onderwerpen van regulering zijn onder meer: een verbod om de schroef van een schip in werking te hebben als het schip vast ligt en een toegangsbeperking voor bepaalde boten in de kwetsbare – vaak smallere – delen van de grachten. Daarom geldt er in de Plompetorengracht, de Drift, de Kromme Nieuwegracht en de Nieuwegracht een beperking tot boten aangedreven door spierkracht.
m. Vanzelfsprekend hebben ook de taken van het waterschap (het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, HDSR) invloed. Deze taken omvatten het peilbeheer en het waterkwaliteitsbeheer. HDSR heeft de taken in 1995 overgenomen van de gemeente. HDSR gaat over de waterkolom en de waterbodem. Daaronder valt de taak om te baggeren; de diepte van de waterbodem is formeel vastgelegd in een "legger" van het waterschap. Het baggeren is toegestaan tot een bepaalde overdiepte (in de legger staat bijvoorbeeld 1,50 meter; er mag dan tot 2 meter worden gebaggerd). De gemeente gaat over de "oeververdediging", waarmee is bedoeld: de handhaving van een goede staat van de wal- en kluismuren en de fundering daarvan. Hier zit dus een onderlinge afhankelijkheid: zeker bij baggeren tot een bepaalde overdiepte is het nodig dat de oeververdediging op orde is. Het peilbeheer is een kwestie van nauwkeurigheid in de Utrechtse grachten: staat het water te hoog, dan kan het de

[9] In een van de commentaren op ons conceptrapport is een opmerking gemaakt over een nu beschikbare alternatieve route via de recent geopende Catharijnesingel. Wij vermelden deze opmerking zonder eigen oordeel daarover.

werfkelders in stromen, staat het te laag, dan kan dat gevolgen hebben voor de houten funderingspalen. De bewegingsruimte zit in + of - 10 cm waterhoogte. Tegelijk is het ook vrij nauwkeurig te reguleren. Als het nodig is, kan er 12 m^3 per seconde in gepompt worden en 30 m^3 per seconde er uit. Wel moet de stroming niet te hard zijn. Te harde stroming kan bijdragen aan uitspoeling van zand onder de oeververdediging. Dit laat onverlet dat stroming nodig is om geurhinder door het water te voorkomen. Gezien de kwetsbaarheid van de oeververdediging bij de Kromme Nieuwegracht – in het bijzonder in rak 21 – zijn er gesprekken tussen HDSR en de gemeente over het ondieper maken van de grachten (van 1,80 meter naar 1,20 meter door het ophogen met zand en/of puin), waardoor de waterbodem tot grotere hoogte steun kan bieden aan de oeververdediging. Het risico van een hogere stroomsnelheid neemt dan wel toe.

n. Bronbemaling bij werkzaamheden kan zowel tot zettingen als tot aantasting van funderingspalen leiden. De bronbemaling wordt gereguleerd door HDSR aan de hand van een vergunningstelsel. Het plaatsen van damwanden in de bodem leidt tot waterbarrières, waardoor een deel van de watervoerende laag wordt afgesloten. Dit kan gevolgen hebben voor de grondwaterstand onder de bebouwing, met verdere gevolgen zoals wateroverlast in de kelders en aantasting van het metselwerk. Ook het tijdelijk afgraven van zand tijdens de werkzaamheden kan de stabiliteit van de kelders ondermijnen, met gevolgen bijvoorbeeld voor de voorgevels van de panden.
o. Schade aan werfkelders kan ook ontstaan door gebrekkig onderhoud van de kelders door de eigenaren. Ook onoordeelkundig uitgevoerde verbouwingen en andere constructieve ingrepen, zoals het weghalen van tussenmuren, kunnen schade veroorzaken. Ingrepen bij buurkelders kunnen evenzeer problemen veroorzaken.

5.12 Uiteindelijk leiden al deze invloeden – samengevat – slechts tot enkele soorten schade:

- scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren van de werfkelders en scheuren tussen werfmuren en werfkelders en tussen kluismuren en kluiskelders;
- schade aan het binnenwerk door (1) lekkage via scheuren en via voegen en (2) scheuren in het pleisterwerk door scheurvorming in de muren, gewelven en vloeren;
- optrekkend vocht.

Over de scheuren merken wij nog het volgende op. Uit de verschijningsvorm daarvan is niet altijd direct af te leiden is wat de schadeoorzaak of -oorzaken zijn. Eenzelfde schadepatroon kan verschillende en ook meer dan één (gecombineerde) oorzaken hebben. Er zijn meerdere scenario's mogelijk die tot de schade hebben geleid, elk met een bepaalde mate van waarschijnlijkheid. Uiteindelijk gaat het om de best verklarende, meest waarschijnlijke scenario's. In dit proces van schadediagnose spelen omgevingskenmerken, schadekenmerken en gebouwkenmerken een rol. Kortom: causaliteit en toerekening van schade zijn in technische zin – maar ook in juridische zin – een complexe kwestie. Voor het eerste aspect zijn technische onderzoeken heel behulpzaam. Daarbij houden wij voor ogen dat in veertien van de zojuist in nr. 5.11 genoemde vijftien oorzaken de gemeente een rol speelt of kan spelen. Voor de laatste oorzaak, onder de letter o, komen wij tot het oordeel dat gebrekkig onderhoud geen oorzaak kan zijn van scheuren in de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de periode 1993-2002. En voor ondeugdelijke verbouwingen geldt dat deze meestal eenvoudig aan te tonen zijn. Al deze omstandigheden kunnen ook gevolgen hebben voor de juridische beoordeling van de schadeoorzaken en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden. Wij komen hierop terug in § 7.

6 Ons oordeel over de eigendomsverhoudingen

Algemeen

6.1 In nr. 2.7 hebben wij vermeld dat het niet onze taak is om in dit advies uitspraken te doen over individuele eigendomskwesties. Als dat wel binnen onze opdracht zou hebben gelegen, zou dat een nauwkeurig en op alle individuele bijzonderheden afgestemd onderzoek hebben gevraagd. Dat is heel veel werk, mede doordat de documentatie op dit punt vaak onvolledig is. Onze antwoorden op de vragen van de opdracht bevatten inzichten en oplossingen die naar onze mening voor het overgrote deel van de gevallen opgaan. Dit rechtvaardigt het geven van *hoofdregels*. Daarop zijn dan, in bijzondere gevallen, *uitzonderingen* mogelijk. Deze structuur, met hoofdregels en uitzonderingen, maakt het ons mogelijk tot algemene uitspraken te komen die voor de meeste gevallen het gewenste houvast bieden. Een individuele eigenaar kan daaraan dus niet direct rechten ontlenen, maar ons advies kan naar wij hopen wel helpen om meer duidelijkheid te krijgen over problemen die een snelle oplossing in de weg zitten.

De eigendom van de wegen

6.2 De wegen zijn, als openbare weg, voor een ieder toegankelijk. Zij zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente. Dit gegeven staat niet ter discussie. De vrij algemene opvatting is dat de gemeente tevens de eigenaar van de wegen is, ook van de gedeelten die boven de particuliere werfkelders liggen. Enkele eigenaren hebben, mede met een beroep op historische gegevens, de eigendom van de gemeente in twijfel getrokken of betwist.[10] Dit leidt tot de vraag wie eigenaar van de weg is; een vraag die ook de eerste van de aan ons gestelde juridische vragen vormt.

6.3 De kadastrale registratie geeft geen antwoord op deze vraag. Afgezien van het al vermelde gegeven dat deze registratie nooit volledig uitsluitsel geeft over de eigendom, moeten wij ervan uitgaan dat de gegevens die in deze openbare registers zijn te vinden juist op dit punt heel incompleet zijn. Bovendien dateren de registers van ver na de aanleg van de werven, de wegen in het wervengebied en de werfkelders. Zoals gezegd, hebben wij zelf geen kadastrale onderzoeken ingesteld – laat staan naar alle vele honderden werfkelders en hun directe omgeving –, maar in diverse door ons geraadpleegde bronnen is te lezen dat eerder steekproefsgewijs uitgevoerd onderzoek geen duidelijkheid biedt.[11] Soms hebben grotere stukken weg, bijvoorbeeld die tussen twee bruggen, één kadastraal nummer, en dit niet altijd met duidelijke vermelding van een eigenaar. Ook allerlei andere varianten komen voor. De ons bekende overdrachtsakten bevatten op dit punt geen duidelijke afspraken. Ook individuele eigenaren hebben hierop gewezen.[12] Het geregeld voorkomende gegeven dat alle grond

[10] In een van de ontvangen reacties is op dit punt verwezen naar de tekening (aangeduid als "*Artist impressie*") in § 4.1 van de gemeentelijke publicatie *Kelders in het stadshart Utrecht* van oktober 2020. Daarop is de ondergrond van de werf- en kluiskelders weergegeven met een kleur die duidt op "privaat bezit". Wij menen dat deze tekening geen uitsluitsel geeft over – en ook niet is bedoeld als – het juridische standpunt van de gemeente. Afgezien daarvan komen wij in het navolgende tot een eigen beoordeling van deze eigendom.
[11] Zie onder meer: G.M. van den Broek e.a., *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied Utrecht (Universiteit Utrecht, 2014), p. 22 en 23.
[12] In een reactie van een collectiviteit van eigenaren hebben wij gelezen over de ontkenning van "*het bestaan van een eigendomssplitsing binnen hun gebouwen*". Daaraan is een beschouwing over de eigendom van de

waarop de weg tussen twee bruggen is gelegen kadastraal als één perceel (met één nummer) geldt, vormt overigens wel een aanwijzing voor eigendom in handen van de gemeente. Hierbij kan in het midden blijven welk *belang* een keldereigenaar erbij zou kunnen hebben om eigenaar te zijn ook van het stuk openbare weg boven zijn kelder.

6.4 Hoe zit ook zij, bij deze stand van zaken vormt artikel 13 van de Wegenwet het vertrekpunt bij onze benadering. Dit artikel heeft twee leden en luidt als volgt:

> 1. *De eigendom van wegen wordt, zoolang en voor zoover niet het tegendeel blijkt, vermoed te zijn bij de provincie, de gemeente of het waterschap, door welke of door hetwelk de weg wordt onderhouden.*
>
> 2. *Dit vermoeden werkt niet tegen dengene, van wien wel het onderhoud is overgenomen doch niet de eigendom.*

Dit artikel, dat uit 1930 dateert, schept in lid 1 dus het rechtsvermoeden dat de gemeente, die zoals we zagen de openbare wegen in het wervengebied onderhoudt, ook de *eigenaar* van deze wegen[13] is.[14] Het artikel is een voorbeeld van een publiekrechtelijke regeling (de Wegenwet) met een privaatrechtelijke regel van eigendomsrecht. Het omvat naar zijn aard ook situaties die in 1930 al bestonden en mogelijk al een lange geschiedenis hadden. Beschouwingen over het (verre) verleden van de werfkelders in de verhouding tot de daarboven gelegen openbare wegen hebben dus geen zelfstandige betekenis voor het antwoord op de vraag wie de eigenaar van de weg is. Een vermoeden als dat van dit artikel levert geen dwingend bewijs van eigendom op. Tegenbewijs is mogelijk. Lid 2 voorziet afzonderlijk in de mogelijkheid dat er oorspronkelijk één eigenaar van de weg en het aan de weg gelegen pand is die alleen de onderhoudsverplichting aan de gemeente heeft overgedragen maar de eigendom heeft voorbehouden. In beide gevallen rust de bewijslast ten aanzien van dit "tegendeel" dus op de pandeigenaar (keldereigenaar). Wij hebben geen concrete voorbeelden gezien van eigenaren die dit bewijs kunnen leveren, maar wij hebben ook hiernaar geen afzonderlijk, laat staan compleet, onderzoek ingesteld. Akten die zijn opgemaakt tussen twee opeenvolgende eigenaren van werfkelders en bijbehorende panden geven geen uitsluitsel over de verhouding tot de gemeente, als deze geen partij is geweest bij die akten. Het staat vast dat de gemeente al sinds jaar en dag het standpunt inneemt dat zij de eigenaar van de wegen is. Dit komt overeen met het hier aangehaalde vermoeden van de Wegenwet. Voor zover ons bekend, zijn er geen eigenaren (geweest) die deze aanspraak in een procedure hebben betwist. Dit alles brengt ons tot de conclusie dat de gemeente de eigenaar van de wegen in het wervengebied is. Wij gaan voorbij aan de (niet volkomen uit te sluiten) *mogelijkheid* dat dit in een enkel geval anders ligt. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, geven wij hoofdregels, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat ook als bewezen is dat de gemeente geen eigenaar

---

boven de werfkelder gelegen weg gekoppeld. Dit lijkt ons niet een relevant gezichtspunt. Wij gaan hierop in nr. 6.6 nader in.

[13] Het begrip "weg" omvat niet alleen de stenen (of het asfalt) van de rijweg. Weg en grond zijn één, zoals H.P.J.A.M. Hennekens het heeft geformuleerd in zijn proefschrift *De openbare weg en het privaatrecht* (1977), p. 4. Hij acht scheiding van weg en grond onjuist, zowel feitelijk als juridisch.

[14] De memorie van toelichting bij het ontwerp van deze wet vermeldt dat hierin geen "*onbillijkheid*" tegenover mogelijke rechten van particulieren ligt. Meestal zal het vermoeden immers wel overeenkomen met de werkelijkheid. En in andere gevallen zal de rechthebbende, als het recht nog enig praktisch belang voor hem heeft, er wel in slagen het vermoeden te ontzenuwen. Aldus deze memorie van toelichting.

van een deel van de weg is, deze weg op basis van de Wegenwet gewoon openbaar blijft (zie artikel 4 van de Wegenwet) en dat de eigenaar het verkeer daarover moet dulden (artikel 14 lid 2 van de wet).

De eigendom van de werfkelders

6.5 Volgens artikel 5:20 lid 1 BW omvat de eigendom van de grond "*voor zover de wet niet anders bepaalt*" zowel de bovengrond als de aardlagen die zich daaronder bevinden en de gebouwen die "*duurzaam met de grond zijn verenigd*", bijvoorbeeld door vereniging met andere gebouwen en werken. Dit laatste is anders voor zover dergelijke gebouwen en werken bestanddeel zijn van de zaak van iemand anders. De eigenaar van de bovengrond – in dit geval dus de weg – is dus eigenaar van alles wat zich daarboven en daaronder (in de grond) bevindt. Kortom: "verticale natrekking" is de hoofdregel.

6.6 Op deze hoofdregel vormt de eigendom van de werfkelders een uitzondering *in die gevallen* waarin de werfkelders in verbinding staan met (en daardoor "bestanddeel" zijn van) de particuliere panden die aan de wegen zijn gelegen. Hieruit volgt dat de redenering dat de werfkeldereigenaar eigenaar is van de "bovengrond" van de kelder, niet opgaat. Er is immers een hiërarchie tussen de verticale natrekking (hoofdregel) en de horizontale natrekking (uitzondering). Het is overigens niet steeds eenvoudig om te bepalen wat een "bestanddeel" is. Volgens artikel 3:4 lid 1 BW is alles wat "*volgens verkeersopvatting onderdeel van een zaak uitmaakt*" bestanddeel van die zaak. Veel zal afhangen van de precieze feitelijke situatie. Daarbij kan bijvoorbeeld van belang zijn wie toegang heeft tot de kelder (wie heeft de sleutel). Door de hier beschreven uitzonderingssituatie, ook wel "horizontale natrekking" genoemd, behoren de kelders toe aan de eigenaren van de panden in kwestie. Het in noot 12 aangestipte thema van het al dan niet bestaan van een "eigendomssplitsing" in geval van horizontale natrekking doet hierbij niet ter zake. De hoofdzaak (in dit geval het pand) en het bestanddeel (de werfkelder) vormen immers bijna altijd één ongesplitste zaak.

6.7 Het gegeven dat de gemeente de eigenaar is van de weg heeft verder tot gevolg dat zij ook de eigenaar is van de ondergrond *onder* de werfkelders.[15] Het belang hiervan lijkt gering, maar kan aan de orde komen bijvoorbeeld als de werfkeldereigenaar zijn kelder wil verdiepen. Daarvoor is hij dan, afgezien van eventuele publiekrechtelijke vergunningen, afhankelijk van toestemming van de grondeigenaar, in dit geval dus de gemeente. Voor zover ons bekend, heeft de gemeente bij eerdere verdiepingen dit aspect niet aan de orde gesteld. Wij gaan ervan uit dat zij dit beleid zal voortzetten.

6.8 De gemeentelijke eigendom van de weg heeft nog een ander gevolg. De gemeente is daardoor ook de eigenaar van de wees- en spookkelders. Dit is een rechtstreekse toepassing van de hoofdregel van artikel 5:20 lid 1 BW met de daarin neergelegde verticale natrekking. Als deze bijzondere categorie kelders niet verbonden is met het nabijgelegen pand (en de kelders dus geen bestanddeel van dat pand zijn), is er geen plaats voor horizontale natrekking. Deze vorm van natrekking is immers een uitzondering op de hoofdregel van verticale natrekking. Een zoektocht naar degenen die het laatst als eigenaar konden gelden, kan daarom achterwege

[15] Hierbij zien wij af van de eigendom van de daarin gelegen kabels en leidingen. Daarvoor geeft artikel 5:20 lid 2 BW een afzonderlijke (sub)regel, die kort samengevat inhoudt dat de eigendom van een kabel- of leidingnet voor het transport van water, energie of informatie, dat onder de grond van een ander ligt, toebehoort aan de aanlegger van dat net.

blijven. Dit geldt vanzelfsprekend niet voor “losse” werf-, kluis- en straatkelders waarvan wel een eigenaar bekend is. Dan betreft het immers geen wees- of spookkelder.

6.9 Een bijzondere positie nemen de “straatkelders”, zoals die onder de Choorstraat, in. Daar rijst de vraag of die, evenals de “normale” werfkelders, door horizontale natrekking zijn verbonden met een achterliggend pand. Ook hier geldt dat dit het geval zal zijn als ze een “bestanddeel” van dat pand zijn, dat wil zeggen: daarmee intern zijn verbonden en daarvan volgens verkeersopvattingen deel uitmaken. De precieze individuele situatie, met inbegrip van de wijze van constructieve verbondenheid, zal hier de doorslag geven. Als er alleen een mogelijkheid van toegang tot de straatkelder bestaat, waarvan al sinds jaar en dag geen gebruik meer wordt gemaakt, is er – mede afhankelijk van andere relevante omstandigheden – misschien reden om te concluderen dat de straatkelder geen bestanddeel van het pand is. Dan is er geen horizontale natrekking en herleeft de hoofdregel van de verticale natrekking. Dit betekent dan dat de eigenaar van de straat, te weten de gemeente, de eigenaar is van de daaronder gelegen straatkelder.

6.10 In het memo VBK is de mogelijkheid besproken dat de bovenmuren van de werfkelders, de (ton)gewelven, gezamenlijk eigendom zijn van de keldereigenaren en de gemeente. Aan deze mogelijkheid van gezamenlijke eigendom (juridisch aangeduid als “mandeligheid”) ligt de gedachte ten grondslag dat het keldergewelf een dubbele functie vervult: het is onderdeel van de dragende constructie van de kelder en draagt ook de daarboven gelegen weg. Deze mandeligheid zou dan ook kunnen gelden voor de bouwkundige elementen van de werfkelder die de door de weg uitgeoefende krachten afdragen naar de fundering én voor de fundering zelf. Wij verwerpen deze mogelijkheid. De wet bestempelt een gemeenschappelijke “*scheidsmuur*” als gemeenschappelijk en mandelig, maar een plafond is geen muur. Het gewelf ondersteunt de daarboven gelegen weg, maar is daarvan geen constructief onderdeel.[16]

6.11 Enkele eigenaren hebben onze aandacht gevraagd voor de mogelijkheid dat een eigenaar – *om niet*, dan wel tegen een bepaalde, nader vast te stellen, vergoeding – afstand doet van de werfkelder ten gunste van de gemeente. Ons is niet gebleken dat deze mogelijkheid veel steun heeft; noch bij andere eigenaren noch bij de gemeente. Dit neemt natuurlijk niet weg dat betrokkenen hiervoor in een concreet geval een regeling kunnen treffen. Hoe dit ook zij: strikt juridisch gezien zou sprake kunnen zijn van zo’n afstand als de verbinding tussen de huiskelder en de werfkelder duurzaam wordt verbroken, bijvoorbeeld door de bouw van een gesloten tussenmuur. Dan is de werfkelder geen “bestanddeel” meer van het pand en herleeft automatisch de hoofdregel van de verticale natrekking, met de gemeente als de (nieuwe) eigenaar. De band met het pand moet dan wel volledig zijn verbroken; zo kan er, als de pandeigenaar als enige de sleutel voor de toegang via de werf behoudt, reden zijn voor een andere uitkomst. Ook hier zal echter veel afhangen van de verdere omstandigheden van het hier besproken geval. Bij deze kenschets passen twee kanttekeningen. Ten eerste: in het Nederlandse recht is het niet mogelijk afstand te doen van eigendom van een onroerende zaak. In dit concrete voorbeeld biedt het recht mogelijk in zoverre een oplossing dat er meteen, van rechtswege, een nieuwe eigenaar is. Ten tweede: het eenzijdig afstand doen van een werfkelder, die daarmee aan de gemeente vervalt, kan de gemeente op extra kosten jagen. Denk aan een kelder die noodzakelijk en kostbaar herstel behoeft. Los van de mogelijke overgang van eigendom is de vorige eigenaar daardoor tegenover de gemeente mogelijk aansprakelijk uit onrechtmatige daad.

[16] In deze zin ook advies HP, p. 8.

6.12 In hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies hebben B&W onze aandacht gevraagd voor de zogeheten watergevels, dat wil zeggen: de particuliere achtergevels voor de grachtenpanden waarvan de gevelmuur direct in het water staat. Zij vragen om een "aanvullend advies" daarover. Wij zijn daartoe maar heel beperkt in staat. De vraag was nieuw voor ons; voor zover wij konden nagaan, is die niet eerder aan de orde gesteld. Voor zover ons bekend, zijn de achtergevels niet opgenomen geweest in de onteigeningsbesluiten (of de daarmee overeenstemmende minnelijke verwervingen door de gemeente) van de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw. Als dat wel het geval is geweest, is de gemeente de eigenaar van de watergevels en de fundamenten daarvan. Dan ligt de parallel met de kluismuren voor de hand. Als de gemeente destijds – of op enig ander moment – deze eigendom niet afzonderlijk heeft gekregen, ligt het voor de hand om aan te nemen dat de eigendom bij de eigenaar van de grachtenpanden in kwestie berust. Dan zijn de watergevels immers bestanddeel van deze panden. Als gevolg daarvan valt het beheer dan in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het grachtenpand. Maar ook dan kan er reden zijn voor een uitzondering op deze hoofdregel volgens de – hierna uit te werken – overwegingen.

De eigendom van werven, wal-, kluis- en werfmuren, bruggen en groen

6.13 Vooral door de in nr. 4.2 genoemde verwervingen (deels door onteigening) is de gemeente de eigenaar van vrijwel alle werven. Ditzelfde geldt voor de kademuren, de wal- en kluismuren en het overgrote deel van de werfmuren. Deze "buitenmuren" zijn dus in andere handen dan de direct daarmee verbonden werfkelders. De gemeente is ook de eigenaar van de bruggen en van de bomen in het openbare gebied.

De eigendom van trekankers

6.14 De trekankers – voor zover aanwezig – zijn bedoeld om de werf- en kluismuren te hechten aan de overige keldermuren. Ze bevorderen een goede afdichting en moeten daarmee voorkomen dat er zand tussen de beide soorten muren weglekt. Door de wijze van aanhechting zijn de trekankers in de regel op te vatten als bestanddeel van de werf- of kluismuur waarop zij zijn vastgemaakt. De gemeente, als de eigenaar van de werf- en kluismuren, is dan door natrekking eigenaar ook van de trekankers. Gegeven de eigendom van de trekankers zijn het onderhoud en het beheer van de trekankers een verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze hoofdregel over de verantwoordelijkheid van de gemeente kan uitzondering lijden als er concrete aanwijzingen zijn voor het tegendeel, bijvoorbeeld op basis van eigendomsbewijzen. Wij kennen daarvan overigens geen voorbeelden. Ook is het mogelijk dat een trekanker los is geraakt van de keldermuur die eigendom is van de eigenaar van de werfkelder in kwestie, bijvoorbeeld door verwaarlozing door deze eigenaar in geval van oxydatie. Ook in zo'n geval kan er, afhankelijk van de verdere omstandigheden, reden zijn voor een uitzondering op de hoofdregel. De bewijslast daarvoor rust op de gemeente, als de aansprakelijke partij volgens de hoofdregel.

6.15 Het ligt voor de hand om aan te nemen dat er wat de trekankers betreft ten laste van de werfkelder (als "dienend erf") en ten behoeve van de grond met de werf- of kluismuur (als "heersend erf") een erfdienstbaarheid bestaat. Op grond daarvan moet de keldereigenaar dulden dat zijn keldermuur door de trekankers verbonden is met de daaraan grenzende werf- of kluismuur.

De eigendom van stoepen en opgangen naar de voordeuren

6.16 Met enig voorbehoud – mede gevolg van het feit dat wij de diverse feitelijke situaties niet hebben kunnen waarnemen en niet bekend zijn met de verschillende manieren waarop de eigendomsakten hierover mogelijk een regeling bevatten – maken wij nog een enkele opmerking over de eigendom van de stoepen tussen de eigenlijke weg en het (grachten)pand in kwestie en over de daaraan grenzende opgangen naar de voordeur van het pand. Het is aannemelijk dat de stoepen, door hun openbare bestemming, de eigendom van de weg volgen. De gemeente geldt dan dus als de eigenaar. Wij beschouwen de hier bedoelde opgangen als bestanddeel van het pand. Zij zijn daarmee dan in dezelfde handen als het pand. Dit heeft gevolgen voor het beheer (onderhoud), met de kanttekening dat de gemeente verantwoordelijk kan zijn voor het herstel van beschadigingen door verkeer. Op dit aspect komen wij in algemene zin nog terug.

7 Rechten en plichten

Algemeen

7.1 Terecht is buiten discussie dat het onderhoud en het herstel van de werven, de werf-, wal- en kluismuren, de wegen, de bruggen en de bomen voor rekening komen van de gemeente, die de beheerder en naar ons oordeel in de regel ook de eigenaar van deze objecten is. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten van het vastgelopen project Herstel Wal- en Kluismuren, waarmee in 2008 een begin is gemaakt en dat vanaf 2013 in uitvoering is genomen.

7.2 Op grond van artikel 3.5 van de Waterwet behoort "*een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater*" in beginsel tot de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente. Artikel 3.6 van de Waterwet bepaalt daarnaast, kort gezegd, dat de gemeente ook zorgt voor maatregelen in het openbaar gebied om "*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming*" zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. B&W hebben in hun reactie van 24 maart 2021 op ons conceptadvies geschreven dat deze zorgplichten slechts inspanningsverplichtingen van de gemeente zijn. In het eerste geval betekent het volgens B&W dat de gemeente niet de rechtstreeks afdwingbare verplichting heeft om te voorkomen dat hemelwater de werfkelder bereikt. Dit is op zichzelf waar, maar betekent niet dat deze bepalingen van de Waterwet geen rol kunnen spelen bij een eventuele aansprakelijkheid van de gemeente. Om te beginnen is het van belang om vast te stellen of de gemeente heeft voldaan aan haar zorgplicht, waarover in de desbetreffende memorie van toelichting is vermeld dat die "*zoveel mogelijk moet worden nagekomen*".[17] Bovendien leggen de hierna nader toe te lichten bepalingen van het civielrechtelijke burenrecht gewicht in de schaal. Deze bepalingen vergroten de verantwoordelijkheid om invulling te geven aan die zorgplicht, in ieder geval in de relatie tot directe buren die daarvan schade kunnen ondervinden. In dit verband is ook de gemeentelijke zorgplicht voor het behoud van het erfgoed van belang. Bij de verplichtingen op grond van de Waterwet gaat het hier nu eenmaal niet slechts om algemene uitgangspunten van een publiekrechtelijke regeling, maar om een bijzondere verwevenheid, ook in ruimtelijke zin, tussen private en publieke erven in een kwetsbaar, monumentaal gebied. Bij de privaatrechtelijke beoordeling van de mogelijke onrechtmatigheid van overheidshandelen kan een eventuele overtreding van publiekrechtelijke zorg- of inspanningsverplichtingen een bijkomende rol spelen. Deze gezichtspunten leiden ons onder meer tot de – hiermee nader gefundeerde – conclusie van aansprakelijkheid van de gemeente voor de gevolgen van tekortkomingen van haar in haar verplichtingen voor een adequate waterafvoer in het wervengebied.

7.3 Bij de werfkelders liggen de rechten en plichten genuanceerder. In beginsel is iedere eigenaar verantwoordelijk voor de goede en veilige staat van zijn eigendom en ligt het dus op zijn[18] weg

[17] De memorie van toelichting bij een wijziging van de Wet op de waterhuishouding, die in 2009 is opgegaan in de Waterwet, houdt over de toen geïntroduceerde nieuwe zorgplicht voor de hemelwaterafvoer het volgende in: "*De nieuwe wettelijke taak heeft het karakter van een zorgplicht, die zoveel mogelijk moet worden nagekomen. De woorden «zoveel mogelijk» duiden erop dat er van een inspanningsverplichting sprake is. (…) Bij de concrete invulling van de zorgplicht hebben gemeenten beleidsvrijheid om op het lokale niveau de integrale afweging te maken op welke wijze het beste kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu, volksgezondheid)"* (zie *Kamerstukken II*, 2005/06, 30 578, nr. 3).
[18] Of: haar. Dit geldt voor alle gevallen ons advies waarin wij de hij-vorm gebruiken.

om met het oog daarop te zorgen voor tijdig en voldoende onderhoud. Uitgangspunt is daarmee dat de eigenaar opdraait voor schade aan zijn object en voor schade die anderen mogelijk lijden door de ondeugdelijkheid daarvan. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij instortingen. Bij de ons bekende gevallen van een opstalrecht (met de gemeente als de blooteigenaar en een andere partij als de houder van een opstalrecht op een “los gelegen” werfkelder) geldt dit uitgangspunt voor de “opstaller”. Vaak zullen de daarop betrekking hebbende verplichtingen ook zijn vastgelegd in de opstalvoorwaarden die de gemeente heeft bedongen.

7.4 Er zijn echter factoren die het ingewikkelder maken en in andere richting (kunnen) wijzen. De verantwoordelijkheid voor de goede en veilige staat van de werfkelders ligt bij derden als *hun* gedragingen – of gebeurtenissen die binnen hun verantwoordelijkheid vallen – schade aan de werfkelders veroorzaken. Het is hoogst aannemelijk dat dit zich, in de verhouding tot de gemeente, voordoet onder meer bij schade door te zwaar, te frequent en/of te snel rijdend verkeer op de grachten, en soms ook bij schade door geparkeerde voertuigen. Daarop zijn niet alle werfkelders berekend en behoeven zij ook niet (ten laste van de eigenaar) berekend te zijn. Dat is ook de reden dat de gemeente al in de jaren ’70 van de vorige eeuw een aslastbeperking van twee ton langs de grachten heeft ingevoerd. Gebreken in het toezicht en tekortschietende handhaving van die aslastbeperking vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Handhaving van de eigen regels behoort mede tot de taken van de gemeente, die daarvoor in dit geval ook bijzondere opsporingsambtenaren (boa’s) in dienst heeft. Wij beseffen dat handhaving voor de gemeente niet altijd gemakkelijk is. Het gaat veelal om kortdurende overtredingen, door steeds wisselende overtreders. Dit gegeven doet naar ons oordeel niet af aan de hier geschetste algemene verantwoordelijkheid van de gemeente. Daarvoor is te minder reden als de gemeente is gewaarschuwd voor overtredingen maar desondanks nalaat nadere maatregelen te treffen of in te grijpen. Een toezichthouder of degene die belast is met handhaving is niet automatisch en onder alle omstandigheden (naast de primaire veroorzaker, de “overtreder”) aansprakelijk voor schade die bij voldoende toezicht of effectieve handhaving mogelijk niet zou zijn opgetreden, maar in dit geval is een dergelijke aansprakelijkheid wel gerechtvaardigd. Hiervoor bestaan diverse redenen. Het is lastig – en vaak onmogelijk – om de primaire overtreder te achterhalen. Het is vaak ook niet één overtreder die voor het geheel van schade zorgt; het is juist de optelling van de gedragingen van vele overtreders, gedurende vele jaren, die een belangrijk deel van de schade aan de werfkelders veroorzaakt. De gemeente is de instantie die bij machte is verboden in te stellen en – ondanks de zonet vermelde beperkingen – toe te zien op de naleving daarvan. Het gaat om verkeer op háár weg. Daar komt bij dat de gewelven van de werfkelders in de loop van de tijd hebben bewezen verkeer van enige omvang en enig gewicht (indicatie: een aslast twee ton) te kunnen dragen, hoewel ze daarop nooit ontworpen waren. Doordat repeterende overbelasting en andere externe invloeden hebben geleid tot verzwakkingen en constructieve scheuren, is niet bekend of er nog steeds voldoende “verborgen reserve” in deze oude constructies zit. Het is dan ook een zorgplicht voor de gemeente om zowel onderzoek uit te voeren naar de resterende draagkracht als maatregelen te treffen, dat wil zeggen: tot actie over te gaan. Voor de volledigheid voegen wij hieraan toe dat de gemeentelijke nota *Voorstel aanpak werfkelders* uit 1993, het jaar waarin een begin is gemaakt met het herstel van de werfkelders, al melding maakte van de noodzaak van het tegengaan van zwaar verkeer om het toen ingezette herstel een duurzaam karakter te geven. De nota houdt hierover het volgende in: “*Het voorliggende herstelplan voor de werfkelders is afgestemd op handhaving van de wieldrukbeperking*.” Volgens de nota vormt de belasting door relatief zwaar verkeer, waaronder ook geparkeerd verkeer, zelfs de hoofdoorzaak van de scheurvorming tussen de

aansluiting van de werfkelders en de werfmuren. Intentie van de aanpak was om de situatie na afloop van het herstel "*te consolideren door onder andere de bevoorrading van de bedrijven op verantwoorde wijze te laten plaatsvinden*". Als laatste vermeldt de nota naar aanleiding van vele gesprekken met particuliere eigenaren nog dit: "*Bovendien blijkt, dat een vrij algemene irritatie bestaat omtrent de onvoldoende handhaving van de wieldrukbeperking. Deze schadeoorzaak is bekend.*" Het zal duidelijk zijn dat de geschiedenis zich op dit punt heeft herhaald.

Plichten voor het voorkomen en herstel van schade

7.5 Het voorkómen van schade is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente én de eigenaren. Ook hierbij heeft de gemeente een bijzondere taak. In diverse opzichten en om meer dan één reden heeft zij de eindverantwoordelijkheid (met de daarbij horende regierol) voor het schadeherstel en het latere behoud. De bescherming van de publieke waarde en betekenis van het wervengebied als gemeenschappelijk erfgoed behoort bij uitstek tot het domein van de gemeente, als de hoeder van het algemeen belang. Illustratief is dat de onteigeningen van werven en wal-, kluis- en werfmuren in de jaren '40 en '50 van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden "*in het belang van monumentenzorg"*. De gemeente heeft ook veel "profijt" van de monumentale en toeristische waarde van het wervengebied. Bij deze publieke taak en verantwoordelijkheid past ook de daarop afgestemde democratische controle, waarbij de raad de centrale plaats inneemt. Ook overigens vervult de gemeente in veel opzichten een centrale rol, en wel:

- als de eigenaar en in elk geval de beheerder van de zaken met een publieke bestemming (zoals: wegen, bruggen, waterlopen, werven, wal- en kluismuren, riolering, bomen enzovoort), met de daaruit voortvloeiende handhavende taken;
- als de verantwoordelijke voor de waterafvoer (zie het aangehaalde artikel 3.5 van de Waterwet en onze beschouwing daarover);
- als de vergunningverlener in allerlei opzichten (onder meer voor graafwerk voor kabels en leidingen);
- als regelgever (bijvoorbeeld voor verkeersmaatregelen) en
- als toezichthouder (bijvoorbeeld op grond van de Woningwet).

Hier komt bij dat, zoals gezegd, schade aan de (particuliere) werfkelders vaak – maar natuurlijk niet altijd – samenhangt met gebrekkig onderhoud van (of werkzaamheden aan) zaken met een publieke bestemming of onvoldoende uitvoering van regelgeving, waaronder handhaving van de aslastbeperkingen. Alles bijeengenomen zien wij een veelomvattende zorgplicht voor de gemeente voor het publieke domein en voor alles wat zich, in allerlei vormen, in het grensgebied met het private domein voordoet.

7.6 Dan rijst de volgende vraag: wat is in deze gezamenlijke verantwoordelijkheid de taak (of plicht) van de eigenaren? Wij zien hier drie elementen:

- het voorkomen van gevaar en schade door het uitvoeren van voldoende onderhoud aan de kelder;
- het "oordeelkundig" laten uitvoeren van eventuele verbouwingen, dat wil zeggen: op basis van voldoende bouwkundige expertise en expertise op het gebied van erfgoed;
- waar dat nodig is: het verlenen van medewerking aan de gemeente bij herstelwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan de werf- en kluismuren.

7.7 In hun reactie op ons conceptrapport hebben B&W indringende vragen gesteld over het begrip bestuurlijke zorgplicht. Zij nodigen ons uit om toe te lichten hoe wij vanuit juridische plichten

tot die bestuurlijke plicht komen, tegen de achtergrond van hun verplichting tot een goede afweging en verantwoording voor de inzet van publieke middelen. Wij reageren hierop als volgt. Wij beschrijven de rechten en de plichten van alle betrokkenen, gemeente én eigenaren; en dit uiteraard voor zover het relevant is voor het behoud en waar nodig het herstel van de werfkelders in dit kwetsbare gebied. De gemeente heeft publiekrechtelijke verplichtingen, zoals die voor een adequate waterafvoer, voor handhaving van de aslastbeperking en eventuele andere verkeersmaatregelen, voor het behoud van dit collectieve erfgoed en veel meer. De gemeente is bovendien, zoals wij ook in nr. 5.7 hebben vermeld, langs drie zijden "buur" van de werfkelders: aan de voorzijde van de werfkelder bevindt zich de werf- of kluismuur, aan de bovenzijde ligt de weg en ook de ondergrond van de werfkelder behoort (door verticale natrekking) toe aan de gemeente. Het onderhoud van werf- en kluismuur, de regulering van verkeer, het afvloeien van hemelwater over de weg en het onderhoud van eventueel aanwezige fundering zijn in handen van de gemeente, op basis van haar publieke taak. Ook al wordt de gemeente in het gewone spraakgebruik niet gezien als een "privaatrechtelijke" buur (*noaber*), de wet beschouwt een gemeente wel degelijk als "buur" ook als zij "slechts" eigenaar en beheerder van een openbare weg is.[19] Dit roept de vraag op of de gemeente zich in dit bijzondere geval niet meer als goede buur zou kunnen of zelfs moeten gedragen. Wij beantwoorden deze vraag positief: ook de gemeente heeft verplichtingen als goede buur, in privaatrechtelijke zin.

7.8 Deze verplichtingen als buur hebben ook consequenties voor de uitvoering van de publiekrechtelijke zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten. Hieronder noemen wij enkele van de belangrijkste plichten als voorbeeld:

- *Aslastbeperking.* De aslastbeperking komt voort uit het bewustzijn dat zich onder de weg werfkelders bevinden en dat deze slechts een beperkte draagkracht hebben. Ongetwijfeld is de aslastbeperking deels in het leven geroepen uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Maar ook het belang van behoud van erfgoed en van bescherming van eigendom zal hieraan ten grondslag hebben gelegen.
- *Handhaving van de aslastbeperking.* Als een aslastbeperking nodig is voor het behoud van de werfkelders en daarmee van het erfgoed, zal deze beperking ook moeten worden gehandhaafd. Dit geldt temeer omdat vóór het herstel van de werfkelders in 1993 de handhaving van de aslastmaatregel als een noodzakelijke voorwaarde voor zinvol herstel is gepositioneerd (zie ook in nr. 7.4). De recente historie laat zien dat de gemeente er niet in is geslaagd aan deze verplichting een goede uitvoering te geven.
- *De zorgplicht voor hemelwaterafvoer.* Zoals wij al enkele malen hebben vermeld gaat het hier om een zorgplicht die "zoveel mogelijk" moet worden nagekomen. De ook genoemde beleidsvrijheid van de gemeente ligt vooral in de vrijheid om een integrale afweging te maken over de manier waarop *het beste* kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten en de verschillende randvoorwaarden (zoals een duurzaam watersysteem, leefomgeving, functie van een gebied, milieu en volksgezondheid). Bij het begrip "functie" is in het wervengebied een bijzonder gegeven dat in de ondergrondse werfkelders (ook) wordt gewoond en gewerkt. Het zijn onder meer deze ondergrondse functies die het gebied ook in dit opzicht uniek maken. Deze omstandigheid vormt een reden om langs de grachten van Utrecht een ruimere inhoud te geven aan de zorgplicht voor hemelwaterafvoer dan in openbaar gebied waar zich geen ondergrondse functies (lees: "onderburen") bevinden.

[19] Zie de artikelen 5:42, 5:49 en 5:50 BW.

- Deze aangescherpte zorgplicht geldt temeer omdat het de gemeente zelf was die de zojuist beschreven functies in de werfkelders heeft gepropageerd. Reden daarvoor was dat – volgens de eerder aangehaalde nota uit 1993 – een waterdichte werfkelder "*ons inziens ook een hogere waarde heeft voor de binnenstad als economisch, cultureel en toeristisch geheel. Daarom achten wij het van belang zoveel mogelijk eigenaren te stimuleren tot deelname in dit project.*" Vervolgens is ongeveer 80% van de eigenaren ertoe verleid om deel te nemen aan de hersteloperatie, waarbij het toegevoegde perspectief van waterdichtheid voor velen doorslaggevend was. De recente historie laat zien dat de gemeente afhoudend is (geworden) in deze aangescherpte zorgplicht ten opzichte van haar "onderburen".
- Een laatste gegeven dat de zorgplicht voor hemelwater aanscherpt is de al eerder genoemde omstandigheid dat de druksterkte van metselwerk kan afnemen met 10 tot 40% als dit verzadigd raakt met water. Daarmee raakt een goede hemelwaterafvoer ook de veiligheid.
- Het voorgaande geldt ook voor het onderhoud van werfmuren, kluismuren, bomen en oeverbeveiliging. Al deze taken vragen om een uitvoering waarin de belangen van "buren" worden meegewogen.
- En *last but not least*: alle voorgaande zorgplichten en beheer- en onderhoudsplichten vinden plaats binnen de context van een zorgplicht voor het behoud van uniek historisch erfgoed, en dragen ook bij aan het behoud van dat erfgoed.

7.9 Als wij – zoals ook van ons mag worden verwacht – op enige afstand kijken naar de manier waarop de gemeente in de afgelopen jaren is omgegaan met deze zorgplichten, zien wij daarin een "vergeten burenplicht". Wij worden hierin gesterkt doordat bijna alle door ons opgevangen geluiden erop wijzen dat de gemeente in de afgelopen jaren schade bij haar "buren" als gevolg van haar handelen of nalaten stelselmatig heeft afgehouden. Ook de verbinding met de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, lijkt uit het geheugen te zijn gewist. Dit is om meer dan één reden niet goed te begrijpen. Hierbij springt vooral in het oog dat de gemeente en de eigenaren van de werfkelders voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het unieke cultureel erfgoed in het wervengebied. Door de beperkte invulling van haar zorgplichten, waarbij geen rekening is gehouden met deze burenplicht, is veel schade aan dit erfgoed ontstaan.

7.10 Alle hiervoor genoemde verplichtingen van de gemeente – zorgplichten en uitvoerings-, beheer- en onderhoudsplichten, met de daarmee verweven burenplichten – samen zien wij als een bestuurlijke zorgplicht; "bestuurlijk" omdat degene met deze verplichtingen een overheidslichaam is. Uit het verzaken van deze plicht, daar waar dit het geval is, vloeien financiële verplichtingen voort, onder meer tot schadevergoeding. Dat is juridisch niets bijzonders. Vanzelfsprekend zal steeds in een concrete situatie moeten worden beoordeeld hoe de gemeentelijke plicht zich verhoudt tot mogelijke particuliere plichten, in dit geval van eigenaren in het wervengebied. Dat is soms een complexe zaak, door de nauwe verwevenheid van *deze* buren (waaronder dus ook de gemeente), met hun in elkaar overlopende eigendommen. Wij hebben oog voor deze complexiteit en zullen daarom nauwkeurig onze verdere afwegingen en keuzen toelichten. Zoals wij al meermalen hebben gezegd, gaat onze sterke voorkeur daarbij uit naar regels van algemene strekking, met de mogelijkheid van welomschreven uitzonderingen daarop. Dit om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden, om onnodige juridisering tegen te gaan en om de almaar gegroeide impasse waarin het herstel van het wervengebied zich bevindt, te verkleinen.

7.11 Wij komen tot de aanbeveling aan de gemeente om in algemene zin – en dus behoudens de hierna te beschrijven uitzonderingen – verantwoordelijkheid te nemen voor schade aan de werfkelders. Uitgangspunt is weliswaar dat een eigenaar verantwoordelijk is voor het behoud van zijn eigendom. Schade en waardevermindering door slijtage en natuurlijk verval komen *in beginsel* geheel voor zijn rekening. Dit geldt ook voor de gevolgen van gebrekkig onderhoud. Maar de gelding van deze algemene uitgangspunten en regels wordt hier sterk beïnvloed door andere gegevens. Deze gegevens wegen naar ons oordeel veelal zwaarder. Hierin zien wij aanleiding om in dit bijzondere en unieke geval van de werfkelders in het Utrechtse wervengebied zo nodig – maar niet in de kern, zo voegen wij hieraan al direct toe – af te wijken van de strikte regels van het recht. Wij lichten dit als volgt nader toe. De middeleeuwse werfkelders zijn een wezenlijk onderdeel van het unieke geheel van grachten, werven en onder het openbare gebied gelegen kelders in de Utrechtse binnenstad en staan daardoor niet op één lijn met andere onroerende zaken. De invloed van de openbare ruimte – met alle daarbij behorende functies zoals (zwaar) verkeer of openbaar groen – op de staat van de werfkelders is onmiskenbaar. Lekkages “van bovenaf” zijn veelal het gevolg van gebreken in de waterafvoer en daardoor veroorzaakte omstandigheden. Voor die gevolgen is in de verhouding tot de werfkeldereigenaren in beginsel, bij wijze van vuistregel, de gemeente verantwoordelijk. Dit is ook het geval bij een onvoldoende (geworden) aanhechting van de werf- of kluismuur en de keldermuur. Deze aanhechting was een van de kernpunten in de aanpak vanaf 1993. Ook toen erkende de gemeente overigens al dat die aanhechting haar verantwoordelijkheid was. Deze algemene overwegingen rechtvaardigen de algemene hoofdregel dat de gemeente substantieel bijdraagt aan de kosten van het herstel, waaronder deels ook herstel van de binnenruimten. In zoverre is er dus een grondslag voor het maken van een uitzondering op de hier al enkele keren beschreven uitgangspunten en regels. De uitzondering heeft een algemeen karakter en “*overrulet*” in zoverre dus het uitgangspunt of beginsel van verantwoordelijkheid van de eigenaar van de werfkelder.

7.12 Op dit punt is het goed om alvast aan te kondigen dat wij in de nrs. 7.22 en volgende een onderscheid zullen maken tussen twee soorten werfkelders. Enerzijds de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en de werfkelders die langs andere weg in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld. Voor deze categorieën werfkelders geldt de hier genoemde uitzondering. Anderzijds zijn er werfkelders waarvan de eigenaren destijds niet hebben meegedaan en die in het recente verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld. Buiten de operatie van toen is, zoals ook eerder is gezegd, ongeveer 20% van de werfkelders gebleven. Op deze beide categorieën werfkelders verklaren wij de genoemde uitzondering niet van toepassing. Dit laat onverlet dat eigenaren van deze werfkelders wel kunnen deelnemen in de samenwerkingsvorm die wij in § 9 van dit advies introduceren en daarmee kunnen profiteren van de daaraan verbonden voordelen. Daarnaast stellen wij voor om voor deze groep de kostenverdeling voor het herstel en waterdicht maken die toen tussen gemeente en eigenaren is toegepast, te herintroduceren.

7.13 Deze overwegingen brengen ons tot de volgende aanbevelingen voor de hiervoor omschreven groep van werfkelders:

- Scheuren in de gewelven, muren en vloeren met de daaruit voortvloeiende gevaren voor veiligheid of lekkage komen in beginsel voor rekening van de gemeente. Dit geldt ook voor scheuren in de muren en vloeren en de aansluitingen tussen de werf- en kluismuren en de werf- en kluiskelders. De wijze waarop dit gebeurt werken wij uit in het hierna, in de nrs. 7.18 en volgende, te noemen bewijsvermoeden. Voor de goede

orde: met deze aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zeggen wij niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. Op scheuren door zettingen gaan wij in nr. 7.24 afzonderlijk in.

- Voor de waterdichtheid zelf doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag bedraagt tien jaar. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter ongeveer 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is de bitumenlaag te vervangen, of dat het opportuun is dat te doen als de weg met het oog op een hersteloperatie toch wordt opengebroken, komen wij tot de aanbeveling om de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de eigenaar en de gemeente (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag komen dan geheel voor rekening van de eigenaar.
- De eigenaar van de werfkelder neemt in beginsel de kosten van het “binnenwerk” voor zijn rekening. Hieronder zijn te verstaan: alle “dagelijkse” reparaties en herstelwerkzaamheden als gevolg van scheurvorming; kort samengevat: alle niet-constructieve ingrepen die aan de binnenkant van het gewelf zijn uit te voeren. Te denken is aan scheuren in eventuele pleisterlagen, en door seizoenswisselingen (met veranderingen in warmte en koude), schimmels, uitslag, veroudering van de mortel en dergelijke; mogelijk ook vorstschade. De kosten van het binnenwerk komen echter voor rekening van de gemeente als en voor zover de eigenaar aannemelijk maakt dat de werkzaamheden noodzakelijk zijn door scheuren in de gewelven, de muren en de vloeren. Daarvoor is in beginsel immers de gemeente verantwoordelijk. Een en ander wordt uitgewerkt in bewijsvermoedens.
- Bij kelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie in de jaren 1993-2002 en in het niet al te lange voorbije verleden ook niet op andere wijze zijn hersteld met een eigen bijdrage van de eigenaar, komen de kosten van herstel en waterdicht maken voor 40% voor rekening van de eigenaren. Wij lichten dit toe in nr. 7.22.
- Maatregelen ter voorkoming van optrekkend vocht en herstel van daardoor veroorzaakte schade komen in beginsel, met een uitwerking in de vorm van een bewijsvermoeden, voor rekening van de eigenaar van de werfkelder. Met optrekkend vocht kan elke eigenaar, ook elders, te maken hebben.
- In de verhouding tot de individuele eigenaren is een eventuele verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap toe te rekenen aan de gemeente. Deze kan zich dan zo nodig verhalen op HDSR. Een dergelijke toerekening is, zo nodig ook weer in afwijking van de strikte regels van het recht, verantwoord en geboden door de lastige bewijspositie waarin de individuele eigenaar anders zou komen te verkeren, in samenhang met het gegeven dat overheidslichamen gemakkelijker onderling hun problemen kunnen oplossen.

Bij deze aanbevelingen is het goed hier expliciet een voorwaarde te parafraseren die ook is geformuleerd vóór de hersteloperatie van 1993, namelijk: invulling geven aan deze verantwoordelijkheden is alleen zinvol als de gemeente op een ruimere, meer doeltreffende en structurele wijze uitvoering gaat geven aan haar zorg-, onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied.

7.14 De hier gegeven hoofdregels en de daarop te enten bewijsvermoedens ten laste van de gemeente lijden uitzondering als de gemeente het bewijs levert van een andere, niet aan haar toe te schrijven, oorzaak, of zo’n andere oorzaak aannemelijk maakt. Het kan van de aard van

de uitzondering afhangen welke eisen hier aan dit tegenbewijs moeten worden gesteld. Tegenbewijs kan bijvoorbeeld betrekking hebben op (de gevolgen van) ondeskundig uitgevoerde werkzaamheden in opdracht van de eigenaar zelf. Omgekeerd berust de hier weergegeven primaire aansprakelijkheid van de werfkeldereigenaar ook steeds op een bewijsvermoeden, waartegen deze eigenaar tegenbewijs – in de vorm van het aannemelijk maken van oorzaken die buiten zijn verantwoordelijkheid vallen – kan leveren.

7.15 Een tegenwerping tegen de hier aanbevolen vrij algemene – en mogelijk verregaande – verantwoordelijkheid van de gemeente zou kunnen inhouden dat alle huidige eigenaren hun eigendommen hebben verkregen in een tijd waarin de gevolgen van (te) zwaar verkeer op de grachten zich al hebben laten gelden. Hieraan kan het argument worden verbonden dat in de aankoopprijzen dit nadeel al is verdisconteerd. Daarop doorgeredeneerd zou dan de gedachte kunnen opkomen dat een financiële bijdrage van de gemeente die gebaseerd is op verantwoordelijkheid voor het toelaten van te zwaar verkeer “dubbelop” is; de aankoopwaarde van het pand-met-kelder zal immers al lager zijn geweest door deze potentiële schade. Wij onderschrijven een dergelijke redenering niet. Daardoor zou immers per saldo het nadeel bij de eigenaren terechtkomen (of blijven). Dit is niet redelijk. Soortgelijke overwegingen gelden voor de mogelijke tegenwerping dat de eigenaren van werfkelders op de hoogte zullen zijn geweest van de bijzondere risico’s die aan deze kelders kleven en dergelijke risico’s dus bij voorbaat hebben aanvaard.

7.16 Tussen een overheid (zoals hier de gemeente) en de individuele burgers bestaat een bijzondere relatie. Een overheidsorgaan moet altijd rekening houden met publieke verantwoording, met een zuinig en effectief beheer van de openbare middelen en met de eis dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld. De mogelijkheid dat bepaalde gedragingen tegenover de ene burger of gevallen waarin het overheidsorgaan ten opzichte van die burger iets nalaat, een precedent scheppen in de verhouding tot andere burgers, kan het overheidsorgaan beducht maken voor medewerking aan het herstel van schade van individuele eigenaren waarmee publieke middelen gemoeid zijn. De overheid moet er anderzijds voor waken dat dit richtsnoer niet te strak wordt. Een bijzonder gebied zoals het wervengebied kan bijzondere maatregelen of bejegeningen van de gemeente rechtvaardigen of zelfs nodig maken. Door het unieke karakter van dit gebied, met zijn openbare wegen boven historische werfkelders, gaan vergelijkingen met andere situaties, elders, niet op. Als er echt maatwerk wordt geleverd, dat is afgestemd op bijzondere situaties, is het gevaar voor ongewenste of onbedoelde precedentwerking klein en behoeft daarvan geen verlammende werking uit te gaan. De op zichzelf begrijpelijke vrees voor precedentwerking moet niet leiden tot afhoudend en defensief gedrag.

7.17 Bij dit alles is het in veel opzichten en voor allerlei doeleinden nodig dat er een deugdelijke inventarisatie en registratie komt van het eigenaarschap, de technische staat van de muren, de werfkelders enzovoort. Het behoort bij uitstek tot de verantwoordelijkheid van de gemeente, als de “spin het web”, om hiervoor te zorgen. Dit vereist een structuur waarin, voor zover mogelijk, toekomstige veranderingen snel en volledig kunnen worden verwerkt. Zo’n registratie moet vermelden wat uit het verleden bekend is (denk aan een beschrijving van de bouwkundige situatie en de vastlegging van onderzoeken uit het verleden en van wat er vervolgens is uitgevoerd). De registratie moet toegankelijk zijn voor belanghebbenden. Hieruit moet ook snel duidelijk worden welke meldingen voor een bepaald pand of rak in het verleden zijn gedaan, en wat daarmee al dan niet is gebeurd. In een dergelijk systeem kunnen ook de

waarnemingen uit de verderop in ons advies te beschrijven mogelijkheden voor permanente monitoring van de toestand van de werfkelders een plaats krijgen. Het is om diverse redenen van groot belang dat de eigenaren en bewoners hierin een rol krijgen; zij zijn “oog en oor” van de toestand van de kelders en de directe omgeving daarvan en kunnen een rol spelen in het monitoren van de stand van zaken. Maar dan moeten hun waarnemingen en meldingen wel een voor hen zichtbaar gevolg krijgen.

Een bewijsregel en daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheden

7.18 Het is niet eenvoudig om binnen (het bereik van) een gemeente algemene regels te laten gelden die recht doen aan de hier vermelde verdeling van verantwoordelijkheden, rechten en plichten. Dergelijke regels zijn van civielrechtelijke aard en horen thuis in het BW of vloeien voort uit de voorschriften van dit wetboek. Soms bevat het BW bijzondere regels voor een bepaald (territoriaal) gebied. Artikel 6:177*a* lid 1 BW[20] is daarvan een voorbeeld. Het betreft schade door mijnbouw in het Groningenveld. Deze bepaling bevat een bewijsregel. Wij bevelen een soortgelijke bewijsregel aan voor het wervengebied. De bewijsregel komt dan kort gezegd hierop neer dat bepaalde, welomschreven, schade *wordt vermoed* te zijn veroorzaakt door het gebruik van de openbare weg of andere oorzaken waarvoor de gemeente aansprakelijk is, *tenzij* er concrete – door de gemeente te bewijzen of aannemelijk te maken – aanwijzingen voor het tegendeel zijn. Bij dit laatste is te denken aan bijvoorbeeld schade door kennelijk onvoldoende onderhoud of ondeskundig uitgevoerde bouwwerkzaamheden van de werfkeldereigenaar. Een zelfde constructie kan worden gekozen voor de situaties waarin de oorzaak in beginsel in de risicosfeer van de eigenaren liggen. Strikt genomen is hiervoor een afzonderlijk vast te leggen bewijsvermoeden overigens niet nodig. Het Nederlandse recht kent immers het uitgangspunt dat een ieder in beginsel verantwoordelijk is voor schade aan zijn eigendommen. Daaruit volgt dat een eigenaar die meent dat de schade voor rekening van een ander – in dit geval de gemeente – moet komen, moet aantonen dat de schade is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor die ander verantwoordelijk is. Ons voorstel houdt in dat deze en dergelijke bewijsregels worden opgenomen in de statuten van de hierna te introduceren stichting van eigenaren en gemeente samen (zie verder § 9) en daarmee de gemeente en de aangesloten eigenaren binden.

7.19 Wij gaan hier nog wat nader op in, mede omdat B&W in hun reactie op ons conceptadvies, waarin deze mogelijkheid van bewijsvermoedens ook al was opgenomen, de zorg hebben uitgesproken dat zo’n opzet tot verdere juridisering leidt. Wij delen deze zorg niet. In de bestaande situatie verkeren eigenaren met schade die naar hun overtuiging is veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, in een “onmogelijke” bewijspositie. Het is voor hen heel lastig, om niet te zeggen onmogelijk, om het bewijs te leveren dat er inderdaad omstandigheden van dergelijke aard in het spel zijn. Het inschakelen van eigen deskundigen is kostbaar en tijdrovend, en individuele eigenaren voelen zich klein ten

[20] Dit artikellid luidt als volgt: “*Bij fysieke schade aan gebouwen en werken, die naar haar aard redelijkerwijs schade door beweging van de bodem als gevolg van de aanleg of de exploitatie van een mijnbouwwerk ten behoeve van het winnen van gas uit het Groningenveld of […] zou kunnen zijn, wordt vermoed dat die schade veroorzaakt is door de aanleg of de exploitatie van dat mijnbouwwerk.”*

opzichte van een “machtige” en van eigen deskundigheid voorziene gemeente, die een veel breder veld kan overzien en naar de ervaring van velen in de afgelopen jaren de verantwoordelijkheid voor schade heeft afgehouden. Dit is onbillijk, en zeker als er – zoals hier het geval is – structurele oorzaken aanwezig zijn die wijzen op verantwoordelijkheid van de gemeente, bijvoorbeeld wegens het verzaken van háár verplichtingen, die van publiekrechtelijke en van burenrechtelijke aard kunnen zijn. De mogelijkheid van een bewijsvermoeden ten nadele van de gemeente in bepaalde, welomschreven gevallen, heft deze structurele onbillijkheid op. Dat is in onze ogen geen vorm van juridisering, maar van het tegendeel: dejuridisering. Het gevolg daarvan is ook niet, zoals B&W kennelijk vrezen, dat het nu de gemeente is die in een “onmogelijke” bewijspositie komt te verkeren. Wij komen immers tot aanbevelingen waarin de mogelijkheid van tegenbewijs, of de lichtere vorm daarvan (het aannemelijk maken), wordt uitgewerkt en gefaciliteerd. Dit past in ons algemene streven om uit te gaan van hoofdregels met een generiek karakter, die de meeste gevallen dekken, maar waarop door afwijkende specifieke omstandigheden uitzonderingen mogelijk zijn. Het leveren van (tegen)bewijs door de gemeente zal overigens niet zelden ook gemakkelijker zijn dan het leveren van bewijs van het tegendeel door individuele eigenaren. Zoals gezegd, overziet de gemeente immers een ruimer veld en beschikt zij structureel over een veel bredere eigen deskundigheid. De bewijsmoeilijkheden die zich over en weer aandienen staan dus niet op één lijn. Anders gezegd: zij kunnen niet tegen elkaar worden weggestreept. En afgezien daarvan is het, heel in het algemeen gezegd, redelijker en bevredigender dat de gemeente in een niet eenvoudige of vrijwel “onmogelijke” bewijspositie verkeert dan dat er voor een veelheid van individuele eigenaren een “onmogelijke” bewijspositie in het verschiet ligt. Waarbij te bedenken is dat dit zich alleen kan voordoen als er aanwijzingen zijn voor het gelijk van de een én dat van de ander. Wij verwijzen hier tot slot naar § 9, waarin wij voorstellen doen om bij serieuze tegenstellingen en conflicten verregaande juridisering te voorkomen door vormen van mediation en van geschilbeslechting door bindend advies.

7.20 In nr. 2.6 hebben wij in herinnering geroepen dat wij de vrijheid hebben om, gemotiveerd, “*af te wijken van de strikte regels van het recht”.* Ons voorstel voor bewijsvermoedens kan worden gezien als zo’n afwijking, omdat het een regel – zij het bij wijze van vertrekpunt – toevoegt aan de bestaande algemeen werkende rechtsregels. Maar hierbij verdient wel de aandacht dat artikel 150 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv), dat betrekking heeft op de verdeling van de bewijslast, zelf al de structuur heeft van een hoofdregel, met de mogelijkheid van uitzonderingen. De hoofdregel is – kort samengevat – dat degene die zich beroept op de gevolgen van bepaalde feiten of rechten (zoals hier: aansprakelijkheid van de gemeente op grond van omstandigheden waarvoor zij verantwoordelijk is) dergelijke feiten moet bewijzen. Er is plaats voor een uitzondering op deze hoofdregel onder meer als “*uit de eisen van redelijkheid en billijkheid*” een andere verdeling van de bewijslast voortvloeit. Het is dus mogelijk dat de rechter, in een eventuele procedure over deze kwestie, van oordeel is dat de eisen van redelijkheid en billijkheid tot gevolg hebben dat de bewijslast niet op de eigenaar maar op de gemeente rust. Het door ons voorgestelde bewijsvermoeden past in dit systeem. Anders gezegd: ons advies houdt op dit punt niet méér in dan dat wij om de door ons genoemde redenen de uitzonderingsbepaling van artikel 150 Rv generiek van toepassing verklaren voor een groot deel van de werfkelders. De toegevoegde waarde daarvan is dat er vooraf duidelijkheid is over een hoofdvraag waarover anders een mogelijk ingewikkelde en lange juridische strijd moet worden gevoerd.

7.21 Ons streven naar vermindering van juridisering wordt ook gediend door een zo groot mogelijke duidelijkheid-vooraf over de mogelijkheden om aan het bewijsvermoeden te ontkomen door het leveren van tegenbewijs of het aannemelijk maken van feiten die het bewijsvermoeden opzijzetten. Het vermindert ook de kans op onbillijke uitkomsten. Wij hebben al enkele keren iets gezegd over omstandigheden die het gewenst maken dat het bewijsvermoeden niet opgaat. Wij geven hiervan enkele voorbeelden. Bepaalde schade aan een werfkelder wordt vermoed te zijn veroorzaakt door te zwaar of te snel rijdend dan wel te frequent verkeer, en komt daarmee in beginsel voor rekening van de gemeente. Maar er kunnen aanwijzingen zijn voor de conclusie dat deze specifieke schade geheel of voor het grootste deel het gevolg is van andere omstandigheden, die tot de verantwoordelijkheid van de eigenaar of de eigenaar van een buurpand behoren. Te denken is dan bijvoorbeeld aan:

- zichtbare jarenlange verwaarlozing van de werfkelder, die zich manifesteert in een vorm die het aannemelijk maakt dat de schade geheel of grotendeels dáárdoor is veroorzaakt;
- verbouwingen in of bij de werfkelder die de constructie hebben aangetast en kennelijk tot de onderzochte schade hebben geleid;
- een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt en nu waterdicht wordt gemaakt voor dergelijk gebruik.

Het zou niet redelijk zijn om de kosten van herstel dan geheel voor rekening van de gemeente te brengen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de kosten van het waterdicht maken van een kelder die nooit waterdicht is geweest en niet voor commerciële of woondoeleinden is gebruikt.

7.22 Vier onderwerpen verdienen hierbij nog afzonderlijke aandacht. Het eerste betreft de positie van de eerder al aangeduide eigenaren van de panden die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002 en die ook niet op andere wijze hun werfkelder in het niet al te lang voorbije verleden hebben hersteld. Zoals eerder beschreven, hebben de toen wel deelnemende eigenaren globaal 40% betaald van alle kosten van het waterdicht maken en de verdere herstelmaatregelen. De reactie van B&W op ons conceptadvies komt er, samengevat, op neer dat het onbillijk zou zijn om degenen die toen niet hebben meegedaan nu te “belonen” met een volledige vergoeding van die kosten. B&W schrijven dat zij “*het beeld*” hebben dat het veelal deze kelders zijn waarover zij nu meldingen van ernstige lekkages ontvangen. Ons was en is niet bekend of de huidige schades zich vooral voordoen bij deze categorie panden. Maar los daarvan onderschrijven wij op dit punt de opvatting van de gemeente. Er is geen goede grond om, voor zover het gaat om de kosten van herstel en waterdicht maken van de werfkelders, de hier bedoelde eigenaren in verhouding tot andere eigenaren te bevoordelen door het bewijsvermoeden dat tegen de gemeente werkt. In de lijn van de destijds gemaakte en breed gedragen afspraken is het redelijk om van de eigenaren om wie het hier gaat, een bijdrage van 40% van de totale kosten voor het herstel en waterdicht maken te vragen. Dit is te zien als een spijtoptantenregeling. Voor de werfkelders die wel onderdeel waren van de hersteloperatie van 1993-2002 zijn ons geen concrete voorbeelden bekend van recente schades die zijn toe te schrijven aan bijvoorbeeld het einde van de levensduur van de bitumen afdeklaag die in de jaren 1993-2002 is aangebracht. Integendeel: er zijn sterke aanwijzingen voor de algemene veronderstelling dat nadien opgekomen gebreken in belangrijke mate zijn toe te schrijven aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, zoals de almaar voortgegane verkeersdruk en gebreken in de afvoer van hemelwater. Voor de categorie eigenaren van werfkelders die destijds wel hebben meegedaan aan de hersteloperatie, bevelen wij de 60-40-verhouding dus niet aan. In algemene zin hebben

gebouwen te maken met veroudering (“*aging*”, “autonome degradatie”), maar het is bepaald onaannemelijk dat dit inmiddels heeft geleid tot schade bij werfkelders die in de jaren 1993-2002 zijn hersteld en waterdicht zijn gemaakt. Ook normaal te verwachten zettingen zijn bij deze al eeuwenlang bestaande gebouwen wel “uitgewerkt”.

7.23 De tweede opmerking betreft de mogelijkheid dat er meerdere oorzaken van de schade zijn aan te wijzen of voor de hand liggen. B&W hebben ons geschreven dat soms aan de hand van de aard van de scheuren kan worden vastgesteld wat daarvan de oorzaak is. Zo passen lengtescheuren in de gewelven (dat wil zeggen: scheuren loodrecht op de rijrichting) in het beeld van schade door te zwaar verkeer en hebben breedtescheuren (scheuren parallel aan de rijrichting) veelal een andere oorzaak, gerelateerd aan verschil-zettingen. Met het eerste zijn wij het eens, maar het tweede ligt niet zwart-wit. Als in een werfkelder die in de jaren 1993-2002 is hersteld en waterdicht is gemaakt intussen weer schade is opgetreden, ligt een oorzaak binnen de risicosfeer van de eigenaar niet voor de hand; behalve (weer) als er zo’n aanwijsbare oorzaak is aan te wijzen bijvoorbeeld door een ondeskundig uitgevoerde verbouwing in de jaren na de eerdere hersteloperatie. Bij een vermoedelijke of aannemelijke samenloop van oorzaken – zoals: te zwaar verkeer en mogelijk onvoldoende eigen onderhoud door de werfkeldereigenaar – is het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente veelal weer wel gerechtvaardigd.

7.24 Dit brengt ons tot de derde opmerking. Een lastige categorie schadeoorzaken wordt gevormd door zettingen van de ondergrond. Er zijn gevallen waarin een duidelijke oorzaak van dergelijke zettingen is aan te wijzen, zoals het uitvoeren van werkzaamheden in de directe omgeving of bewust aangebrachte veranderingen in de grondwaterstand. In algemene zin is er dan voldoende reden om het bewijsvermoeden ten laste van de gemeente toe te passen. Dit is ook het geval als het gaat om werkzaamheden die de gemeente in het algemeen belang (“ten algemenen nutte”) heeft uitgevoerd. Dat is op zichzelf rechtmatig, maar het zou onredelijk zijn – en in bepaalde gevallen onrechtmatig – om onevenredig nadeel dat bepaalde eigenaren daarvan ondervinden, voor hun rekening te laten. Maar er zijn ook gevallen waarin geen oorzaak van zettingen valt aan te wijzen die een kenbare relatie hebben met gedragingen (of nalaten) van de gemeente. Denk aan de gevolgen van droge zomers of een algemene vernatting of van een algehele bodemdaling. Dergelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot veranderingen in de grondwaterstand en tot “autonome”, ongelijke, zettingen, met schade ook aan werfkelders. In dit verband wijzen wij ook op de lopende onderzoeken van RHDHV, W+B en Antea, die al waren ingezet toen wij onze opdracht kregen en nu, aan het einde van de opdracht, nog lang niet zijn afgerond. In nr. 3.1 hebben wij hiervoor al de beeldspraak van het “op een rijdende trein stappen” gebruikt. Het is denkbaar dat de lopende onderzoeken inzichten geven over schadeoorzaken en schadepatronen die wij nog niet goed in beeld hebben. Wij kunnen daarover nu geen zinvolle uitspraken doen. Niettemin handhaven wij de door ons aanbevolen structuur van hoofdregels (met in het verlengde daarvan: bewijsvermoedens) met de mogelijkheid van uitzonderingen (door tegenbewijs). Als er sterke aanwijzingen zijn voor oorzaken buiten de macht van de gemeente én van de betrokken eigenaren, kan er reden zijn voor het maken van zo’n uitzondering. Hierbij is te denken aan de zonet bedoelde natuurlijke, “autonome” oorzaken, waarvoor ook geen oplossing kan worden gevonden in de zorgverplichting van de gemeente om “*structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand*” voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen, zoals het al eerder aangehaalde artikel 3.6 van de Waterwet het formuleert. Een dergelijke uitzondering tast de basisstructuur van ons advies niet aan. Ook overigens is het goed om voor ogen te

houden dat wij geen uitspraken doen met een gelding van 100% voor alle gevallen. Maar deze beperking mag er niet toe leiden dat er over de hele linie fundamentele onzekerheid blijft bestaan. Wij weten ook veel *wel*.

7.25 De vierde opmerking betreft schade door lekkage in de voegen tussen gemeentelijk eigendom (de werf- en kluismuren) en particulier eigendom (de overige keldermuren). Het is aannemelijk dat voegwerk een van de zwakke plekken is. Dit geldt in zijn algemeenheid voor overgangen. Daarom zijn er dilatatievoegen, die de gevolgen van bewegingen van de muren ten opzichte van elkaar moeten beheersen. Metselwerk beweegt altijd in meerdere of mindere mate, bijvoorbeeld in een dag- of nachtcyclus en een seizoenscyclus. Het gegeven dat het hier gaat om schade bij de overgang tussen deze gemeentelijke eigendommen en private eigendommen rechtvaardigt naar ons oordeel niet dat de eigenaren in de regel moeten bijdragen in de kosten van het herstel van schade door lekkage in de voegen. In het al eerder genoemde raadsvoorstel uit 1993, dat ten grondslag heeft gelegen aan het herstelplan 1993-2002, hebben B&W als de "*hoofdoorzaak van de scheurvorming*" ter plaatse van de aansluiting van de werfkelders aan de werfmuren aangewezen de voortdurend wisselende belasting op de keldergewelven door relatief zwaar verkeer. Hieronder verstonden zij zowel het rijdende verkeer als het geparkeerde verkeer langs de balies aan de werfmuren. Wij menen dat deze generieke oorzaak ook nu nog gelding heeft, zeker na de toen in gang gezette hersteloperatie. Maar ook hier heeft deze zienswijze (slechts) de kracht van een bewijsvermoeden, dat opzij kan worden gezet als er sterke aanwijzingen zijn voor andere oorzaken. Denk bijvoorbeeld aan aantoonbaar falend onderhoud aan voegen "van binnenuit" in gevallen waarin de eigenaar daarmee bekend was of kon zijn en de gemeente daarvan onkundig was. Ook hier geldt dat wij niet alle concrete of denkbare gevallen kunnen overzien en met algemene aannamen, met daarop gebaseerde bewijsvermoedens, werken.

7.26 In algemene zin is de eigenaar van een object (gebouw) verplicht tot het onderhouden van het object. Dit volgt ook uit art. 1*a* lid 1 van de Woningwet, dat een zorgplicht legt op de eigenaar van een bouwwerk. Dit betekent dat deze plicht normaal gesproken niet op anderen rust. Een eigenaar heeft tot op zekere hoogte de vrijheid om zijn object te verwaarlozen. Maar anderen mogen daarvan niet de dupe worden. Als gebrekkig onderhoud van een werfkelder gevaar voor de veiligheid oplevert, dient de eigenaar maatregelen te nemen om dat gevaar af te wenden. Dit geldt dus ook voor de gemeente in haar hoedanigheid van eigenaar en beheerder van de weg: als een te zware belasting of gebrekkig onderhoud van de weg nadeel aan anderen (zoals de eigenaar van de daaronder gelegen werfkelder) berokkent, levert dit een onrechtmatige daad van de gemeente tegenover die anderen op. De gemeente dient dan maatregelen te treffen om dergelijk nadeel te voorkomen of te herstellen. Hetzelfde is het geval bij gebreken in de waterafvoer vanaf de openbare weg.

7.27 Deze overwegingen rechtvaardigen, samengevat, de regel dat schade die zich manifesteert in scheurvorming en lekkages wordt vermoed het gevolg te zijn van oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Hiertoe behoren in het bijzonder de te zware belasting van de weg, een ontoereikende afvoer van hemelwater met daardoor onder meer het gevaar van weggespoeld zand onder de weg, onvoldoende onderhoud aan de oeververdediging waardoor funderingen kunnen worden aangetast en beschadiging door wortels van bomen. Hierbij bestaat de mogelijkheid van tegenbewijs, waarbij de gemeente moet aantonen dat er oorzaken in het spel zijn waarvoor de eigenaar van de werfkelder verantwoordelijk is. Deze regel geldt niet voor maatregelen die nodig zijn voor het herstel en waterdicht maken van de

werfkelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren 1993-2002. Wij komen tot de aanbeveling om van de eigenaren van deze kelders in beginsel een bijdrage van 40% van de kosten van deze operatie te vragen.

7.28 Samenvattend komen wij tot de volgende verdeling van verantwoordelijkheden voor de werfkelders die onderdeel waren van de hersteloperatie in de jaren 1993-2002, of die op andere wijze in het niet al te lang voorbije verleden zijn hersteld en waterdicht gemaakt:

Aard van het probleem	**Aansprakelijke partij (bij wijze van bewijsvermoeden)**	**Uitzondering**
Scheuren in de gewelven, muren en vloeren en tussen werf- en kluismuur of tussen werf- en kluiskelder	Gemeente	Bij ondeugdelijk uitgevoerde ingrepen in de werfkelder door eigenaar of door buren
"Binnenwerk" werfkelder, met "dagelijkse" reparaties; samengevat: alle niet-constructieve ingrepen aan de binnenkant van het gewelf	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de werkzaamheden nodig zijn als gevolg van scheuren in de gewelven, muren en/of vloer of andere omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is
Vervanging bitumenlaag	Gemeente en eigenaar elk voor de helft verantwoordelijk	
Vochtdoorslag "van onderop"	Eigenaar	Als aannemelijk is dat de schade het gevolg is van een andere, niet aan de eigenaar toe te schrijven, oorzaak

7.29 De gemeente en nuts- en kabelbedrijven hebben een specifieke zorgplicht voor de leidingen die in de weg en boven de werfkelders liggen. Schending van deze zorgplicht leidt tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade voor anderen, zoals de eigenaren van werfkelders. Een eventuele verantwoordelijkheid van HDSR is – zoals wij in nr. 7.13 ook al hebben geschreven – in de verhouding tussen een eigenaar en de gemeente toe te rekenen aan de gemeente, die daarvoor zo nodig verhaal kan zoeken bij HDSR.

7.30 Eigenaren van naastliggende percelen hebben op grond van het burenrecht en de algemene regels van het aansprakelijkheidsrecht (onrechtmatige daad) de verplichting om hun pand zo te onderhouden en bij bouwactiviteiten zodanig te werk te gaan dat de buurpercelen daarvan geen schade ondervinden. Ook hier leidt schending van deze plicht tot aansprakelijkheid voor de daardoor veroorzaakte schade van anderen.

Voorzorgsmaatregelen

7.31 Voorzorg en maatregelen op dat gebied beginnen met inzicht. Met het oog daarop bevelen we aan dat de gemeente zorgdraagt voor een goede en toegankelijke registratie van alle gegevens (meldingen, onderzoeken en dergelijke) met betrekking tot elk pand dat over een werfkelder beschikt. De eigenaren moeten hierin een belangrijke rol spelen. Zij zijn "oog en oor" voor waarnemingen in dit gebied. In bredere zin kan de gemeente inzetten op een kennisbank over

het wervengebied. Het ligt voor de hand dat zoveel mogelijk samen met eigenaren en erfgoedpartners te doen. Onderdeel van de kennisbank kan bijvoorbeeld ook zijn een advies of richtlijn voor deugdelijk onderhoud van het erfgoed, waaronder in ieder geval de werfkelders, en waar je voor onderhoudsvragen terecht kan. Of voor subsidies.

7.32 Allereerst is degene die in dit gebied bouwactiviteiten gaat uitvoeren, verplicht alles te doen wat redelijkerwijs mogelijk is om te voorkomen dat deze activiteiten schade aan anderen of gevaar veroorzaken. Het gaat dan om fysieke schade aan objecten in de omgeving, maar ook om de mogelijke gevolgen van bijvoorbeeld bronbemaling. Dit geldt in algemene zin en zeker ook in dit kwetsbare gebied. Daarnaast is het, ook voor de eigenaren van die andere objecten, verstandig om de situatie van juist vóór deze activiteiten vast te leggen in een “nulmeting”. Voorafgaand overleg tussen de initiatiefnemer en deze eigenaren is ook hoogst gewenst. Als de eigenaren tevoren weten wat er gaat gebeuren, kunnen ook zij – wanneer dat op eenvoudige wijze binnen hun mogelijkheden ligt – maatregelen nemen om eventuele schade aan hun eigendommen te voorkomen. Maar de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de degene die gaat bouwen.

7.33 Bij dreigend gevaar, bijvoorbeeld voor instorting, of bij serieuze vrees daarvoor, dient de eigenaar van een werfkelder zijn medewerking te verlenen aan een onderzoek door de gemeente naar de situatie in en rondom zijn kelder. Zo nodig kan hij verplicht zijn tot herstel. Voor de draagplicht (wie betaalt uiteindelijk de kosten?) geldt het hiervoor in de nrs. 7.17 en verder geïntroduceerde bewijsvermoeden.

7.34 De zorgplicht van de gemeente omvat ook het doorzetten van het door haar in gang gezette onderzoek naar de resterende weerstand van de keldergewelven en het nemen en handhaven van maatregelen die de belasting beperken. Risicoanalyses zetten de belasting op een constructie af tegen de weerstand (capaciteit, draagkracht) ervan. Ruw gezegd: de belasting moet kleiner zijn dan de weerstand, met inachtneming van veiligheidsfactoren. De werkelijke weerstand van de keldergewelven, al dan niet beschadigd, is thans onbekend. Kennis uit onderzoek maakt het mogelijk om de weerstand beter in te schatten, zowel de weerstand tegen schade als die tegen bezwijken. In de tussentijd moet het zekere voor het onzekere worden genomen, met strikte verkeersbeperkende maatregelen. Bij meer kennis over en inzicht in de werkelijke draagkracht en mogelijke “verborgen reserves” is meer belasting mogelijk verantwoord. Ook kunnen op bepaalde trajecten de meest kwetsbare kelders worden opgespoord en vervolgens versterkt, zodat meer belasting kan worden toegelaten om ook andere belangen, zoals bereikbaarheid en bevoorrading, te dienen. Voorbeelden van versterkingsmogelijkheden zijn ophogingen boven de gewelven (geven meer druk in de gewelven en zijn dus gunstig) of het toevoegen van slimme compatibele wapening aan binnen- of buitenzijde van de gewelven. In feite zijn er twee knoppen om aan te draaien: de belasting reduceren (beperken verkeersbelastingen statisch en dynamisch, beperken opgelegde zettingsverschillen) of de weerstand verhogen (de constructie *upgraden*, versterken). Dergelijke afwegingsmogelijkheden kunnen op termijn in zicht komen.

8 Over samenwerking en samenwerkingsvormen

8.1 In het voorgaande hebben wij een advies gegeven over de eigendomsverhoudingen in het wervengebied en de rechten en plichten die daarmee samenhangen. Daarmee is er een solide basis voor gedachten over toekomstige samenwerking, die is gericht op het beheer en onderhoud en op het herstel in het wervengebied. Met het oog daarop geven we eerst in zevenmijlslaarzen een algemeen beeld van gemeenten en samenwerking met inwoners. Vervolgens gaan we in op samenwerking in het wervengebied, waarbij we onderscheid maken tussen samenwerking in de totstandkoming van beleid en uitvoeringsplannen en samenwerking in de uitvoering zelf. We sluiten af met een advies over samenwerking in het herstel van werfkelders die schade hebben. Dat is een even noodzakelijk als te onderscheiden onderdeel van de uitvoering, waarvoor wij ook een bepaalde juridische samenwerkingsvorm adviseren[21].

Gemeenten en samenwerking

8.2 Gaan we ver terug in de tijd, dan zien we dat de oorsprong van lokaal bestuur mede ligt in de behoefte van ingezetenen om gezamenlijk en in onderlinge samenwerking om te gaan met gemeenschappelijk bezit of gemeenschappelijke voorzieningen. Dat kon zijn een gezamenlijke meent voor het vee om te kunnen grazen of de omliggende “woeste grond” voor het kappen van hout of voor heideplaggen. Het doel van het besturen lag voornamelijk in het reguleren van het gebruik om de meent of de woeste grond te beschermen tegen overexploitatie en daarmee verval te voorkomen Het oogmerk van samenwerking zit daarmee – om het zo te zeggen – in het DNA van het lokale bestuur. We nemen in deze introductie bewust deze stap terug in de tijd omdat in stukken die zijn voorafgegaan aan de opdracht van de CvWW ook wel is verwezen naar de vroegere “*commons*” (meent) en naar de wijze waarop deze door de gezamenlijkheid van (private) ingezetenen werd bestuurd. En dan is het goed te weten dat deze wijze van besturen als een voorloper van (publiek) lokaal bestuur kan worden gezien.

8.3 In de groei van gemeenten in de afgelopen eeuw en in de toeneming van hun taken, waaronder de uitvoering van een voortdurend aanwassende last aan regelgeving, is een samenwerkende stijl ten opzichte van inwoners eerder uitzondering dan regel. Gemeenten stuurden vooral hiërarchisch en raakten verkokerd. De aandacht ging meer uit naar de uitvoering van taken dan naar de effecten daarvan op inwoners. In de afgelopen decennia groeit de inzet om samenwerking met inwoners hoger op de agenda te krijgen. Meestal gebeurt dat onder de noemer van “participatie”. Enerzijds vanuit een behoefte van inwoners om meer zeggenschap te hebben over het gemeentelijke beleid, waaronder in elk geval dat voor de eigen woon- en leefomgeving, en anderzijds steeds meer ook vanuit gemeenten zelf. Voor een deel is dit het geval omdat de vraagstukken zo complex zijn is geworden dat het noodzakelijk is om inzichten en wensen vanuit de samenleving – waaronder de inwoners – in het beleid en in de uitvoering te betrekken. Voor een ander deel omdat de gemeente niet

[21] Over de paragrafen 8 en 9 over samenwerking en de samenwerkingsvorm is een advies gevraagd aan de hoogleraren Brandsen en Van der Krabben (zie nr. 3.8). In hun reflectie over ons conceptadvies schrijven zij dat zij ons advies op hoofdlijnen steunen. Zij hebben ons voorzien van enkele adviezen die de effectiviteit van de door ons voorgestelde oplossingen kunnen verhogen. De adviezen en een inhoudelijk gesprek daarover met hen hebben geleid tot enkele kleine maar relevante aanpassingen en toevoegingen op het punt van de samenwerking en de samenwerkingsvorm. Deze zijn in dit eindadvies verwerkt.

meer de financiële mogelijkheden heeft om zelfstandig in alle noodzakelijke collectieve goederen te voorzien. Ook daarom is samenwerking met grotere en kleinere institutionele partners en met inwoners steeds meer nodig. De beweging van gemeenten om het bestaande, verkokerde systeem van besturen om te vormen naar een meer responsieve stijl van besturen, is echter ook een zoektocht. Onder responsief bestuur verstaan wij een wijze van besturen waarin de inwoners zelf weer meer centraal staan. Waarin er interesse is in hun belangen en standpunten en waarin er vertrouwen bestaat of groeit dat deze belangen en standpunten ook serieus worden genomen. Het gemeentebestuur heeft daarbij een meer dienende rol, die niet verward moet worden met een "volgzame" rol. De gemeente blijft immers de hoeder van het algemeen belang, en dit vergt dat met "leiderschap" het geheel van deelbelangen met elkaar wordt verbonden en tegen elkaar wordt afgewogen. Responsiviteit is vervolgens nodig in alle onderdelen van het beleidsproces: het maken van beleid en uitvoeringsplannen (waarin de deelbelangen met elkaar worden verbonden) en in de uitvoering zelf en liefst ook in de evaluatie van het beleid en de uitvoering daarvan.

Beheer en onderhoud: een complexe opgave met parallelle belangen

8.4 In nr. 5.11 hebben we een beeld gegeven van het grote aantal factoren dat van invloed is op de staat van de werfkelders, de werven, de werfmuren, de wal- en kluismuren en de weg. Een veelheid van actoren speelt daarbij een rol: de gemeente, eigenaren, HDSR, binnenstadpartners, bezoekers, de toeristische sector, vervoerders, enzovoort. En er is een veelheid aan vraagstukken: verkeer (vooral te zwaar verkeer), hemelwater, pleziervaart, bomen, bronbemaling, het werk aan de wal- en kluismuren zelf en nog vele andere aspecten. Het is, kortom, duidelijk dat het onderhoud en het beheer van het wervengebied – gericht op het in een goede staat houden van het erfgoed, de veiligheid en de functionaliteit – een complexe opgave vormen.

8.5 Het is relevant om hier op te merken dat de eerder genoemde belangen van de gemeente en de belangen van eigenaren voor een belangrijk deel parallel lopen. Dat geldt zeker voor de belangen van behoud van erfgoed en van veiligheid. Vrijwel alle eigenaren hebben in de gesprekken met ons gezegd hoe belangrijk zij behoud van het erfgoed vinden. Er zijn onder de eigenaren ook veel kennis over en liefde voor het erfgoed in het wervengebied. Hetzelfde geldt voor veiligheid: vooral met het oog op dat belang zijn veel foto's van vrachtwagens die over de grachten rijden aan ons gestuurd, met daaronder de soms wanhopige oproep om ACTIE! tegen de blijvende stroom aan voertuigen die met een veel te hoge aslast over de werfkelders rijden.

8.6 Het laatste belang is dat van functionaliteit. We onderscheiden twee functionaliteiten. De *eerste* is het belang van bereikbaarheid van het wervengebied. De gemeente heeft dit belang al jaren geleden verbonden met de belangen van behoud van erfgoed en veiligheid, en wel door de introductie van de al meermalen genoemde aslastbeperking. Als gevolg daarvan geldt er, zoals bekend, een verbod voor voertuigen met een aslast hoger dan twee ton. Voor zover wij kunnen overzien wordt deze "beperkte bereikbaarheid" door een groot deel van de eigenaren gedragen. Er is ook een deel dat streeft naar het weren van al het verkeer van de grachten. Daartegenover staat ook een ander belang, onder andere vertegenwoordigd door Centrum Management Utrecht en door de Universiteit Utrecht, die om verschillende redenen – denk aan de bevoorrading van winkels of aan het belang van grotere bouwwerkzaamheden – naar een hogere toegelaten aslast streven. Een *tweede* functionaliteit is die van de waterdichtheid van de werfkelders. Dit is een belang dat vooral wordt nagestreefd door een

belangrijk deel van de eigenaren. Het was overigens ook de gemeente zelf die het streven naar waterdichte werfkelders in de jaren ’90 heeft geïnitieerd, onder meer om meer functies in de werfkelders mogelijk te maken. Dit zou de aantrekkingskracht van de binnenstad kunnen verhogen – en dat heeft het ook gedaan. Waterdichtheid is in dit verband een noodzakelijke voorwaarde. Als wij dit alles overzien, lijken de inhoudelijke belangen van erfgoed, veiligheid en functionaliteit vrijwel volledig parallel te lopen tussen gemeente en eigenaren. Het enige echte verschil tussen gemeente en eigenaren ligt dan ook in de taakopvatting dan wel taakvervulling door de gemeente om aan die belangen tegemoet te komen en in de wijze waarop de gemeente met de eigenaren omgaat. Over dit vermelden wij nog dat de gemeente in het project van herstel van de werfkelders in de jaren ’90 van de vorige eeuw juist wel vanuit samenwerking opereerde. Op enig moment in de jaren na afronding van dit project in 2002 is deze stijl van samenwerking met de eigenaren van de werfkelders uit beeld verdwenen.

Ontwerp integraal (gebiedsprofiel)

8.7 De complexiteit van alle op elkaar inwerkende vraagstukken vereist een integrale en samenhangende aanpak. Een uitspraak als deze is een gemeenplaats, maar daarom niet minder waar. Het wervengebied zelf is immers al “integraal”; het is de gemeentelijke organisatie die het gebied vanuit verschillende sectoren (“kokers”) benadert. De opdracht om het wervengebied meer integraal te benaderen is ook al van andere kanten gekomen, waaronder het rapport van Antea. Om tegemoet te komen aan de noodzaak tot een meer integrale en samenhangende aanpak zijn de voorbereidingen van de gemeente voor de invoering van de Omgevingswet mogelijk behulpzaam. Met het oog daarop heeft de gemeente kort geleden een concept voor een (integrale) ruimtelijke strategie voor de stad opgesteld, waarin de mogelijkheid bestaat om voor bepaalde gebiedsdelen, waaronder de binnenstad, “gebiedsbeleid” te maken. In dit verband is, met inbreng van bewoners en andere partners, een omgevingsvisie voor de binnenstad in voorbereiding. De omgevingsvisie introduceert een nieuw instrument: het “gebiedsprofiel”. Zo’n profiel is bedoeld voor gebieden waarin veel veranderingen worden verwacht of functies met elkaar schuren, of als het gebied een impuls nodig heeft. Het behoeft geen betoog dat deze drieslag in het wervengebied aan de orde is. Het gebiedsprofiel is niet bedoeld om een zwaar bureaucratisch instrument te worden, maar is vooral een hulpmiddel om tot een gezamenlijk beeld en samenwerking te komen. Alles bijeengenomen kan dit instrument een schot in de roos zijn voor het maken van integraal beleid in, en een integraal programma voor, de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud in het gehele wervengebied – al dan niet op te knippen in verschillende kleinere gebieden –, zo mogelijk in coproductie met de eigenaren van werfkelders en met betrokkenheid van andere belanghebbenden.

8.8 Als dit advies wordt overgenomen, zijn drie randvoorwaarden van belang. In de eerste plaats is het noodzakelijk om recht te doen aan de verschillen tussen rakken. De verschillen zijn immers aanzienlijk. Ze onderscheiden zich bijvoorbeeld in uitstraling en functies; het ene rak is onderdeel van een bruisende binnenstad, het andere rak is onderdeel van een rustiger woon-, werk- of studeergebied. Verschillen als deze kunnen betekenis hebben voor noodzakelijke voorzieningen, onder andere op het gebied van bereikbaarheid en parkeren. Ten tweede is het raadzaam om meteen ook “de netwerklaag” of beter: de functies die meestal onderdeel zijn van de netwerklaag – denk aan kabels en leidingen, riolering, stadsverwarming enzovoorts –, op te nemen in het gebiedsprofiel. Al is het maar om ook tegemoet te kunnen komen aan de toekomstige opgaven van de energietransitie, waaronder de warmtetransitie in de gebouwde

omgeving, en de omgang met klimaatverandering, waaronder wateroverlast. De netwerklaag – in het wervengebied is dit de uiterst smalle laag tussen de weg en de gewelven van de werfkelders – vormt door haar beperkte ruimte een grote opgave voor het inventieve en innovatieve vermogen. In de derde plaats is het van het grootste belang om voor het gebiedsprofiel een voorbeeldig participatieproces te ontwerpen en te organiseren, onder deskundige leiding. In een dergelijk proces kan een goed beeld ontstaan van de wensen en belangen van eigenaren en andere gebruikers in het wervengebied, een toekomstig beeld van de verschillende rakken, en de rol die eigenaren en andere gebruikers kunnen hebben, onder meer in de grote opgaven van energie en klimaat.

8.9 Het belangrijkste verschil tussen het *Plan van Aanpak programma wervengebied* dat de gemeente heeft opgesteld en een gebiedsprofiel voor het wervengebied is de mate van toekomstgerichtheid. Het plan van aanpak richt zich vooral op “herstel” van het wervengebied en het voorkomen van problemen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan, vooral die door het te zware verkeer. De belangrijkste vernieuwing ligt in verkeersbeperkende maatregelen en “onderzoek naar alternatieven voor (goederen)vervoer en logistiek” (p. 20 van het Plan van Aanpak). Bij het gebiedsprofiel gaat het vooral om het gezamenlijk vormen van een toekomstbeeld, waarbij ook de nieuwe grote opgaven worden betrokken en nieuwe gedachten en opvattingen over de toekomst van het wervengebied ruimte krijgen. Laat tegelijk duidelijk zijn dat een krachtige inzet op “herstel” een eerste belangrijke voorwaarde is voor het herwinnen van vertrouwen. Dat proces moet dus vooral worden doorgezet. Dit neemt niet weg dat het gezamenlijk werken aan een nieuw toekomstbeeld waarbij ook eigenaren belang hebben, een belangrijke voorwaarde voor samenwerking kan zijn. Vergelijk het met het verleidende perspectief van een waterdichte werfkelder in de jaren ’90 van de vorige eeuw; het was vooral dat vernieuwende perspectief dat heeft gezorgd voor hoge participatie (80%) van eigenaren. Kortom: parallel aan de herstelwerkzaamheden kan overwogen worden gezamenlijk met eigenaren een gebiedsprofiel op te stellen. De uitkomsten daarvan kunnen vervolgens leiden tot een verbreding van de nu voorgestane aanpak gericht op herstel.

Uitvoering van de opgaven

8.10 De vraag is natuurlijk: gaat het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel nu werkelijk helpen in de huidige situatie? Het antwoord daarop is: alleen onder de voorwaarde van een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders. Als deze voorwaarde is vervuld, kan een gezamenlijk opgestelde visie richting geven, inspireren en bijdragen aan de noodzakelijke verbinding tussen gemeente en eigenaren. Alleen dan ook is er een basis voor een terugkeer van vertrouwen. Overigens is er op het punt van de uitvoering nog forse winst te boeken. Uit ons inventariserende onderzoek is immers naar voren gekomen dat het vertrouwen van veel eigenaren in de gemeente laag is, vooral door factoren die raken aan de wijze van uitvoering. Denk aan de vele wisselingen van contactpersonen, het ervaren gebrek aan expertise, het ontbreken van terugkoppeling van onderzoeken, de formele en afstandelijke opstelling en het ontbreken van daadkracht. In onze gesprekken met eigenaren hebben wij hun de vraag voorgelegd wat er in de toekomst dan wél nodig is voor samenwerking met de gemeente. Daaruit kwamen de volgende wensen naar voren, die even zovele randvoorwaarden vormen:

- zorg voor continuïteit in menskracht, in aanpak en in aandacht;
- zorg voor één goed aanspreekpunt;

- zorg voor expertise, voor mensen die kennis hebben van de belangen, de problemen en mogelijke oplossingen;
- ga uit van gelijkwaardigheid en laat dit ook zien in de wijze van communiceren;
- zorg voor een overzicht van alle informatie over het wervengebied (kennisbank);
- doe recht aan de ingewikkeldheid in het wervengebied;
- kom in actie als het urgent is – en voer niet het zoveelste onderzoek uit.

Dit zijn randvoorwaarden die in zekere zin voor de hand liggen, en helemaal bij de bescherming van een belangrijk cultureel erfgoed als het wervengebied. In onze gesprekken hebben wij gemerkt dat inwoners snakken naar het vervullen van dergelijke randvoorwaarden. Deze voorwaarden vragen iets van de wijze van uitvoeren én van de wijze van organiseren van die uitvoering, namelijk het organiseren van samenhang tussen verschillende onderdelen van de organisatie. Door het grote belang van het wervengebied voor de stad Utrecht is het aan te bevelen dat de ambtelijke organisatie een werkwijze ontwikkelt waarbij gedurende een lange periode continu aandacht is voor de complexiteit aan opgaven in dit gebied. Dat kan bijvoorbeeld een “Programma Wervengebied” zijn, dat zich dan wel zou moeten richten op de volle breedte van vraagstukken die er spelen. Een goed uitgewerkt gebiedsprofiel kan hierbij ondersteunen.

8.11 Een integrale functionaris die in diverse van onze gesprekken is genoemd en ook in enkele boeken over het wervengebied naar voren komt, is die van de “werfmeester” of de “keldermeester”. Kort gezegd was deze vroegere functionaris een vooruitgeschoven post van de gemeente in het wervengebied, een eerste contactpersoon die vrijwel iedereen kende en zowel zelfstandig kon zorgen voor oplossingen van voorkomende problemen als intermediair was ten opzichte van de verschillende uitvoeringsonderdelen. Ook de herintroductie van een dergelijke functionaris, mits deze uit het goede hout is gesneden en is voorzien van voldoende mandaat, hulpbronnen en doorzettingsmacht, kan bijdragen aan uitvoeringskracht en als gevolg daarvan aan het herwinnen van vertrouwen.

8.12 Wij voegen hieraan twee tussentijdse overwegingen toe. Een eerste overweging, die al enkele keren is genoemd, is dat de werfkelders aan drie zijden de gemeente als “buur” hebben. Zoals wij in nr. 7.7 hebben betoogd, betekent dit dat de gemeente zich ook meer als goede buur zou moeten gedragen, en haar gedurende langere tijd “vergeten burenplicht” tot onderdeel zou moeten maken van haar zorgplichten en onderhouds- en beheerplichten in het wervengebied. Dit temeer omdat de eigenaren van de werfkelders en de gemeente voor een belangrijk deel gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de staat van het cultureel erfgoed in het wervengebied. De door ons toegelichte uitbreiding van de zorgplichten en de onderhouds- en beheerplichten draagt in hoge mate bij aan terugkeer van vertrouwen en herstel van de onderlinge relatie. In dat geval ligt ook een (potentieel) partnerschap even voor de hand als in het verschiet, met – zoals in nr. 8.5 is beschreven – voor een belangrijk deel gelijkgestemde belangen.

8.13 Vervolgens is het de vraag op welke punten dat *noaberschap* tussen gemeente en eigenaren vorm zou moeten krijgen. In een minimale variant van beheer en onderhoud lijkt het samenwerkingsvraagstuk overzichtelijk. Wij schetsen een beeld. Stel dat de gemeente de wal- en kluismuren tijdig en goed onderhoudt en de oeverbeveiliging en de inspectie daarvan op orde heeft, zodanig dat er geen zand uitspoelt of als dat wel gebeurt zorgt voor tijdig herstel. Stel ook dat de werfmuren goed worden onderhouden, de hemelwaterafvoer even goed is geregeld, de bomen goed worden onderhouden en de gemeente erin slaagt om te zwaar verkeer werkelijk uit het wervengebied te weren. Het *noaberschap* zou dan in heel eenvoudige

dingen kunnen zitten: bijvoorbeeld de stelregel dat de eigenaren van werfkelders bij werkzaamheden tijdig worden geïnformeerd en – nog beter – voorafgaand worden betrokken om te achterhalen of er parallelle belangen zijn die zich lenen voor een gezamenlijke aanpak. Veel meer lijkt er niet nodig. Omgekeerd geldt dat van de eigenaren van werf- en kluiskelders tijdig onderhoud van hun werfkelder mag worden verwacht, en ook medewerking wanneer dat bijvoorbeeld nodig is in het kader van het herstel van werf-, wal- en kluismuren. Die bijdrage is zowel overzichtelijk als uiterst relevant als je bedenkt dat het om ongeveer 750 werfkelders gaat. Anders gezegd: in een ideale situatie, waarin de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de "*commons*" – in dit geval het beheer en onderhoud van het wervengebied – adequaat op zich neemt en daaraan even adequaat uitvoering geeft, is er geen extra juridische samenwerkingsstructuur nodig tussen gemeente en eigenaren. Nodig is slechts een responsieve gemeente, dat wil zeggen: een gemeente die haar talent om samen te werken en daarbij rekening te houden met de belangen van haar buren heeft hervonden, en haar uitvoering daarop ent. En dat is dus iets anders dan een gemeente die alleen gericht is op samenwerking (lees: medewerking van eigenaren) als het de eigen herstelwerkzaamheden aan wal- en kluismuren betreft; zoals bekend is dat een van de belangrijke redenen waarom het herstelproject van wal- en kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht stil is komen te liggen. Hiernaast geldt dat samenwerking op twee punten onvermijdelijk is: (1) bij het herstel van de werfkelders, waarbij immers in veel gevallen ook de weg opgebroken zal moeten worden en ook de werf- en kluismuren betrokken zullen zijn, en (2) omgekeerd bij het werken aan de werf- en kluismuren, omdat dat vanzelf de achterliggende werfkelders raakt. Het is tevens de reden voor ons advies om die werkzaamheden waar mogelijk gelijk op te laten verlopen.

8.14 In aansluiting op wat zonet in nr. 8.13 is vermeld, voegen wij voor de samenwerking op het gebied van beheer en onderhoud nog één punt toe. Dit betreft de mogelijke betrokkenheid van eigenaren bij de monitoring van de staat van het wervengebied. Feitelijk is die betrokkenheid er nu ook al – denk aan de scheurmeters in werfkelders van eigenaren en aan de vele meldingen van vrachtwagens op de grachten. Maar in deze en dergelijke voorbeelden gaat het nog niet om een structureel en gelijkwaardig samenspel. Dit is een punt dat door gemeente en eigenaren in samenspraak verder uitgewerkt kan worden (al dan niet als uitvloeisel van het opstellen van een gebiedsprofiel zoals in nr. 8.7 genoemd), te beginnen met het creëren van een overzicht van onderwerpen waarop monitoring – vanuit het oogpunt van duurzaam behoud van het wervengebied – gewenst is, met daarna een onderzoek naar de vraag of eigenaren daarin een rol kunnen hebben, en zo ja welke. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan mogelijkheden als zettingsmetingen, trillingskastjes in de huizen en het meekijken via een satelliet. Betrokkenheid van de eigenaren bij de monitoring kan ook behulpzaam zijn voor het wegnemen van de onzekerheden die er in de technische onderzoeken en de beoordeling daarvan nog resteren. Een vraag is ook of onzekerheden over de exacte gevolgen van de vele verschillende invloeden op de staat van de werfkelders wel volledig kunnen worden weggenomen. Wat dan in elk geval helpt is een goed beeld van de staat van de werfkelders zelf en de van ontwikkeling daarvan. En dit temeer als gemeente en eigenaren gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het tot stand brengen van dat beeld, en eigenaren ook een rol hebben in de duiding van de uitkomsten.

8.15 Dan staan er nog twee vragen open. In de eerste plaats: op welke wijze kan het herstel van schade aan de werfkelders vorm krijgen? Daarbij is rekening te houden met ons advies over een verdeling van kosten voor verschillende soorten van schade (zie § 7, rechten en plichten). Omdat in deze aanpak gemeente en eigenaren gezamenlijk kosten maken, adviseren wij voor

dit onderdeel wel een juridische samenwerkingsvorm op te zetten. Deze vorm wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt. Het zal duidelijk zijn dat een geolied verlopend herstelproces ook een noodzakelijke voorwaarde is voor terugkeer van vertrouwen in de gemeente. Voordat samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied mogelijk is, moet er zicht zijn op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade.

8.16 Een tweede en laatste vraag is of bij onderwerpen die mogelijk uit een gebiedsprofiel voortvloeien, samenwerking voor de hand ligt. Op deze vraag is op dit moment geen antwoord te geven. Het antwoord volgt uit het participatieproces waarin het eventuele gebiedsprofiel tot stand gaat komen. Ook los hiervan doen wij de aanbeveling om op dit moment nog geen andere juridische constructies voor structurele samenwerking te ontwikkelen. De volgorde is dat er eerst vertrouwen moet terugkeren, onder meer door een dagelijks aanspreekpunt met expertise en uitvoeringskracht, bijvoorbeeld in de vorm van een werfmeester of een keldermeester. En door een geolied herstelproces, dat wij hierna in § 9 nog uitwerken, en waarbij op zijn minst helderheid en eensgezindheid bestaan over de rechten en plichten van gemeente en eigenaren, en ook over de eigendomsverhoudingen. Mogelijk kan vertrouwen ook voortkomen uit samenwerking in de monitoring en de duiding van de uitkomsten daarvan én door het gezamenlijk ontwerpen van een nieuw gezamenlijk toekomstbeeld in een gebiedsprofiel. Is vervolgens langs sporen als deze een nieuwe basis van vertrouwen ontstaan, dan kunnen van daaruit nieuwe samenwerkingsvormen worden overwogen, die bijvoorbeeld voortbouwen op de samenwerking die in het herstelproces gaandeweg vorm heeft gekregen. Een dergelijke samenwerking is ook een gezamenlijke ontwerpopgave en niet iets dat kan worden aangereikt vanuit een extern advies in een situatie met onderling wantrouwen. Het omgekeerde geldt ook: het is af te raden om nieuwe samenwerkingsvormen te laten voortkomen uit een situatie van onderling wantrouwen.

9 Samenwerking in het herstel via een stichting

Algemeen

9.1 Oplossingen moeten een eenvoudige basisstructuur hebben en niet onnodig juridiseren. Sommige eigenaren hebben ons voorgehouden dat de kern van de problemen niet zozeer in juridische posities en verhoudingen zit, maar in gebreken in de samenwerking tussen de gemeente en eigenaren. De oplossing zou volgens hen dan ook niet gezocht moeten worden in nieuwe juridische constructies. Wij menen dat voor het herstel van de schade aan de werfkelders beide elementen nodig zijn. Zij komen ook beide voor in onze opdracht, die is gericht op het bieden van duidelijkheid over de juridische verhoudingen én op mogelijkheden van duurzame samenwerking. Dit tweede element is niet volkomen los te zien van het eerste. Duidelijkheid over de juridische posities, ook in hun onderlinge relatie, geeft houvast en rust, en schept ruimte om de aandacht te richten op de dingen die gedaan moeten worden en op de daarvoor vereiste samenwerking. Daarbij is buiten kijf dat juridische geschillen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen, bijvoorbeeld door het vroegtijdig betrekken van eigenaren in de plannen voor de aanpak en de uitvoering daarvan. Ons is gebleken dat er veel kennis bij eigenaren aanwezig is, niet alleen over hun eigen panden en kelders maar ook over technische en juridische kwesties in meer algemene zin. Ook kan het nuttig zijn om zodra tegenstellingen aan het licht komen, te proberen die te overbruggen bijvoorbeeld met inschakeling van een mediator. En als ook dat niet lukt, is het zaak het geschil snel (dat wil zeggen: in een relatief vroeg stadium, maar ook binnen een kort tijdsbestek), laagdrempelig en goedkoop op te lossen. De eventuele geschilbeslechting dient zoveel mogelijk geconcentreerd plaats te vinden. Dus bij voorkeur geen zaken verspreid over de bestuursrechter en de civiele rechter, bijvoorbeeld bij verhoudingen met eigenaren, buren en gemeente. Er moeten mogelijkheden zijn voor maatwerk, omdat de problemen en de mogelijkheden voor oplossingen zeer divers kunnen zijn. Het is gewenst dat veelsoortige oplossingen mogelijk zijn binnen de te kiezen structuur. Deze moet daarvoor dus ruimte bieden.

9.2 Zoals gezegd, kiezen wij voor het formuleren van hoofdregels met de mogelijkheid dat daarop, in welomschreven gevallen, uitzonderingen worden gemaakt.

9.3 Het is van belang – immers effectief én efficiënt – om voor *duurzame* oplossingen voor samenwerking tussen de gemeente en eigenaren in het wervengebied een passende organisatorische structuur te kiezen. In de nrs. 7.17 en volgende hebben wij al enkele uitgangspunten opgenomen over eigendomsverhoudingen en over bewijsregels (wie wordt vermoed eigenaar te zijn) en kwesties van aansprakelijkheid (wie wordt vermoed aansprakelijk te zijn). De gemeente en individuele eigenaren kunnen private overeenkomsten sluiten met civielrechtelijke gevolgen (over eigendomskwesties, aansprakelijkheden, bewijskwesties e.d.). ook kunnen zij bijvoorbeeld rechten van erfpacht en van opstal of erfdienstbaarheden vestigen, of gemeenschappelijke eigendommen (mandeligheid) vastleggen. Maar dat vergt mogelijk meer dan 700 afzonderlijke overeenkomsten, met alle daaruit voortvloeiende praktische en theoretische problemen. Bundeling en stroomlijning zijn daarom aan te bevelen.

De stichtingsvorm

9.4 Voor het herstel van de werfkelders waarin zowel de gemeente als de eigenaren een verantwoordelijkheid hebben en kosten maken, is een bepaalde juridische structuur nodig.

Een effectieve en vruchtbare samenwerking vereist allereerst een breed gedragen gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid, dat niet “van bovenaf” is op te leggen. Een vast kader waarbinnen deze voorwaarde vorm kan krijgen is behulpzaam om voor alle deelnemers duidelijkheid te bieden in zoveel mogelijk situaties. Wij adviseren een structuur die in formele zin los staat van de gemeente. Dit maakt het mogelijk gestalte te geven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de oplossingen en de concrete aanpak. Eigenaren en gemeente kunnen in het proces van herstel niet zonder elkaar. Deze gedachten leiden tot privaatrechtelijke samenwerkingsvormen, waarin het publieke element adequaat kan doorklinken. Dan komen mogelijkheden als een vereniging van eigenaren, een besloten vennootschap (BV), een coöperatie en een stichting in beeld. Een van de kenmerken van een VvE is het bestaan van gemeenschappelijk bezit. Dat ontbreekt hier. Daarnaast verdient opmerking dat VvE’s besluiten kunnen nemen waaraan een minderheid gebonden is en die daarmee in zekere zin een dwangkarakter hebben. Dat willen wij vermijden. Het moet eigenaren aantrekkelijk worden gemaakt om zich aan te sluiten door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst voor het herstel van hun eigen werfkelder, maar het blijft uiteindelijk hun vrije keuze. Een BV en een coöperatie zijn om diverse andere redenen ook minder geschikt. Beide hebben in meerdere of mindere mate een winstoogmerk; bij de coöperatie is dit het voorzien in bepaalde stoffelijke behoeften van haar leden.[22] Ook de wijze van besluitvorming binnen deze rechtspersonen sluit naar onze mening niet goed aan bij de behoeften in het wervengebied. Onze voorkeur gaat uit naar de stichtingsvorm. Een stichting heeft geen leden en kan daardoor slagvaardig optreden. De belangen van de betrokkenen kunnen op andere manieren tot hun recht komen dan door een rechtstreeks lidmaatschap of deelnemerschap (aandeelhouderschap). Bovendien zijn er, zoals eerder gezegd, goede ervaringen opgedaan met de Stichting Herstel Werfkelders, die in 1993 is opgericht. Daarin hebben de gemeente en eigenaren op een bepaalde, tevoren vastgelegde, manier geparticipeerd. De stichting bood de mogelijkheid van samenwerkingsovereenkomsten met individuele eigenaren. De eigenaren behielden de zeggenschap over hun eigendommen, omdat zij vrij waren om wel of niet zo’n overeenkomst te sluiten.

9.5 Een stichting zou in de door ons voorgestane zin als volgt kunnen worden opgezet. In algemene zin bevelen wij aan om bij de vormgeving van de stichting de documenten te betrekken die in 1993 zijn opgesteld voor de Stichting Herstel Werfkelders. Daarbij kiezen wij in enkele opzichten voor enigszins andere oplossingen dan die van destijds. Het doel van de stichting dat ons voor ogen staat is het bevorderen en uitvoeren van een integrale (dat wil zeggen: alle relevante aspecten omvattende) aanpak – met inbegrip van de daarbij behorende maatregelen – die nodig is voor duurzaam herstel en behoud van de werfkelders in het wervengebied. Vooralsnog willen wij met een doelstelling in deze trant volstaan. In deze opzet blijft de verantwoordelijkheid voor het herstel van de wal- en kluismuren bij de gemeente berusten en valt dat herstel dus niet onder de stichting. Daarbij is wel een noodzakelijke eis dat de gemeente bij werkzaamheden aan de wal- en kluismuren de eigenaren voldoende informeert en het werk afstemt op eventuele werkzaamheden aan de werfkelders. Dit vereist soms gelijktijdigheid van eventuele ingrepen. Maar daarvoor is het onderbrengen van al dergelijke werkzaamheden in één stichting niet vereist. Een goede afstemming met de stichting is ook zeer gewenst bij het onderhoud en herstel van bijvoorbeeld de bomen. Denkbaar is een verruiming van de doelstelling van de stichting in een later stadium, maar daarvoor is het nu te vroeg. Bovendien zou er dan een oplossing moeten komen voor het risico van bijvoorbeeld een faillissement van de stichting, door uit de hand gelopen projecten of

[22] Zie artikel 2:53 lid 1 BW.

aansprakelijkheid voor eventuele fouten. Bij concrete hersteloperaties aan de werfkelders verdient dat risico ook nadere aandacht, waarop wij zullen ingaan, maar is het geringer en overzichtelijker dan bij andere organisaties die betrokken zijn bij grote opdrachten. Het bestuur van de stichting bestaat uit een even aantal personen, die zijn aangewezen door de eigenaren en in gelijk aantal door de gemeente, met daarenboven een externe (door een externe autoriteit aan te wijzen) onafhankelijke voorzitter, wiens stem de doorslag geeft als de stemmen staken. Evenals in de stichting uit 1993 zou de penningmeester, als een van de bestuursleden, aangewezen moeten worden door de gemeente. Het gaat tenslotte grotendeels om publieke middelen. Een van de eigenaren heeft in zijn reactie op het conceptadvies ons de vraag gesteld of het wel verstandig is om de geldstromen via de stichting te laten lopen. Ook na nadere overweging heeft dat wel onze voorkeur. Dan heeft de stichting zoveel mogelijk autonomie en is zij niet voor elke uitgave of elke beslissing met financiële gevolgen afhankelijk van het standpunt van de gemeente. Om het zojuist genoemde financiële risico te ondervangen bepleiten wij een opzet waarbij de gemeente zich garant stelt voor eventuele tekorten van de stichting. Dat betekent dan wel een verschuiving van het – mogelijke, en naar te hopen valt slechts theoretische – risico naar de gemeente. De gemeente zal daarvoor, op goede gronden, ook waarborgen in de zin van een goed toezicht verlangen. Daarvoor zijn allerlei voorzieningen te treffen, zoals het instellen van een raad van toezicht, met een sterke gemeentelijke inbreng. De aanstelling van de penningmeester door de gemeente is ook zo'n voorziening. De door de stichting te geven opdrachten aan derden, zoals aannemers, hebben overigens een vrij eenvoudige en repeteerbare structuur. Er kunnen onverwachte tegenslagen met grote financiële gevolgen optreden, maar die zijn nu ook mogelijk en komen dan uiteindelijk ook veelal bij de gemeente terecht. Wij kunnen de voor- en nadelen van allerlei concrete maatregelen die behulpzaam zijn om de diverse belangen tot hun recht te laten komen en tegelijk uitvoerbaar zijn (en de stichting niet te "zwaar" te maken), in dit stadium niet overzien. Daarom volstaan wij met deze algemene schets van enkele problemen en daarvoor mogelijke oplossingen. Er zijn twee rode draden:

(1) het moet een effectief samenwerkingsverband zijn, waarin de diverse posities goed tot hun recht komen en dat een brede verankering heeft (met een groot belang dat is gemoeid met een juiste bezetting van de voorzittersrol), en

(2) er moet deugdelijk toezicht zijn op de besteding van de grotendeels *publieke* middelen.

Beide aspecten verdienen bijzondere aandacht. De positie van de eigenaren ten opzichte van de stichting zou kunnen worden versterkt door de oprichting van een vereniging buiten het directe verband van de stichting, waardoor de gezamenlijke belangen van de eigenaren ook in hun relatie tot de stichting mogelijk sterker naar voren komen. Het is aan de eigenaren om daarvoor al dan niet te kiezen. Bij de waarborging van het publieke belang gaat het mede om het aspect van democratische legitimatie, dat B&W in hun reactie op ons conceptadvies enkele malen hebben genoemd. B&W hebben ook een vraag gesteld over de positie van de gemeente als eigenaar van (thans 32) werfkelders. Uiteraard mag de gemeente gebruikmaken van al haar bevoegdheden als eigenaar, maar het komt ons niet verstandig voor dat zij ten opzichte van de stichting haar dubbele positie al te zeer beklemtoont. HDSR en nutsbedrijven, een andere categorie belanghebbenden waarvoor B&W onze aandacht hebben gevraagd, zijn voor zover wij weten geen eigenaar van werfkelders en spelen daardoor geen rol in de stichting. Vanzelfsprekend zijn zij wel belangrijke partners in het overleg over uitvoerende ingrepen en werkzaamheden. De regie ligt dan bij de stichting.

9.6 In de doelomschrijving van de stichting komt het uitgangspunt van de hiervoor bedoelde eindverantwoordelijkheid van de gemeente tot uiting. De gemeente zal dit uitgangspunt

moeten omarmen. Daarmee is haar *commitment* ook in inhoudelijke zin gegeven. Deze gebondenheid is uiteraard essentieel. De statuten van de stichting bevatten bewijsregels naar het in de nrs. 7.17 en volgende beschreven model van artikel 6:177*a* lid 1 BW en in de door ons bepleite opzichten. Daarmee vormen deze regels onderdeel van de voorwaarden waaronder de stichting werkt.

9.7 Diverse reacties op ons conceptadvies bevatten vragen of suggesties over de verdere opzet van de stichting. Sommige eigenaren hebben vrij concrete suggesties gedaan of wensen geuit voor de aanstelling en de inschaling van bepaalde functionarissen (zoals een projectdirecteur) en de positionering van de in nr. 8.11 aangeduide “werfmeester” of “keldermeester”. Ook is ons een vraag gesteld over de bezoldiging van de bestuurders-eigenaren. Wij vinden het niet verstandig om – als wij daartoe al in staat zouden zijn – precieze aanbevelingen te doen voor de opzet en de inrichting van de stichting en haar ondersteunende apparaat of van het daarbij behorende “functiegebouw”. Bestuurders moeten de stevigheid en ook voldoende tijd hebben om deze bestuurlijke taak uit te oefenen. Een passende bezoldiging kan behulpzaam zijn om de juiste personen te kunnen aantrekken. En wat het ondersteunende apparaat betreft: er kunnen goede redenen zijn om dit klein te houden en om bij de uitvoering van bepaalde projecten gebruik te maken van personen of diensten van de gemeente. Daar zit immers veel expertise, ook van technische en juridische aard. Voorwaarde is wel dat de verantwoordelijkheid (met de daarbij behorende “aansturing”) geheel bij de stichting ligt. Ditzelfde geldt voor de keldermeester. Terzijde merken wij op dat wij een zekere voorkeur hebben voor deze term boven bredere aanduidingen als “werfmeester” of “wervenmeester”. De functionaris die ons voor ogen staat richt zich immers in het bijzonder op de staat en het herstel van de werfkelders, binnen de taak van de stichting. Sommige eigenaren hebben met nadruk hun voorkeur uitgesproken voor een dienstverband van de keldermeester(s) bij de stichting, om ook daarmee de onafhankelijkheid ten opzichte van de gemeente tot uitdrukking te brengen. Wij begrijpen deze voorkeur, maar bepleiten een dienstverband met de gemeente, met een detachering bij (en een volledige aansturing door) de stichting. Het wantrouwen van eigenaren ten opzichte van de gemeente moet niet “gestold” worden; anders gezegd: niet reglementair worden verankerd. De gemeente en de eigenaren hebben elkaar nodig, als buren en in hun verhouding van gemeente tot haar burgers. Het is van groot belang dat de keldermeester het vertrouwen van de eigenaren heeft en tegelijk de weg weet in de organisatie van de gemeente, ook voor kwesties in het wervengebied die niet direct met het behoud van de werfkelders te maken hebben maar daarop wel van invloed zijn. De keldermeester moet ook kennis hebben van het veld met aannemers en anderen die concrete werkzaamheden uitvoeren, en ook goede contacten hebben met externe partijen zoals HDSR, nutsbedrijven en organisaties en diensten voor monumentenzorg. Het is de taak van de keldermeester om voor continuïteit te zorgen, het gebied door en door te kennen en de noodzakelijke dingen teweeg te brengen. Hij moet verstand van bouwkwesties hebben, maar daarbij vooral uit praktisch hout zijn gesneden. Zo moet hij in staat zijn om keldereigenaren te adviseren over wat goed onderhoud inhoudt. Als hij ervaart dat interventies bij de gemeente niet werken, legt hij dit direct voor aan de voorzitter van de stichting, die dit op het juiste niveau binnen de gemeente brengt.

9.8 Een dergelijke vorm van gezamenlijk optreden, in dit geval door het oprichten van een stichting, leidt tot schaalvergroting en daarmee tot een bundeling van belangen en van kennis en kunde. Ook de onderhandelingspositie van zo’n collectief, als stevige partij in de markt bijvoorbeeld in de verhouding tot aannemers, kan sterker zijn dan wanneer ieder voor zichzelf

optreedt. De mogelijkheid om te leren van eerdere ervaringen wordt hierdoor vergroot. Er kunnen optimale werkwijzen worden ontwikkeld, met bijvoorbeeld een uniforme vorm van vastlegging van de “nulsituatie” (de situatie voorafgaand aan de ingreep). Deze vorm van bundeling verdraagt zich goed met de fijnmazigheid en het kleinschalige karakter van het wervengebied. Ook hier geldt overigens dat geen eigenaar verplicht is hieraan mee te werken. Wie geen vertrouwen heeft in een collectieve aanpak, bijvoorbeeld op grond van een voorkeur voor andere, mogelijk goedkopere, technische oplossingen, is vrij om solo-oplossingen uit te voeren. De bijzondere voordelen van de aansluiting bij de stichting, zoals de gelding van het zojuist besproken bewijsvermoeden ten gunste van de keldereigenaar, zijn er dan niet zonder meer, al kan het zijn dat de gemeente de daaraan ten grondslag liggende gedachte ook buiten het verband van de stichting onderschrijft. Wij bevelen dit sterk aan, omdat ons oordeel over de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de schade aan de werfkelders algemene gelding heeft. Maar het is ook goed om prikkels in te bouwen voor een zo groot mogelijke participatie. Een afzonderlijke vraag in dit verband is of de gemeente verplicht is om voor alle door haar te bekostigen ingrepen in het wervengebied gebruik te maken van het vehikel van de stichting. Wij beantwoorden deze vraag ontkennend. De stichting is er voor het herstel van werfkelders. Voor het overige kan de gemeente haar eigen taken blijven vervullen, maar dan wel op een andere manier dan eerder. Het ligt op haar weg om bewoners en zo nodig ook de stichting daarbij voldoende te betrekken en eventuele ingrepen – in het openbare domein of in de eigen werfkelders – zoveel mogelijk in samenhang met mogelijk herstel van werfkelders uit te voeren.

9.9 Er kunnen ook eigenaren zijn die wel (willen) meedoen maar bijvoorbeeld kiezen voor een duurdere oplossing dan die volgens de standaard. Denk aan degenen die destijds de bitumen afdeklaag van de gewelven geen goede keuze vonden en de voorkeur gaven aan een (mogelijk duurder) alternatief. In zo’n geval zou het bestuur van de stichting een enigszins aangepaste samenwerkingsovereenkomst kunnen aanbieden, waarbij de meerkosten van de alternatieve oplossing voor rekening van de eigenaar komen. Het ligt niet op onze weg om hiervoor een gedetailleerde regeling te adviseren. Ditzelfde geldt voor degenen die wel willen meedoen maar bijvoorbeeld de financiële mogelijkheden missen om enige substantiële eigen bijdrage te leveren. Ook daarvoor zullen, naar wij hopen, *ad hoc* oplossingen worden gevonden, bijvoorbeeld in de vorm van een kleine ontwikkelmaatschappij of de oprichting van een fonds.

9.10 De stichting verkrijgt haar geldmiddelen primair van de gemeente. De grondslag daarvoor is de eerder toegelichte, algemene verantwoordelijkheid van de gemeente; zie daarvoor nr. 7.5. Financiële middelen kunnen ook afkomstig zijn van derden – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor dit erfgoed – en verder van de aangesloten eigenaren. De stichting zou ook aan fondsenwerving kunnen doen. En zoals eerder gezegd: de eigenaren zijn in beginsel, en dus afgezien van bijzondere omstandigheden die in andere richting wijzen, verantwoordelijk voor de gevolgen van achterstallig onderhoud van hun kelders en voor de gevolgen van optrekkend vocht. Enkele eigenaren hebben gepleit voor de instelling van een afzonderlijk “Kelderfonds” waarin alle financiële bijdragen vloeien. Deze mogelijkheid lijkt ons overbodig als er een stichting in de door ons voorgestane zin komt. De stichting is een afzonderlijke rechtspersoon naast de gemeente, en het bestuur van de stichting beheert de geldmiddelen, die grotendeels uit publieke bron komen. Het is niet praktisch om daarnaast een Kelderfonds in te richten. Zo’n fonds zou eerder een *alternatief* voor de stichting zijn dan een *daarnaast* bestaande mogelijkheid.

9.11 In nr. 9.1 hebben wij al iets gezegd over de noodzaak om bij de te kiezen structuren zo min mogelijk te juridiseren. Tijdrovende, kostbare en verlammend werkende juridische procedures moeten worden voorkomen. Deze wens moet in verschillende opzichten doorwerken in de toekomstige structuur van de samenwerking. Enerzijds moeten juridische procedures zoveel mogelijk en effectief worden afgewend. Anderzijds zullen zij, als zij toch volgen, snel en doeltreffend, en tegen relatief beperkte kosten, moeten worden afgewikkeld. Om deze doeleinden te bereiken stellen wij op vier niveaus oplossingen voor:

- in de fase van de besluitvorming in algemene zin (welke gebieden of onderdelen daarvan eerst, welke soort aanpak?): een permanent overlegorgaan tussen gemeente en eigenaren;
- in de fase van uitvoering: door een vorm van bouwbegeleiding;
- in de fase van een dreigend geschil: inschakeling van een mediator;
- in de fase van een juridisch geschil: geschilbeslechting door bindend advies.

Elk van deze mogelijkheden lichten wij hierna toe.

Het overlegorgaan

9.12 In onze schets van (het bestuur van) de toekomstige stichting klinkt al door dat wij grote waarde hechten aan gezamenlijkheid en besluitvaardigheid. Een stichting kan deze elementen in zich verenigen. Zij heeft een klein bestuur, waarin de diverse “bloedgroepen” (eigenaren en gemeente) zich herkennen en dat onder voorzitterschap van een onafhankelijke voorzitter staat. Om te voorkomen dat het stichtingsbestuur in de praktijk op te grote afstand van de achterbannen komt te staan, kan een permanent overlegorgaan van gemeentelijke functionarissen en vertegenwoordigers van eigenaren[23] – ook weer onder leiding van een onafhankelijke voorzitter[24] – van nut zijn. Het voordeel van een *permanent* overlegorgaan is de daardoor te bereiken continuïteit en het op te bouwen “collectieve geheugen” ook aan deze zijde.[25] Met een dergelijk overlegorgaan zijn bij grote infrastructurele werken elders goede ervaringen opgedaan. Dit was onder meer het geval bij de aanleg van de Hubertustunnel en, kort geleden, de Rotterdamsebaan[26] in Den Haag. Een van de eigenaren van een werfkelder heeft deze ervaring onder onze aandacht gebracht. Ondanks de verschillen tussen dergelijke projecten, met vormen van grootschalige nieuwbouw, en de “kleinschalige” aanpak in het reeds lang bestaande wervengebied lijkt zo’n overlegvorm ons aan te bevelen. De hier voorgestelde samenstelling van het overlegorgaan brengt tot uitdrukking dat herstel, onderhoud en beheer van het wervengebied een gezamenlijke verantwoordelijkheid van deze participanten vormen. Daar kan in een vroeg stadium worden gesproken over belangen, problemen, (on)mogelijkheden en denkbare oplossingen. Over en weer kunnen de hierin deelnemende partners elkaar informeren. In deze opzet heeft het overlegorgaan *geen*

[23] Het gaat ons hierbij om iets anders dan de in nr. 9.5 genoemde mogelijkheid van een vereniging van werfkeldereigenaren. Zo’n vereniging is geen orgaan van de stichting. Wel zou zij een rol kunnen vervullen als intermediair tussen de eigenaren en de stichting, en bijvoorbeeld de bestuursleden kunnen aanwijzen die uit de kring van de eigenaren afkomstig zijn. Maar dit zijn slechts suggesties aan de eigenaren, die hierin zelf keuzen kunnen maken.

[24] Dit voorkomt het gevaar (of de schijn) van dubbele petten of vermeende dubbele loyaliteiten. Sommige eigenaren hebben ons op dit gevaar gewezen.

[25] Zoals wij in nr. 5.1 hebben vermeld, hebben veel eigenaren opmerkingen gemaakt over gebrek aan continuïteit aan de kant van de gemeente. Het stichtingsbestuur kan het tot zijn taak rekenen hierop toe te zien en er bij de gemeente op aan te dringen – zoal niet af te dwingen – dat voor bepaalde problemen of gebieden (rakken) gedurende langere tijd één vast “aanspreekpunt” kan worden benaderd.

[26] Zie: www.rotterdamsebaan.nl.

bevoegdheden. Deze berusten bij het bestuur van de stichting, en voor het overige bij de gemeente en de individuele eigenaren die, op basis van vrijwilligheid, kiezen voor een overeenkomst met de stichting. Het ontbreken van formele bevoegdheden betekent niet dat het overleg vrijblijvend is of een voorbeeld van *window dressing* (mooi opgetuigd en welwillend overleg zonder werkelijk effect). Juist een vrije uitwisseling van gedachten in een vroeg stadium kan eraan bijdragen dat later verkeerde beslissingen worden genomen. De onafhankelijke voorzitter kan erop toezien dat het gevaar van vrijblijvendheid wordt afgewend.

Bouw- of herstelbegeleiding

9.13 Het herstel van een werfkelder kan complex zijn. Het loopt van de beoordeling van de schade tot de offerte voor het herstel, en betreft zowel de inhoud als de kosten. Ook de uitvoering zelf kan ingewikkeld zijn. Het is te overwegen om met het oog op deze complexiteiten een vorm van bouw- of herstelbegeleiding te introduceren die eigenaren in het herstelproces kunnen betrekken. Deze vorm van begeleiding kan ertoe bijdragen dat geschillen voorkomen worden.

Mediation

9.14 Als zich een potentieel conflict aftekent, is het goed om het geschil in de kiem te smoren en in elk geval zo klein mogelijk te houden. Een snelle minnelijke regeling verdient verre de voorkeur boven een of meer mogelijk zwaar gejuridiseerde procedures met een “winnaar” en een “verliezer”. Bemiddeling (mediation) door een onafhankelijke professionele derde kan hiervoor zorgen en is in elk geval de moeite van het proberen waard. Wij denken aan een vaste groep hiervoor gekwalificeerde mediators waaruit in een concreet geval één mediator kan worden gekozen. Het voordeel van een vaste groep is dat de mediator al goed op de hoogte is van de belangen en de posities die binnen dit gebied kunnen spelen.

Geschilregeling

9.15 Als ook mediation niet tot een oplossing leidt en een van de partijen voor een juridische procedure kiest, is het inrichten van een laagdrempelige en relatief eenvoudige en niet te kostbare procedure zeer gewenst. De statuten van de stichting en de afzonderlijke overeenkomsten tussen de stichting en de aangesloten eigenaren moeten hiervoor een basis bieden. Binnen deze structuur denken wij dan aan een vaste groep bindend adviseurs (met juristen en technische deskundigen) waaruit per geschil een of meer bindend adviseurs kunnen worden aangewezen. Ook hier is het voordeel van een vaste groep dat daaraan personen deelnemen die zijn ingevoerd in de materie en het klappen van de zweep kennen. Zij kunnen daardoor gemakkelijk worden ingeschakeld en snel ter zake komen. Dit bevordert de deskundigheid en de snelheid van werken. Een punt van verdere discussie kan zijn of zo’n “bindendadviesclausule” dwingend is of dat er mogelijkheden blijven om een geschil toch, volgens de normale regels, aan de gewone rechter voor te leggen. Denkbaar is ook een tussenvorm die hierop neerkomt dat bijvoorbeeld alleen de eigenaar kan kiezen (tussen het inschakelen van bindend adviseurs en de gewone rechter), maar niet de gemeente. Wij hebben op dit punt geen uitgesproken voorkeur. Uitgangspunt is, in de woorden van de Grondwet[27], dat niemand “*tegen zijn wil [kan] worden afgehouden van de rechter die de wet hem toekent*”. Een ieder heeft dus de vrijheid en de mogelijkheid zich te wenden tot de

[27] Zie artikel 17 van de Grondwet.

gewone rechter. Maar deze bepaling maakt het anderzijds wel mogelijk om ervoor te kiezen dat een geschil wordt beslecht door bijvoorbeeld bindend adviseurs. Dit kan ook bij voorbaat, dat wil zeggen voordat er een geschil is.

Samenwerkingsovereenkomsten

9.16 In de hier beschreven opzet spelen de samenwerkingsovereenkomsten tussen de stichting en de eigenaars een centrale rol. Door ondertekening van de overeenkomst aanvaarden de gemeente en de eigenaar in kwestie de gelding van deze samenwerkingsvorm, die de basis is voor de opdracht van de stichting aan een derde (aannemers en anderen) om werkzaamheden uit te voeren. Geen eigenaar is bij voorbaat verplicht om zo'n overeenkomst aan te gaan. Het geven van een individuele opdracht aan een "eigen" aannemer blijft mogelijk, uiteraard op voorwaarde dat eventuele bouwplannen voldoen aan de daarvoor geldende voorschriften. Aan het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst zijn evident voordelen verbonden. Het is gewenst – en verantwoord – om deze voordelen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Een hoge participatiegraad heeft immers ook collectieve voordelen. Wie zich door de voordelen over de streep laat trekken, is dan wel aan alle voorwaarden van de overeenkomst gebonden. Zo bezien is het "alles of niets".

Financiële aspecten

9.17 Het is aan de gemeente om, rekening houdend met haar financiële mogelijkheden, aan de stichting de gelden beschikbaar te stellen die van haar kant nodig zijn voor de uitvoering van het door ons aanbevolen stelsel. Het is aan de gemeente en haar organen, zoals de raad, om te beslissen welke bedragen uit de openbare middelen worden aangewend voor dit doel. Daarbij kan de gemeente eigen prioriteiten stellen en zo nodig temporiseringen aanbrengen. Het is vervolgens aan het bestuur van de stichting om beslissingen te nemen over de aanpak van concrete projecten en daarvoor opdrachten te geven. Wel adviseren wij de gemeente en het eventuele stichtingsbestuur in algemene zin om de grootste problemen het eerst aan te pakken, en dan uiteraard in een geïntegreerde vorm. Uit het oogpunt van veiligheid en kostenefficiëntie zijn grote voordelen verbonden aan zo'n wijze van prioritering. Het voorkomt ook dat bepaalde rakken steeds opnieuw moeten worden opengebroken en voor het verkeer niet toegankelijk zijn. Hierbij merken wij nogmaals op dat voor een effectieve prioritering en de uitvoering daarvan de medewerking van eigenaren een noodzakelijke voorwaarde is.

Bijlage 1 De opdracht aan de CvWW en de daaraan gekoppelde vragen

1. De rechtspersoon naar publiekrecht de gemeente Utrecht, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder K. Diepeveen, hierna te noemen: de gemeente;

2. de heer mr. H.F.M. Hofhuis;

3. de heer prof.dr.ir. J.G. Rots;

4. de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

partij sub 2 tot en met 4 hierna gezamenlijk te noemen: de Commissie.

OVERWEGINGEN

a) In december 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht (hierna: het college) besloten tot een samenhangende programmatische aanpak voor het middeleeuwse havencomplex binnen de singels van de stad, aangeduid als '**wervengebied**', met als doel het behoud en beheer van dit rijksmonument en het realiseren van veiligheid, behoud van erfgoed en functionaliteit van het gebied, waaronder de bereikbaarheid.
b) Het college heeft daartoe het 'Plan van aanpak programma wervengebied' van 23 april 2020 ("**Plan**") aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd. Het doel daarvan is te komen tot een samenhangende aanpak voor de herstel en behoud van wal- en kluismuren, werfkelders en werfmuren en maatregelen ter bescherming daarvan (en van de met de werfkelders verbonden bebouwing), zoals het weren van te zwaar of te snel verkeer. Het plan beoogt ook om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.
c) Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Utrecht - onder amendering van een door het college van burgemeester en wethouders voorgesteld besluit naar aanleiding van suggesties van eigenaren - besloten een Commissie van wijzen (**Commissie**) in te stellen met de opdracht om een gezaghebbend onafhankelijk advies uit te brengen dat de basis kan zijn voor samenwerking tussen de gemeente en de eigenaren (en waar dit speelt: de beheerders) in het wervengebied (hierna tezamen de "**eigenaren**") bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied. Het raadsbesluit (bijlage 1), raadsvoorstel (bijlage 2) en amendement (bijlage 3)zijn bijgevoegd.
d) Het besluit van de gemeenteraad (nr. 64 - 9 juli 2020) luidt dientengevolge als volgt: *"… het college opdracht te geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het*

wervengebied". De constateringen en overwegingen in het Amendement geven duiding aan de achtergrond, het doel en de strekking van dit besluit.

e) De gemeente heeft met een aantal participerende eigenaren die zich na een oproep daarvoor beschikbaar hadden gesteld een werkgroep gevormd om te komen tot de instelling van de Commissie. In de werkgroep is overleg gevoerd en overeenstemming bereikt over de samenstelling en de opdracht van de Commissie. De in deze overweging bedoelde eigenaren tekenen deze overeenkomst uit dien hoofde voor gezien.

f) Het is niet vruchtbaar uit te gaan van belangentegenstellingen. De eigenaren en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking voor het behoud van de monumentale werven. De gemeente en de eigenaren willen met behulp van de door de Commissie uit te brengen adviezen verkennen hoe gemeente en eigenaren in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervengebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen.

g) De taak van de Commissie is derhalve de gemeente en de eigenaren te voorzien van algemene adviezen (duidingen) van de rechtspositie van de gemeente en de eigenaren van werfkelders en, op basis daarvan en na het verkennen van de mogelijke vormen van samenwerking tussen gemeente en eigenaren, daarover een advies uit te brengen.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1: De Commissie

1. Er wordt – op de gezamenlijke voordracht van de gemeente en de in overweging sub e bedoelde eigenaren in het wervengebied– door het college een commissie van wijzen (**Commissie**) ingesteld.

2. De naam van de Commissie luidt: Commissie van wijzen wervengebied Utrecht.

3. De Commissie bestaat uit de volgende drie leden:
   de heer mr. H.F.M. Hofhuis, tevens voorzitter;
   de heer prof. dr. ir. J.G. Rots;
   de heer drs. A.H.L.M. van Snellenberg.

4. De leden kunnen op eigen verzoek, of wegens niet goed functioneren of op andere zwaarwegende gronden, – in overleg met de eigenaren die in bovenbedoelde werkgroep zitting hadden - door de gemeente worden geschorst en ontslagen.

Artikel 2: De werkzaamheden

1. De gemeente verleent aan de adviseurs, die gezamenlijk de Commissie vormen, opdracht een onafhankelijk advies uit te brengen aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied.

2. De adviesvraag luidt: het college, de raad en de eigenaren te adviseren over a. de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente alsmede de eigendomsverhoudingen en b. de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het herstel, beheer en behoud van het wervengebied.

3. De adviesvraag is nader uitgewerkt in bijlage 4.

4. De Commissie kan – indien zij dat voor de goede vervulling van haar opdracht nodig acht - de adviesvraag aanvullen, uitbreiden of aanpassen.

5. De leden zijn benoemd op grond van hun deskundigheid en ervaring. Zij brengen op persoonlijke titel hun kennis en ervaring in, dienen onafhankelijk te zijn en treden niet op als vertegenwoordiger van (een groep van) belanghebbenden (zonder last of ruggespraak). De leden van de Commissie vervullen geen betrekkingen en verrichten geen werkzaamheden waarvan de uitoefening ongewenst is met het oog op een goede uitoefening van de functie en op de handhaving van de onpartijdigheid en onafhankelijkheid of van het vertrouwen daarin. Zij zullen voor hun benoeming kennis geven van voorafgaande betrekkingen die twijfel kunnen oproepen ten aanzien van hun onafhankelijkheid of onpartijdigheid en zullen tijdens de uitoefening van hun functie geen betrekkingen aangaan die dergelijke twijfel kunnen oproepen.

6. De Commissie heeft tot taak met inachtneming van Overweging f en g tot een zo evenwichtig mogelijk zwaarwegend advies te komen, dat recht doet aan alle haar bekende feiten en alle aspecten die in het wervengebied spelen. Het staat de Commissie vrij in haar advies gemotiveerd aan te geven dat en waarom zij termen ziet om te adviseren af te wijken van de strikte regels van het recht, als zij meent dat de gegeven feiten of omstandigheden daartoe aanleiding geven.

7. Eigenaren kunnen een of meer afzonderlijke zaken als voorbeeld aan de Commissie voorleggen (als illustratie van in het wervengebied spelende problematiek). Het is de taak van de Commissie algemeen advies over het wervengebied te geven, niet het beoordelen van of beslissen over afzonderlijke zaken

8. Het advies is niet bindend.

Artikel 3: Werkwijze Commissie

1. De Commissie stelt zelf haar werkwijze vast. Daarbij is het van belang dat de eigenaren in het wervengebied en de gemeente, zorgvuldig bij het adviesproces worden betrokken. De werkwijze van de Commissie moet mogelijk maken dat alle eigenaren hetgeen zij (feitelijk, juridisch of politiek) relevant achten tijdig aan de Commissie kunnen meegeven, en hun belangen en zorgen bij de Commissie kunnen inbrengen. Daarnaast wordt de Commissie verzocht het mogelijk te maken dat de eigenaren op elkaars zorgen en belangen kunnen reageren, bij voorkeur ook in een gezamenlijk gesprek.

2. De wijze waarop de Commissie met eigenaren en de gemeente communiceert is zeer belangrijk. De Commissie wordt gevraagd in de beginfase van haar adviesproces hiervoor een procedure en communicatieplan op te stellen en bekend te maken dat uitgaat van een volledig transparante werkwijze, zoals publicatie op de daartoe in te richten website van verslagen van bijeenkomsten van besluiten en andere voortgangshandelingen.

3. De Commissie heeft de vrijheid om afzonderlijk overleg te voeren met de gemeente, eigenaren in het wervengebied en deskundigen.

4. De Commissie laat zicht informeren door eigenaren, andere belanghebbenden en de gemeente om een goed beeld te krijgen van het stadsbelang, de problematiek van het wervengebied en het gezamenlijke belang dat gemeente en eigenaren hebben bij publiek-private samenwerking.

5. De gemeente heeft opdracht gegeven tot een voorbereidend juridisch onderzoek waarvan de Commissie kennis kan nemen en waarover zij (verdiepende) vragen kan stellen, onverminderd de taak om over de uitkomsten van dat onderzoek zelfstandig een oordeel te vormen. De Commissie kan naar eigen inzicht aanvullend juridisch onderzoek laten instellen, of onderzoek doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 40.000,00 exclusief BTW. Indien een hoger budget nodig is treedt de Commissie hierover in overleg met de gemeente.

6. De gemeente laat een aantal technische onderzoeken naar werfkelders, wal- en kluismuren en zwaar verkeer uitvoeren. Waar nodig zal de Commissie de technische aspecten meenemen in haar adviezen. Het is niet de taak van de Commissie de uitkomsten van de technische onderzoeken te beoordelen, doch het staat haar vrij te beoordelen of de vraagstelling beantwoordt aan hetgeen nodig is voor de advisering door de Commissie.

7. De Commissie rapporteert aan de gemeente en de eigenaren in het wervengebied. Het rapport zal in handen gesteld worden van de gemeente die zal zorgen voor doorgeleiding naar de eigenaren en beheerders.

Artikel 4 : Vergoeding

1. De gemeente draagt de kosten van de Commissie, te weten de kosten van:
   a) de honoraria van de leden van de Commissie van € 1000 per commissielid per dag, uitgaande van 10 adviesdagen;
   b) de door de Commissie of haar leden ten behoeve van de taakuitoefening te maken redelijke kosten.

Artikel 5: Planning

1. Teneinde de uitkomsten van het advies te kunnen meenemen in het op te stellen Programmaplan Wervengebied en de bij de voorjaarsnota in te dienen begroting dient de planning zodanig te zijn dat het concept van het advies uiterlijk in

februari 2021 beschikbaar is.

2. Indien de Commissie dit nodig acht omdat zij nog niet over alle relevante gegevens beschikt kan zij in twee fasen adviseren.

Artikel 6 : Advies

1. De Commissie zal het concept van aan advies aan de gemeente toezenden, die voor verspreiding aan de eigenaren in het wervengebied zal zorgdragen.

2. Het conceptadvies zal op de website www.utrecht.nl/werven worden gepubliceerd.

3. De gemeente en de eigenaren zullen drie weken de gelegenheid krijgen een reactie op het advies te geven.

4. De Commissie zal het advies – uiterlijk op 1 april 2021 – afronden.

5. Het advies zal worden ondertekend door alle leden van de Commissie.

Artikel 7: Diversen

1. De Commissie zal door de gemeente secretarieel worden ondersteund.

2. De gemeente zal de Commissie (digitaal en anderszins) ondersteunen bij de communicatie met eigenaren (website, openbaar maken documenten, enz.).

3. De Commissie zal haar werkzaamheden archiveren. De archivering dient te voldoen aan de gemeentelijke (professionele) standaarden waartoe de gemeente alle benodigde ondersteuning zal verlenen De archiefbescheiden van de commissie worden na haar opheffing of, zo de omstandigheden daartoe eerder aanleiding geven, zoveel eerder overgebracht naar het archief van de gemeente.

4. De gemeente zal op haar website een elektronische ruimte inrichten waar alle documenten die betrekking hebben op het advies voor iedereen toegankelijk zijn en die gebruikt zal kunnen worden ter ondersteuning van de communicatie met de eigenaren en andere belanghebbenden en vice versa.

5. De gemeente zal de documenten die voor het advies relevant kunnen zijn tijdig aan de Commissie beschikbaar stellen.

Bijlagen:

4. Vraagstelling

Vraagstelling aan de commissie van wijzen

Inleiding

In de binnenstad van Utrecht liggen ca.800 werfkelders. De werfkelders zijn vele eeuwen oud. Historisch bezien lag de eigendom van (de ondergrond van) pand, werfkelder en werf in één hand. In de jaren kort na de oorlog is de eigendom van de werfmuur, de werf en de werfkade op vrijwel alle locaties in het wervengebied bij de gemeente komen te liggen krachtens een procedure op grond van de onteigeningswet. In de loop van de historie is op de dijk voor het pand (waarin de werfkelder lag die als toegang fungeerde voor de kelder onder het pand) een openbare weg gecreëerd waarvan in ieder geval het beheer werd gecollectiviseerd dat uiteindelijk bij de gemeentelijke overheid als beheerder van de openbare weg is komen te liggen.

De meeste werfkelders zijn verbonden met (de kelder van) het daarachterliggende pand, De fysieke relaties tussen de werfkelders, het achterliggende pand de weg en de werfmuur zijn ingewikkeld en verschillend. De juridische relaties dientengevolge ook. De meeste werfkelders zijn particulier eigendom. De wal en kluismuren (die vaak bouwkundig aan de kelders zijn verbonden) zijn, zoals hierboven aangegeven, eigendom van de gemeente. De eigendom is soms niet goed vastgelegd of onduidelijk. Onduidelijk is welke rechten en plichten eigenaren van werfkelders hebben ten aanzien van het beheer en gebruik.

Ook is beheer versnipperd. Op dit moment worden alle kelders, muren, wegen en bruggen los van elkaar beheerd met alle gevolgen van dien. Het is wenselijk het beheer en onderhoud van de verschillende in het wervengebied aanwezige objecten op elkaar af te stemmen.

De gemeente en de eigenaren willen graag duidelijkheid hebben over hun (juridische) relaties en de verantwoordelijkheden die daarbij horen. Daarnaast zijn er beheerders van objecten in het wervengebied betrokken. Waaronder in ieder geval het waterschap als beheerder van de watergangen of -wegen in het wervengebied. Het waterschap is een van de gemeente te onderscheiden rechtspersoon die ook verantwoordelijkheden heeft en zorgplichten draagt, zodat ook hun rol in het advies voor het voetlicht moet komen.

Voorts willen de gemeente en de eigenaren verkennen hoe gemeente, eigenaren en beheerders in het wervengebied kunnen samenwerken bij het integraal beheer en onderhoud van de in het wervergebied aanwezige objecten en de bescherming van de eigendommen. De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij publiek-private samenwerking. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (denk aan het gemeenschappelijk beheren van commons c.q. erfgoed).

De gemeenteraad van Utrecht heeft op 9 juli 2020 besloten het college te vragen een commissie van wijzen in te stellen. De raad heeft daarbij *"… het college opdracht … [ge]geven om samen met de eigenaren een commissie van wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren met als doel het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied*".

Deze notitie bevat een zo volledig mogelijke inventarisatie van de in het licht van de opdracht relevant geachte juridische vraagstelling en bevat een nadere invulling van de overige vraagstelling. De vragen zijn met inbreng van participerende eigenaren opgesteld, maar wat betreft de participerende eigenaren niet noodzakelijk volledig of relevant. We willen de commissie vragen de vraagstelling te beoordelen. Als de commissie dat nodig of wenselijk vindt kan zij de vraagstelling aanvullen of aanpassen.

VRAAGSTELLING

Centrale vraagstelling

De commissie wordt gevraagd de gemeenten en de eigenaren te adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen, en de mogelijke samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente bij het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied.

Uit die centrale vraagstelling vloeien een aantal deelvragen voort.

I SAMENWERKING

Vraag: welke samenwerkingsvormen zijn er tussen de gemeente en de andere eigenaren in het wervengebied mogelijk en wenselijk.

De bewoners en de gemeente hebben een gemeenschappelijk belang bij het beheer van wegen, werven en werfkelder in het wervengebied. In het verleden werd de weg onderhouden door de eigenaren van het pand waar de weg aan lag, later door gilden, en weer later door de gemeente. Werf, werfkelder en weg waren vroeger één geheel met één eigenaar. Je kunt dit zien als gemene gronden die door de gemeenschap samen werd beheerd volgens ongeschreven regels. Later is het beheer van de weg en de werfkelders gescheiden, en weer later heeft de gemeente een deel van de eigendom van een werfkelder (de werf- of kluismuur) overgenomen. Toch is het wervengebied (fysiek en qua functie) één geheel. Het is belangrijk niet (alleen) uit te gaan van belangentegenstellingen, maar aandacht te besteden aan het gemeenschappelijke belang (governing the commons).

Het wervengebied heeft in de moderne tijd een nieuwe belangrijke functie gekregen. Het is een uniek gebied, een erfgoed van (inter)nationaal belang, dat zorgvuldig moet worden beheerd, en een grote publiek-private inspanning vergt en waard is.

De vraag is hoe het wervengebied het beste kan worden beheerd. Hoe kunnen eigenaren, beheerders, en andere belanghebbenden het beste samenwerken. De commissie wordt gevraagd onderzoek te doen naar de beste vorm van publiek-private samenwerking in het wervengebied. Daarbij moet ook worden gekeken naar nieuwe (of juist oude) vormen van samenwerking (the commons).

Welke samenwerkingsvormen zijn mogelijk. Wat is de optimale samenwerkingsvorm? Wat is er nodig om goed samen te werken? Wat is het gemeenschappelijke belang van eigenaren van de werfkelders, de gemeente en andere partijen in het wervengebied. Hoe kun je zulke gedeelde belangen het beste beheren? Hoe kunnen bewoners en gemeente elkaar vinden?

Je kunt een onderscheid maken tussen juridische en maatschappelijke zorgplichten. De maatschappelijke zorgplicht heeft een politieke dimensie. Hoe zie je de taak van de overheid en de bewoners voor werven en werfkelder, gelet of het gebruik en de erfgoedwaarde daarvan. Heeft de gemeente als beheerder van de weg of als overheid een zorgplicht? Heeft de eigenaar van een werfkelder in het wervengebied een zorgplicht? Wat is dan de (mogelijke) inhoud van zo'n zorgplicht. Hoe kan de samenwerking in het toekomstig beheer en onderhoud van het wervengebied het beste tot stand worden gebracht én in stand worden gehouden?

II JURIDISCHE VRAGEN

Vraag 1: Wie is eigenaar van de weg en de werfkelder?

Hoe bepaal je de eigendomsverhoudingen in het wervengebied, hoe is dit in de wet geregeld? Aandachtspunten zijn de interpretatie van de regeling over verticale en horizontale natrekking, de wijze waarop de eigendom in notariële akten en het kadaster zijn vastgelegd, en wie eigenaar is van een kelder die door niemand wordt gebruikt.

Vraag 2: Welke rechten en plichten vloeien voort uit de eigendom van een object?

Welk gebruiksrecht en welke onderhoudsverplichtingen vloeien uit de eigendom van een werfkelder, de werf- of kluismuur of de weg en de werf voort?

Hebben de gemeente, de eigenaar van een werfkelder en de eigenaar van de weg en de eigenaar van het openbare water een zorgplicht? Wat kan de inhoud van zo'n zorgplicht zijn?

Heeft de gemeente een specifieke zorgplicht als beheerder van (een openbare) weg. En omdat er kelders onder liggen?

Heeft de eigenaar van een werfkelder een specifieke zorgplicht omdat zijn kelder in de grond (de weg) van een ander ligt?

Is er een specifieke zorgplicht voor het nutsbedrijf of de gemeente voor de in de weg / boven de kelder op of in het gewelf liggende kabels en leidingen en goten en de aanleg daarvan?

Welke verplichtingen hebben eigenaren van naastliggende percelen op grond van het civiele recht jegens elkaar (o.a. burenrecht)?

Vraag 4*:* Welke voorzorgsmaatregelen moeten de initiatiefnemer en eigenaren nemen, als er nabij een (kwetsbaar) object bouwactiviteiten worden uitgevoerd?

Wie moet de kosten van het noodzakelijke onderzoek en de kosten van voorzorgs- (of herstel)maatregelen dragen? Speelt het daarbij een rol of a. er sprake is van achterstallig onderhoud b. of historische gegeven kwetsbaarheid van een object?

Vraag 5: Welke verplichtingen vloeien er uit de Woningwet voort voor de eigenaar van een werfkelder en de gemeente als eigenaar van de weg?

Kan het college de eigenaren van kelders en de weg op grond van de Woningwet verplichten medewerking te verlenen aan het onderzoek en het herstel van bij hun in eigendom/beheer zijnde object? Wanneer kan een eigenaar dat weigeren. Kan het college de kosten van onderzoek of herstel of beiden, bij de eigenaar van de werfkelder of de weg leggen?

Is de regeling in de Wegenwet relevant voor de verhouding eigenaar werfkelder – eigenaar (beheerder) weg?

Welke verplichtingen vloeien er voort uit de Erfgoedwet m.b.t. het onderhoud aan werven, werf- en luismuren, de weg, en werfkelders?

Vraag 6: Is de gemeente (mede) aansprakelijk als zij de aslastbeperking of een snelheidsbeperking niet of onvoldoende handhaaft of ten onrechte geen beperking heeft opgelegd?

Welke aspecten spelen daarbij een rol? Bij wie ligt welke bewijslast? Hoe moet de aansprakelijkheid worden beoordeeld als meerdere factoren een rol spelen (handhaving, fysieke belasting verkeer onder 2 ton, constructie werfkelder, achterstallig onderhoud)?

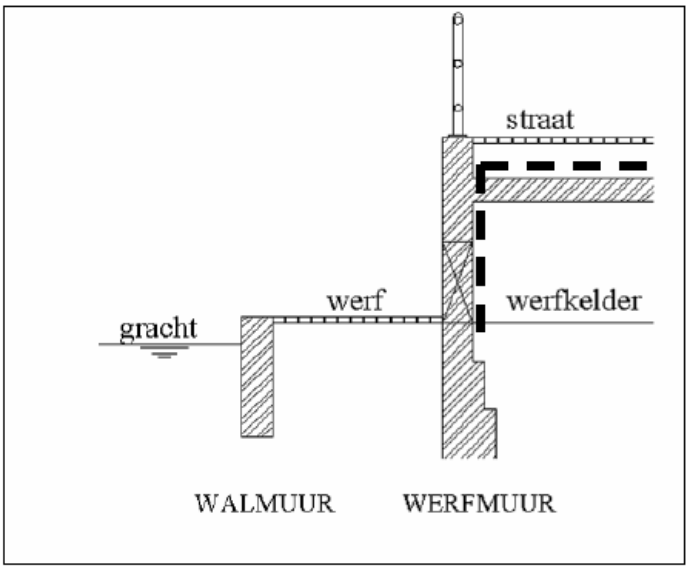
Vraag 7: Wie is verantwoordelijk voor het waterdicht maken of houden van een werfkelder? Behoort een werfkelder waterdicht te zijn? Wat is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van een werfkelder en wat is de verantwoordelijkheid van de gemeente als eigenaar de werf/kluismuur en de weg?

Vraag 8: Wie is eigenaar van en wie is verantwoordelijk voor de zich in de werfkelders en de werfkeldermuur bevindende trekankers?

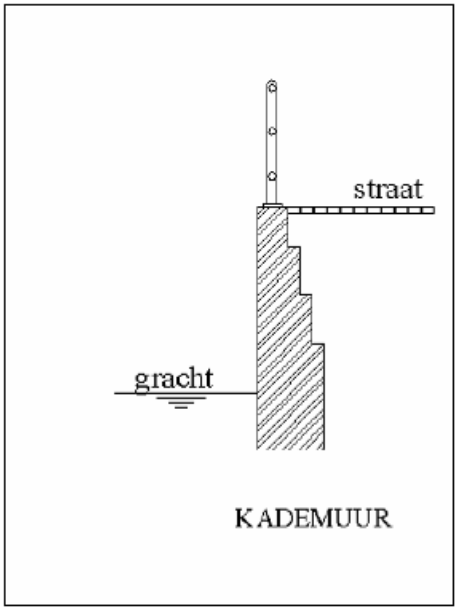
Bijlage 2 Kaart wervengebied



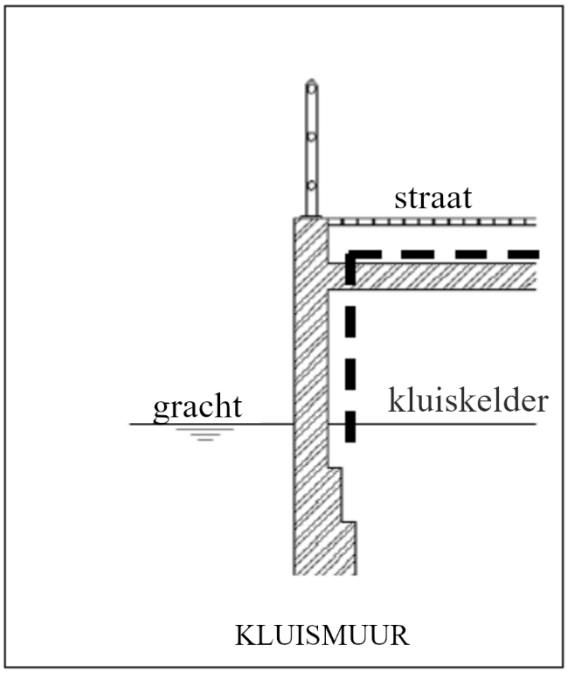
Bijlage 3 Enkele tekeningen van de werfkelders en hun directe omgeving



Overzicht wal- en werfmuur



Overzicht kademuur



Overzicht kluismuur

Bijlage 4 De eerste door de CvWW aan de bekende eigenaren verzonden brief

Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht
Postbus 268
4100 AG Culemborg
W: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/herstel-werven/commissie-van-wijzen/
E: secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl

Aan:

Utrecht, 11 december 2020

Onderwerp: verzoek om informatie

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief stelt de zogeheten Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht ("de CvWW") zich aan u voor. De CvWW is op 29 oktober 2020 ingesteld op initiatief van enkele eigenaren in het wervengebied en werkt in opdracht van de gemeente Utrecht en de eigenaren. Zij moet alle eigenaren – ook u – en de gemeente adviseren over het herstel en het toekomstige beheer en onderhoud van het wervengebied. Hierbij spelen de wervenkelders, die voor het overgrote deel in particulier bezit zijn, een belangrijke rol. Met deze brief leggen wij u enkele vragen voor.

De CvWW is onafhankelijk. Zij overlegt met belanghebbenden en de gemeente, kan eigen onderzoeken instellen en komt uiteindelijk tot een advies, op basis van een eigen beoordeling.

De CvWW heeft drie leden: de heren mr. H.F.M. Hofhuis (oud-rechter, voorzitter), prof. dr. J.G. Rots (hoogleraar constructiemechanica Technische Universiteit Delft) en drs. A.H.L.M. van Snellenberg (programmamanager gemeente Enschede en betrokken bij de herontwikkeling van het gebied van de vuurwerkramp). Secretaris is mevrouw drs. E.A.H. van der Kluit, zelfstandig organisatieadviseur.

Wat is de opdracht van de CvWW? Kort gezegd moet zij adviseren over de rechten en plichten van eigenaren en van de gemeente, en over de mogelijke samenwerkingsvormen van eigenaren en gemeente bij het herstel, het beheer en het behoud van het wervengebied.

Het is de bedoeling dat de CvWW uiterlijk op 1 april 2021 klaar is. Zij wil eind februari 2021 een concept van haar advies publiceren. Daarop kunnen eigenaren en de gemeente reageren voordat de CvWW het definitieve advies vaststelt.

In deze eerste fase verdiepen de leden van de CvWW zich in het onderwerp. Tegelijk denken zij na over de manieren waarop zij de eigenaren bij haar werkzaamheden zal betrekken. Het sturen van deze brief is één van die manieren. De CvWW ontvangt graag opmerkingen en suggesties van u en van de andere eigenaren. Daarbij gaat het vooral om twee vragen:
Welke problemen ervaart u in verband met uw werfkelder (als u die bezit)?
Welke oplossingen ziet u daarvoor?

Het is niet de taak van de CvWW om advies uit te brengen over individuele schadegevallen of aansprakelijkheid. Zij moet de bestaande en toekomstige problemen in kaart brengen en voorstellen doen

over goede vormen van samenwerking om dergelijke problemen op te lossen en te voorkomen. Individuele voorbeelden van problemen zijn noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van wat er aan de orde is.

Via bijgevoegde antwoordkaart kunt u (voor 28 december) uw opmerkingen en suggesties insturen
via mail naar secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl (u neemt de vragen uit de antwoordkaart in uw mail over) of
per post naar: Postbus 268, 4100 AG Culemborg

Daarbij kunt u ons ook laten weten of u wenst dat wij de informatie die u ons geeft, vertrouwelijk behandelen.

In een later stadium zal de CvWW ook overleg voeren met eigenaren en andere belanghebbenden. Als u aan dergelijk overleg zou willen deelnemen, kunt u dat vermelden. Wij laten u daarna weten of wij u daarvoor zullen uitnodigen en in welke vorm het overleg kan plaatsvinden. Daarbij moeten wij uiteraard rekening houden met de beperkingen als gevolg van de coronamaatregelen.

Wij kijken uit naar uw reacties!
Met vriendelijke groet, namens de CvWW,
Hans Hofhuis, voorzitter

ANTWOORDBERICHT
Als u behoefte hebt aan meer ruimte voor uw antwoorden, kunt u aanvullende gegevens vermelden op een vervolgblad

Uw naam: ……

Uw adres (straat, huisnummer, postcode): …….

Uw e-mailadres: ……

Uw telefoonnummer (indien gewenst): ……

Datum van inzending: ……..

Vragen

1. Welke problemen ziet u bij het herstel, het behoud en het beheer van de werfkelders?
    - Hierbij kunt u eventueel ook vermelden of de CvWW deze informatie vertrouwelijk moet behandelen
    - Wijkt uw eigen situatie af van de situatie elders? En zo ja, in welk opzicht?
2. Welke oplossingen ziet u voor deze problemen?
3. Hebt u suggesties voor de manieren waarop de CvWW kan overleggen met de eigenaren?
4. Zou u aan dergelijk overleg willen deelnemen?
5. Hebt u nog andere suggesties voor de CvWW?
6. Vindt u het goed als de CvWW contact met u opneemt?

INZENDEN we ontvangen uw reactie graag uiterlijk op 28 december 2020 via het e-mailadres van de CvWW (secretaris@cvwwervengebiedutrecht.nl) of per post (adres: CvWW Postbus 268, 4100 AG Culemborg).

Bijlage 5 Rubricering van de ontvangen reacties van eigenaren

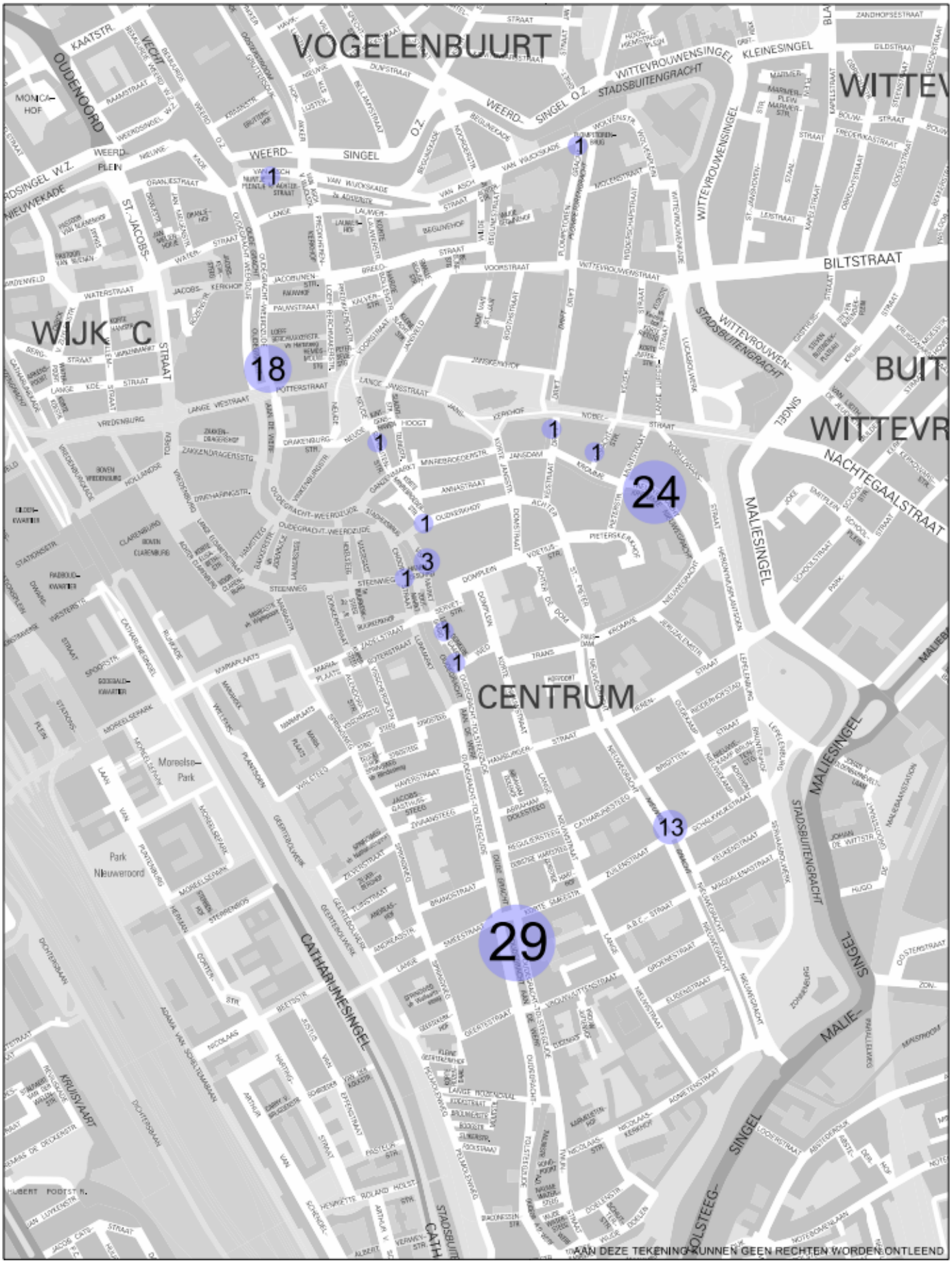
Problemen die spelen:	Aantal keer genoemd
Lekkage/vochtproblemen in de kelders	31
Zwaar verkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	23
Scheurvorming in de kelders	16
Verwarring over de juridische eigendom van de werven (en bijbehorende kostenposten)	11
Leidingen, stadsverwarming en afvoer die door de bovenkant van de werfkelders lopen	7
Kosten voor deugdelijk herstel van de kelders zijn hoog	6
Aanhechting van de kademuur aan de werfkelders	5
Bomen op de werven	5
De verhouding tussen publiekrechtelijk gebruik en privaatrechtelijke gebruik van (onderdelen van) de werfkelders	3
Autoverkeer dat over de grachten boven de werfkelders rijdt	2
Onvoldoende onderhoud wal- en kluismuren	2
Verwarring over stand van zaken kelders/benodigd onderhoud/kosten daarvoor	2
Verwarring over gevestigde beperkte rechten (zoals een erfdienstbaarheid)	1
Geluidsoverlast	1
Geuroverlast	1
Kelder grenst aan verzakte brug, waardoor kelder ook schade oploopt	1
Bereikbaarheid van de kelder	1

Oplossingen voor de problemen:	Aantal keer genoemd
Geen zwaar verkeer meer over de grachten	22
Samen met de gemeente de problemen met betrekking tot de kelders grondig en structureel aanpakken	12
Helemaal geen autoverkeer over de grachten/sterke inperking van verkeer	9
De afvoer van regenwater niet via de weg laten lopen	3
Onderhoud van de kluismuren door de gemeente	2
Expert van de gemeente die samenwerkt met de bewoners en vertrouwen creeert	2
Eenzelfde ad hoc restauratie als in 1986 en 1996 onder leiding van de gemeente, op kosten van de bewoners	2
Bomen zo plaatsen dat geen schade veroorzaken aan kelders (mogelijk bomen met minder diepe wortels)	2
De grachten slechts voor bewoners per auto toegankelijk maken	1
Ontvochtingsmachine	1
Eigendomsrechten in kaart brengen	1
Tegen gereduceerd tarief herstel laten uitvoeren via de gemeente	1
Publiekrechtelijke aanschrijving door de gemeente	1
Goede overkapping boven kelders teneinde vochtproblemen te voorkomen	1
Gemeenschappelijk fonds voor (toekomstig) onderhoud van de kelders	1
Aanbrengen dakleer aan bovenkant gewelf	1
Nieuwe fundering kademuur	1

In relatie tot de gemeente:	Aantal keer genoemd
De gemeente moet meebetalen aan de schade	14
De gemeente treedt onvoldoende op tegen het zwaar verkeer dat over de grachten rijdt	12
De gemeente neemt ons (en onze problemen) onvoldoende serieus	9
De gemeente moet meebetalen aan de schade die veroorzaakt wordt door het zware verkeer dat op de grachten rijdt	8
De gemeente bezit te weinig "know-how" over de (constructie van de) werfkelders	7
Ontevredenheid over door de gemeente gedaan onderzoek naar de kelders	4
Als eigenaar heb je geen enkele inspraak over het gebruik van de weg boven de werfkelders	3
De gemeente komt afspraken/gedane toezeggingen niet na	3
De gemeente geeft geen openheid van zaken	2
Als een kelder via de gemeente door een aannemer wordt hersteld dat is dit (onnodig) zeer duur	1
Gemeente kwam zonder overleg/aankondiging (schilders)werzkaamheden aan het pand/de kelder verrichten	1

Verdere tips/suggesties	Aantal keer genoemd
Raadpleeg het archief over deze kwestie	3
Eerst advies voorleggen aan eigenaren voordat definitief advies wordt uitgebracht aan gemeente	2
Maatwerk bij advies, gelet op de verschillen tussen werven	1
Geef duidelijkheid over de schade die bomen evt. toebrengen aan de werfkelders	1
Onderzoek de relatie tussen toestand kelders en verrichte werkzaamheden aan wal- en kluismuren	1
Neem contact op met Monumentenzorg Utrecht	1
Schakel het kadaster in voor wat betreft scheidslijn eigendom straat en kelder	1
Ook gebruikers (huurders) betrekken bij overleg	1

Bijlage 6 Spreiding van de reacties



Bijlage 7 Lijst van de belangrijkste geraadpleegde documenten

1. H.P.J.A.M. Hennekens, *De openbare weg en het privaatrecht* (diss. Nijmegen), Tjeenk Willink Zwolle 1977
2. Het Utrechts Archief, Bestuursdienst 1990-1999, stukken betreffende het wervengebied
3. M.J.W. de Bruin e.a. (red.), *Utrecht aan de werf*, 1987 (vierde druk)
4. Ontwerp Raadsvoorstel, *Voorstel aanpak werfkelders*, Gemeente Utrecht, 12 november 1992
5. A. de Wit e.a. (red.), *Werf in uitvoering*, Over de renovatie van de Utrechtse werfkelders, 1995
6. *Handboek Herstelplan Werfkelders (concept)*, Wijkbureau Binnenstad, Gemeente Utrecht, 26 januari 1996
7. Hoekstra, R. van Veen en P. van Werven*, Verborgen wereld aan de werf* , Utrechtse werfkelders gerestaureerd, Matrijs Utrecht 2002
8. G.J. Schutte en F.C.M.A. Michiels*, De Bezweken werftrap,* Rapport van de Onderzoekscommissie Trapongeval Utrecht, 13 november 2006
9. Schriftelijke vragen werfkelders waterdicht, Gemeente Utrecht, 12 februari 2008
10. *Situatie waterkering Utrechtse Grachten*, lage walmuren en kluismuren, Gemeente Utrecht, 2 juli 2009
11. Bestemmingsplan Binnenstad, Gemeente Utrecht, 18 februari 2010
12. *Bomenvisie Utrechtse Werven,* Analyse en Visie op de toekomst, Gemeente Utrecht, 10 februari 2012
13. *Verordening Kabels en Leidingen*. Gemeente Utrecht, 2013
14. G.M. van den Broek, J.W.A. Biemans en G.T.J.M. Jurgens, *De Utrechtse werven*, Een eerste inventarisatie van gemeentelijke bevoegdheden die kunnen worden ingezet ter bescherming van het wervengebied, Universiteit Utrecht 2014.
15. *Bureaustudie validatie aslastbeperking werfkelders Stadsbinnengrachten*, Gemeente Utrecht, 18 december 2014
16. *Ruimtelijke strategie 2016*, Utrecht kiest voor gezonde groei, Gemeente Utrecht, 2016
17. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 22 februari 2017
18. Raadsbrief voortgangsrapportage wal- en kluismuren en raming rak 22, Gemeente Utrecht, 23 februari 2018
19. Beantwoording schriftelijke raadsvragen 2018, nummer 44, Gemeente Utrecht, 30 mei 2018
20. Raadsbrief Maatregelen overlast Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 12 oktober 2018
21. Raadsbrief Second opinion werkzaamheden wal- en kluismuren + stand van zaken Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 30 oktober 2018
22. Raadsbrief Heropening Kromme Nieuwegracht (RAK 21b), Gemeente Utrecht, 5 november 2018
23. Raadsbrief onderzoek effect zwaar verkeer op gracht, Gemeente Utrecht, 14 december 2018
24. Wiertsema & Partners, *Reconstructie lage walmuren Oudegracht*, 31 januari 2019
25. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
26. 12e voortgangsrapportage project herstel wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 10 mei 2019
27. Raadsbrief beantwoording raadsvragen project Wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 25 juni 2019
28. Raadsbrief voortgang wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 27 september 2019
29. Raadsbrief actieplan weren te zwaar verkeer Kromme Nieuwegracht en onderzoek risico's te zwaar verkeer op de grachten in de binnenstad, Gemeente Utrecht, 31 oktober 2019
30. Antea Group, *Onderzoek Wal- en Kluismuren*, Eindrapportage, 14 november 2019
31. Raadsbrief Zwaar verkeer weren op grachten, Gemeente Utrecht, 19 november 2019
32. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, Gemeente Utrecht, 28 november 2019
33. Raadsbrief Rapportage onderzoek wal- en kluismuren, werkzaamheden Kromme Nieuwegracht (rak 21-22), Gemeente Utrecht, 12 december 2019
34. Raadsbrief Brondocumenten Onderzoek Antea Group Wal en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 december 2019
35. Raadsbrief samenhangende aanpak wal- en kluismuren, werfkelders en weren te zwaar verkeer, Gemeente Utrecht, 20 december 2019

36. Raadsbrief uitkomsten duikonderzoeken en wegafzetting Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 20 december 2019
37. Raadsbrief Wal- en kluismuren, beantwoording vragen RIB, Gemeente Utrecht, 23 januari 2020
38. Raadsbrief Beantwoording toezegging over Wal- en Kluismuren, Gemeente Utrecht, 19 februari 2020
39. *Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen*, Gemeente Utrecht, maart 2020
40. Raadsvoorstel Plan van Aanpak programma Wervengebied, Gemeente Utrecht, 28 april 2020
41. Raadsbrief Aslast gemeentelijke voertuigen binnenstad, Gemeente Utrecht, 14 mei 2020
42. Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied, Gemeente Utrecht, 19 juni 2020
43. Witteveen+Bos, RO CVK 's Hertogenbosch, *Bureaustudie naar de beschikbare constructieve rekenprogrammatuur en de inzet daarvan bij metselwerk boogbruggen*, 19 juni 2020
44. Raadsbrief Beantwoording vragen commissiebehandeling wervengebied, Gemeente Utrecht, 6 juli 2020
45. RoyalHaskoningDHV/Nebest, Witteveen+Bos, Iv-Infra, *Metselwerk boogbruggen*, 23 juli 2020
46. Wijkbericht vrachtwagenverbod en breedtebeperking, Gemeente Utrecht, september 2020
47. Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht, Gemeente Utrecht, 16 september 2020
48. Uitvraag spoor 1, Nadere beschrijving van de opdracht bepaling belastbaarheid kelders, Gemeente Utrecht, 5 oktober 2020
49. *Kelders in het stadshart Utrecht*, Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen, Gemeente Utrecht, oktober 2020
50. Antea Group, Witteveen+Bos, Royal HaskoningDHV, *Plan van aanpak 'Onderzoek draagkracht 2 kluiskelders Kromme Nieuwegracht'*, 29 oktober 2020
51. Raadsbrief Instellen Commissie van Wijzen Wervengebied, Gemeente Utrecht, 2 november 2020
52. Van Benthem & Keulen, Memo (en Samenvattende Memo) Wervengebied, 12 november 2020
53. *Mobiliteitsplan 2040*, inspraakversie, Gemeente Utrecht, november 2020
54. Raadsbrief Voortgang programma wervengebied, Gemeente Utrecht, 16 december 2020
55. Diverse wijkberichten en brieven Gemeente Utrecht, 2020 en 2021
56. H.D. Ploeger, Advies (*second opinion*) met betrekking tot de eigendomspositie van de werfkelders te Utrecht, 26 januari 2021
57. T. Brandsen en E. van der Krabben, Reflectie op het conceptadvies "De vergeten burenplicht", 19 maart 2021
58. Antea Group, Witteveen+Bos, RoyalHaskoningDHV, *Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling*, 26 januari 2021
59. XTNT, DECISIO, *Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Eindrapport, 5 februari 2021
60. XTNT, DECISIO, *Te zwaar verkeer binnenstad Utrecht*, Bijlagerapport, 3 februari 2021
61. Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040, Gemeente Utrecht, 18 februari 2021
62. Diverse reacties van individuele eigenaren en collectieven, waaronder een 'code oranje' boek en beschouwingen over technische en juridische onderwerpen en kwesties over het beheer van het wervengebied, 2020 en 2021
63. P.C. van Staalduinen, K.C. Terwel en J.G. Rots, *Onderzoek naar de oorzaken van bouwkundige schade in Groningen – Methodologie en case studies ter duiding van oorzaken* (2018), TU Delft rapport CM-2018-01, te downloaden via de website van de Nationaal Coördinator Groningen.
64. Diverse inspectierapporten betreffende werfkelders jaren '90 tot en met 2020

RAPPORT

Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling

Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht

Klant: Stadsbedrijven Stadsingenieurs Gemeente Utrecht

Referentie: BH3201TPRP2010271409

Status: Definitief/3.0

Datum: 26 januari 2021

antea group

Witteveen + Bos

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Transport & Planning
Trade register number: 56515154
+31 88 348 90 00 T
+31 10 209 44 26 F
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Witteveen+Bos Raadgevend ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
7400 AE Deventer
Infrastructure and Mobility
KvK 38020751
+31 (0)570 69 79 11 T
info@witteveenbos.com E
www.witteveenbos.com W

anteagroup B.V.
Monitorweg 29
1301 AA Almere
Infra
KvK29021830
+31 (0)36 530 80 00 T
info@anteagroup.com E
www.anteagroup.com W

Titel document:	Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling
Ondertitel:	Bureaustudie en Expertbeoordeling
Referentie:	BH3201TPRP2010271409
Status:	3.0/Definitief
Datum:	26 januari 2021
Projectnaam:	Expertbeoordeling kelders Utrecht
Projectnummer:	BH3201
Auteur(s):	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn,
Opgesteld door:	RHDHV: ir. T.L. Harrewijn, W+B: ing. S. Reyhani Sanavi M.Sc.Eng., Antea: ir. T.S. Jaspers Focks
Gecontroleerd door:	RHDHV: ir. R.P.H. Vergoossen 21-12-20 & 4-1-2021, ir. C.P.W.J. Genders 3-1-2021 & 8-1-2021 & 25-1-2021 W+B: F. Linthorst 15-12-20 & 7-1-2021 & 25-1-2021, ing. M.P.A. Janssen M.Sc.Eng. 17-12-20 Antea: J. Post 21-12-20, K.D. Pascha
Datum:	Zie bovenstaande data
Goedgekeurd door:	(voor allen) ir. Carlos Genders
Datum:	26 januari 2021

Classificatie
Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Managementsamenvatting

Antea Group, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV doen onderzoek naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad van Utrecht. Het eerste deel van dit onderzoek is een expertbeoordeling op basis van beschikbare informatie. De eerste voorlopige resultaten van deze bureaustudie zijn in dit rapport beschreven.

Aanpak
Voor een betrouwbaar oordeel over de belastbaarheid moeten inspecties en technische onderzoeken worden uitgevoerd. Deze zijn nog niet gereed. Gezien het cruciale belang van het behoud van erfgoed in de binnenstad van Utrecht is er toch een sterke behoefte om nu al een voorlopige beoordeling te geven van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. Parallel hieraan loopt een diepgaander onderzoekstraject waarin de kelders worden onderzocht en de belastbaarheid wordt berekend.

De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen, voor een steekproef van zestien kelders die de gemeente Utrecht als kritisch beschouwt. Het gaat daarbij om een groep kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm en een andere groep kelders met aanzienlijke gebreken. Het aantal van zestien kelders is verre van representatief voor alle kelders in het wervengebied, maar geeft wel een beter inzicht dan een eerdere bureaustudie uit 2014. Bij ontbreken van onderzoeksresultaten zijn voor relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en de kennis en ervaring van de ingenieursbureaus. De drie bureaus hebben een gezamenlijk afgestemde methodiek gevolgd en de resultaten daarvan zijn hier gebundeld.

Resultaten van de expertbeoordeling
Per kelder is een bureaustudie uitgevoerd. Op basis daarvan is een expertbeoordeling gegeven aan de hand van vier vragen. De antwoorden zijn als volgt samengevat:

Vraag 1: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?

Het is aannemelijk dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kan blijven passeren. Het risico op schade is daarbij gering.

Dit blijkt uit classificatie van de bezwijkbelasting van de zestien kelders met behulp van de MEXE-theorie. De schades en de indicatieve bezwijkbelasting zijn op basis hiervan met elkaar vergeleken. Door het ontbreken van beperkingen of het handhaven van zwaar verkeer is vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden. Het is aannemelijk, dat aslasten hoger dan 2 ton een bedreiging vormen voor de staat van de kelders, die in een aantal gevallen al gebreken door uiteenlopende oorzaken vertonen. Mogelijk blijkt dat op sommige kelders toch belasting met een aslast van iets hoger dan 2 ton mogelijk is, met een beperkt risico op schade. Deze conclusies zijn voorlopig en pas definitief te geven na het uitvoeren van verificatieberekeningen.

Vraag 2: Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Er zijn een aantal generieke schadebeelden gevonden. Een opvallend schadebeeld bestaat uit scheuren parallel aan de rijrichting. Deze zijn waarschijnlijk opgetreden door verschillend zettingsgedrag onder permanente belasting in de ondergrond door bodem- en waterstandsveranderingen in de naastgelegen gracht of door verschil in zetting tussen de bebouwing en straatkelders.

Deze scheuren zijn aangetroffen over een aaneenschakeling van kluiskelders aan de Plompetorengracht en bij meerdere straatkelders in de Choorstraat.

Een tweede generiek schadebeeld is beschreven in vraag 3:

Vraag 3: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?*

Er zijn scheuren loodrecht op de rijrichting aangetroffen, die vermoedelijk het gevolg zijn van te zware belasting van bovenaf, mogelijk veroorzaakt door te zware voertuigen.

Scheuren, vermoedelijk door overbelasting zijn aangetroffen in de werfkelders Nieuwegracht 11 (in relatie met de steunwand) en 21 en de kluiskelders Plompetorengracht 3a, 9 en 10 en straatkelder Zadelstraat 45 (hier 8 ton aslastbeperking).

Vraag 4: *Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?*

De volgende schades verminderen het draagvermogen significant:

- Scheurvorming parallel aan de rijrichting (door zettingsverschillen).
- Scheurvorming dwars op de rijrichting (door overbelasting).
- Verstoring van de boogvorm door steunwanden, dikte- en stijfheidsverschillen, verwijderde ankers en/of een lokaal geringere gronddekking.
- Schades en degradatie van het metselwerk door onvoldoende onderhoud.

Versterkingsmogelijkheden
Aanvullend op de vier vragen zijn mogelijke versterkingsmaatregelen bekeken. De belastbaarheid van kelders kan worden vergroot door bijvoorbeeld: verhoging van de gronddekking op de boog, verhoging van de dikte van de boog of overkluizing van de boog met een betonconstructie. De lokale omstandigheden zijn sterk bepalend voor de mogelijkheden om de belastbaarheid te vergroten. De effectiviteit van de verschillende versterkingsmogelijkheden is nu niet nader onderzocht.

Vervolg
Parallel aan de beschreven expertbeoordeling loopt een diepgaander traject, waarin 6 van de beoordeelde 16 kelders worden geïnspecteerd en onderzocht op basis waarvan verificatieberekeningen worden uitgevoerd. De expertbeoordeling in dit rapport wordt met die berekeningsresultaten gevalideerd en zo nodig bijgesteld. De hier gepresenteerde resultaten zijn daarom voorlopig.

Inhoud

1	**Inleiding**	**5**
2	**Uitgangspunten**	**8**
2.1	Algemeen	8
2.2	Terminologie kelderconstructies	9
2.3	Beschikbare gegevens per kelder	10
3	**Bureaustudie**	**12**
3.1	Onderzochte kelders	12
3.2	Onderzoeksdoel en aanpak	13
3.3	Algemene schadeanalyse	14
3.4	Expertbeoordeling per kelder	19
3.4.1	Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)	19
3.4.2	Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)	23
3.4.3	Choorstraat 2-4 (straatkelder)	27
3.4.4	Choorstraat 8 (straatkelder)	32
3.4.5	Choorstraat 10-12 (straatkelder)	34
3.4.6	Oudegracht 240 (werfkelder)	36
3.4.7	Choorstraat 16-18 (straatkelder)	39
3.4.8	Nieuwegracht 11 (werfkelder)	41
3.4.9	Nieuwegracht 21 (werfkelder)	44
3.4.10	Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)	47
3.4.11	Plompetorengracht 1 (kluiskelder)	48
3.4.12	Plompetorengracht 3A (kluiskelder)	52
3.4.13	Plompetorengracht 3B (kluiskelder)	55
3.4.14	Plompetorengracht 9 (kluiskelder)	59
3.4.15	Plompetorengracht 10 (kluiskelder)	62
3.4.16	Zadelstraat 45 (straatkelder)	65
3.5	Onbekenden/onzekerheden	68
4	**Expertbeoordeling generiek**	**70**
4.1	Maximale belasting kelders	70
4.2	Generieke schades	74
4.3	Gevolgen schades	77
5	**Discussie**	**78**
5.1	Onzekerheden in de beoordelingen	78
5.2	Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing	78
5.3	Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders	79

6 Bevindingen/aanbevelingen 81
6.1 Bevindingen 81
6.2 Aanbevelingen 84
7 Verklarende woordenlijst 86
8 Referenties 87

1 Inleiding

Voor de gemeente Utrecht hebben Witteveen+Bos, Antea Group en Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van metselwerk kelders in de historische binnenstad. De metselwerk kelders bestaan uit werf-, kluis- en straatkelders. De onderstaande Figuur 1 is een foto van de Nieuwegracht met aan beide zijden werfkelders. De verschillen tussen de typen kelders worden beschreven in paragraaf 2.2 Terminologie kelderconstructies.
Dit onderzoek is gesplitst in twee sporen. In spoor 1 wordt de belastbaarheid van de kelders onderzocht middels verificatieberekeningen op basis van inspecties en technische onderzoeken. In spoor 2 is een expertbeoordeling uitgevoerd van de belastbaarheid van de kelders door verkeer. De voorliggende rapportage beschrijft de bevindingen uit de expertbeoordeling in spoor 2. Beide sporen worden parallel doorlopen. De resultaten en bevinding uit spoor 1 zullen worden gebruikt om de expertbeoordeling achteraf te valideren. Derhalve wordt nu eerst een voorlopige expertbeoordeling gerapporteerd. Deze wordt later herzien met de bevindingen uit spoor 1.



Figuur 1: Nieuwegracht te Utrecht met aan beide zijden van de gracht werfkelders.

De gemeente Utrecht schrijft in het rapport ‘Kelders in het stadshart Utrecht’ (oktober 2020) over de ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen:
“Het grachten-, bruggen- en wervenstelsel van Utrecht is in feite een middeleeuws havencomplex. Deze haven ontstond in de periode tussen 1300 en 1500 toen Utrechtse handelaren op werfniveau tunnels en (voor)kelders uitgroeven om hun waar op te bergen. Zo hoefden zij niet elke keer van boven naar beneden te sjouwen met de goederen die per schip werden aangevoerd. De tunnels en kelders sluiten aan op de kelders van de grachtenpanden op straatniveau en liepen dus door onder de openbare weg.”

De gemeente Utrecht heeft een vraagstelling geformuleerd. Vervolgens zal de beantwoording van deze vragen de doelstelling van de gemeente helpen invullen. In bijlage A1 is het proces en de planning van onderzoek (spoor 2) opgenomen.

Vraagstelling
De expertbeoordeling bestaat uit de beantwoording van vier vragen per kelder. Deze zijn afkomstig uit de “Uitvraag spoor 2 expertbeoordeling draagkracht kelders”. Voor de beantwoording geldt het verzoek de volgende opbouw aan te houden: *Advies* (antwoord) met *onderbouwing en uitleg* van de geraadpleegde stukken en aannames. Hierbij is een uiteenzetting van de *onzekerheden* in de onderbouwing meegenomen.

1. Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijven?
2. Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?
3. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
4. Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Doelstelling
Het doel van de expertbeoordeling is een beter beeld te krijgen van de (rest)sterkte van de kelders. Dit geeft richting aan beleidskeuzes, die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Om hier stapsgewijs keuzes in te kunnen maken, moet het niveau van kennis over de sterkte van de kelders worden verhoogd. Dit niveau bestaat nu uit de bureaustudie uit 2014. Spoor 1 en 2 van het onderzoek naar de sterkte van de kelders moeten dit niveau van kennis voldoende omhoog brengen om beleidskeuzes richting te geven.

De beleidskeuzes bestaan uit de volgende onderdelen:

- Het instellen van een verkeersregime dat past bij een acceptabele verkeersbelasting, die is afgestemd op veiligheid en behoud van de kelders onder de straten.
- Het opzetten van een uitvoerbare handhaving bij het in te stellen verkeersregime.
- Het bepalen van de minimale eisen aan de stabiliteit en staat van de kelders, die passen bij de belastingen, voortvloeiend uit het in te stellen verkeersregime en de bijbehorende handhaving.
- Het vastleggen van afspraken tussen de gemeente en de eigenaren van kelders over de minimaal vereiste staat van onderhoud, de eventueel uit te voeren versterking en de verantwoordelijkheden voor het realiseren van dit niveau van onderhoud en de eventuele versterking.

Leeswijzer
Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten conform de uitvraag, de terminologie van de kelders en de beschikbare gegevens per kelder. Hoofdstuk 3 start met de scope en verdeling van de bureaustudies onder de drie adviseurs. De bureaustudie en beantwoording van de vier vragen is per kelder beschreven. Dit hoofdstuk besluit met een beschrijving van de onbekendheden/onzekerheden, volgend uit de bureaustudies. In hoofdstuk 4 is vanuit de schades per kelder een overall beoordeling van groepen kelders gegeven. Ook zijn hier enkele unieke schades beschreven. Vervolgens zijn de gevolgen van schades beoordeeld. Een classificatie voor de belastbaarheid van de kelders is met behulp van de MEXE-theorie in Hoofdstuk 4 Expertbeoordeling generiek uitgevoerd. Hoofstuk 785 Discussie, beschrijft de interpretatie en verklaring van de resultaten. Tot slot worden in hoofdstuk 6 voorlopige conclusies en aanbevelingen gegeven. Voorlopig, want de input vanuit spoor 1 moet nog verwerkt worden.

Daarnaast beslaat de scope van het onderzoek slechts een beperkt aantal kelders, waardoor dit wel een algemeen beeld geeft, maar het totale areaal zeker niet afdoende afdekt om op basis daarvan een representatief beeld van alle kelders in Utrecht te geven.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In deze paragraaf is de toelichting op de uitvraag vanuit de gemeente Utrecht samengevat. Dit betreft een toelichting op de keuze van de samenwerkende adviseurs, enkele uitgangspunten voor het onderzoek uit de uitvraag en een reflectie op de gekozen groep kelders.

De (voorlopige) expertbeoordeling is gebaseerd op expert judgement, de ervaring met het inspecteren van metselwerk (boog)constructies door de drie adviseurs en het onderzoek naar metselwerk boogbruggen in ’s-Hertogenbosch door o.a. HaskoningDHV en Witteveen+Bos. Resultaat van dat onderzoek is onder andere de richtlijn/handleiding ‘Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ’s-Hertogenbosch’. Het onderzoek in spoor 2 naar de kelders in Utrecht is alleen een verdiepende bureaustudie van een selectie van zestien kelders, zie paragraaf 3.1. Bij het uitvoeren van de inspecties, onderzoeken en berekeningen uit spoor 1 wordt meer inzicht verkregen. De voorliggende expertbeoordeling wordt daarna tegen het licht gehouden en mogelijk bijgesteld. Door de gemeente Utrecht is de expertbeoordeling gericht op twee groepen kelders:

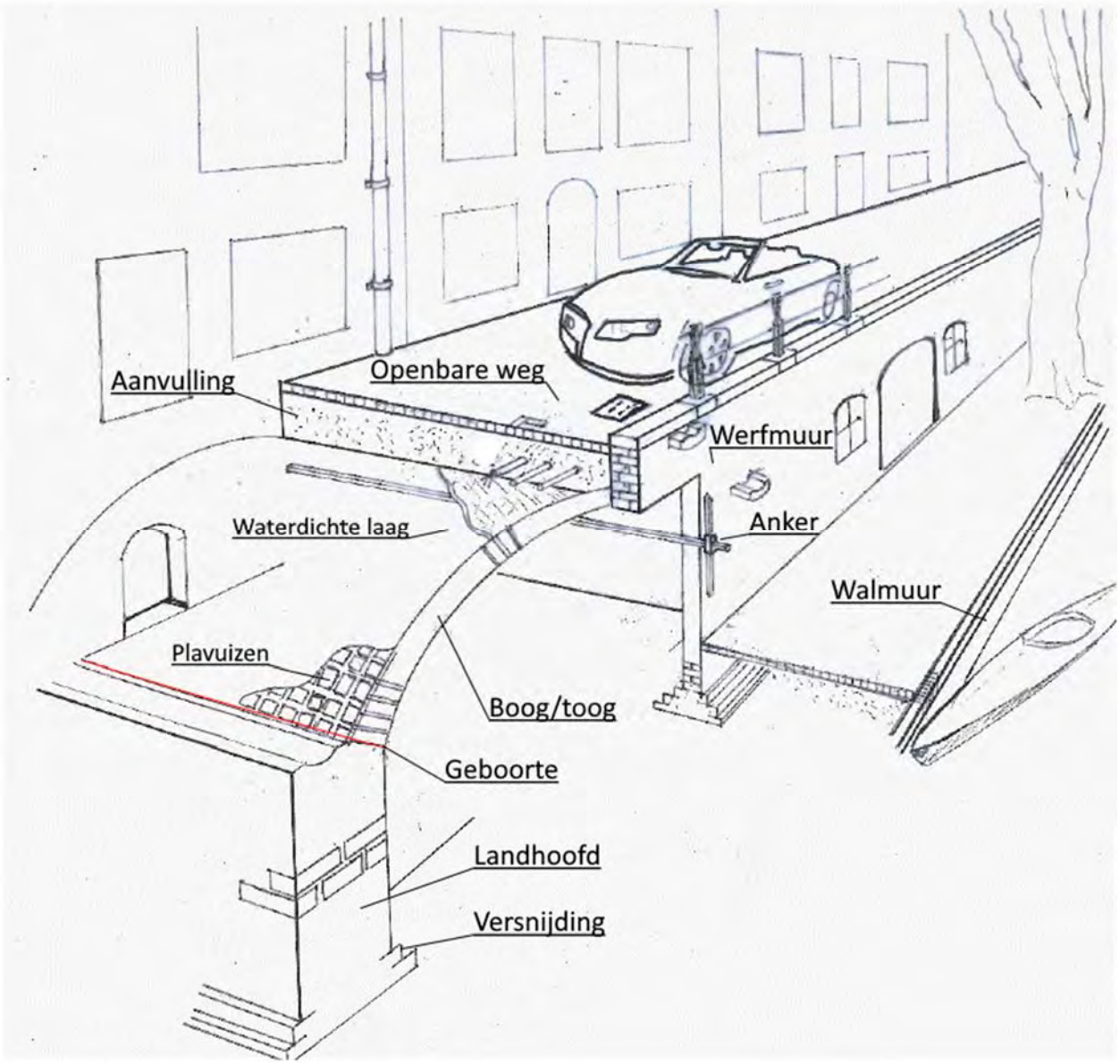
- kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige (brede en platte) boogvorm;
- kelders met aanzienlijke gebreken.

De beschikbare inspectierapporten van de kelders in behoorlijke staat zijn de input voor de voorlopige beoordeling van de potentiële sterkte van de kelderconstructies. Er is een steekproef van in totaal 16 kelders gegeven om een beeld te geven van de kelders in Utrecht. In spoor 2 zijn 10 adressen toegevoegd aan de 6 adressen uit spoor 1. Van de kelders op deze 10 adressen zijn voornamelijk visuele inspecties toegevoegd. De verstrekte gegevens van de kelders met aanzienlijke gebreken zijn beoordeeld op de mate waarin de schadebeelden de potentiële sterkte van de kelders verminderen. Daarnaast is er meer inzicht in de oorzaak van de schades gegeven door de belastbaarheid te classificeren en overeenkomende schadebeelden te beoordelen. Omdat voor de gevraagde beoordeling geen aanvullend fysiek onderzoek is gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en aanwezige kennis en ervaring. In de huidige situatie zijn er in het wervengebied aslastbeperkingen ingesteld van 2, 4, 5 en 8 ton. Uit de kaart (Bijlage A2) blijkt echter, dat voor 15 van de 16 kelders een 2-tons aslastbeperking geldt. De grootste waargenomen belasting zijn aslasten van circa 7 ton in het gebied waar een maximale aslast van 2 ton is toegestaan (vernomen van de gemeente). Overigens is het volgens de NEN 8701 helemaal niet mogelijk om met een aslastbord lager dan 3 ton de last te beperken. Volgens de NEN8701 moet in de berekening van een dubbele aslast van 5 ton (dus twee assen van elk 5 ton met een hart-op-hart afstand van 1,2m) of een enkele aslast van 4/3 x 5 ton =7 ton uitgegaan worden bij een bord van 3 ton. Daarbij stelt de norm de extra voorwaarde voor de totale toelaatbaar massa van het voertuig van de reductiefactor α_{C20} x 60 ton (=10 ton bij een bord van 3 ton).

In het wervengebied van de Utrechtse binnenstad zijn circa 850 kelders aanwezig. Voor zekerheid over de sterkte van al deze kelders in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende. Voor een grote zekerheid zouden eigenlijk alle kelders grondig moeten worden onderzocht en berekend. Of een representatieve steekproef van 30% tot 50% van het totale aantal kelders (afhankelijk van gewenste nauwkeurigheid en mate van representativiteit). Dit is echter op dit moment niet haalbaar in de scope van dit onderzoek. Toch is het belangrijk om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen. Het huidig verkeersregime in relatie tot schades en de geometrie van de kelder is beoordeeld.

2.2 Terminologie kelderconstructies

Figuur 2 bevat de belangrijkste termen met betrekking tot metselwerk kelderconstructies.
De schets is afkomstig uit het document ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Naast de terminologie van de kelderconstructies is een verklarende woordenlijst in Hoofdstuk 7 opgenomen.



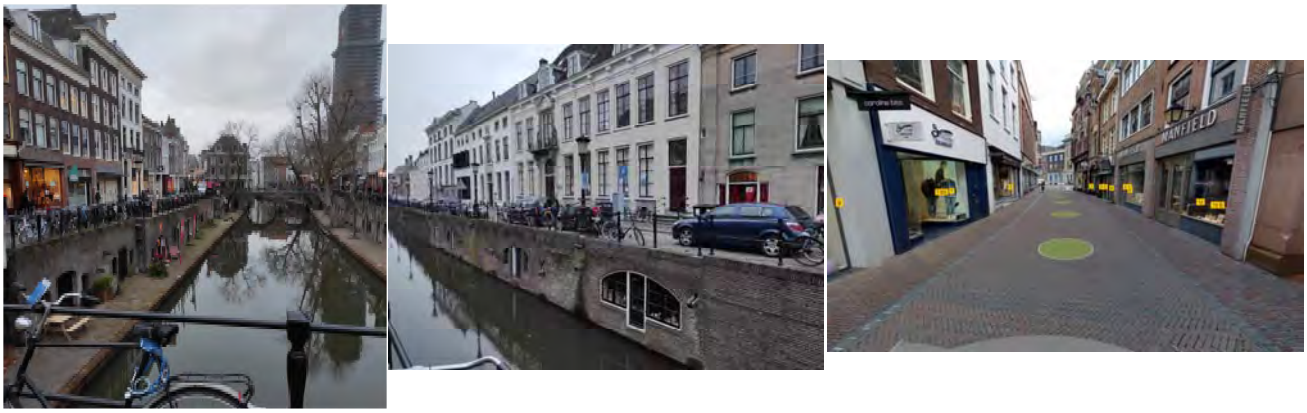
Figuur 2: Termen metselwerk kelderconstructies (Bron schets: Bijlage 1 – Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ opgesteld door afdeling Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht). Weergegeven is een werfkelder.

Typen kelders

Er zijn drie typen kelder te onderscheiden. De werfkelder Figuur 2 en Figuur 3a, de kluiskelder Figuur 3b en de Straatkelder Figuur 3c. De kluiskelder verschilt van de werfkelder door de afwezigheid van de werf/wal aan de grachtzijde. Een straatkelder is een blinde kelder door de ligging tussen twee woningen, in een straat vaak loodrecht op een gracht. Naast deze drie typen kelders hebben de vele metselwerk boogbruggen brugkelders, achter de landhoofden. Dit type kelder zit niet in de scope.

Een bijzondere tussenvorm van een straatkelder, zijn kelders die zich bevinden tussen een woning en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden, is dit een pleinkelder genoemd. In het vervolg is in eerste instantie geen onderscheid gemaakt tussen een straatkelder en een pleinkelder. Indien nodig is dit bijgesteld.

Werfkelder **Kluiskelder** **Straatkelder**



Figuur 3a/b/c: Typen metselwerk kelders uit het onderzoek.

2.3 Beschikbare gegevens per kelder

De verstrekte gegevens per kelder zijn geïnventariseerd voor de objecten uit spoor 1 en 2. Voor de objecten uit spoor 1 is meestal meer bekend over de geometrie dan voor de objecten uit spoor 2. In Tabel 1 is dan ook per kelder een scheiding gelegd tussen bouwkundige rapportages en inspectierapportages. In de bouwkundige rapportages is hoofdzakelijk de geometrie vastgelegd. Inspectierapportages bevatten beschrijvingen van aangetroffen schades en scheuren. In Tabel 1 is met groen en met (bron S1) aangegeven welke documentatie uit spoor 1 komt. Omdat voor het gevraagde oordeel geen aanvullend fysiek onderzoek wordt gedaan, zijn voor sommige relevante variabelen aannames gedaan op basis van de beschikbare gegevens en kennis.

Tabel 1: Inventarisatie verstrekte gegevens per kelder.

Adres	Geometrie (bouwkundig)	Inspectierapportages
Kromme Nieuwegracht 26	Inmeting bovenzijde (1998), overzichtstekening reconstructie (2017), Renovatie (1948/1955), Uitslag (‘90er jaren) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele toestandsinspectie (Iv-Infra BV)
Kromme Nieuwegracht 52	Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998 (Kromme nieuwe gracht 52bis) (bron S1)	Visuele inspectie (Constructiebureau De Prouw BV), Visuele inspectie GU - Jaar onbekend Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52
Choorstraat 2-4	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Choorstraat 8	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)
Choorstraat 10-12	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Visuele inspectie door Iv-Infra BV (aug 2020)

Oudegracht 240	Inmeting plattegrond, doorsnede kelder en bovenzijde (1995) (bron S1)	Visuele inspectie 1986, 2008
Choorstraat 16-18	Situatie, lengteprofielen en details (bron S1)	Inspectie Iv-Infra BV - 2020
Nieuwegracht 11	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (07-11-2008), uitslag NG11
Nieuwegracht 21	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Uitslag Nieuwegracht westzijde kelder 21
Plompetorengracht 1	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 1 kelder 1
Plompetorengracht 1-3	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Plompetorengracht 3-A	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 3 kelder 2
Plompetorengracht 3-B	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU - 2008 Inspectie Iv-Infra BV - 2020 Uitslag Plompetorengracht pand 3 kelder 1
Plompetorengracht 9	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag pand 9 kelder 1
Plompetorengracht 10	Niet beschikbaar	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Visuele inspectie Iv-Infra BV (1-9-2020), Uitslag pand 10 kelder 1
Zadelstraat 45	Niet beschikbaar	Inspectie Iv-Infra BV - 2020

3 Bureaustudie

Dit hoofdstuk geeft de verdeling van de kelders en het oordeel op de scope. Om een zoveel mogelijk generieke beoordeling per kelder te verkrijgen door de drie verschillende adviseurs is een aanpak beschreven. Vervolgens is per kelder de bureaustudie uitgevoerd met aansluitend de beantwoording van de vier vragen. Het hoofdstuk sluit af met onzekerheden in de interpretatie van de documentatie en onbekende parameters.

3.1 Onderzochte kelders

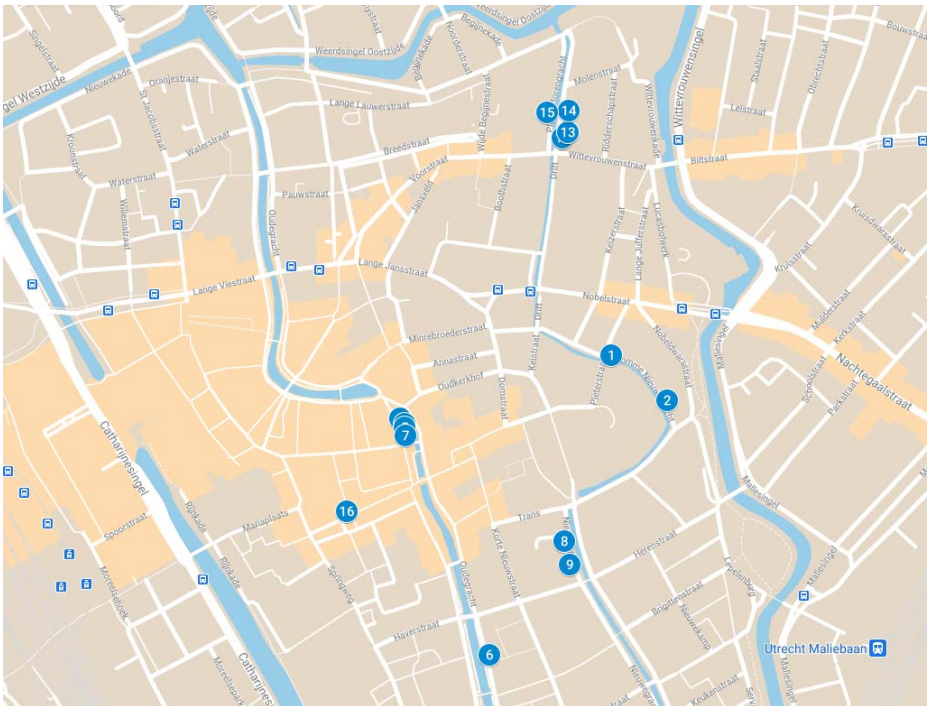
De kelders waarvoor een bureaustudie en expertbeoordeling is uitgevoerd, zijn in het onderstaande overzicht weergegeven. De bureaustudies en expertbeoordelingen zijn grotendeels door Witteveen+Bos en HaskoningDHV uitgevoerd. Vervolgens heeft HaskoningDHV als kartrekker in dit onderzoek de rapportage opgesteld waarna de andere adviseurs een controlerende rol hebben aangenomen. In Figuur 4 zijn deze kelders op de centrumkaart van Utrecht weergegeven.

spoor	fase	nummer cf. uitvraag	adres	type kelder	bureaustudie	expertoordeel	inspectie en onderzoek	herberekening	toetsing 2e lijn
spoor 1	fase 1	4	Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
		5	Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder	W+B	W+B	W+B	W+B	RHDHV
spoor 1	fase 2	1	Choorstraat 2-4	Straatkelder	W+B	W+B	Antea	W+B	RHDHV
		2	Choorstraat 8	Straatkelder	RHDHV	RHDHV	Antea	RHDHV	W+B
		3	Choorstraat 10-12	Straatkelder	Antea	Antea	Antea	Antea	W+B
		8	Oudegracht 240	Werfkelder	RHDHV	RHDHV	W+B	RHDHV	Antea
spoor 2		1	Choorstraat 16-18	Straatkelder	W+B	W+B	n.v.t.		
		2	Nieuwegracht 11	Werfkelder	RHDHV	RHDHV			
		3	Nieuwegracht 21	Werfkelder	W+B	W+B			
		4	Plompetorengracht 1	Kluiskelder	W+B	W+B			
		5	Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		6	Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		7	Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder	W+B	W+B			
		8	Plompetorengracht 9	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		9	Plompetorengracht 10	Kluiskelder	RHDHV	RHDHV			
		10	Zadelstraat 45	Straatkelder	W+B	W+B			

Sinds de verschijning van autoverkeer, rond het jaar 1900, is bekend dat er een aslastbeperking geldt in de binnenstad. Voor de kluis-, werf- en straatkelders uit de scope van uitvraag spoor 2 geldt de aslastbeperking van 2 ton met uitzondering van de straatkelder van de Zadelstraat 45. In deze straat geldt een aslastbeperking van 8 ton, zie Bijlage A2.

Scope omvang

Als steekproef zijn zestien kelders niet voldoende om over de totale scope van bijna duizend kelders, die bestaan uit verschillende types, een beoordeling te geven. Naar schatting is een antwoord voor minimaal één derde per type kelder nodig, om van enige mate van statistische betrouwbaarheid te spreken. Dit geldt voor een willekeurig getrokken steekproef over een bekende scope aan kelders. In dit geval is de steekproef niet willekeurig getrokken en is de totale scope niet bekend maar zijn deze zestien objecten gekozen op basis van een bepaalde geometrie of bepaalde schadebeelden. Het feit dat de inspectierapporten verouderd zijn, is ook van invloed op de betrouwbaarheid van de beoordeling. Voor elke individuele kelder zijn de vier geformuleerde vragen beantwoord. Het advies per kelder voor alle zestien kelders samen is onderling vergeleken om tot een meer generiek advies te komen. Een betrouwbaar advies voor alle kelders is nu niet te geven.



Figuur 4: Overzicht van de kelders uit scope in het centrum van Utrecht. De overlappende nummers zijn naastgelegen kelders in de betreffende straat.

3.2 Onderzoeksdoel en aanpak

Voor de beantwoording van de vier onderzoeksvragen is per vraag een aanpak geformuleerd. Het doel van de expertbeoordeling is om een beter beeld te krijgen van de sterkte van de werf-, kluis- en straatkelders om beleidskeuzes richting te geven die bedoeld zijn om de veiligheid en het behoud van het erfgoed beter te kunnen waarborgen.

De aanpak voor beantwoorden van vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: “Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?“.
Vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** is tweeledig: “Veilig kan kruisen” betekent niet bezwijken en vraagt een inschatting van de bezwijkbelasting. In dit spoor is een globale analyse van de bezwijkbelasting door de toepassing van de MEXE-theorie uitgevoerd. De MEXE-theorie is een beoordelingsmethode voor de classificatie van boogconstructies en één van de vier meest gebruikte methodes voor de beoordeling van een boogconstructie in het Verenigd Koninkrijk, gebaseerd op het werk van Pippard et al., (1936,1938,1941,1948,1951,1952 & 1968). In Nederland is weinig tot geen ervaring met beoordelingsmethoden voor boogconstructies. Daarom is de MEXE-theorie enkel gebruikt als hulpmiddel voor de ordening van de kelders op de bezwijkbelasting (classificatie). De MEXE-theorie gebruikt hier zes invoerparameters voor en gaat uit van een schadevrije boog. De invoerparameters zijn de overspanning, steekhoogte, boogdikte, dikte van de aanvulling, druksterkte van het metselwerk en het gewicht van de aanvulling. De meer intensieve berekeningen (in Plaxis en DIANA) voor de kelders uit spoor 1 zullen met een grote zekerheid kwantitatief richting geven aan de resultaten uit de MEXE-theorie. Voor de kelders uit spoor 2 wordt, nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor bepaalde kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven.

"In een behoorlijke staat blijft" betekent het niet-optreden van schade (scheuren) in het metselwerk door verkeersbelasting. De MEXE-theorie gaat uit van de bezwijkbelasting en geeft geen informatie over mogelijke scheurvorming. Voor enkele kelders is beoordeeld of de scheurvorming door overbelasting plausibel is. Zo is een inschatting gemaakt van de toelaatbaarheid van de lastbeperking. In spoor 1 zal ook de scheurvorming onderzocht worden door het uitvoeren van sommen voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT).

Voor de beantwoording van vraag 2: "Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?", en vraag 3: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?", is de gedachtegang uiteengezet in Tabel 2. De beschrijving van het onderzoeksdoel bestaande uit: oorzaak, aanleiding, gebeurtenis en gevolg en heeft als doel individuele schadegevallen meer generiek te beschouwen.

Tabel 2: Beredenering van het ontstaan van schade.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Werkelijke (indirecte) reden(en) voor een gebeurtenis	directe reden voor een gebeurtenis	het optreden van de gebeurtenis waardoor de schade/scheuren ontstaat	schade/scheuren met een mogelijke negatieve invloed op de draagkracht van de constructie

Vraag 44: "Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?", is door middel van het analytisch inzicht van de constructeur en de opgedane ervaring in het onderzoek in 's-Hertogenbosch beoordeeld. In deze concept-expertbeoordeling is het niet mogelijk om hier een kwantitatief antwoord op te geven. Het is de verwachting dat hier op basis van de berekeningen uit spoor 1 wel iets meer over gezegd kan worden. Dit antwoord wordt in de definitieve expertbeoordeling opgenomen.

3.3 Algemene schadeanalyse

De algemene schadeanalyse heeft als doel de schade te inventariseren (voor zover voldoende gedocumenteerd) voor de betreffende kelders en in perspectief te zetten zodat een systematische analyse en beoordeling mogelijk is. De schades zijn onderverdeeld in: scheuren (Tabel 3), vocht- en vorstschade (Tabel 5), voegwerk (Tabel 6), ingewerkte constructies (Tabel 7), verankering (
Tabel 8) en herstelschade (Tabel 9). De systematiek van registratie is zoveel mogelijk gehanteerd conform de CUR124 Bijlage A5 Registratie constructieve schades.

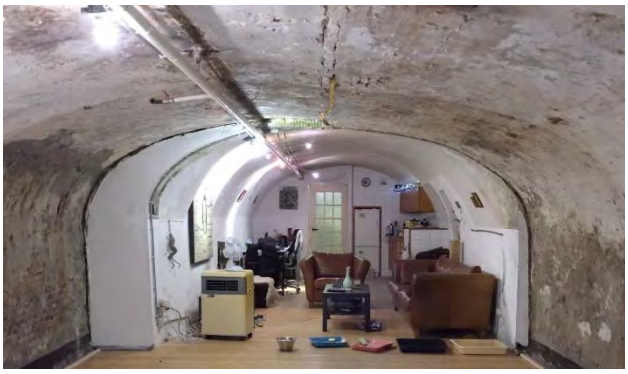
Tabel 3: Analyse voor de beoordeling van scheuren.

Scheuren	Beschrijving
Oorzaak	belasting groter dan capaciteit
	zettingen/zakkingen
	verhinderde vervorming
Gevolgschade	scheuren loodrecht op de rijrichting (Figuur 5 en Figuur 7)
	scheuren in de rijrichting
	zettings-/zakkingscheuren

	krimpscheuren
	zichtbaar: duidelijk risico's: veelal constructief

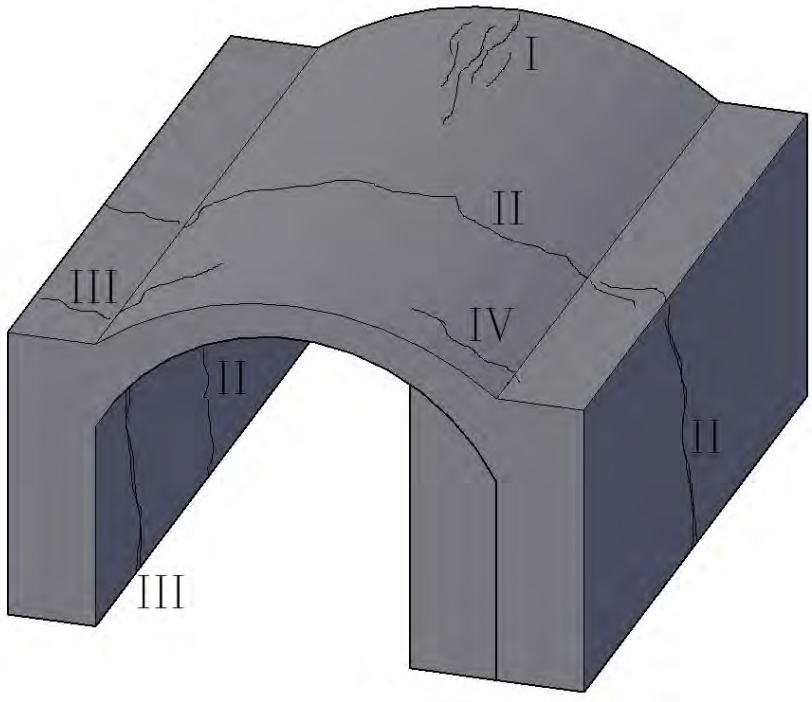


Figuur 5: Voorbeeld van scheurvorming, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).



Figuur 6: Voorbeeld van scheurvorming en vervorming kelder, (bron: Presentatie expertmeeting op 16-10-2020 door de gemeente Utrecht).

Een voorstel voor de categorisering van scheuren in de metselwerk kelders is gemaakt. Deze heeft de zelfde insteek als de categorisering van scheuren/schadebeelden in beton (CUR172 Duurzaamheid en onderhoud van betonconstructies). De scheuren zijn qua oriëntatie, locatie en lengte gevisualiseerd in Figuur 7. Bijbehorend is de codering van de scheuren in Tabel 4 met een omschrijving en mogelijke oorzaken.



Figuur 7: Scheuren in de metselwerk kelders met codering, zie Tabel 4 voor de omschrijving en mogelijke oorzaken.

Tabel 4: Beschrijving van de scheuren met mogelijke oorzaken.

Codering (verwijzing naar Figuur 7)	**Beschrijving**	**Oorzaak**
I	Lokale scheuren loodrecht op de rijrichting, craquelé, ovaalvormig	Overbelasting door hoge wiel-/asdruk
II	Doorgaande scheur van onderin de wand, lopend door de toog (en tot in de andere wand) (vaak waterdoorlatend)	Zakking, verschilzetting
III	Scheur van onderin de wand, lopend tot in de toog (vaak in de overspanningsrichting of incidenteel diagonaal)	Zakking, verschilzetting
IV	Scheur langs ingewerkte stijve constructie-elementen: steunwanden/-ribben/-beren maar ook leidingen door het gewelf.	Stijfheidsverschillen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of zakkingen/zettingen/krimp/rek

Tabel 5: Schade door vocht en vorst.

Vocht- en vorstschade	**Beschrijving**
Oorzaak	niet waterdicht zijn
	geen mogelijkheid tot ventilatie (drogen) metselwerk
	zoutbelasting (milieu, materiaal, grondvocht)
	vroege uitslag van zouten, kalkuittreding
	capillaire werking materiaal of systeem
Gevolgschade	verzadiging metselwerk
	uitbloei kalk Figuur 10, witte uitslag Figuur 8 en Figuur 9, kristalvorming
	aantasting van materialen, vervuiling
	afschilferen metselwerk
	afschilferen glazuur
	verlies samenhang
	optredende spanningen door kristallisatie en hydratatie kan de poriënstructuur van metselwerk worden verwoesten
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Duurzaamheid (esthetisch), constructief



Figuur 10: Uitbloei metselwerk.



Figuur 8: Witte uitslag door zouten.



Figuur 9: Witte uitslag door zouten.

Tabel 6: Schade aan het voegwerk.

Voegwerk	Beschrijving
Oorzaak	schade aan stenen door verhinderde vervorming
	temperatuurbelasting
	degradatie door vochtschommelingen
	slechte hechting mortel en steen
Gevolgschade	schollen steen spatten af door opsluiting van stenen in het voegwerk (*Figuur 11*)
	uitvallen/afbrokkelen voegwerk
	zichtbaarheid: duidelijk risico's: Constructief, duurzaamheid (esthetisch)



Figuur 11: Afspatten van schollen steen.

Tabel 7: Schade bij ingewerkte constructies.

Ingewerkte constructies	Beschrijving
Oorzaak	verbouwing/versterking kelderconstructie waarbij ingemetselde elementen met afwijkende materiaaleigenschappen (stijfheid, sterkte, warmt coëfficiënt etc.) ten opzichte van het metselwerk. Hierdoor worden drukkrachten omgeleid waardoor in andere richtingen trekspanningen ontstaan in het metselwerk met scheuren tot gevolg. Voorbeelden zijn:

	steunribben/-wanden/-beren, lateien, opleggingen van balken, stalen/betonnen elementen, leidingen.
Gevolgschade	scheurvorming, slechte samenhang, lekkage
	zichtbaarheid: niet altijd duidelijk risico's: constructief, duurzaamheid

Tabel 8: Schade bij verankering.

Falen verankering	Beschrijving
Oorzaak	ondeugdelijke realisatie, aantasting stalen ankers door vocht, ankers los van metselwerk, ankers verwijderd door eigenaar/beheerder.
Gevolgschade	instabiliteit constructie(onderdeel) uit het vlak (out of plane). Vaak verplaatsingen uit het vlak van de kluis/werfmuur.
	zichtbaarheid: vaak onduidelijk risico's: constructief



Figuur 12: Foto van licht/oppervlakkig gecorrodeerde ankerstang.

Tabel 9: Herstelschade.

Herstelschade	Beschrijving
Oorzaak	voegwerk vervangen/hersteld op basis van cement (i.p.v. origineel zachte kalkmortel)
	slechte hechting nieuwe mortel en steen met origineel metselwerk
	aanbrengen waterdichte laag binnenkant kelder met verkeerd materiaal: niet op basis van kalkmortel (bindmiddel) met tras (puzzolane stof).
	niet verhelpen van de oorzaak van scheurvorming (enkel aanpak gevolgen)
Gevolgschade	uitvallen metselwerk

	water- en/of zandvoerende scheur, lekkende leiding/afwatering, uitspoeling grond (aanvulling of onder kelder)
	afbladeren stuclaag
	opnieuw scheuren van gerepareerde (geïnjecteerde) scheuren

3.4 Expertbeoordeling per kelder

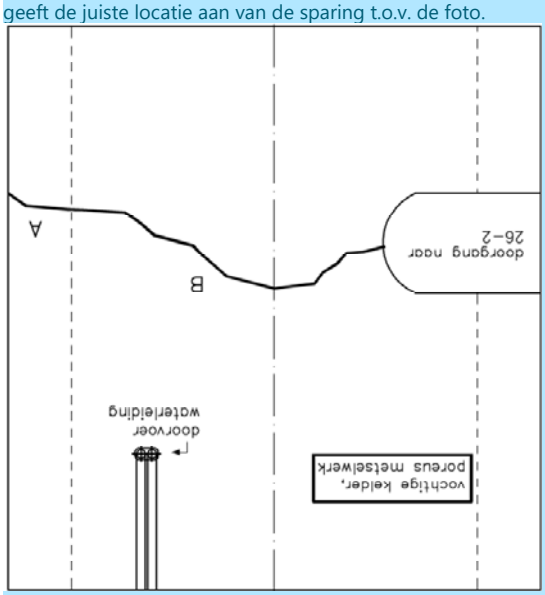
Deze paragraaf bevat de feitelijke expertbeoordeling bestaande uit de beantwoording van de vier vragen voor elk object. Bij alle vragen zijn de antwoorden als volgt opgebouwd:
1. advies;
2. onderbouwing antwoord/advies met uitleg geraadpleegde stukken en aannames;
3. uiteenzetting van de onzekerheden in de onderbouwing.

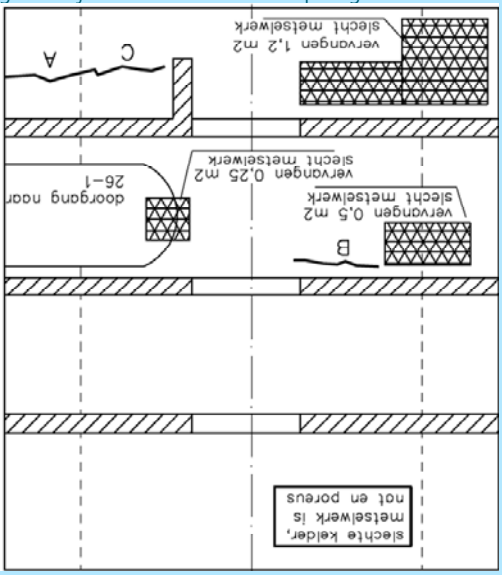
Voor de 6 kelders uit spoor 1 wordt een uitgebreide bureaustudie uitgevoerd te worden wat afwijkt van de extra 10 kelders in spoor 2. Van de kelders uit spoor 2 beperken de archief gegevens zich tot inspectierapportages. De bron van de informatie per kelder is daarom in de opvolgende tabellen aangeduid met een groene schaduw en met een asterisk (*) indien dit uit de bureaustudie uit spoor 1 komt en met een blauwe schaduw als de gegevens uit de inspectierapportage (spoor 2) komen. Nota bene op het moment van uitgave van dit voorlopige rapport is spoor 1 nog niet afgerond. Hierdoor is nog niet alle informatie uit dit spoor beschikbaar.

3.4.1 Kromme Nieuwegracht 26 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	KNG26-1: 3,96 m KNG26-2: 3,34 m
	Hoogte toog/togen	KNG26-1: Totaal 1,96 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,76 m, steekhoogte 1,2 m KNG26-2: Totaal 1,84 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m steekhoogte 0,94 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Twee gekoppelde togen KNG26-1 en KNG26-2. Tussen beide kelders van Kromme Nieuwegracht 26 is een zeer grote uitsparing in de wand aanwezig van 1,37 meter breed. Aangenomen wordt dat dit een waterafvoer van het achterland is, de zogenaamde slokop. En naastgelegen toog KNG24 met onbekende koppeling. Uit de inspectie is het vermoeden dat de beide kelders in één keer zijn gebouwd.
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek: vrij-graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D-scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Opbouw keldervloer bepalen: - visueel bepalen of het een gemetselde keldervloer betreft of d.m.v. kernboring.
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname KNG26-1: 0,35 m en KNG26-2: 0,25 m

	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Op staal, fundatieniveau onbekend Uitgaan van ongunstigste funderingsniveau 0,5 m +NAP. Uitgangspunt: 1 berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Afmetingen, fundatieniveau en tijdstip van bouw van de aanwezige steunberen (wanden binnenzijde) in KNG26-2 zijn onbekend.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG24 met onbekende geometrie.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	- Restauratie werfmuur in 1935 - Vernieuwen werfmuur in 1948 - Delen metselwerk vervangen 90'er jaren
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 19-6-2020 en inspectie De Pauw BV 20-9-2020: Scheur in rijrichting KNG26-1 (gerepareerd) Scheuren in rijrichting KNG26-2 Mortel tussen stenen verdwenen en daardoor stenen los.
	Reparaties	Betonnen L-wanden langs kademuur
	Afdeklaag	Geen
	Toestand metselwerk	90'er jaren vochtige kelder metselwerk nat en poreus waarna de kelder 'waterdicht' is gemaakt. 2017: waterdicht
Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.		Bovenkant uitslag is grachtzijde. De uitslagen 180 graden gedraaid geeft de juiste locatie aan van de sparing t.o.v. de foto.






Deur en ramen aan de grachtzijde. Scheur AB in metselwerk.


Raam aan de grachtzijde, met scheur AC in metselwerk.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat hij relatief een kleinere capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten, maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de meeste aangetroffen scheuren (Type:II of III) hebben een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping/verlagen waterstand gracht, uitbaggeren van de gracht, lokaal variërende grondgesteldheid, uitbreiding(en) kelder. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
Korte scheur in de rijrichting (scheur B) net uit de kruin van het gewelf. Vermoedelijk Type: IV, oorzaak toevoeging van stijve langribben waardoor de stijfheid loodrecht op de rijrichting sterk verschilt.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.
Scheur in rijrichting (KNG26-1): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf naar de opening/doorgang naar KNG26-2 (Type:II).
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Scheuren rijrichting (KNG26-2): Scheur A-C van de kelderwand (tussenwand 26-1/26-2) naar gewelf kNG26-2 (Type:III)

Onzekerheden;
'Slecht metselwerk' is recent hersteld waardoor schadebeelden weg zijn. Moment van aanbrengen langsribben is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.

Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De aangehouden dikte voor de boog is éénsteens zonder draagkracht van de langsribben en zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen. Hier zou mogelijk extra draagkracht uit gerekend mogen worden wat de onderbouwing voor het niet aantreffen van scheuren Type:I zou kunnen zijn.

Onzekerheden;
De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

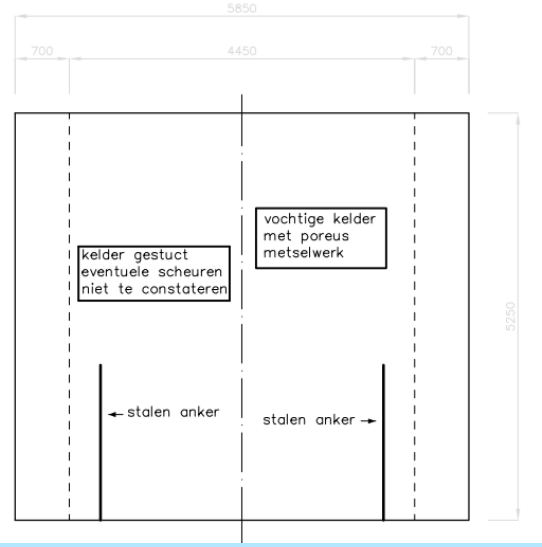
Advies;
Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer.
Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren.

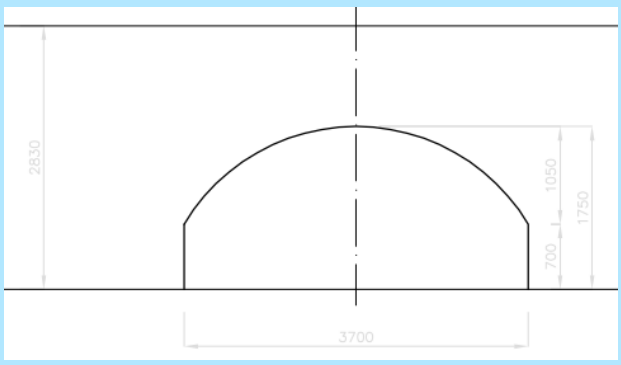
Onderbouwing;
Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De diepte van de scheuren.

3.4.2 Kromme Nieuwegracht 52 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 3,62 – 3,75 m
	Hoogte toog/togen	Conform referentie [Inmeting kelder bij waterdicht maken 1998]: 1,73 m steekhoogte 1,23 m steekhoogte 1,03 m steekhoogte Conform referentie [Uitslag kelder Kromme Nieuwegracht 52 anno '90er jaren]: 1,75 m steekhoogte 1,05 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk enkel of anderhalf steens, door onderzoek vaststellen. Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met één-steens van 220 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek
	Opbouw en dikte keldervloer	Bekend [Onderzoek fundering kelder Nebest 2018 (34603-II-BC-0-02_definitief_2018-08-01)]
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek, aanname 0,5 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Op staal gefundeerd. Aanname fundatie op N.A.P. +0,5 m en N.A.P. 0,0 m in berekening.
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening waardoor onderzoek niet noodzakelijk is in deze fase.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekende aansluiting met naastgelegen KNG54-1 t/m 54-3. Door het maken van een langere proefsleuf zal de mogelijke aansluiting in beeld worden gebracht.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Renovatie werfmuur 1981 Herstel wal- en kluismuren 2017 (het is onbekend of dit herstel is uitgevoerd)
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport Gemeente Utrecht: (1)- Mededeling eigenaar: vochtproblemen gehad in 2006 i.v.m. beerput. (2)- Scheur. (3)- Muurankers gecorrodeerd. (4)- Veel scheuren en ontbrekend metselwerk in gewelf. (5)- Scheuren en ontbrekend metselwerk. (6)- Achterwand los van gewelf. Inspectierapport De Prouw BV - 2018: (7)- Vochtdoorslag vloer en onderste deel gewelf.

		(8)- In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten. Dit geeft verzwakking van de constructie. (9)- Er zijn resten van metalen te zien die het metselwerk verzwakken. (10)- De kluismuur heeft aan weerszijden een verankering in het keldergewelf op ongeveer 2,5 meter achter de kluismuur. Het is zichtbaar dat de scheur in het gewelf na de verankering is opgetreden. (11)- Er is kalk met lekwater vrijgekomen uit de scheuren, welke zich hebben afgezet op de noordelijke ankerstaaf. (12)- In het noordelijke penant van de kluismuur is een kleine horizontale scheur aangetroffen, ter hoogte van de ankerstaaf. Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door het roesten van de ankerstaaf in het metselwerk.
	Reparaties	Waterdicht gemaakt in de jaren '90 Betonnen L-wanden zijn aangebracht HP-palen zijn aangebracht
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	In de top van het gewelf zijn plekken waar het voegwerk is verweerd en stenen los komen te zitten.
		 





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelders met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Uit het inspectierapport is niet te herleiden dat dit probleem nog aanwezig is. Aangenomen wordt dat dit probleem is hersteld.

Schade (2): De scheur in Foto 4 van het inspectierapport is een verticale scheur in de wand die ook deels in het gewelf en in de rijrichting zit (Type: III). De scheur zit nabij de kluismuur waardoor het ook mogelijk is dat het is ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. De vermoedelijke oorzaak is daarom een combinatie van verzakking/verschilzetting en stijfheidsverschillen.

Schade (3): De ankers zijn mogelijk gecorrodeerd door het aanwezige vocht in de kelder. De kelder is aan de bovenzijde wel waterdicht gemaakt, maar heeft mogelijk een slechte ventilatie of is er optrekkend vocht uit de ondergrond, zie ook schade 7.

Schade (4): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 6) hoe de scheur verloopt en of het ook in de wand zit. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheur te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen. Vervorming van de constructie is mogelijk veroorzaakt door zettingen en/of verkeersbelasting.

Schade (5): Het is onduidelijk uit de foto (Foto 7) hoe de scheuren in de wand verlopen. Het is daarom niet mogelijk om de vermoedelijke oorzaak van de scheuren te bepalen. De loszittende stenen zijn mogelijk ontstaan door vervorming van de constructie en/of degradatie van de mortel tussen de stenen.

Schade (6): Het is aangegeven dat de achterwand is losgekomen van het gewelf. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

Schade (8) en (9): De voegen tussen de stenen zijn vermoedelijk los gekomen ten gevolge van degradatie in combinatie met vervorming van de constructie. Ook de resten van metalen in het gewelf kunnen een oorzaak zijn van het los komen van de stenen.

Schade (10) en (12): Het aanbrengen van de ankers en het corroderen van de ankers zijn in het inspectierapport als oorzaken benoemd die hebben geleid tot de scheuren in de kelder.

Schade (11): De watervoerende scheuren en de vochtplek zitten mogelijk ter hoogte van de hemelwaterafvoer die mogelijk lek is.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Onduidelijke scheurvorming.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

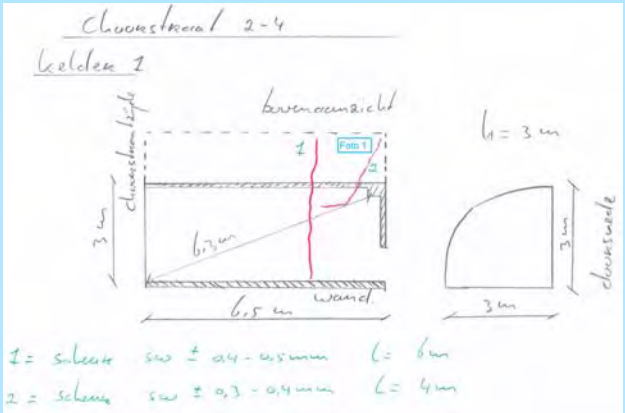
Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat de kelder losscheurt van de achterwand. Deze kelder zit relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2), maar het is niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelder en het pand ten opzichte van elkaar.

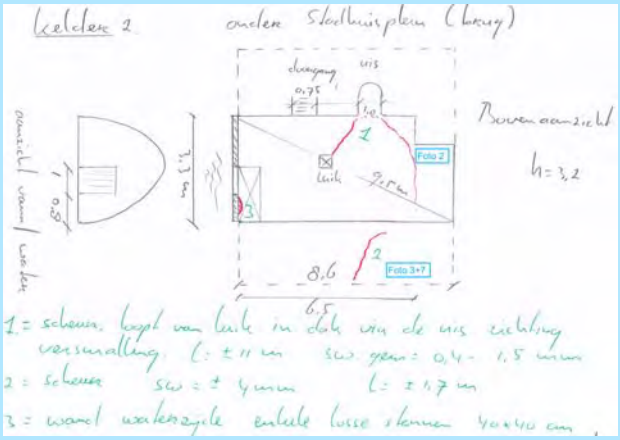
Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van ongescheurd metselwerk. - De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie mogelijk een overschatting kan zijn van de capaciteit. - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significant vermindert. - Deels van de scheuren in de kelder zijn mogelijk veroorzaakt door een falende ankerfunctie, omdat de ankers behoorlijk gecorrodeerd zijn. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

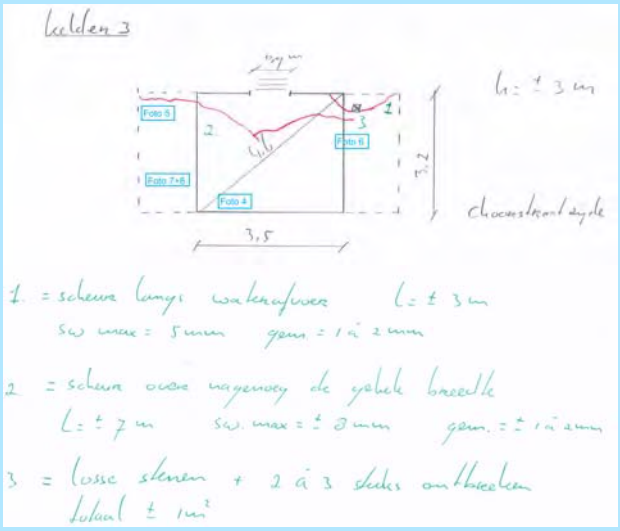
3.4.3 Choorstraat 2-4 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1) 3,00 m (halve boog) Kelder 2) 3,30 m Kelder 3) 3,20 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 2) 3,20 m (geboorte + steekhoogte) Kelder 3) 3,00 m (geboorte + steekhoogte) Aanname steekhoogte 1,5m voor de drie kelders
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk voor kelder1: twee-steens 440 mm, kelder 2: éénsteens 220mm, kelder 3 éénsteens: 250mm. Gebaseerd op tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend, door onderzoek vaststellen
	Mate van samenwerking verschillende bogen o.b.v. percentage holklinkend	Afkloppen tijdens onderzoek
	Dikte wanden	Verifiëren tijdens onderzoek vrij graven tot achter de landhoofden en profiel inmeten en op de 3D scan passen.
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Verifiëren tijdens onderzoek Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Kelder1: 0,15m, kelder2: 0,5m, kelder3: 0,35m.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de overspanningsrichting. De eventuele andere wanden zijn niet goed te herleiden vanuit de inspectiefoto's. Verifiëren tijdens onderzoek.
	Bodemdiepte	Zal weinig tot geen invloed hebben op de berekening. Niet noodzakelijk.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV infra - 2020: (1)- Alle 3 de kelders vertonen scheuren zowel in horizontale als verticale richting, bij elkaar 7 stuks met een gezamenlijke lengte van ongeveer 35 meter. De gemeten scheurwijdte varieert van ongeveer 0,3 tot plaatselijk 8 mm. Sommige vertonen kalkuitbloei en lekkage sporen. Tevens lijken de kelders 1 en 3 los te scheuren van het pand. Oorzaak: Mechanische invloed. (2)- Kelder 2 en 3: Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. Totaal schadeoppervlak is ongeveer 1,5 m^2. (3)- In kelder 1 en 2 laat de stuclaag los en/of is deels afwezig. Oorzaak: Lekkage. (4)- In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig. Oorzaak: Verouderde constructie. (5)- Vooral kelder 3 was zeer vochtig maar ook kelders 1 en 2 vertoonde plaatselijk lekkagesporen en vochtplekken plus schimmels. Geadviseerd wordt om boven alle kelders een waterdicht membraan aan te brengen.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Inspectierapport IV infra - 2020: - Op 2 locaties is een deel van de stenen los en ontbreken enkele stenen. - In kelder 3 is het voegwerk verouderd. Deze is plaatselijk zacht en verzand en deels afwezig.
		









1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelders veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor nog in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed mogelijke tussenwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): Op basis van de schetsen is per kelder en per scheur de vermoedelijke oorzaak aangegeven:

- Kelder 1, scheur 1: De scheur loopt dwars door het gewelf en de wand (Type:II). Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting.
- Kelder 1, scheur 2: De scheur loopt kort loodrecht op de rijrichting en gaat schuin verder in de wand. Het is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III), mogelijk in combinatie met te grote verkeersbelasting (Type: I). Het aandeel van de verkeersbelasting op de schade wordt echter gering geacht, omdat de scheur niet aan de straatzijde ligt.
- Kelder 2, scheur 1: De scheur begint in het midden van het gewelf ter plaatse van de luik en knikt ter plaatse van de nis om naar de voorzijde van de kelder te gaan. De vermoedelijke oorzaak is de stijfheidsverschillen in het gewelf ter plaatse van de luik en de nis (Type:IV). De foto (Foto 2) komt echter niet overeen met de schets. Volgens de schets moet de scheur enkel in het gewelf zitten. De foto geeft echter een scheur weer in de wand. Indien de scheur ook in de wand zit, kan verzakking/verschilzetting ook een mogelijke oorzaak van de scheur zijn (Type: III).
- Kelder 2, scheur 2: De scheur loopt verticaal in de wand. Vermoedelijk is het veroorzaakt door een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III). Op basis van foto (Foto 3) lijkt de scheur eerder hersteld te zijn geweest. Indien de scheur na het herstel opnieuw is opengegaan betekent dit of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.
- Kelder 3, scheur 1: De scheur zit langs de waterafvoer en zit zowel in de wand als in het gewelf. De vermoedelijke oorzaak is een combinatie van stijfheidsverschillen (Type:IV) en verschilzettingen (Type:III).
- Kelder 3, scheur 2: De scheur loopt over nagenoeg de gehele breedte en de maximale scheurwijdte is 8 mm. Het is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:II).
- Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaken zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Volgens het inspectierapport vertonen sommige scheuren kalkuitbloei en lekkage sporen. De kelder is hoogstwaarschijnlijk niet waterdicht gemaakt, waardoor de scheuren watervoerend zijn.

Foto 7 is omschreven als “scheur kelder 3”. De omschrijving lijkt onjuist te zijn, omdat volgens de uitgeslagen schets horen foto’s 3 en 7 bij scheur 2 van kelder 2.

Schade (2): De oorzaak van losse stenen komt mogelijk door uitzetting/krimp van de constructie. Een andere mogelijke oorzaak is het degraderen van de mortel tussen de stenen. De vervorming van de constructie kan ook leiden tot het loskomen van de stenen.

Schade (3): Het loslaten van de stuclaag, komt vermoedelijke door het vocht in de constructie. De kelders zijn waarschijnlijk niet waterdicht.

Schade (4): Het voegwerk is gedegradeerd. Veroudering van de constructie en de zeer vochtige ruimte van kelder 3 zijn de mogelijke oorzaken voor het loskomen en zachtheid van het voegwerk.

Schade (5): De zeer vochtige ruimte van kelder 3 en de lekkagesporen en vochtplekken in kelder 1 en 2 komen vermoedelijk omdat de kelders niet waterdicht zijn of vanwege slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend
- Geen monitoring van de scheuren bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Het is aangegeven dat kelder 1 en 3 lijken los te scheuren van het pand. De mogelijke oorzaak is het verschillende zettingsgedrag van de kelders en het pand ten opzichte van elkaar. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het niet aannemelijk dat deze schade door te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

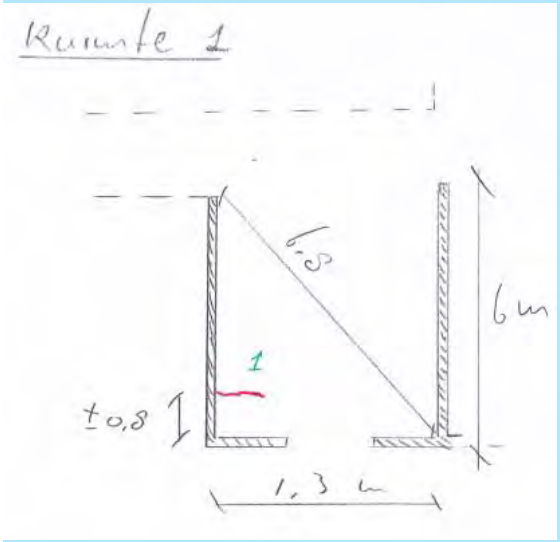
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

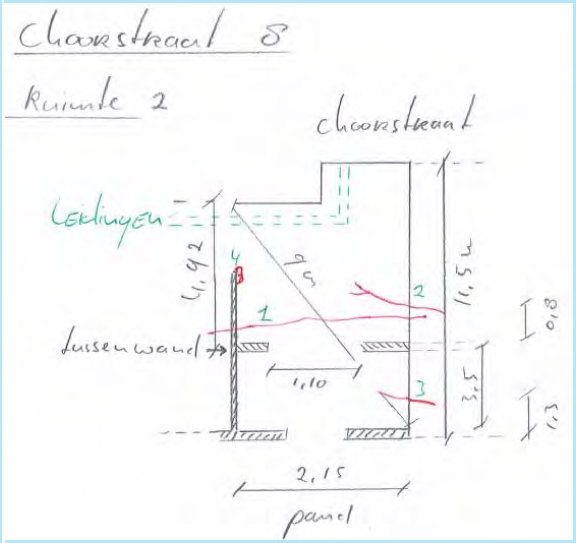
Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De voegen zijn niet allemaal in goede staat en is sprake van loszittende stenen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boog verlaagd, waardoor het resultaat van de MEXE-theorie zeer waarschijnlijk een overschatting is van de capaciteit.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.4 Choorstraat 8 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Ruimte 1: 1,3 m Ruimte 2: 2,15 m Aanname totale overspanning 3,5 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,6 m, aanname steekhoogte: 1,3 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Eén toog en vermoedelijk (over een deel) een overkluising aan de straatzijde met de oneven nummers.
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend Extra houten tussenvloer aanwezig zonder constructieve functie
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend. Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Onbekend, waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting aanwezig, iets uit het midden van de overspanning. Een wand in de rijrichting aanwezig in ruimte 2.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Vermoedelijk alleen kelder Choorstraat 10 welk het landhoofd dan delen.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	-
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie Iv-Infra 31-8-2020: Wanden onder gewelf deels afgebrokkeld. Ruimte 1: korte scheur in boog welk watervoerend is. Ruimte 2: lange scheur (1) rijrichting van onderin keldermuur tot voorbij de kruin van de boog. Korte scheuren (2 en 3) van onderin kelderwand tot deels in de boog.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Zeer vochtig en lekkage door een scheur 1 in ruimte 1.





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Echter is er geen scheurvorming loodrecht op de rijrichting aangetroffen waardoor de kans op overbelasting laag is met het huidige verkeersregime. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden zonder draagkracht van de langsribben.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De oorzaak van de aangetroffen scheur (Type:II en III) heeft een onbekende oorzaak. De mogelijkheden zijn: demping gracht, uitbreiding(en) kelder,.. Kortere scheuren in de rijrichting tot in het gewelf.
Vermoedelijk code: C oorzaak zakking, zettingen in de ondergrond. Deze hebben allen als mogelijke aanleiding (verschil)zetting voor de kelderconstructie.
De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Scheur (1) in de rijrichting (ruimte 2): lange scheur van onderkant keldermuur via het gewelf net voorbij de kruin.
Scheuren (2&3) in de rijrichting (ruimte 2) en scheur (4) in de rijrichting (ruimte 1): Scheuren van onderin de kelderwand naar gewelf.
Geen aanleiding voor overbelasting omdat de scheuren alleen in de rijrichting liggen.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Moment van aanbrengen (langs)ribben is onbekend.
Zo ook het fundatieniveau en de verbinding van de ribben met de metselwerk boog.

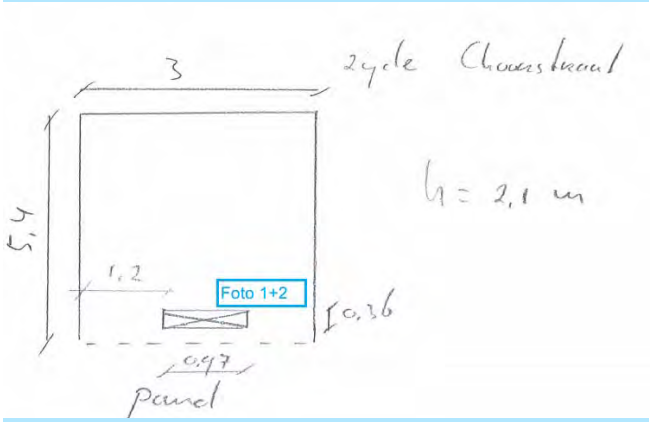
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen. Onderbouwing; Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Onzekerheden; De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; Lange scheur in de rijrichting verhinderd belastingspreiding in de breedte richting wat direct effect heeft op de draagcapaciteit van de kelder voor verkeer. Extra onderzoek naar sterktes verzadigd metselwerk en extra sommen met lagere metselwerk sterktes uitvoeren. Onderbouwing; Door de beperkte (en onbekende) krachtsoverdracht in de scheur zullen lokaal hogere spanningen optreden. De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de sterkte van het metselwerk. Onzekerheden; De mate van vochtigheid van het metselwerk. De diepte van de scheuren.

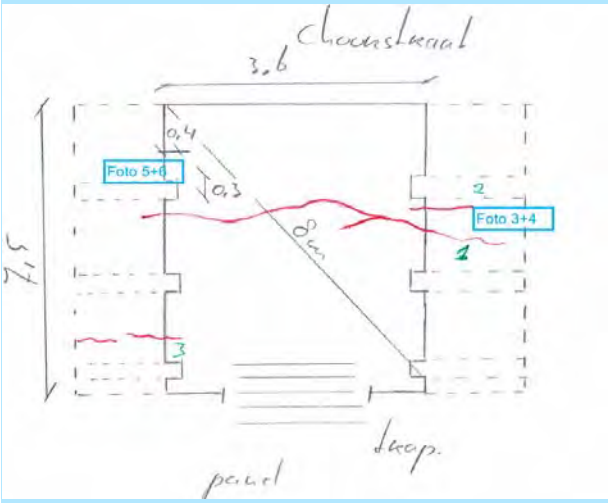
3.4.5 Choorstraat 10-12 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	**Kelder 1**	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 2,1 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	Kelder 2	
	Overspanning(en) (dagmaat)	Ongeveer 3,6 m
	Hoogte toog/togen	Ongeveer 3 m totale hoogte, aanname steekhoogte 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname constant
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	
	Dikte wanden	Onbekend, conservatief uitgangspunt is enkel laags: 220 mm.

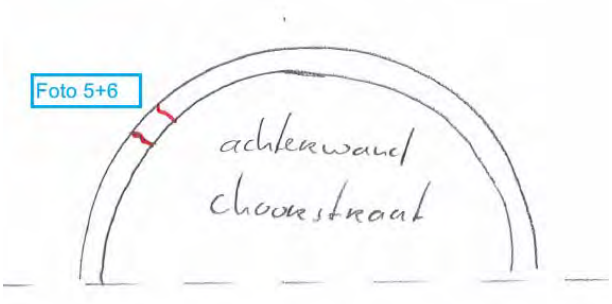
	Opbouw en dikte keldervloer	Vermoedelijk betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Aanname (mbv tek. Kelders Choorstraat situatie en dwarsprofielen): Choorstraat 10: 0,5 m en Choorstraat 12: 0,7 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde straatkelder)	Kelder 1: Geen Kelder 2: Versterkt met een drietal gemetselde bogen onder het gewelf
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk met aanliggende kelders (Choorstraat 8 en/of 14)
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	
	Actuele inspectie schadebeelden	Kelder 1: vochtige plekken bij achterwand en door zweten bij aanwezige luik in gewelf. Kelder 2: dwarsscheur in gewelf (1) en twee aparte scheuren in borstwering nabij de dwarsscheur (2 en 3). Twee haarscheuren in gewelf bij achterste boog (ca. 0,2 mm) (4 en 5).
	Afdeklaag	onbekend
	Toestand metselwerk	Plaatselijk een weinig vochtig



Kelder 1: hoog 2,1 m



Kelder 2: hoog 3 meter



Doorsnede kelder 2

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Conform eerste schatting (MEXE) voldoen de kelders voor een belasting van 2-ton.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Vochtig metselwerk (schimmel op hout): niet waterdicht zijn van de kelder: slechte ventilatie van de kelder en doorzweten metselwerk.
Scheuren in dwarsrichting (w< 4 mm) in kelder 2. Gezien de oriëntatie vermoedelijk veroorzaakt door verhinderende vervorming en/of krimp (scheuren 1 t/m 3). Schadebeeld komt niet overeen met scheuren door overbelasting.
De kleine haarscheuren (scheuren 4 en 5) zijn circa 0,2 mm en zijn geen constructieve scheuren.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Gezien de oriëntatie van de scheuren is dit niet aannemelijk.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Nee.

3.4.6 Oudegracht 240 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie*	Overspanning(en) (dagmaat)	6,18 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,21 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,50 m, steekhoogte: 1,71 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Vermoedelijk éénsteens, door onderzoek vaststellen (spoor1). Voor de berekening volgens MEXE-theorie is gerekend met éénsteens van 250 mm.
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Betonvloer
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting op basis van archief: 2870 – 2210 – 250 – 50 = 0,36 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Kalkzandsteen wanden in de rijrichting en dwarsrichting aanwezig
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Kelder OG242 en waarschijnlijk ook OG238
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	1986: 1 verticale scheur met grootste gemeten scheurwijdte 0,2cm. 2 horizontale scheuren met grootste gemeten scheurwijdte 24mm. Locatie onbekend. Scheuren niet duidelijk vastgelegd door pleisterlaag. Uitvallen voegen. 1998: Zeer vochtige kelder geheel afgewerkt.

		2007: Geen waargenomen lekkage. Wel vochtige kelder. Maatregel stuclaag verwijderen.
	Actuele inspectie schadebeelden	Bouwkundige opname (Fides Expertise) 2018: voornamelijk haarscheurtjes in pleisterwerk. Geen rapportage van grove scheuren. Witte uitslag werfmuur (GU 17-42008) 
	Reparaties	Renovatie werfmuur 1968
	Afdeklaag	Waarschijnlijk plavuizen (platte stenen): 10.5 x 22.5 x ? Dikte plavuizen naastgelegen kelders: 40 – 45 mm
	Toestand metselwerk	Koppenverband, matige kwaliteit 1998. Vochtige kelder 2018. Steenformaat: 45/50 x 12 x 250 volgens uitvraag spoor1. Witte uitslag werfmuur

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit tevens in spoor 1 van het project, waardoor het in UGT (antwoord op vraag of het verkeer veilig kan kruisen) en BGT (antwoord op vraag of de kelder in een behoorlijke staat blijft) gerekend gaat worden. Uit deze berekeningen zal de waarde/bandbreedte van de toegestane verkeersbelasting volgen.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden. Zonder mogelijke verdikking/versterking van de doorsnede door de aanwezigheid van plavuizen.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheurvorming slecht te inspecteren en onduidelijk vast gelegd door de aanwezige stuclaag. Stuclaag verwijderen om scheurvorming vast te kunnen leggen en zo nodig te monitoren.
Er is een verticale scheur gedocumenteerd in de wand. Dat zou vermoedelijk een Type:III scheur kunnen zijn.
Vochtig metselwerk: niet waterdicht zijn van de kelder, slechte ventilatie van de kelder. De oorzaak van het vochtige metselwerk (schade) is met de beschikbare informatie niet aan te wijzen. In paragraaf 4.2 zijn generieke oorzaken beschreven voor vochtig metselwerk.

Onderbouwing;
Vochtig metselwerk: kelder niet waterdicht en/of optrekkend vocht uit de ondergrond. Waarschijnlijk minimale ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
Onduidelijke scheurvorming. De aanwezige pleisterlaag vermoeilijkt de inspectie en documentatie van scheurvorming.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt.
Onderbouwing;
Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd.

Onzekerheden;
Het gewelf is niet goed geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

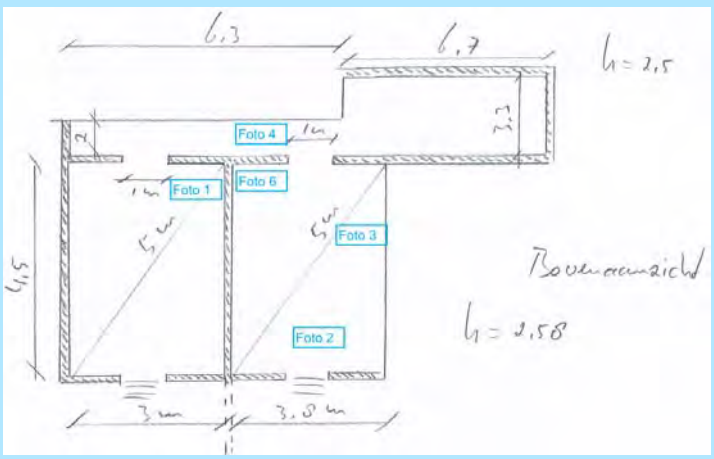
Advies;
Het vochtige metselwerk zou de (druk)sterkte van het metselwerk negatief kunnen beïnvloeden. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden door middel van afkloppen van de metselwerkstenen.

Onderbouwing;
De mate van vochtigheid van het metselwerk beïnvloed de (druk)sterkte van het metselwerk. Als het metselwerk een duidelijk slechte kwaliteit heeft wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, zullen de normwaardes (NPR) voor de berekeningen, gereduceerd worden.

Onzekerheden;
De mate van vochtigheid van het metselwerk.
De locatie, afmetingen, scheurwijdte en diepte van de scheuren.

3.4.7 Choorstraat 16-18 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	Kelder 1: 3,00 m Kelder 2: 3,80 m
	Hoogte toog/togen	Kelder 1: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m. Kelder 2: 2,58 m totale hoogte, aanname steekhoogte: 1,5 m.
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,5 m voor alle ruimtes.
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- 2 naast elkaar gelegen werfkelders onder de Choorstraat. Door de kelders gaat een leiding van derden. Veel vochtproblemen in de kelders waardoor de eigenaar diverse voorzieningen heeft aangebracht om het vocht op te vangen en af te voeren. Door deze voorzieningen zijn grote delen van de kelders niet zichtbaar en te inspecteren. (2)- De gehele kelders zijn zeer vochtig, op sommige plaatsen komt zichtbaar vocht door het metselwerk. Alle wanden en plafonds zijn beschimmeld en het aanwezige stucwerk laat los. Het vochtprobleem is zo ernstig dat er op diverse plaatsen stellages zijn gebouwd die het vocht opvangen of begeleiden naar pompen om af te voeren. (3)- Het stucwerk op de wanden laat plaatselijk los en is gescheurd. Oorzaak is het vele vocht in de ruimtes.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn, die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit hoog in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een grotere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2) en (3): De oorzaak van zeer vochtige kelders is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelders en/of slechte ventilatie van de kelders. Het vocht is vervolgens de oorzaak van het loslaten van het stucwerk.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- De constructie heeft niet goed geïnspecteerd kunnen worden vanwege de aanwezige voorzieningen.

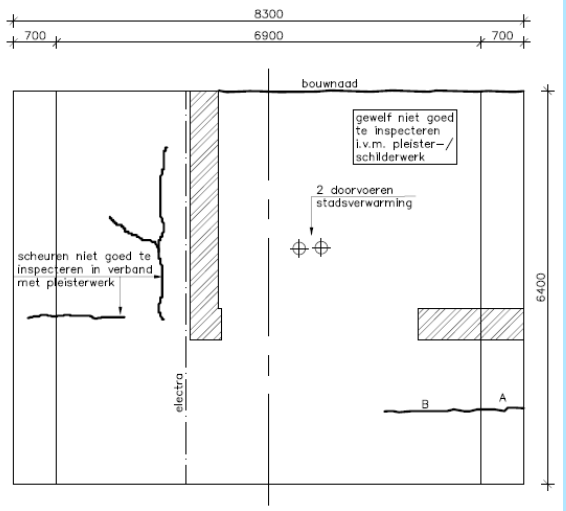
3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. De kelders zijn mogelijk niet goed geïnspecteerd vanwege de aanwezige voorzieningen waardoor de mogelijke scheuren niet geconstateerd konden worden. Aangezien deze kelder relatief hoog zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat er weinig/geen schades aanwezig zijn die ten gevolge van te hoge verkeersbelasting zijn ontstaan. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag en achter de voorzieningen kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

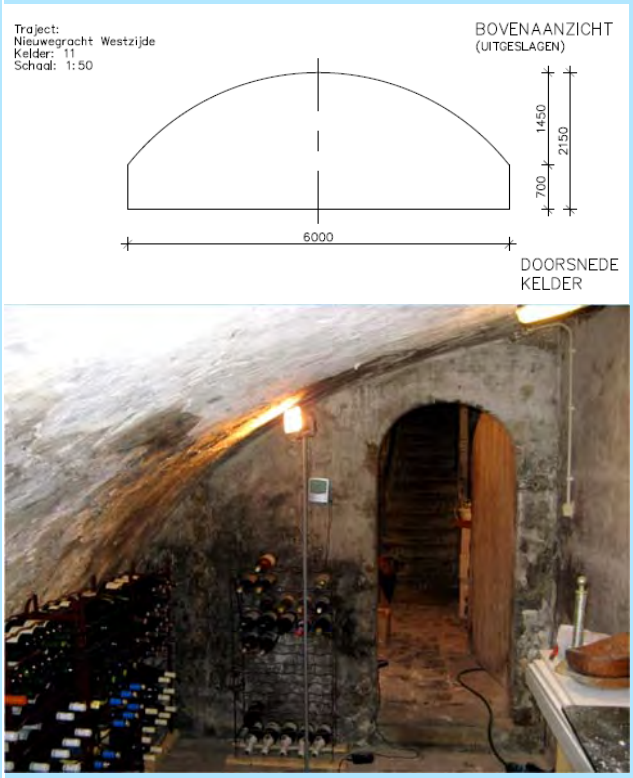
4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden. - De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert. Onzekerheden; - Er zijn behalve het vocht in de kelders geen andere schadebeelden gerapporteerd door de aanwezige voorzieningen waardoor de kelder niet goed te inspecteren was. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.8 Nieuwegracht 11 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	6,00 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,15 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,45 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,97 - 3,07 - 0,22 = 0,68 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP

	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand loodrecht op de rijrichting en wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG9 en NG13
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 07-11-2008: Scheuren verticaal in de rijrichting in wand links en rechts. Scheur loodrecht op de rijrichting op 0,25L (niet in de top van de kruin), parallel aan de steunwand. Onderstaand de enige beschikbare foto van een deel van de steunwand (rechterzijde van foto).
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Pleisterlaag aanwezig
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet

laag in de grafiek. Dat betekent dat de kelder niet een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. De enige scheur loodrecht op de rijrichting heeft vermoedelijk een gecombineerde oorzaak met de aanwezige steunwand wat een groot stijfheidsverschil veroorzaakt. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit spoor niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed wand loodrecht op de rijrichting onbekend, mogelijke verstoring van de boogwerking.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheuren in de rijrichting lijken sterk op Type:III scheuren met als oorzaak zakkingen/verschilzettingen. De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I of een Type:IV scheur kunnen zijn met als oorzaak overbelasting door zwaar verkeer of door de combinatie stijfheidsverschillen en verkeersbelasting m.b.t. de wand loodrecht op de rijrichting.

Onderbouwing;
Scheuren voornamelijk in de wand en stoppen in het gewelf.
De scheur loodrecht op de rijrichting op de locatie van vaak de maatgevende belastingpositie II (Aanpak beoordeling metselwerk boogbruggen ‘s-Hertogenbosch) met hiernaast de stijve steunwand loodrecht op de rijrichting.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Het is ook mogelijk dat de scheur mede veroorzaakt is door de steunwand.

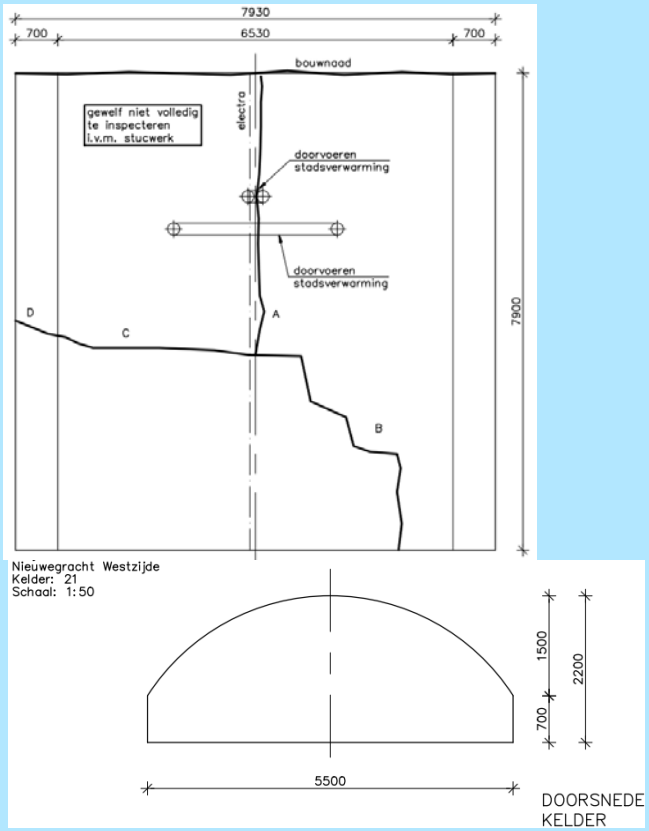
Onderbouwing;
Doordat het onbekend is op welk tijdstip de steunwand(en) zijn aangebracht en de scheur geïnitieerd is, is het niet uit te sluiten dat de scheur alleen door een te hoge verkeersbelasting is veroorzaakt.

Onzekerheden;
Onbekend tijdstip van het aanbrengen van de steunwand(en) en de scheurinitiatie.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies; De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting loodrecht op de rijrichting. De scheur loodrecht op de rijrichting belemmerd mogelijk de spreiding van de verkeersbelasting in de rijrichting. Ook is het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. Onderbouwing; De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk. Indien de steunwand loodrecht op de rijrichting stijf genoeg is om als een steunpunt te fungeren, is de boogwerking verstoord t.o.v. het origineel. Onzekerheden; Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend.

3.4.9 Nieuwegracht 21 (werfkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,50 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 2,2 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,7 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 4,00 - 3,37 - 0,22 = 0,41 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk werfkelders NG19 en NG23
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Eerste meter gewelf compleet lek. (2)- Linker wand heeft scheur met lekkage. (3)- Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: In het verleden is, middels ankers, getracht de constructie veilig te stellen. De functionaliteit van deze noodoplossing valt ernstig te betwijfelen.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend

Toestand metselwerk	Onbekend
	 Foto 5: Linker wand heeft scheur met lekkage  Foto 8: Doorgaande scheuren over gewelf en wanden.

1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lekkage in de eerste meter van het gewelf kan mogelijk erop duiden dat de kelder niet waterdicht is.

Schade (2): Aan de linkerwand is een watervoerende scheur loodrecht op de rijrichting aanwezig. Vermoedelijk is de scheur ontstaan ten gevolge van te grote verkeersbelasting (Type:I). Het is ook mogelijk dat scheur ter hoogte van de hemelwaterafvoer zit, die door lekkage vervuiling heeft veroorzaakt in de wand.

Schade (3): Twee doorgaande scheuren over gewelf en één wand zijn vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:III).

Schade (4): Op het uitgeslagen bovenaanzicht is een scheur in het gewelf te zien die loodrecht op de overspanningsrichting en over circa de helft van de lengte van de kelder aanwezig is (A). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door een te grote verkeersbelasting (Type:I).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto's.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is het aannemelijk dat de scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.
- De functionaliteit van de ankers om de constructie veilig te stellen valt ernstig te betwijfelen (inspectierapport 2008).

3.4.10 Plomptorengracht 1-3 (kluiskelder)

In de uitvraag zijn voor de Plompetorengracht in totaal 6 adressen opgegeven. Tijdens de bureaustudie is opgevallen dat het adres Plompetorengracht 1-3 vermeld staat in de uitvraag maar hier geen inspectiedocumenten van beschikbaar zijn. De vermoedelijke indeling van kelders is de onderstaande Figuur 13 gevisualiseerd. In Tabel 10 is de inventarisatie van de gegevens weergegeven.

Tabel 10 Inventarisatie van de gegevens voor de Plompetorengracht (oostzijde).

Adres conform uitvraag	Iv-Infra	GU 2008	Uitslag
Plompetorengracht 1	Plompetorengracht 1-3 (kelder 2 zuid)	Plompetorengracht 1	Plompetorengracht pand1 kelder1
Plompetorengracht 1-3	-	-	-
Plompetorengracht 3A	-	Plompetorengracht 3A	Plompetorengracht pand3 kelder2
Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht 1-3 (kelder 1 noord)	Plompetorengracht 3B	Plompetorengracht pand3 kelder1

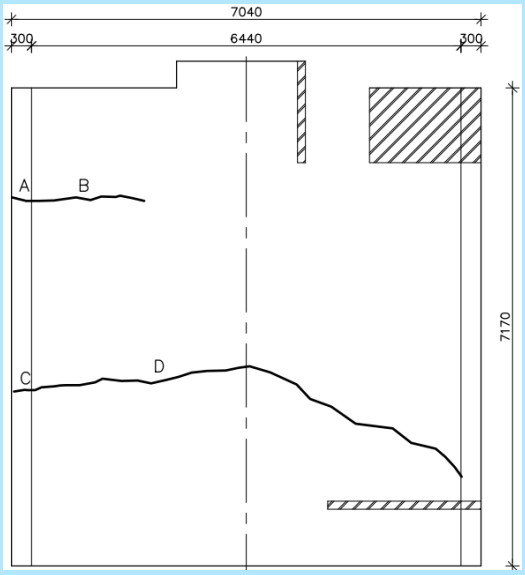


Figuur 13: Vermoedelijke benaming en locatie van vier kelders aan de oostzijde van de Plompetorengracht.

3.4.11 Plompetorengracht 1 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	5,39 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,3 m, steekhoogte: 1,5 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen naast elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,35 - 2,55 - 0,22 = 0,58 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand nabij de kluismuur in de overspanningsrichting en wand loodrecht op de overspanningsrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend

Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Net na de eerste meter uit de werfmuur, in de linker wand, begint een forse scheur, loopt door schuin dwars over het hele gewelf en eindigt in de rechter wand ca. 4,5m uit de werfmuur. Dat geeft aan dat de kelder in tweeën is geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Dit beeld wordt versterkt met de verzakte vloer in de rechter hoek. De scheurwijdte is plaatselijk ca. 30mm waardoor het zand wordt uitgespoeld. Tevens zijn de scheurranden verschoven t.o.v. elkaar ofwel twee losse gewelfvlakken liggen niet in een lijn. (2)- Het verzakte vloerdeel staat in verband met de dwarsscheur in gewelf. Door de inklinking van de draagkrachtige grond in de rechter hoek (aan de waterzijde) zijn de keldermuren en de vloer verzakt. Hierdoor is de constructie gescheurd op een logische manier, nl. schuin dwars over de kelder. (3)- Diverse lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd met een scheurwijdte tot wel 3 cm. T.p.v. deze scheur vertoont het gewelf deformatie tot 2 cm. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- Tevens is de kelder deels losgescheurd van het pand. T.p.v. de aansluiting met de gevel van het pand is de kelder fors gescheurd. Dit is bij de ingang goed zichtbaar. (6)- In de vloer van kelder zit een gat tegen de werfmuur. Hier stroomt water vanuit de gracht naar binnen. (7)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



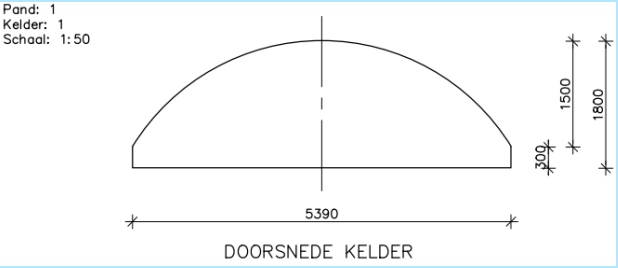
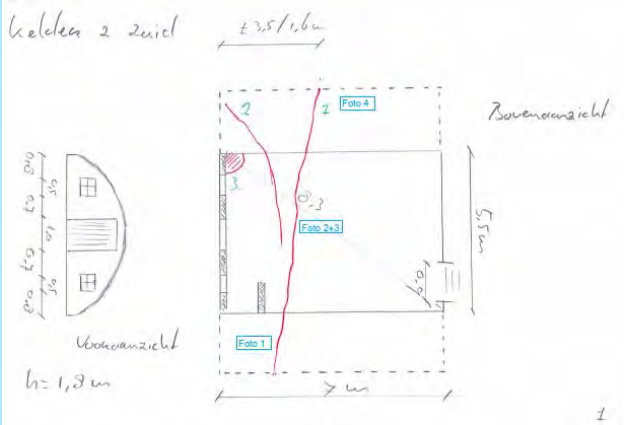






Foto 7: Scheurwijde plaatselijk ca. 30mm, uitgespoeld zand



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies
Omdat in de kelder(s) nog geen schades gevonden zijn die duiden op primair overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer dat bij een 2-ton aslastbeperking hoort de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een

waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed steunwanden op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed (deels) uitgespoelde grondaanvulling op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1), (2), (4) en (6): De doorlopende en zand voerende scheur die schuin van de ene wand via het gewelf naar de andere wand gaat (C-D in uitgeslagen tekening en scheur 1 op de schets) en de scheur die via de wand naar het geweld gaat en daar stopt (scheur 2 op de schets) zijn vermoedelijk ontstaan door de verzakking van vloer (Type:II en III). Deze lokale verzakking van de vloer komt door de zetting van de ondergrond, mogelijk ten gevolge van grondspoeling, en/of schade aan fundering en/of aanwezigheid van een slappe grondlaag. De scheurranden zijn verschoven ten opzichte van elkaar, hetgeen erop duidt dat er een horizontale vervorming in de constructie heeft plaatsgevonden. De grote scheurwijdte en zanduitspoeling geven indicaties dat de kelder in twee delen is gescheurd.

Schade (3): Op de foto zijn meerdere scheuren te zien die in de stuclaag zitten. Het is niet duidelijk of ze ook in het metselwerk zitten. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd.

Schade (5): De mogelijk oorzaken voor het losscheuren van de kelder ter plaatse van de ingang van het pand zijn de zetting van de kelder ten opzichte van het pand door te grote bovenbelasting of de zetting van het pand ten opzichte van de kelder door slappe grondlagen onder het pand.

Schade (7): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Schade (8): Op de uitgeslagen inspectietekening is ook een scheur te zien die in de overspanningsrichting van het gewelf en in de wand zit (A-B). Deze scheur is vermoedelijk ontstaan door verzakking/verschilzetting (Type:III).

Onzekerheden;
- Locatie schade en/of scheurverloop is niet duidelijk op de foto’s.
- Door de stuclaag is het onduidelijk of de scheuren alleen in de stuclaag zitten of ook in het metselwerk.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?
Advies en Onderbouwing; Met de beschikbare inspectieresultaten zijn geen schades aan te wijzen die primair door een te hoge verkeersbelasting zijn veroorzaakt. Er zijn geen scheuren loodrecht op de rijrichting gedocumenteerd. Deze kelder zit echter relatief laag in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.2). Er zijn wel diverse lichte scheuren in het gewelf geconstateerd. De mogelijke oorzaak is de vervorming van de constructie ten gevolge van de bovenbelasting en/of zettingen, waardoor vervolgens de stuclaag is gescheurd. Onzekerheden; - De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn. - Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?
Advies en Onderbouwing; - De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder. - Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk. - Door de uitspoeling van het zand op het gewelf heeft de boogwerking een lagere capaciteit. Onzekerheden; - Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn. - Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn. - Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken. - De verbinding tussen de steunwand(en) en het gewelf, de fundatiediepte van de wanden en dus de capaciteitsbijdrage van de steunwand(en) is onbekend. - Het effect van de steunwand loodrecht op de rijrichting is onbekend en zou de boogwerking kunnen verstoren. - Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.12 Plompetorengracht 3A (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,10 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,8 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,8 m en steekhoogte: 1,0 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend

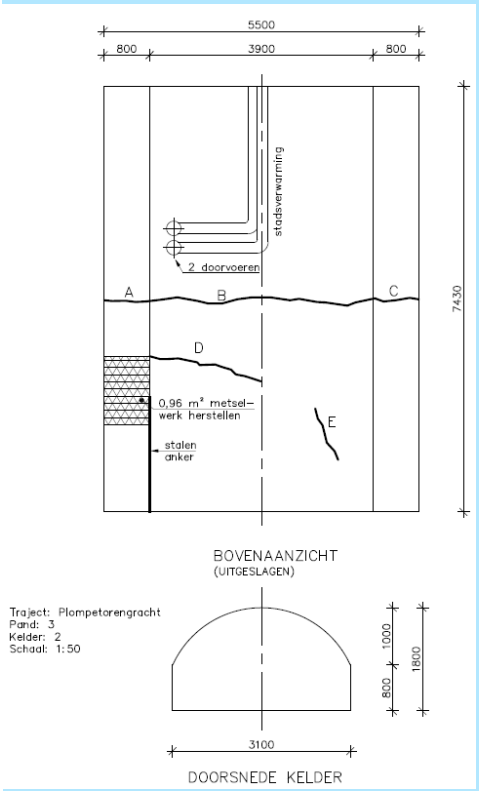
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,19 - 2,64 - 0,22 = 0,33 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Wand in de rijrichting
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Waarschijnlijk kluiskelders Plompetorengracht 1 kelder 2 en Plompetorengracht 3 kelder 1
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Visuele inspectie GU (05-11-2008), Uitslag: pand 3A:
	Reparaties	Scheur (ABC) gedicht en deel metselwerk vervangen
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend



Foto 7A: getekend: een losse metselwerkschijf in gewelf



Foto 6: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die vermoedelijk duiden op overbelasting door verkeer, is het niet direct aannemelijk het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;

In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en de losse schijf metselwerk op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed van de mogelijke uitspoeling van de aanvulling op de boog door de zandvoerende scheur is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
Scheur in de rijrichting over gehele gewelf is Type:II met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheur in de rijrichting (D) is vermoedelijk Type:III met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De schil los metselwerk heeft een onbekende oorzaak. De mogelijke oorzaken zijn te hoge wiellast waardoor pons kan zijn opgetreden, zand uitspoeling in de naastgelegen scheur, lokaal slechte samenhang metselwerk (door ingewerkte constructie).

Onderbouwing;
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur door alleen te hoge verkeersbelasting komt.
Door de naastgelegen scheur zal er een link zijn tussen de oorzaak van het los komen van de schol metselwerk.

Onzekerheden;
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.
De los komende schil metselwerk is een uniek schade beeld.
Omdat er geen foto beschikbaar is van de scheur (E) loodrecht op de rijrichting, is niet met zekerheid te zeggen wat de oorzaak zou kunnen zijn. Er is een vermoeden dat dit een Type:I scheur zou zijn.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De korte scheur loodrecht op de rijrichting zou als oorzaak een te hoge verkeersbelasting kunnen hebben.
De loskomende schol zou de volgende combinatie van oorzaken kunnen hebben: de doorgaande scheur over het gewelf met een hoge bovenbelasting.

Onderbouwing;
Het uitdrukken van een schol metselwerk zou door een hoge wiellast kunnen komen waar de kans groter is nabij een doorgaande scheur omdat hier de belastingspreiding beperkt wordt.

Onzekerheden;
Een andere mogelijke oorzaak zou kunnen zijn: slechte hechting van een (eerder gerepareerd) deel metselwerk. Geen monitoring van schade/scheuren. Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

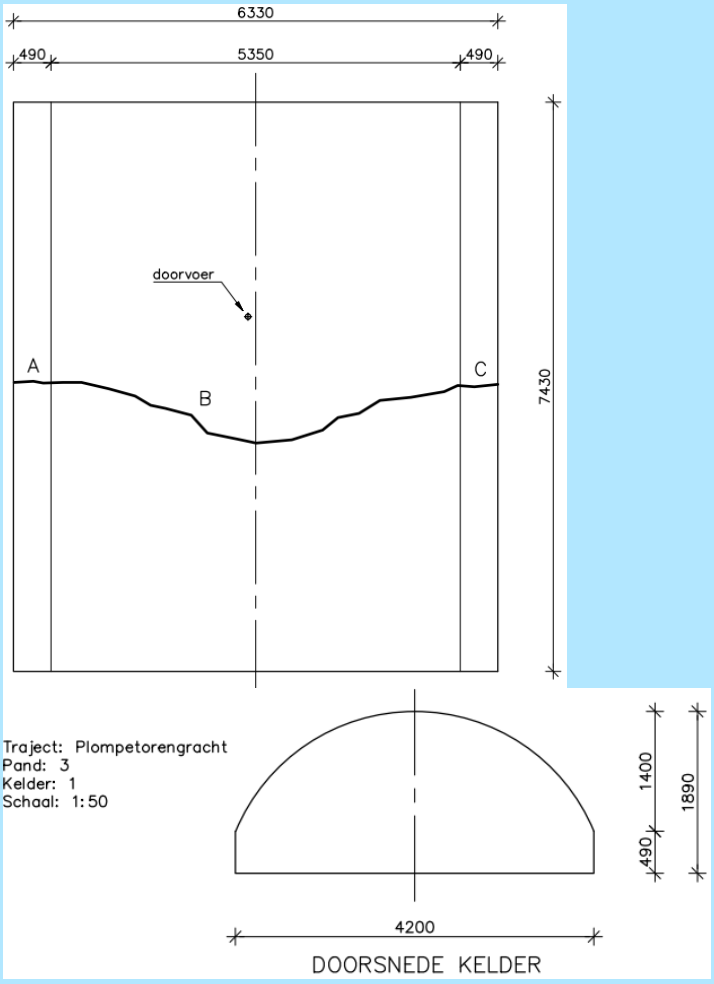
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.13 Plompetorengracht 3B (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,89 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,49 m, steekhoogte: 1,40 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,47 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: (1)- Lichte scheuren in gewelf + vochtplek. (2)- Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.

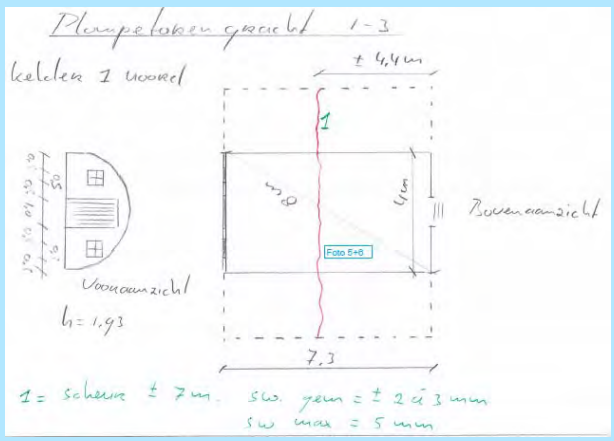
		(3)- Lichte scheuren in gewelf. Inspectierapport IV-Infra - 2020: (4)- De kelder is in het midden van het gewelf in dwarsrichting fors gescheurd. De scheur gaat over de volle breedte van de kelder. (5)- De kelder staat compleet vol met bouwafval. In de kelder staan ongeveer 8 st big-bags gevuld met puin. Dit is een zeer zware belasting voor de kelder. (6)- De stuclaag laat los of is deels afwezig. Het metselwerk was tijdens de inspectie niet vochtig.
	Reparaties	Inspectierapport gemeente Utrecht - 2008: - Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder.
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend




pFoto 5: Gerepareerde scheur dwars over de hele kelder


Foto 4: Lichte scheuren in gewelf + vochtplek


Foto 6: Lichte scheuren in gewelf



1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in de grafiek. Dat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- De kelder kan in het verleden overbelast zijn geweest.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De lichte scheuren en de vochtplek in het gewelf lijken op basis van de inspectiefoto nabij de kluismuur te zitten. De scheuren zijn daarom vermoedelijk ontstaan door stijfheidsverschillen in de langs- en dwarsrichting (Type: IV). De krachtsafdracht ter plaatse van de kluismuur is anders dan in de rest van de kelder. Het gewelf is vochtig, omdat de scheuren mogelijk watervoerend zijn. De kelder is waarschijnlijk ook niet waterdicht.

Schade (2) en (4): De gerepareerde scheur dwars door de hele kelder is vermoedelijk ontstaan ten gevolge van verzakking/verschilzetting (Type:II). De scheur is in 2020 opnieuw gerapporteerd, waardoor

wordt geconcludeerd dat de scheur weer open staat. Dit betekent of de herstelwerkzaamheden niet goed zijn uitgevoerd, of de zettingsmechanisme nog gaande is.

Schade (3): In het inspectierapport is aangegeven dat er lichte scheuren zijn in gewelf. In Foto 6 van het rapport van de gemeente Utrecht zijn er echter relatief forse scheuren te zien. De horizontale scheuren loodrecht op de overspanningsrichting komen mogelijk door een te hoge verkeersbelasting (Type: I). Echter is de locatie van deze scheuren niet in de kruin of in de buurt hiervan waardoor overbelasting minder voor de hand liggend is. De verticale scheur komt vermoedelijk door verschilzetting in combinatie met stijfheidsverschillen ter plaatse van de dwarswand. Mogelijk is er een lokale/beperkte verzakking/verschilzetting waardoor de scheur zich alleen in wand bevindt en niet verder richting het gewelf gaat (Type: III).

Schade (5): De zware belasting op de vloer is vermoedelijk de oorzaak van de verzakking, waardoor de dwarsscheuren (schade 2 en 4) zijn ontstaan.

Schade (6): Het metselwerk is niet vochting. Oorzaak loskomen stucwerk is onbekend. De vervorming van de constructie kan een mogelijke oorzaak zijn.

Onzekerheden;
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk is de scheur loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder gemiddeld laag geclassificeerd is in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1), is er niet een direct vermoeden dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting. Echter kan dit niet uitgesloten worden en is er ook een combinatie van oorzaken of nog onvoorziene oorzaken mogelijk.

Onzekerheden;
- De precieze locatie van de scheuren loodrecht op de rijrichting is onzeker.
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren (Type: I) aanwezig zijn.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.

- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.
- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.
- De doorvoer heeft theoretisch gezien invloed op de draagcapaciteit van de kelder, maar aangezien er rondom de doorvoer geen schades zijn gerapporteerd, wordt dit niet gezien als een factor die de potentiële sterkte significante vermindert.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Twijfels over kwaliteit herstelde schades.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.4.14 Plompetorengracht 9 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,75 m
	Hoogte toog/togen	1,30 m steekhoogte
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,48 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde kelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend, waarschijnlijk geen direct naastgelegen kelders
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheur over het gehele gewelf in het verleden gerepareerd maar staat lokaal open. Scheur loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het niet aannemelijk dat het verkeer onder het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- In het verleden kan overbelasting hebben plaats gevonden.
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..

De scheuren in de muren nabij de kluismuur zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

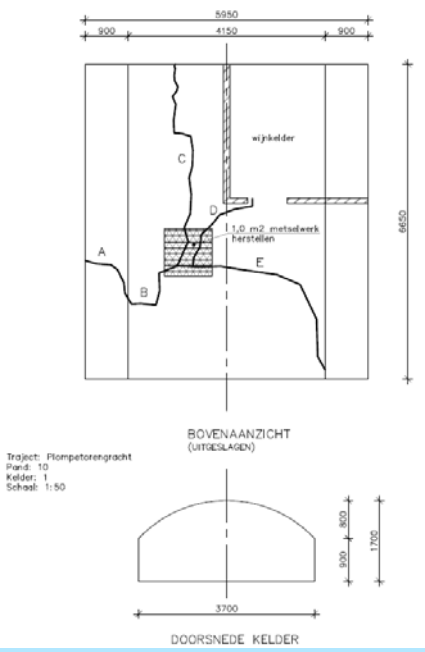
Advies;
De combinatie scheur loodrecht op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

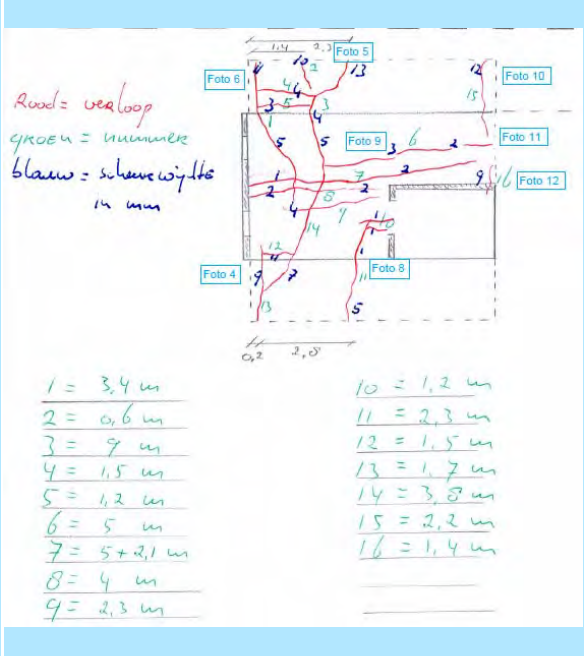
Onderbouwing;
De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.15 Plompetorengracht 10 (kluiskelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	3,70 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,70 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,90 m, steekhoogte 0,80 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Schatting (cyclomedia): 3,0 - 2,45 - 0,22 = 0,3 m
	Fundatieniveau en -type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Steunwand loodrecht op de rijrichting, en wand met opening in de rijrichting. Afmetingen, fundatiediepte en verbinding met gewelf onbekend.
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Linker zijde onbekend. Rechter zijde kluiskelders Plompetorengracht 12.
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde (herstel)maatregelen	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectie GU 05-11-2008: Scheur in de rijrichting over het gehele gewelf inclusief de wanden. Scheuren in de rijrichting in de wand nabij kluismuur en woning Scheuren loodrecht op de rijrichting in de kruin van het gewelf met plaatselijk beschadigd metselwerk.
	Reparaties	Scheuren (craquelé) loodrecht op de rijrichting in de kruin gerepareerd.
	Afdeklaag	Stuclaag aanwezig. Bovenzijde onbekend.
	Toestand metselwerk	Vochtplekken





1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het aannemelijk dat het verkeer conform het verkeersregime (2-ton aslastbeperking zonder handhaving) de kelder(s) niet veilig kan kruisen. Vermoedelijk heeft in het verleden overbelasting plaats gevonden wat de draagkracht van de kelderconstructie negatief heeft beïnvloed.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit aan de lage kant in de grafiek. Dat betekent dat het relatief ook een lage capaciteit zou hebben ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit niet in spoor 1 van het project, waardoor enkel met behulp van de MEXE-theorie een inschatting gemaakt kan worden. Hier kan wel de betrouwbaarheid van de MEXE-theorie geijkt worden met de berekeningen (UGT en BGT) uit spoor 1.

Onzekerheden;
- Dikte boog is éénsteens aangehouden.
- Dikte grondaanvulling en toog zijn in dit onderzoek niet fysiek gemeten maar ingeschat op basis van de beschikbare gegevens.
- Invloed scheuren en andere schades op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.
- Invloed sparingen/doorvoeren op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies;
De scheur loodrecht op de rijrichting zou een Type:I scheur kunnen zijn met als aanleiding overbelasting door zwaar verkeer. Echter is er ook een licht vermoeden dat de oorzaak bij de aanwezige steunwand loodrecht op de rijrichting kan liggen, Type:IV.
De scheur in de rijrichting over het gehele gewelf zou een Type:II scheur kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen,..
De scheuren in de muren nabij de kluismuur en de woning zouden Type:III scheuren kunnen zijn met als aanleiding verzakking/verschilzetting door mogelijke oorzaken: verlagen waterpeil gracht, slappe grondlagen, verschilzetting.

Onderbouwing;
De aanleiding voor de Type:I scheur zou een te hoge bovenbelasting zijn, mogelijk in combinatie met de relatief dunnen aanvulling bovenop het gewelf en mogelijk een lokaal stijfheid verschil door de steunwand loodrecht op de rijrichting, Type:IV.
Kelder in tweeën geknikt en het losse deel aan de waterzijde is gekanteld. Geen aanleiding dat deze scheur(en) in de rijrichting door alleen te hoge verkeersbelasting komt.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
Geen monitoring scheur bekend. Geen beschikbare sonderingen (in de watergang) nabij de kelder.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies;
De scheuren loodrecht op de rijrichting met craquelé zou in combinatie met de relatief dunne aanvulling op het gewelf als aanleiding hebben een te hoge verkeersbelasting.

Onderbouwing;
Een scheur loodrecht op de rijrichting met craquelé wordt gezien als een Type:I scheur. Daarbij is de aanvulling vergeleken met andere kelders relatief dun.

Onzekerheden;
Onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
De exacte dikte van de aanvulling op het gewelf is onbekend.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies;
De combinatie scheur loodrecht met craquelé op de rijrichting met de dunne aanvulling op het gewelf is een risico m.b.t. de belastbaarheid. Het is onbekend of deze scheurvorming is gestagneerd doordat er een nieuw evenwicht is ontstaan of dat de scheurvorming aanhoudt en doorzet.
De scheuren Type:II en III reduceren de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting wat de belastbaarheid niet ten goede komt.

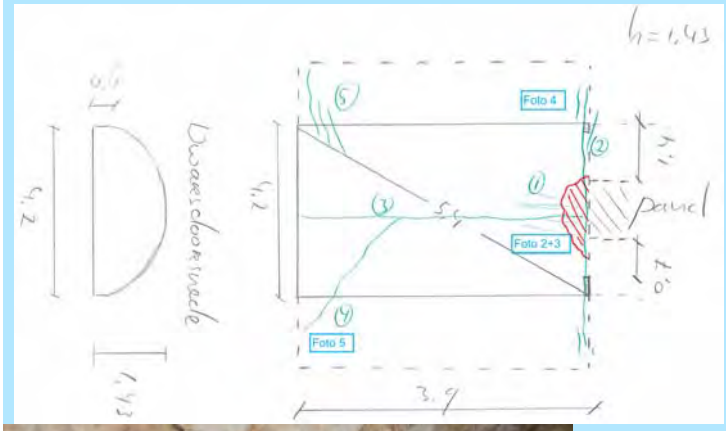
Onderbouwing;

De krachtsafdracht via een scheur is beperkter dan via niet gescheurd metselwerk.

Onzekerheden;
De mate van reductie in krachtsoverdracht via een scheur is onbekend en of scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.

3.4.16 Zadelstraat 45 (straatkelder)

Categorie	Onderdeel	Opmerking
Geometrie	Overspanning(en) (dagmaat)	4,20 m
	Hoogte toog/togen	Totaal: 1,43 m, hoogte geboorte t.o.v. de keldervloer: 0,6m, steekhoogte 0,83 m
	(Verloop) dikte toog /togen	Onbekend, aanname éénsteens 220 mm
	Aantal togen achter elkaar (wel/niet gekoppeld)	Onbekend
	Dikte wanden	Onbekend
	Opbouw en dikte keldervloer	Onbekend
	Gronddekking (opbouw en incl. bestrating)	Onbekend, aanname 0,4 m
	Fundatieniveau en -Type (op staal of palen)	Waarschijnlijk op staal rond 0,0 m NAP
	Aanwezigheid/afmetingen steunberen (wanden binnenzijde werfkelder)	Geen
	Aansluitingen met en geometrie van belendende objecten of onderdelen daarvan	Onbekend
Inspectie-resultaten	Historische inspectie schadebeelden + eventueel uitgevoerde	Onbekend
	Actuele inspectie schadebeelden	Inspectierapport IV-infra - 2020: (1)- In het midden van het gewelf, bij de aansluiting tegen het pand, vertoont de boog een verzakking tot ongeveer 8 cm. Tevens zijn hier enkele stenen uitgevallen en is het metselwerk gescheurd. (2)- De kelder vertoont op diverse locaties vrij forse scheurvorming in lengte- en dwarsrichting. Alle scheuren vertonen een grote scheurwijdte, plaatselijk tot 18 mm. (3)- Het metselwerk van de kelder is zeer vochtig, vertoont lekkages en zit vol schimmels.
	Reparaties	Onbekend
	Afdeklaag	Binnenzijde: stuclaag Buitenzijde: onbekend
	Toestand metselwerk	Onbekend









1) Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelder veilig kan kruisen en de kelder in een behoorlijke staat blijft?

Advies;
Omdat in de kelder(s) veel schades gevonden zijn die duiden op overbelasting door verkeer, is het zeer aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (8-ton aslastbeperking zonder handhaving) het verkeer de kelder(s) niet veilig kan kruisen.

Onderbouwing;
In par. 4.1 zijn grafieken opgenomen die met behulp van de MEXE-theorie een eerste inschatting geven van de relatieve belastbaarheid van deze kelder ten opzichte van de andere kelders. Deze kelder zit laag in het grafiek, wat betekent dat het relatief een kleinere capaciteit heeft ten opzichte van de andere kelders. Nadat de rekenresultaten van de kelders uit spoor 1 bekend zijn, wordt op basis van een vergelijking tussen de waarden uit de MEXE-theorie en Plaxis/DIANA voor kelders in spoor 1, een waarde/bandbreedte ingeschat van de toegestane verkeersbelasting op de kelders in spoor 2. Gezien de beperkte informatie/aanpak voor de kelders uit spoor 2 kan de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting niet met zekerheid worden aangegeven.

Onzekerheden;
- Dikte grondaanvulling en toog zijn onbekend.
- Invloed vochtplekken/lekkage op de draagcapaciteit is onbekend.

2) Door welke oorzaken zijn de schades in de kelder met gebreken vermoedelijk ontstaan?

Advies en Onderbouwing;
Schade (1): De toog vertoont bij de aansluiting tegen het pand tot ongeveer 8 cm verzakking. Er zitten scheuren in de kruin van het gewelf (scheur 1 op de schets) loodrecht op de overspanningsrichting (Type:I). Tevens is de aansluiting op het pand geheel los gescheurd (scheur 2 op de schets). De mogelijke oorzaak is de zetting van het pand en de kelder ten opzichte van elkaar, mogelijk in combinatie met verschilzetting in de kelder (Type:II).

Schade (2): Scheur 3 op de inspectieschets zit loodrecht op de overspanningsrichting en is mogelijk veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting (Type: I). Scheuren 4 en 5 zitten in de overspanningsrichting over een gedeelte van het gewelf en in de wand (Type: III). Deze scheuren zijn vermoedelijk veroorzaakt door verzakking/verschilzetting.

Schade (3): De oorzaak van zeer vochtige kelder is mogelijk het niet waterdicht zijn van de kelder en/of slechte ventilatie van de kelder.

Onzekerheden;
- Bij scheuren met meerdere mogelijke oorzaken is onbekend welke oorzaak als eerste is opgetreden en de meeste invloed heeft op de constructie.
- Bouwkundige aanpassingen sinds de bouw zijn onbekend.
- Geen monitoring scheur bekend.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.
- De grondgesteldheid onder de kelder is onbekend.

3) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die vermoedelijk primair zijn veroorzaakt door een te hoge belasting door te zwaar verkeer of een vergelijkbare zware belasting?

Advies en Onderbouwing;
Vermoedelijk zijn de scheuren loodrecht op de rijrichting veroorzaakt door te hoge verkeersbelasting. Aangezien deze kelder relatief laag zit in het grafiek van MEXE-theorie (zie par. 4.1) en in de straat een 8-tons aslastbeperking geldt, is het aannemelijk dat deze scheuren veroorzaakt zijn door te hoge verkeersbelasting.

Onzekerheden;
- De bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (door-en-door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan een te hoge verkeersbelasting.
- Het is onbekend aan welke verkeersbelasting de kelder is onderworpen.

4) Zijn er schades in de kelder met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer?

Advies en Onderbouwing;
- De scheuren in de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding loodrecht op de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- De scheuren loodrecht op de rijrichting belemmeren mogelijk de belastingspreiding in de rijrichting, wat direct effect heeft op de belastbaarheid van de kelder.
- Een gescheurd metselwerk heeft een beperkter krachtsafdracht ten opzichte van een ongescheurd metselwerk.

- De vochtigheid van het metselwerk beïnvloedt de druksterkte van het metselwerk. De mate van vochtigheid zal onderzocht moeten worden.

Onzekerheden;
- Schadebeelden die niet zichtbaar zijn, omdat ze eerder hersteld zijn.
- Onder de stuclaag kunnen verborgen scheuren aanwezig zijn.
- Het is onbekend of de scheuren volledig de diepte van het gewelf hebben (door-en-door) en dus krachtsoverdracht (deels) beperken.
- Bouwkundige aanpassingen zijn onbekend.

3.5 Onbekenden/onzekerheden

Verkeersbelasting
Het is onbekend aan welke (incidentele) voertuiggewichten de kelders nu en in het verleden worden en zijn belast. De oorzaak is de combinatie van de voorgeschreven beperkingen voor aslasten en voertuigafmetingen en de afwezigheid van een fysieke beperking en handhaving van het verkeer. Volgens rapportage uit 2014 (GU) waren (en zijn) er ontheffingen op het aslastbord. Via nieuwssites blijkt dat het werkelijke verkeer met (fors) hogere aslasten/voertuiggewichten rijdt dan op de borden aangegeven. Het is echter op dit moment niet bekend of dit incidenten betreft en daarmee overeenkomen met de bandbreedte volgens de norm of dat er nog grotere overschrijdingen plaatsvinden. Ook is er onvoldoende inzicht in incidentele ontheffingen zoals bouwverkeer of calamiteitenverkeer (brandweer).

Scheuren
De vastlegging van (oppervlakte)schades, scheuren en vervormingen is door verschillende inspectiebureaus uitgevoerd. Er is geen univorme systematiek voor het inspectieonderzoek en de rapportage gehanteerd. Het advies is om in het vervolg de ‘Registratie constructieve schades’ Bijlage 3 van de CUR124 aan te houden, zie ook Bijlage A5.
De scheurdiepte (door-en-door of niet) is veelal onbekend doordat deze visueel niet mogelijk is vast te leggen. Scheuren aan de bovenzijde van het gewelf zijn (bijna) nooit geïnspecteerd en vastgelegd of aangetroffen. Scheurvorming loodrecht op de rijrichting met als oorzaak te hoge verkeersbelasting treedt aan de onderzijde en bovenzijde van het gewelf op. Scheurvorming door verkeersbelasting ontstaat op een belastingsniveau (veel) lager dan het uiterste draagvermogen. Om scheuren door verkeersbelasting te voorkomen is derhalve een (veel) strengere aslastbeperking noodzakelijk dan bij het veilig kruisen (niet bezwijken). Een scheur kan het gevolg zijn van een enkele incidentele hoge verkeersbelasting (veel hoger dan 2-ton aslast). Voor een aantal kelders is scheurvorming in het gewelf loodrecht op de rijrichting gevonden, die vermoedelijk een Type:I scheur zou kunnen zijn. Echter, het komt enkele keren voor dat parallel op korte afstand van de scheur een steunwand loodrecht op de rijrichting aanwezig is. Hier is de oorzaak van de scheur mogelijk een combinatie van hoge verkeersbelasting met lokaal een stijve wand.

Geometrie
Het baksteenformaat is veelal onbekend en zo ook de dikte van het gewelf en het metselverband. De steekhoogte is niet altijd bekend. Dit komt doordat geregeld alleen de totale hoogte onderkant kruin van de boog ten opzichte van de vloer is opgemeten. De dikte van de aanvulling op de boog is veelal onbekend. Van het aanbrengen van steunwanden/ribben onder het gewelf is de fundatiediepte, de verbinding met het gewelf en het tijdstip van aanbrengen in relatie tot de scheurvorming onbekend.

Unieke schades

Naast de generieke schadebeelden, zoals in paragraaf 3.3 is beschreven, zijn er enkele unieke schadegevallen waargenomen met een onbekende oorzaak. Het loskomen van een schol metselwerk is hier een voorbeeld van, zie Figuur 14. Dit is gedocumenteerd voor het adres Plompetorengracht 3A (kluiskelder). Waarschijnlijk ligt de oorzaak bij de aangrenzende scheur Type:II. Een ander uniek schadegeval, is de scheurvorming loodrecht op de rijrichting voor het adres Plompetorengracht 3B (kluiskelders). De scheuren liggen niet nabij de kruin van de boog waar ze worden verwacht in het geval van overbelasting maar in de boog ongeveer één meter boven het vloerniveau. Daarbij lijkt er een relatief grotere aanvulling aanwezig op de boog (ongeveer 0,47 m) waardoor de kelder op basis van de MEXE-theorie niet laag is geclassificeerd. Ook zijn deze scheuren niet opgenomen in de uitslag en niet in de inspectierapportage van Iv-infra uit 1-9-2020.



Figuur 14 Los komende schol metselwerk.

4 Expertbeoordeling generiek

Een generieke beoordeling van de oorzaak en aanleiding van scheuren is per type kelder en straat bekeken. De MEXE-theorie is als hulpmiddel gebruikt voor de classificering van de zestien kelders op basis van de bezwijkbelasting. Zo is voor de kelders een verband gelegd tussen de schades en de classificering o.b.v. de indicatieve bezwijkbelasting.

4.1 Maximale belasting kelders

Deze paragraaf geeft voor zover mogelijk antwoord op vraag **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**: Tot welke maximale belasting is het aannemelijk dat het verkeer de kelders veilig kan kruisen en de kelders in een behoorlijke staat blijft? De geformuleerde vraag is tweeledig:

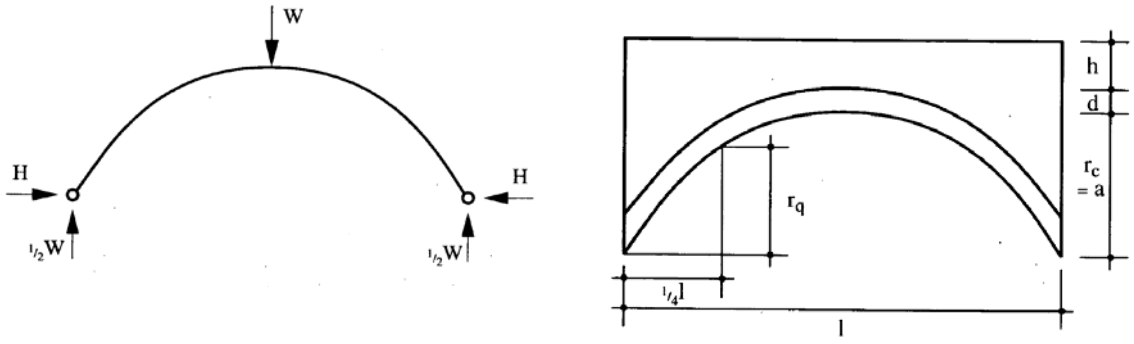
Ten eerste. ‘Veilig kruisen’ is niet-bezwijken. Voor een betrouwbare inschatting hiervan moet een bezwijksom (UGT) in bijvoorbeeld Plaxis of DIANA gemaakt worden. Omdat dit (nog) niet onderdeel is van spoor 2, zal een eerste inschatting op basis van de expertbeoordeling met behulp van de MEXE-theorie gemaakt worden. De inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor het veilig kruisen van de kelders, kan op basis van de expertbeoordeling met beperkte zekerheid gegeven worden. Voor de zes kelders in spoor 1 zal deze vraag in later stadium kwantitatief beantwoord kunnen gaan worden. Voor de overige 10 kelders in spoor 2 zal de kwalitatieve inschatting o.b.v. de MEXE-theorie met de resultaten uit spoor 1 gevalideerd worden. In dit voorlopige rapport wordt wel op basis van de MEXE-theorie aangegeven van welke kelders we een probleem vanuit overbelasting uit verkeer verwachten. Als in die kelders geen schades zitten die op overbelasting duiden dan is het aannemelijk dat het huidige verkeersregime van 2-ton dus toelaatbaar is. Zitten er in de kelders die het laagste in de grafiek zitten *wel* schades uit overbelasting dan kan dit nu nog niet gezegd worden. Op basis van horizontale lijnen in de MEXE-grafiek en kelders zonder schade uit verkeer kun je wel een inschatting maken of het huidige verkeersregime in de praktijk schade heeft opgeleverd. (Onbekend is dan nog of 2-ton van het bord of de 7 ton van de incidentele overbelasting bij die grens hoort.)
Ten tweede. ‘In een behoorlijke staat’ is scheuren door passerend verkeer. Het scheuren van metselwerk door overbelasting treedt op vóór bezwijken en bij een lagere verkeersbelasting. Bij welke verkeersbelasting het metselwerk gaat scheuren, is nu niet met zekerheid te bepalen. Hiervoor is onderzoek naar de scheurvorming van het metselwerk benodigd. Dit betreft onderzoek voor de bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT) onder verkeersbelasting waar onderzocht moet worden wanneer de treksterkte van het metselwerk overschreden zal worden. Het is niet mogelijk om hiervoor de MEXE-theorie toe te passen omdat deze uit gaat van een bezwijkbelasting. De belasting dat leidt tot scheuren is (ruim) lager dan de bezwijkbelasting. Daarbij is het onbekend aan welke voertuiggewichten de kelders zijn onderworpen. De vraag of de kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden.

MEXE-theorie
Een veel gebruikte beoordelingsmethode voor de classificatie van (metselwerk) boogconstructies is de MEXE-theorie (The Military Experimental Establishment). De theorie is gebaseerd op het werk van Pippard en Heyman die sinds de Tweede Wereldoorlog deze methode hebben geïntroduceerd. De MEXE-theorie is sindsdien de meest toegepaste beoordelingsmethode voor boogconstructies. De simpliciteit van de methode past bij de expertbeoordeling zodat de boogconstructies geclassificeerd worden. De methode kan worden gezien als een VO (voorontwerp) formule die beschreven is als: Empirische vergelijking van Britse origine voor het bepalen van de boogdikte ‘d’ voor een bovenbelasting ‘W’. Op basis van de berekeningen uit spoor 1 zullen de resultaten uit de MEXE-theorie gekalibreerd worden, zodat de betrouwbaarheid van de beoordeling volgens deze methode verhoogd wordt.

Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’ komt tot stand door de berekening van permanente belasting en buigende momenten in de kruin van de boog. Er is gebruikgemaakt van de volgende schematisatie en voornaamste aannames:

- de boog heeft een parabolische vorm (2D);
- de kruinbelasting hoeft niet de meest kritische belastingpositie te zijn;
- de vulling geeft enkel verticale belasting;
- het gewicht van de boog is gelijk aan het gewicht van de aanvulling;
- de druklijn moet binnen half de boogdikte liggen zodat een gelimiteerde druksterkte en een ongedefinieerde treksterkte geldt.

Stijfheidseffecten door constructieve elementen (steunwanden,-ribben, ankers, etc.) kunnen niet aan de capaciteitskant meegerekend worden.
Een zestal parameters is benodigd voor een eerste inschatting van de toelaatbare belasting met behulp van de MEXE-theorie. Dit betreffen de: overspanning (l), boogdikte (d), dikte van de aanvulling op de boog (h), steekhoogte t.o.v. de geboorte (a), druksterkte van het metselwerk (f) en het gewicht van de aanvulling (σ). In dit onderzoek is de dagmaat aangehouden als overspanning. Voor het soortelijk gewicht (σ) van de aanvulling is constant 18 kN/m^3 aangehouden.



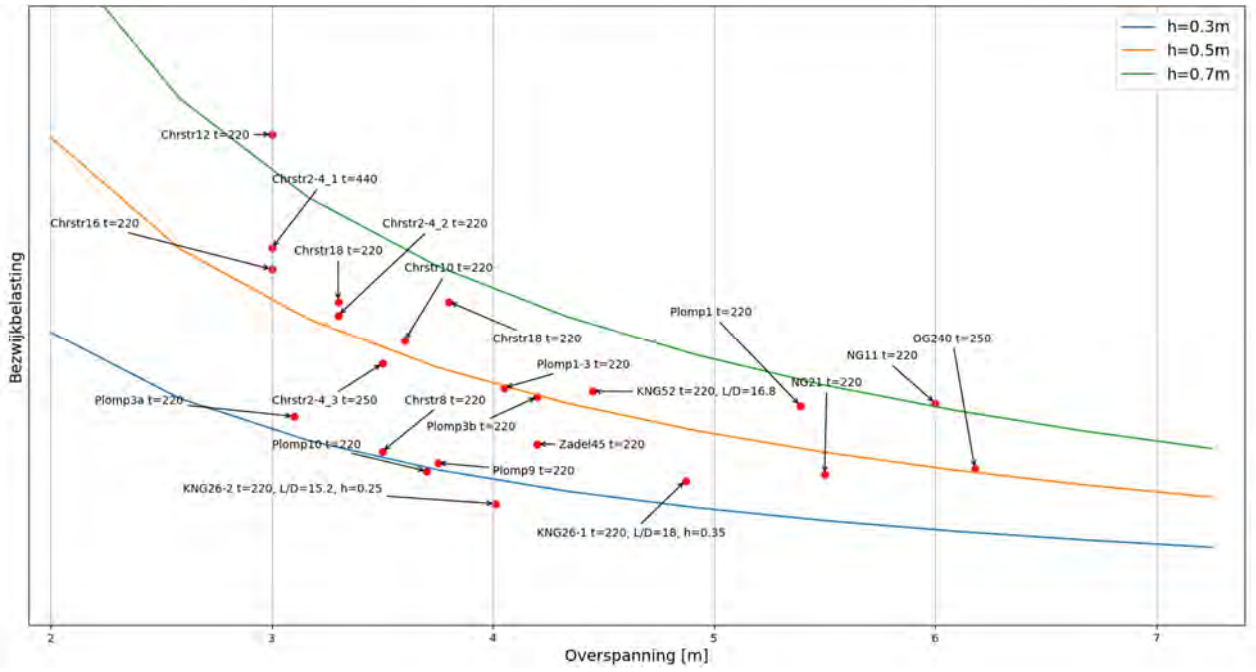
Vergelijking 1: Bepaling van de toelaatbare bovenbelasting ‘W’

$$W = \frac{\left(\frac{256fhd}{l}\right) + 128\sigma lh\left(\frac{a}{28d} - \frac{1}{21} - \frac{h+d}{4a}\right)}{\left(\frac{25}{a} + \frac{42}{d}\right)}$$

De MEXE-theorie is vrij gevoelig voor de laagdikte van de *aanvulling (h)* bovenop de toog. Hoe kleiner de laagdikte van de aanvulling hoe lager de bezwijkbelasting. En dit werkt ook zo de andere kant op. De vergelijking van bezwijkbelastingen bepaald met de MEXE-theorie en met Plaxis voor drie metselwerk bogen uit het onderzoek in ‘s-Hertogenbosch staat in Bijlage A3. Daarnaast heeft de dikte van de metselwerk boog (d) grote invloed op de belastbaarheid.

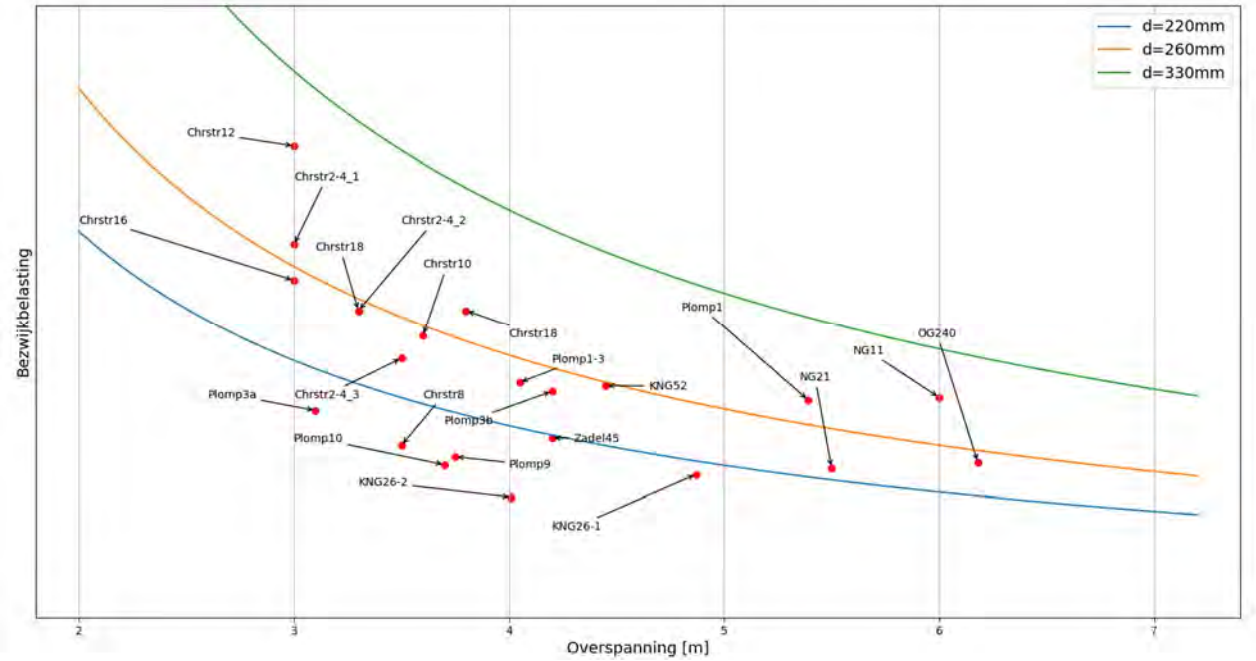
Classificatie van Kelders op bezwijkbelasting met behulp van de MEXE-theorie

De verschillen in bezwijkbelasting (de y-as in de hiernavolgende figuren) is voor de kelders onderling bepaald met de invoerparameters uit de bureaustudies. Elk adres is met een afkorting en een pijl bij de betreffende bezwijkbelasting (rode punten) weergegeven. Daarbij is het effect van het variëren van de parameters in de MEXE-theorie met de drie gekleurde lijnen geplot. Hier zijn de drie grafieken steeds voor een overspanning van 2,0 tot 7,0 m geplot. In Figuur 15 is de dikte van de aanvulling gevarieerd. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3,



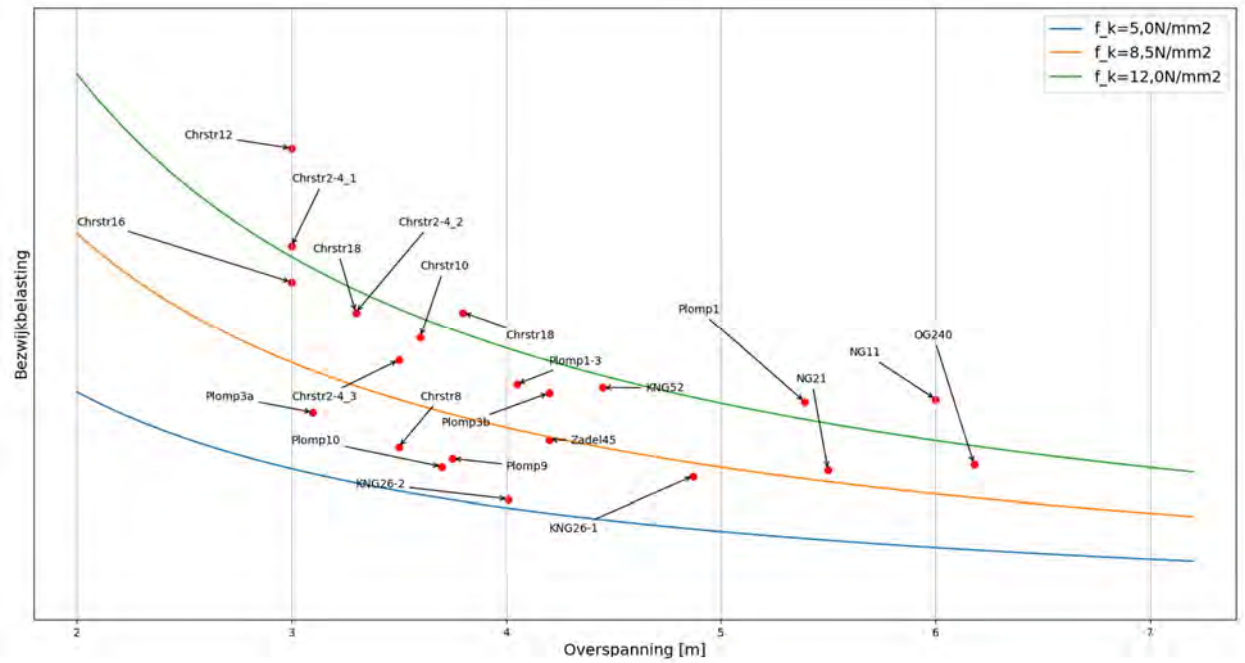
Figuur 15: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de aanvulling op de boog.

In Figuur 16 de onderstaande grafiek is de **dikte** van de boog (gewelf) gevarieerd voor een één-steens, anderhalf-steens en twee-steens boog. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde metselwerksterkte f_k = 8,5 N/mm^2, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



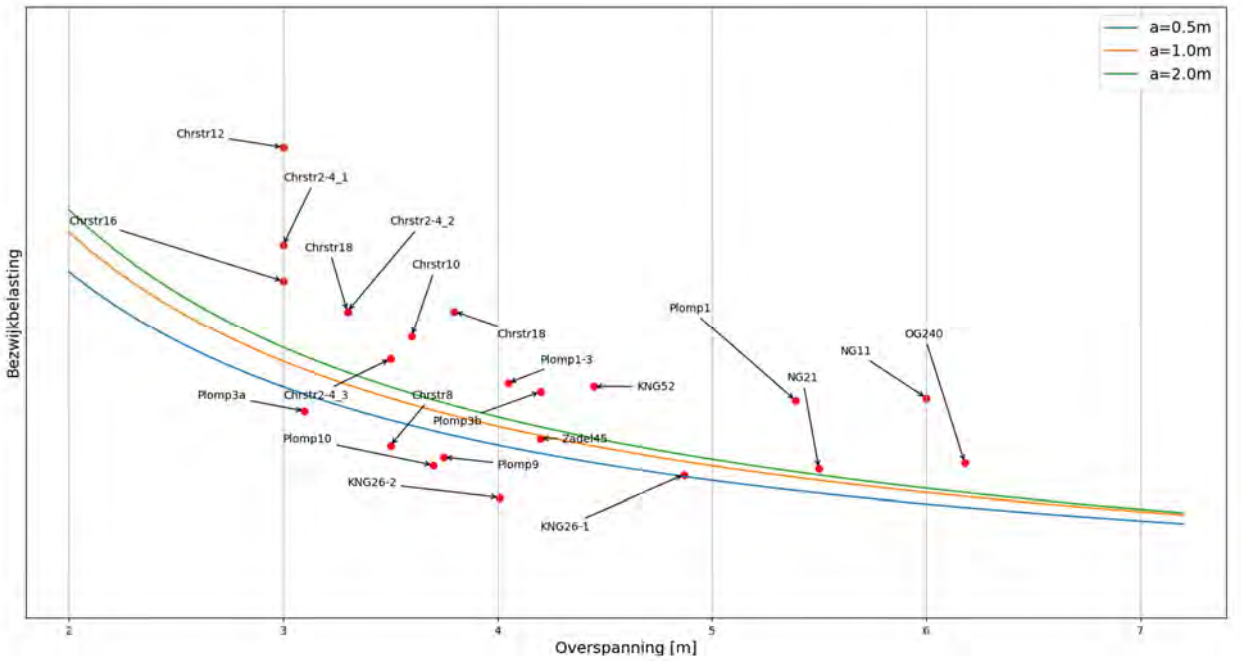
Figuur 16 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de dikte van de metselwerk boog.

In Figuur 17 is de **druksterkte** van het metselwerk gevarieerd. De ondergrenswaarden van de karakteristieke druksterkte voor metselwerk met mortel is f_k 5,0 N/mm^2. Hierbij hoort de gemiddelde waarde van de druksterkte $f_{ma;a}$ 8,5 N/mm^2. Een hogere waarde (ongeveer 40%) dan de gemiddelde waarde is $f_{a;a}$ 12,0 N/mm^2. De NPR stelt: “Als kleimetselwerk van voor 1945 van een duidelijk slechte kwaliteit is wat betreft: de kwaliteit van de mortel, veroudering van de mortel, vulling van de voegen, indeling en hechtingspatroon, wordt geadviseerd de gemiddelde waarden van de sterkte-, stijfheids- en breukenergie-eigenschappen met ca. 40 % te verlagen.
De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, steekhoogte hoogte a = 1,0m, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3.



Figuur 17 Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de druksterkte van het metselwerk.

In Figuur 18 zijn variaties in de **steekhoogte** van het gewelf onderzocht. De overige parameters zijn nu niet gevarieerd en dus constant gehouden op: dikte boog d = 220mm, dikte aanvulling h = 400mm, gemiddelde druksterkte metselwerk f_k = 8,5N/mm^2, gewicht aanvulling σ = 18kN/m^3. De MEXE-theorie blijkt minder afhankelijk te zijn van de steekhoogte (gemeten vanaf de geboorte van het gewelf). De mogelijke variaties in het **gewicht van de aanvulling σ** heeft een verwaarloosbaar effect op de MEXE-theorie en daarom is de variatie van deze parameter niet getoond.



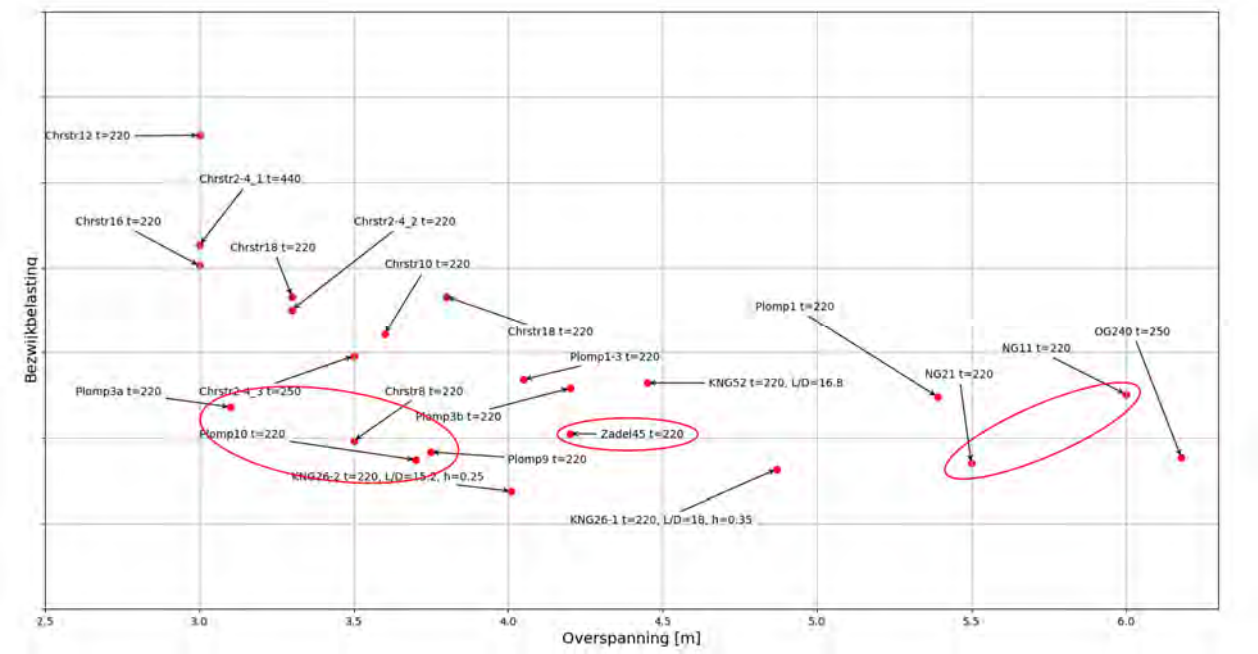
Figuur 18: Classificatie van de kelders en drie grafieken van de bezwijkbelasting afhankelijk van de overspanning en de steekhoogte.

4.2 Generieke schades

In deze paragraaf zijn de generieke schades beoordeeld met als onderbouwing de classificatie op bezwijkbelasting van de kelders met de MEXE-theorie.

Type:I scheuren

De kelders van Nieuwegracht 11 en 21, Plompetorengracht 3A, 9 en 10 en Zadelstraat 45 vertonen scheuren van het Type:I, loodrecht op de rijrichting met als vermoedelijke oorzaak overbelasting. De tweede overeenkomst voor deze kelders (behalve Nieuwegracht 11) is de relatief dunne aanvulling bovenop het gewelf (0,3 - 0,4 m). Door een dunne aanvulling spreidt de verkeersbelasting minder waardoor een meer geconcentreerde (en dus hogere) belasting optreedt. De Nieuwegracht 11 heeft een aanvulling van ruim 0,6 m dikte. Parallel aan de scheur loodrecht op de rijrichting voor de Nieuwegracht 11 is een steunwand aanwezig, waardoor het vermoeden heerst dat hier de oorzaak ligt. Echter is het moment van aanbrengen van de wand en het moment van initiëren van de scheur onbekend. Figuur 19 geeft de resultaten van de classificering van de MEXE-theorie waar de betreffende kelders zijn omcirkeld. De kelders liggen laag in de grafiek, ten opzichte van de y-as (bezwijkbelasting).



Figuur 19: Laag geclassificeerde kelders met een relatief kleine aanvulling op de boog en Type:I scheuren volgens de bureaustudie.

Een drietal kelders KNG26-1, KNG26-2 en de Oudegracht 240 (OG240) liggen ook vrij laag in de grafiek. Echter is in de documentatie en tijdens de eerste uitgevoerde inspectie van de KNG26 aangetoond dat er plavuizen liggen op de deze kelders. Deze plavuizen zijn platte stenen met een dikte van 40 mm en zijn volledig in de mortel bovenop de metselwerk boog aangebracht. Dit zou een verklaring kunnen zijn dat deze kelders laag uit de classificering komen maar toch geen scheuren door overbelasting laten zien (Type:I).

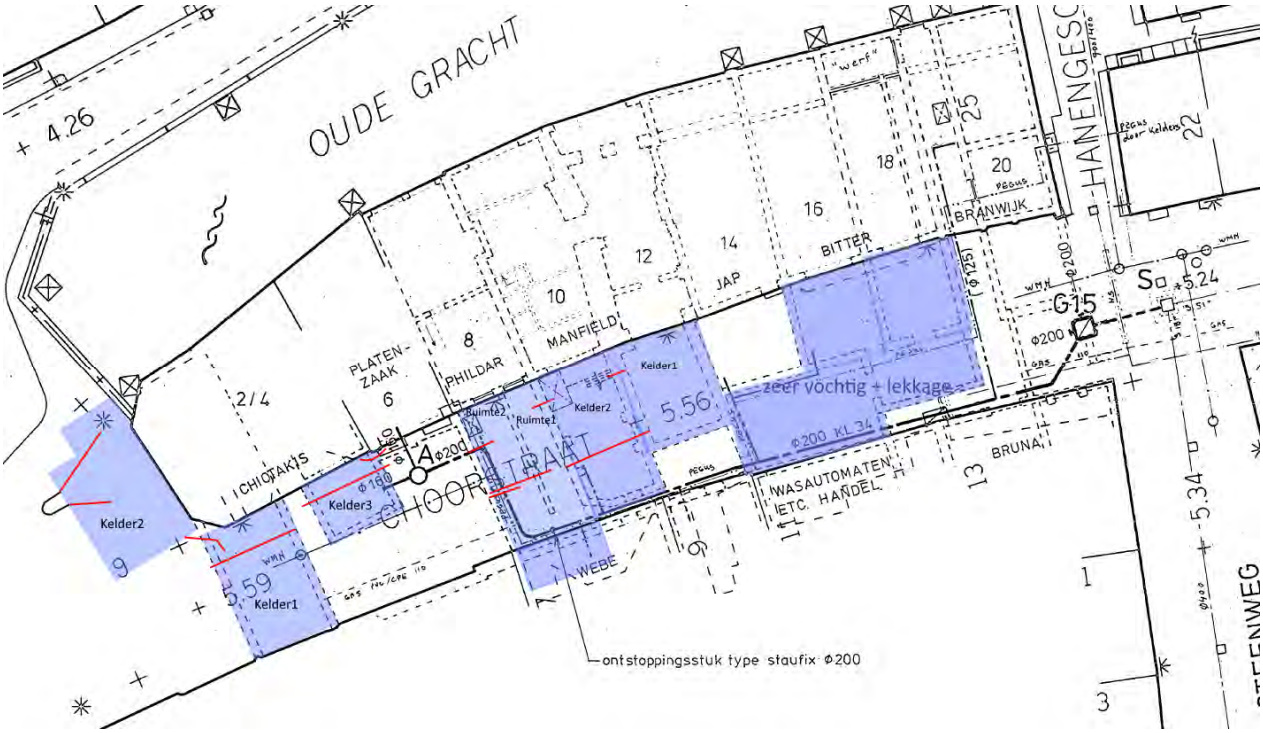
Type:II scheuren

Dit type scheuren is aangetroffen voor de straat- en kluiskelders. De drie werfkelders tonen dit type scheur niet.

Over een aaneenschakeling van kluiskelders is scheurvorming Type:II aangetroffen aan de Plompetorengracht. De aanleiding van de scheurvorming is verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen. Dit kan als mogelijke oorzaken hebben:

1. demping van de gracht of verlaging van de waterstand van de gracht waardoor de kluismuur en een deel van de kelder instabiel is geworden en verzakt is in de richting van de gracht (het in tweeën knikken van de kelder);
2. uitbaggeren van de grachten waardoor de waterbodem van de gracht is verlaagd en de stabiliteit van de fundering op staal van de kluismuren en kelders negatief wordt beïnvloed;
3. slappe grondlagen nabij of aan de grachtzijde waardoor lokale zettingen in de ondergrond optreden.

Ook voor een aaneenschakeling van straatkelders in de Choorstraat is scheurvorming Type:II aangetroffen, zie Figuur 20. Omdat niet direct aan de Choorstraat een gracht ligt, is de oorzaak hier verschillend ten opzichte van de Plompetorengracht. De aanleiding voor de scheurvorming zal hier ook hoogstwaarschijnlijk verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn.



Figuur 20: Schematische weergave van de scheurvorming (oriëntatie in locatie) in de kelders in de Choorstraat.

De kelders die de Type:II-scheurvorming laten zien, liggen allen niet laag in de grafiek van de classificering van de kelders op basis van de bezwijkbelasting. Dit bevestigt dat dit type schade niet door overbelasting komt.

Type:III scheuren

Dit type scheur komt het vaakst voor bij de drie verschillende typen kelders. De aanleiding voor de scheurvorming zal net als voor Type:II een verschillend zettingsgedrag uit permanente belastingen zijn. De aanleiding van dit type scheur is beperkt tot lokale zettingen/zakkingsverschillen daar waar de Type:II scheuren over de gehele kelderconstructie optreden.

Type:IV scheuren

Scheuren door verhinderde vervorming door de toevoeging van stijfheidselementen (steunwanden, -ribben, sparingen, etc.) zijn vermoedelijk voor de Nieuwgracht 11, Plompetorengracht 10 en verschillende kelders in de Choorstraat waargenomen. Dit type scheur treedt op in combinatie met een verhoogde permanente belasting (door zettingen) of door verkeersbelasting. De stijvere elementen trekken krachten naar zich toe. Het aangrenzende minder stijve element heeft onvoldoende capaciteit voor deze spanningstoename en scheurt.

Vochtig metselwerk

Generieke vermoedelijke oorzaken van vochtig metselwerk zijn optrekkend vocht door de vloer of de landhoofden en lekkage door het metselwerk. De lekkage/vochtintreding van ‘bovenaf’ kan bijvoorbeeld komen door lekkage van de hemelwaterafvoer of door wateraccumulatie op de kelders. Dit in combinatie met geen of een niet-waterdichte afwerklaag. Indien de kelder niet of niet voldoende geventileerd wordt, zal de vochtbalans toenemen. Het gevolg is dat het metselwerk verzadigd raakt waardoor de kwaliteit van het metselwerk achteruitgaat. Indien dit gepaard gaat met het uitvallen van de vulling van de voegen, degradatie van de indeling en het hechtingspatroon dan zal de (druk)sterkte van de metselwerk boog afnemen.

Een waterdichte laag op de toog heeft als functie water bovenop de toog af te voeren, zodat het niet het metselwerk van de toog bereikt. Echter zal de waterdichte laag de ventilatie van het metselwerk (meer) beperken. De combinatie waterdamp in een vochtige kelder of optrekkend grondwater met een waterdichte laag bovenop het gewelf en geen ventilatie onder de kelder is funest voor de duurzaamheid en de constructieve veiligheid van de constructie. Een waterdichte kelder dient altijd geventileerd te worden om de vochtbalans in de kelder zo laag als mogelijk te houden, zodat de kwaliteit van het metselwerk niet afneemt.

4.3 Gevolgen schades

In deze paragraaf zijn de gevolgen van de verschillende type scheuren en schades beschreven. De vraag 4: Zijn er schades in de kelders met gebreken aan te wijzen, die de potentiële sterkte van de kelder vermoedelijk significant verminderen en daarmee de belastbaarheid door verkeer? is kwalitatief beantwoord op basis van engineering judgement en de opgedane ervaring met het rekenen aan metselwerk boogconstructies. De resultaten uit spoor 1, waar het (mogelijk) negatieve effect van de schades op de bezwijkcapaciteit meegenomen kan worden, worden in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen.

Scheuren loodrecht op de rijrichting (Type:I): Beperking lastspreiding in de lengte richting en dus hogere belasting door verkeer. Craquelé van scheuren lijkt op het faalmechanisme pons dat lokaal grote gevolgen heeft voor de zeer beperkte lastspreiding.
Scheuren in de rijrichting (Type:II en III): Beperking lastspreiding in de breedte richting wat hoger belastingseffect door verkeer veroorzaakt. De scheur Type:II kan gezien worden als een langsvoeg waar tegenaan gereden kan worden.
Type:II en II scheuren betreffen veelal scheuren met een grote scheurwijdte waardoor het risico op uitspoeling bestaat, hetgeen de belastbaarheid aanzienlijk verslechtert. De dikte van de aanvulling (h) komt als meest maatgevende parameter naar voren in de toepassing van de MEXE-theorie.
Indien de oorzaak van Type:II scheuren leidt tot instabiliteit van de kluismuur, zal dit grote gevolgen hebben voor de kelderconstructies waar instortingen mogelijk zijn. Dit is in het verleden al eens gebeurd voor de Drift (verlengde van de Plompetorengracht), zie ‘Rapport kelders in het stadshart Utrecht, oktober 2020’ door Stadsingenieurs Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. De monitoring van de kluis- en werfmuren kan op termijn met de schadebeelden worden vergeleken. Indien uit de monitoring grote verplaatsingen van de kluis- en werfmuren blijken, kunnen deze naast de schadebeelden van de kelders worden gelegd. Of andersom, indien Type:II en III scheuren waargenomen zijn, kunnen de monitoringsresultaten van de betreffende kluis- en/of werfmuren hierbij worden beoordeeld.
Langdurige verzadiging van het metselwerk kan leiden tot afname van de druksterkte van het metselwerk. Hierdoor is het mogelijk dat de kwaliteit van het metselwerk niet meer aan de ondergrenswaarden voor metselwerk uit de NPR998 voldoet. De drukboog is sterk afhankelijk van deze druksterkte van het metselwerk. Dit wordt bevestigd door het variëren van de druksterkte van het metselwerk in paragraaf 4.1.

Onderzoek spoor 1
De gevolgen van de schades zijn alleen kwalitatief beoordeeld, op basis van analytisch inzicht en ervaring (engineering judgement). Om de reductie van de bezwijkbelasting van de kelder ten gevolge van schades kwantitatief te kunnen bepalen, zijn berekeningen nodig. De reductie van de krachtsoverdracht in een boog met scheuren is nu onbekend en conservatief geredeneerd is er geen krachtsoverdracht door de scheur. Er is een niet-lineair verband tussen de belasting spreiding en de bezwijkbelasting. Ook is in de rapporten vaak niet gerapporteerd of de scheuren geheel door-en-door zijn. Indien dit niet het geval is, is (een groot deel van) de krachtsoverdracht nog mogelijk. Vochtig metselwerk of in het verleden vochtig geweest metselwerk heeft een onbekende negatieve invloed op de druksterkte. In de berekening van spoor 1 zal oordeelkundig met de metselwerkkwaliteit worden omgegaan.

5 Discussie

5.1 Onzekerheden in de beoordelingen

Een regulier gehanteerde aanpak voor het beoordelen van constructies of metselwerkconstructies valt of staat bij de beschikbaarheid en vervolgens de betrouwbaarheid van de informatie. De beschikbare informatie is zodoende regulier in drie categorieën in te delen, namelijk:
Bouwkundige informatie; die informatie over de geometrie, leeftijd, ver-/herbouwingen, materialen en dergelijke beschrijft.
Inspectiedocumentatie; die de staat (en dus schades) van het object beschrijft.
Omgevingsfactoren; die de belastingen op het object beschrijft, in het verleden, nu en in de toekomst. Bijvoorbeeld variabele belastingen (verkeer) en permanente belastingen (zettingen).

In veel gevallen is de bouwkundige informatie onbekend of enkel afgeleid uit inspectiedocumentatie. Een groot aantal kelders benodigd aannames na het uitvoeren van de bureaustudie. Daarbij is het onbekend aan welke (verkeers)belastingen de kelders onderworpen zijn geweest en nu en in de toekomst worden. Voor een deel van de kelders zijn enkel inspectierapporten uit 2008 beschikbaar. Er is een risico aanwezig bij het gebruik van verouderde inspectierapporten. Het is onduidelijk of de schades verergerd of hersteld zijn. Hoe ouder de inspectieresultaten, hoe groter het risico. Dit komt onder andere doordat de kans op het passeren van zwaar verkeer aanwezig is.

5.2 Invloed berekeningsresultaten spoor 1 op de constructieve beschouwing

De invloed van de berekeningsresultaten uit spoor 1 op de constructieve beschouwing wordt in de definitieve rapportage van de expertbeoordeling opgenomen. Een belangrijk doel is om de MEXE-theorie te kalibreren aan de berekeningsresultaten van de sommen uit spoor 1. Deze sommen kunnen een groot aantal effecten beoordelen waar de MEXE-theorie nu alleen de kelders classificeert op basis van de bezwijkbelasting. Deze effecten betreffen:

- effect naastgelegen kelders;
- gevolg fundatieniveau +0,5 m of 0,0 m NAP voor belastbaarheid;
- maatgevendheid van belastingspositie 1 (symmetrisch in de top) ten opzichte van een niet-symmetrisch belaste boog, bijvoorbeeld belastingspositie 2;
- effect scheurvorming op spreiding verkeersbelasting (kwantitatieve reductie);
- effect beperkte spreiding verkeersbelasting op de belastbaarheid;
- scheurvorming door verkeersbelasting in de BGT (met als uitgangspunt de materiaaleigenschappen voor het metselwerk conform de NPR9998);
- BGT-sommen voor scheurvorming door verkeer met de theoretische minimale aslastbeperking van 3 ton;
- bezwijkbelasting (UGT) waar aan de MEXE-theorie gekalibreerd gaat worden;
- effect reductie druksterkte metselwerk op de bezwijkbelasting;
- beoordelen meerekenen dikke plavuizen (platte steen 40mm dik) bij de metselwerkdoorsnede;
- mogelijk optreden van het faalmechanisme pons.

Indien er aanleiding is, worden bepaalde gevoeligheden onderzocht in de berekeningen in spoor 1. Ook worden in spoor 1 inspecties naar de staat en geometrie van zes kelders uitgevoerd. Dit vergroot de betrouwbaarheid van de beoordeling van deze kelders.

De MEXE-theorie gaat uit van een symmetrische boog belast in de top. De berekeningen uit spoor 1 worden voor verschillende belastingsposities uitgevoerd. De berekeningen uit spoor 1 betreffen belasting gestuurde berekeningen waar de belasting uit het tandem stelsel (2 assen h.o.h. 1,2m) en een verdeelde verkeersbelasting bestaat.
Afhankelijk van het type berekening (BGT of UGT) zal een reductiefactor α_{c20} uit de oplegde belasting voortkomen. De belasting in het rekenmodel inclusief veiligheidsfactoren (dynamisch en belastingfactor) vermenigvuldigd met de reductiefactor ($Q_{1b}= \alpha_{c20} \times Q_1$) worden vervolgens vergeleken met de rekenwaarden (Q_{1b}) uit de Tabel B.2 van de NEN8701 kolom 4 zodat hier een bijbehorend bord C20 uit volgt.

Tabel B.2 — Reductiefactoren α_{C20} voor de karakteristiek belasting bij gebruik van bord C20

α_{C20}	bord C20 (ton)	bord C20 (kN)	Q_{1b} per as (kN)	Q_{2b} per as (kN)
1,000	12	120	300	200
0,773	**10**	**100**	232	155
0,668	**9**	**90**	200	134
0,569	**8**	**80**	171	114
0,477	**7**	**70**	143	95
0,391	**6**	**60**	117	78
0,310	**5**	**50**	93	62
0,236	**4**	**40**	71	47
0,168	**3**	**30**	50	34

Het schalen van de MEXE-theorie aan de berekeningsresultaten spoor 1 zal mogelijk een verticale verschuiving in het classificeren van de kelders veroorzaken. Het is mogelijk dat dit gunstig of ongunstig uitpakt verschillend per kelder. De classificering geeft een duidelijk beeld van verschillen op basis van de bezwijkbelasting maar is vóór het schalen van nog onder voorbehoudt.

Pons (faalmechanisme)
Indirect wordt pons gecontroleerd, aangezien in het metselwerk ook een schuifsterkte zit en lastposities in het midden van de brug bekeken wordt. Pons is bij gebruikelijke metselwerkdiktes (groter dan éénsteens) voor metselwerk bogen onwaarschijnlijk. Bij dunne bogen (éénsteens of halfsteens) speelt pons mogelijk wél een rol, dit in combinatie met een dunne aanvulling op de boog. Het advies is het uitvoeren van extra sommen voor het faalmechanisme pons, indien de resultaten in spoor 1 hier aanleiding voor geven. Dit zou aanvullend op de ‘Aanpak beoordelen metselwerk boogbruggen ´s-Hertogenbosch zijn’. Echter is de verwachting dat de kelderconstructie met de dunste boog en dunste aanvulling op de boog wel het faalgedrag door pons laat zien.

5.3 Representativiteit van de scope voor een grotere groep kelders

De gemeente stelt het volgende in de uitvraag spoor 2: “Voor zekerheid over de sterkte van de gehele scope (ca. 850 kelders) in hun huidige staat is een expertbeoordeling (spoor 2) en een modelberekening van de sterkte van enkele kelders (spoor 1) niet voldoende”. Daarbij is statistisch gezien de steekproef van 16 kelders in deze scope zeker onvoldoende om over het geheel, bestaande uit verschillende typen kelders uitspraak te doen. Per straat verschilt het aantal beoordeelde kelders sterk. Meer kelders in eenzelfde straat leidt tot een beter beeld van de situatie met bijbehorende aslastbeperking. Als een groot percentage van de kelders schade vertoont, vermoedelijk door overbelasting, is het mogelijk een uitspraak over het verkeersregime te doen.

Is er na de beoordeling van een te klein deel van de kelders (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat) geen schade door overbelasting aangetroffen, dan is het niet mogelijk met voldoende betrouwbaarheid een uitspraak over het verkeersregime te doen. Omdat onbekend is in welke staat de niet-beoordeelde kelders zijn en deze wel eens maatgevend kunnen zijn. Indien het aantal te beoordelen kelders laag is (lees <40% ten opzichte van het totaal in de straat), is het enkel mogelijk een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de onderzochte kelders en niet over die van de andere kelders of het verkeersregime in de straat.

6 Bevindingen/aanbevelingen

6.1 Bevindingen

De uitgevoerde analyse van schades en scheuren in combinatie met de kwalitatieve classificatie van de draagkracht met behulp van de MEXE-theorie heeft tot nieuwe bevindingen geleid. Door de uitgevoerde expertbeoordeling kan de groep “kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie” toegevoegd worden aan de twee voorgestelde groepen uit de uitvraag spoor 2. Vervolgens zijn de zestien kelders verdeeld in deze drie groepen in Tabel 11. In aanvulling op de uitvraag is een derde groep kelders toegevoegd.

Onder ongunstige geometrie vallen de volgende grove geschatte geometrische eigenschappen:
- éénsteens boog (<220mm) in combinatie met een grote overspanning (> 5 m);
- éénsteens boog (<250mm) in combinatie met een aanvulling op de boog van kleiner dan 0,4 m.

Verdeling in drie groepen:
1. Kelders in behoorlijke staat met een relatief ongunstige geometrie.
2. Kelder met aanzienlijke gebreken/schades.
3. Kelders in behoorlijke staat met niet ongunstige geometrie.

Onder aanzienlijke gebreken wordt verstaan: scheuren loodrecht op de rijrichting en craquelé (Type:I), water-/zand voerende scheuren voornamelijk Type:II, uitvallen metselwerk, instabiliteit uit het vlak, zettingen/zakkingen kluismuur (verplaatsingen +5mm, vaak Type:II scheuren) , verkleiing stenen (zacht worden).

Tabel 11: Verdeling kelders over drie groepen op basis van de schades uit de beschikbare inspectierapportages.

Groep 1	Groep 2	Groep 3
Kromme Nieuwegracht 26-1	Kromme Nieuwegracht 26-2	Choorstraat 2-4 (kelder 2)
Choorstraat 8	Kromme Nieuwegracht 52	Choorstraat 12
Oudegracht 240	Choorstraat 2-4 (kelder 1)	
	Choorstraat 2-4 (kelder 3)	
	Choorstraat 10	
	Choorstraat 16-18 (kelder1-4)	
	Nieuwegracht 11	
	Nieuwegracht 21	
	Plompetorengracht 1	
	Plompetorengracht 3A	
	Plompetorengracht 3B	
	Plompetorengracht 9	
	Plompetorengracht 10	
	Zadelstraat 45	

Toelichting bij Tabel 11

Groep 1:

De resultaten van de sommen uit spoor 1 kunnen nieuwe inzichten geven in de belastbaarheid van de typen constructies. Zo zouden kelders met vooraf gedachte ongunstige geometrie (bijv. dunne aanvulling op gewelf) minder maatgevend kunnen zijn dan nu uit de MEXE-theorie volgt of andersom.

Groep 2:

Indien de aangetroffen schades Type:II en III hersteld zijn en de constructie een nieuw evenwicht heeft gevonden, zal de betreffende kelder(s) niet meer tot groep 2 behoren en in groep 3 terecht kunnen komen.

Groep 3:

De classificatie op basis van de MEXE-theorie en de schadebeelden uit de beschikbare gegevens laten zien dat deze kelders geen gebreken hebben en niet maatgevend zijn op basis van de geometrie.

Inventarisatie scheuren

Er zijn overeenkomende schadebeelden gevonden voor verschillende kelders qua locatie en/of geometrie. Tabel 12 geeft het overzicht van kelders met de aanwezigheid van het type scheur (scheurcodering paragraaf 3.3), aangegeven met een ‘X’ indien aangetroffen in de beschikbare documentatie.

Tabel 12: Overzicht gedocumenteerde scheuren per kelder met scheurcodering volgens Figuur 7 uit paragraaf 3.3.

Adres	Type kelder	Type:I	Type:II	Type:III	Type:IV
Kromme Nieuwegracht 26	Kluiskelder		X	X	X
Kromme Nieuwegracht 52	Kluiskelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder1	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 2-4-kelder2	Straatkelder				X
Choorstraat 2-4-kelder3	Straatkelder		X	X	X
Choorstraat 8	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 10	Straatkelder		X	X	
Choorstraat 12	Straatkelder				
Oudegracht 240	Werfkelder			X	
Choorstraat 16-18 (4 ruimtes)	Straatkelders	De scheuren zijn niet goed te zien/inspecteren			
Nieuwegracht 11	Werfkelder	X			X
Nieuwegracht 21	Werfkelder	X		X	
Plompetorengracht 1	Kluiskelder		X	X	
Plompetorengracht 1-3	Kluiskelder				
Plompetorengracht 3-A	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 3-B	Kluiskelder		X		
Plompetorengracht 9	Kluiskelder	X	X	X	
Plompetorengracht 10	Kluiskelder	X	X	X	X
Zadelstraat 45	Straatkelder	X	X	X	

Scheuren Type:I zijn voor alle type kelders aangetroffen. Type:I is voor de kelders met een relatief dunne aanvulling op het gewelf gevonden en in combinatie met een steunwand (Type:IV).

Scheuren Type:II zijn in de bureaustudie aangetroffen voor de kluis- en straatkelders (niet voor werfkelders). Voor de Plompetorengracht zijn vijf kelders beoordeeld. De generieke oorzaken van schades zijn beoordeeld in paragraaf 4.2 en staan beschreven in Tabel 13.

Schade Type:III komt bij de meeste kelders van alle drie de typen kelders voor en heeft als aanleiding lokale verzakking verplaatsingen van de ondergrond.

In het geval van een scheur Type:IV is het niet op te maken uit de beschikbare documentatie of de scheur aanwezig was vóór het aanbrengen van de wand onder de boog of dat de wand eerder aanwezig was vóór het optreden van de scheur. De betreffende schade zal altijd veroorzaakt moeten zijn in combinatie met een verandering van permanente belasting of verkeersbelasting.

Het onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3 (uit paragraaf 3.2), hebben de volgende plausibele oorzaken, aanleidingen, gebeurtenissen en gevolgen. Doorgaans is de werkelijke oorzaak of combinatie van oorzaken van de schades Type:II en Type:III niet aan te wijzen. Vervolg onderzoek naar de oorzaak zal de oorzaken kunnen afwegen en mogelijk kunnen uitsluiten. Hier zal de oplossingsrichting uit voortkomen om schades in de toekomst te beperken of zelfs te voorkómen.

Tabel 13 Onderzoeksdoel voor de beantwoording van de vragen 2 en 3.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Verandering waterstand gracht	Instabiliteit fundering op staal van de kluismuur en kelderconstructie	Verzakking kluismuur en kelder	Scheuren in de wanden (en gewelf) in de rijrichting (Type:II en/of Type:III)
Niet handhaven aslastbeperking	Passeren zwaar verkeer	Belasting hoger dan capaciteit	Scheuren loodrecht op de rijrichting. Pons/radiaal vormige scheuren (craquelé) (Type:I)
Uiteenlopende bouwfasen (uitbreidingen)	Niet gelijke en gelijktijdige grondbelasting	Verschil zettingen	Scheuren in de rijrichting (Type: II en/of Type:III)
Variërende grondgesteldheid	Niet gelijk zettingsgedrag	Verschil zettingen (van een deel van de kelder)	Vaak scheuren geïnitieerd in de wanden (Type:III)
Uitbaggeren van grachten	Zakking waterbodempeil	Zakking kluismuur (en deel kelder)	Scheur over gehele gewelf in de rijrichting (Type:II)
Onbekende verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud	Slecht/niet onderhouden van de kelderconstructie	Degradatie van metselwerk	Schade/degradatie (uitvallende voegen, vocht)

Choorstraat

De gerapporteerde scheuren in de kelders in de Choorstraat uit de scope zijn niet primair aan overbelasting toe te kennen. De scheuren zijn alle parallel aan de rijrichting en dus niet loodrecht op de rijrichting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor toelaatbaar in dit deel van de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg). Dit beeld is dus verkregen uit het hoge aantal beoordeelde kelders in deze straat.

Daarbij zijn in de lengteprofielen (zie paragraaf 2.3) de hoogten van de kelders ten opzichte van het straatniveau ingezien. Hieruit is opgemaakt dat, op basis van de aanvulling op de bogen, de kelders in de scope maatgevend zijn.

Plompetorengracht
De gerapporteerde scheuren in de kelders (5 stuks) in de Plompetorengracht uit de scope zijn voor een deel door overbelasting veroorzaakt. De kelders met een relatief dunne aanvulling bovenop de boog laten scheuren loodrecht op de rijrichting zien met als oorzaak overbelasting. De 2-tons aslastbeperking inclusief de bekende overschrijdingen van de verkeersbelasting lijkt daardoor niet toelaatbaar in de Plompetorengracht (oost- en westzijde). Hier resteert dan de vraag: is in het verleden (incidenteel) zwaar verkeer dat niet bij een 2-tons lastbeperking hoort de kelders in de straat gepasseerd? Indien het beantwoorden van deze vraag niet mogelijk is, kan oordeelkundig met een gekalibreerde MEXE-theorie de bezwijkbelasting bepaald worden. De kelders uit deze straat zitten namelijk alle niet in spoor 1.

Overige straten
De resterende straten zijn de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Oudegracht en de Zadelstraat. Over het verkeersregime in deze straten kan nu geen betrouwbaar oordeel worden gegeven. Een beoordeling van een groter aantal kelders in deze straten is nodig om een meer generiek beeld te krijgen. Er kan wel gesteld worden dat de kelder van het adres Zadelstraat 45 duidelijke schade vertoont die bij overbelasting hoort. Dit is ook de enige kelder uit de scope waar een hogere aslastbeperking van 8 ton geldt. Dit is met de huidige inzichten te hoog en zal verlaagd moeten worden.

Bevindingen invloed parameters op de bandbreedte van de bezwijkbelasting
Een bevinding van de analyse met behulp van de MEXE-theorie is dat de dikte van de aanvulling op de boog een belangrijke parameter is omdat deze een relatief grote invloed heeft op de resultaten. Dit is goed te beredeneren doordat de aanvulling op de boog voor spreiding van de bovenbelasting zorgt en de stabiliteit van de boog verhoogt door het verruimen van het grondlichaam. Hiernaast zijn de dikte van de metselwerk boog en de druksterkte van het metselwerk maatgevende parameters voor het bepalen van de bezwijkbelasting volgens de MEXE-theorie.

Met de huidige inzichten is het aannemelijk dat het bijbehorende verkeer bij een aslastbeperking van 2-ton de kelders veilig kan passeren. Met de huidige inzichten is het risico op schade/scheuren door de nu geldende aslastbeperking van 2-ton laag. Echter, dit is nu niet kwantitatief te beoordelen. Hier zijn de resultaten van de BGT-sommen uit spoor 1 nodig. Door het ontbreken van fysieke beperkingen of het handhaven voor het passeren van (incidenteel) zwaar verkeer, heeft vermoedelijk schade door overbelasting opgetreden waardoor sommige kelders niet meer in een behoorlijke staat zijn. Een aslastbeperking door het C20 bord (NEN8701 bijlage Tabel B.2) van 3 ton, wat is gesteld als een minimum voor de beveiliging tegen overbelasting, gaat uit van een Q_{1b} = 50 kN per as (dus totaalgewicht voor het tandem stelsel van 100 kN). Vermoedelijk volgt hier uit dat de meeste kelderconstructies aan dit door de NEN8701 gestelde minimum voldoen maar hier resteert de vraag ik welke staat de kelder blijft.

6.2 Aanbevelingen

Het kalibreren van de MEXE-theorie is voor dit onderzoek een belangrijke aanbeveling. Vervolgens kan met een classificatie op basis van de gekalibreerde MEXE-theorie, de schades en de aslastbeperking een risicogestuurde prioritering conform de CUR124 voor een grotere groep kelders uitgevoerd worden. Hierin zal een verdeling van de kelders nodig zijn, afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare gegevens per kelder. Binnen deze verdeling zullen kelders die laag scoren op draagkracht met schade, vermoedelijk door overbelasting, als risicovol naar voren komen. Andersom, zijn kelders zonder schade en met een relatief hoge draagkracht minder risicovol. Hiertussen is een overgangsgebied.

Het onderzoek naar een voldoende aantal kelders zoals voor de Plompetorengracht en de Choorstraat (tussen de Stadhuisbrug en de kruising met de Steenweg) het geval is, leidt tot het vinden van generieke schadebeelden en een inschatting van het verkeersregime per straat.
De aanvulling bovenop de boog zorgt voor belastingspreiding en heeft invloed op de draagcapaciteit van een kelderconstructie. Het waarborgen van deze aanvulling is van belang voor het behoud van de draagcapaciteit van de kelders.
Het vergroten van de draagkracht van de kelders is mogelijk door maatregelen aan de buiten-/bovenzijde van de kelder. Het vergroten van de aanvulling bovenop de boog is vermoedelijk een effectieve versterkingsmaatregel, omdat er extra belastingspreiding en stabiliteit aan de bestaande kelderconstructie wordt toegevoegd. De extra permanente belasting op de constructie zal niet opwegen tegen het positief effect op de draagkracht, onder de voorwaarden van kleine overspanningen en het vergroten van de aanvullingen tot 0,3 m. Hier zal logischerwijs in acht genomen moeten worden of dit mogelijk is met de aangrenzende wegindeling, woningen en grachten. Een tweede maatregel voor het vergroten van de draagkracht is de dikte van de boog vergroten door op de metselwerkboog een nieuw boog te metselen of een betonnen schil aan te brengen. Deze ingreep bevordert ook de waterdichtheid van de kelder. Een overkluizing, betonnen plaat over één of meerdere kelders kan de boogconstructie ontlasten door de verkeersbelasting direct naar de landhoofden af te dragen. Deze aanbevelingen zijn (aanvullend op de uitvraag) op verzoek van de gemeente gedaan.

7 Verklarende woordenlijst

De onderstaande tabel bevat geen absolute definities van begrippen maar is een beschrijving van de in Utrecht gehanteerde benamingen met een beschrijving van de daarbij meest voorkomende situaties. Hoewel getracht wordt bij de beschrijvingen om een volledig beeld te geven van de verschillende verschijningsvormen moet opgemerkt worden dat ook hier de uitzondering de regel vormt. Als voornaamste bron is hier het document: Kelders in het stadshart Utrecht – Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen (oktober 2020) voor geraadpleegd.

Begrip	Definitie
Estriken	Kleine plavuizen. Deze worden soms aangetroffen als vloerafwerking in de kelders.
Gewelf	Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overdekken van een ruimte, die vooral in kerken, kelders, kasteelzalen of bruggen toegepast wordt. [Wikipedia]
Gewelfanker	Een verankering van de werfmuur of kluismuur . Dit type anker loopt tot halverwege de kelder door en is verankerd in het keldergewelf. Gewelfankers zijn soms zichtbaar in de kelder en zijn dan vaak met krammen en ankernagels in het gewelf aangebracht. Er zijn ook gewelfankers toegepast die boven op de gewelven zijn aangebracht
Kluiskelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde.
Kluismuur	De muur die een werfkelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren ’50 een deel van de kluismuren vervangen.
Kruin	De top van de boog. Voor de kruin- of steekhoogte is doorgaans de dagmaat genomen: hoogte geboorte tot de top van de boog (binnenzijde).
L-wand	Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde op de grond ligt en de korte zijde opstaat.
Nieuwe Gracht	Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht. Voor de juiste aanduiding van deze gracht dient de naam dan ook aan elkaar geschreven te worden.
Nieuwegracht	Het gedeelte van de historische Nieuwe Gracht lopende van Servaasbrug bij het Zocherpark tot de Plompetorenbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopende van zuid naar noord, beginnend bij rak 16 en eindigend bij rak 20.
Op-staal	Een (water)bouwkundige benaming die wordt gebruikt voor een fundering die is opgebouwd op de oorspronkelijke (draagkrachtige) bodem. Deze funderingswijze kenmerkt zich doordat een gemetselde wand bij de bodem stapsgewijs wordt verbreed, de zogenaamde versnijding.
Oude Gracht	Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. Deze aanduiding wordt niet meer gebruikt, de tegenwoordige spelling is Oudegracht aan elkaar geschreven.
Oudegracht	De huidige benaming van de gracht die loopt van de Zandbrug aan de noordzijde van de stad tot aan de Bijlhouwersbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopend van rak 1 in het noorden tot rak 15 in het zuiden.
Plavuizen	Vloerafwerking die wordt aangetroffen in kelders. Plavuizen zijn traditioneel ook gebruikt als afdeklaag op de meestal steens uitgevoerde gewelfboog. Zie ook estriken.
Plompetorengracht	Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug en vormt het laatste rak in de stad, rak 26. De Plompetorengracht werd in 1392 samen met de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Drift gerealiseerd, waarschijnlijk om de ontwatering van het gebied te verbeteren als voorbereiding op de aanleg van de bebouwing.
Spuwer	Een natuurstenen waterafvoer die er voor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzameld door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.
Stadsverwarming	Om de woningen te voorzien van warmte zijn deze in een aantal gevallen aangesloten op de stadsverwarming. Aangezien er doorgaans te weinig ruimte tussen de weg en de gewelven aanwezig was om deze leidingen aan te brengen zijn deze vaak door de keldergewelven aangebracht. Minder in gebruik zijnde (kluis)kelders worden ook gebruikt als tussenstation voor deze stadsverwarming.

Steunbeer	Een steunbeer (of contrefort) is een massieve plaatselijke verzwaring van het muurwerk om dit te versterken en de zijdelingse druk of spatkrachten van de op de muur rustende gewelven, luchtbogen of kappen op te vangen en naar de fundering af te voeren. Steunberen zijn toegepast bij kademuren (of blinde keermuren aan een werf) aan de buitenzijde van de muur.
Steunwand	In dit verband wordt hiermee de muur bedoeld vanaf de fundering tot de geboorte van de werfkelder waarop het gewelf is gebouwd. De steunmuur is over het algemeen breed en in verband gemetseld en dient er voor om de spatkrachten uit het keldergewelf op te vangen. In sommige gevallen is deze steunmuur tegen de boog aan gemetseld als steun, en rust het gewelf dus niet op deze muur. In dit geval is de steunwand ook wel steunrib genoemd.
Straatkelder	Een straatkelder is een bijzondere vorm van een werfkelder, en staat haaks op de bestrating. De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar. Doordat deze kelders zich wel onder de openbare weg liggen maar het zicht hierop niet aanwezig is, is deze groep kelders een bijzondere risicogroep van de kelders onder de openbare weg. Een bijzondere vorm van een straatkelder is een kelder die zich bevinden tussen een pand en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden wordt deze een pleinkelder genoemd.
Toog	De toog, ook wel *gewelf* of *boog*, is de gekromde overspanning van de kelderconstructie. Ook wel steekhoogte genoemd, met de als hoogte van de steekhoogte de hoogte van af de geboorte van de boog tot in de kruin van de boog.
Uitslag	In dit verband een tekening van de werfkelder waarvan de omtrek van de kelder in een vlak is uitgetekend.
Verband	In de bouwkunde wordt onder verband verstaan het ten opzichte van elkaar laten verspringen van verbindingsnaden. Dit wordt gedaan om "breuklijnen" te voorkomen. Het wordt onder andere gebruikt bij metselwerk en bestratingen met tegels of bakstenen, bij het leggen van laminaat en bij het monteren van plafondplaten. Het verband zorgt voor een steviger samenhang tussen de verschillende delen.
Walmuur	De keerconstructie (kleine kademuur) die grenst aan de gracht en het zand en de bestrating van de achterliggende werf keert. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn deze grootschalig vervangen door betonnen muren op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt. Momenteel is een grote vervanging van de walmuren in uitvoering waarbij de stenen walmuren op houten palen worden vervangen door een stalen damwand met schort (bij brede werven) of door een palenwand met schort (bij smalle werven).
Werfkelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

8 Referenties

PIPPARD, A. J. S., TRANTER, E. & CHITTY, L. (1936). The mechanics of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 4, pp. 281-306.
PIPPARD, A. J. S. & ASHBY, K. J. (1938). An experimental study of the voussoir arch. J. Instn Civ. Engnrs, 10, pp. 383-404.
PIPPARD, A. J. S. & CHITTY, L. (1941). Repeated load tests on a voussoir arch. Proc. Instn Civ. Engnrs, 17, pp. 79-86.
PIPPARD, A. J. S. (1948). The approximate estimation of safe loads on masonry bridges. Civ. Engnr in War, Instn Civ. Engnrs, 1, pp. 365-372.
PIPPARD, A. J. S. (1951). A study of the voussoir arch. Natnl Bldg Studies Res. Paper 11, HMSO, London.
PIPPARD, A. J. S. (1952). Studies in elastic structures. E. Arnold, London, pp. 276-320.
PIPPARD, A. J. S. & BAKER, J. (1968). The analysis of engineering structures. E. Arnold, London, pp. 385-403.

Appendix

A1 Proces

Het proces om te komen tot een expertoordeel over de belastbaarheid van de kelders en de daaraan hangende vragen is een traject voorzien waarin de volgende stappen worden doorlopen:

Tabel 14: Proces en planning van het traject opgesteld door de opdrachtgever.

	Datum deadline	Proces of product
Opstellen concept offerte spoor 1 en 2		conceptoffertes
Project kick-off	17 oktober 2020	digitaal overleg
Opstellen definitieve offertes en opdracht	n.t.b.	definitieve offertes
Opdrachten	n.t.b.	opdrachten
Voortgangsoverleggen	2 wekelijks	digitaal overleg
Expertoordeel voorlopig	december 2020, week 50	Adviesrapportage voorlopig
Expertoordeel definitief	april 2021, week 16	Adviesrapportage bijgesteld

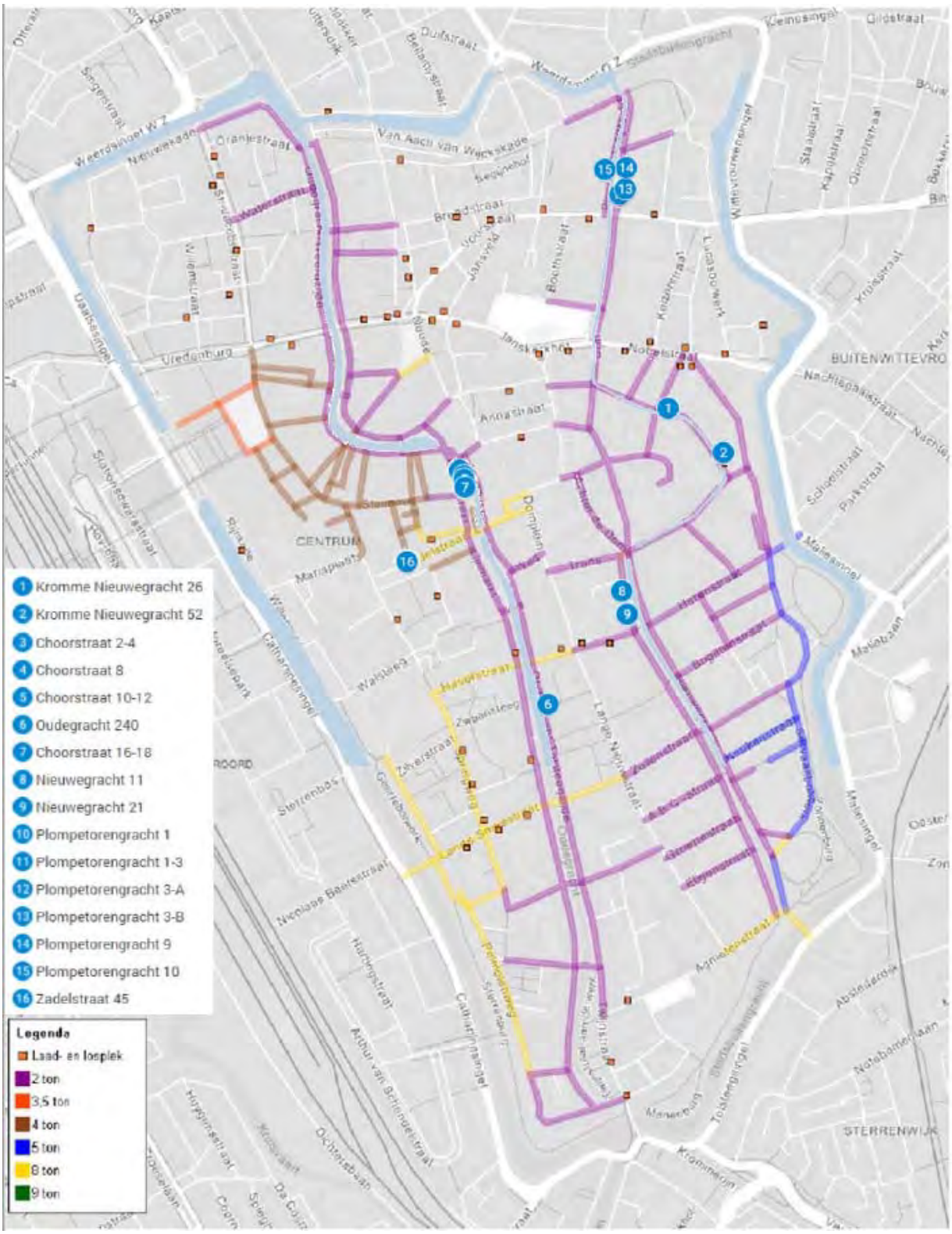
Voortgangsoverleggen

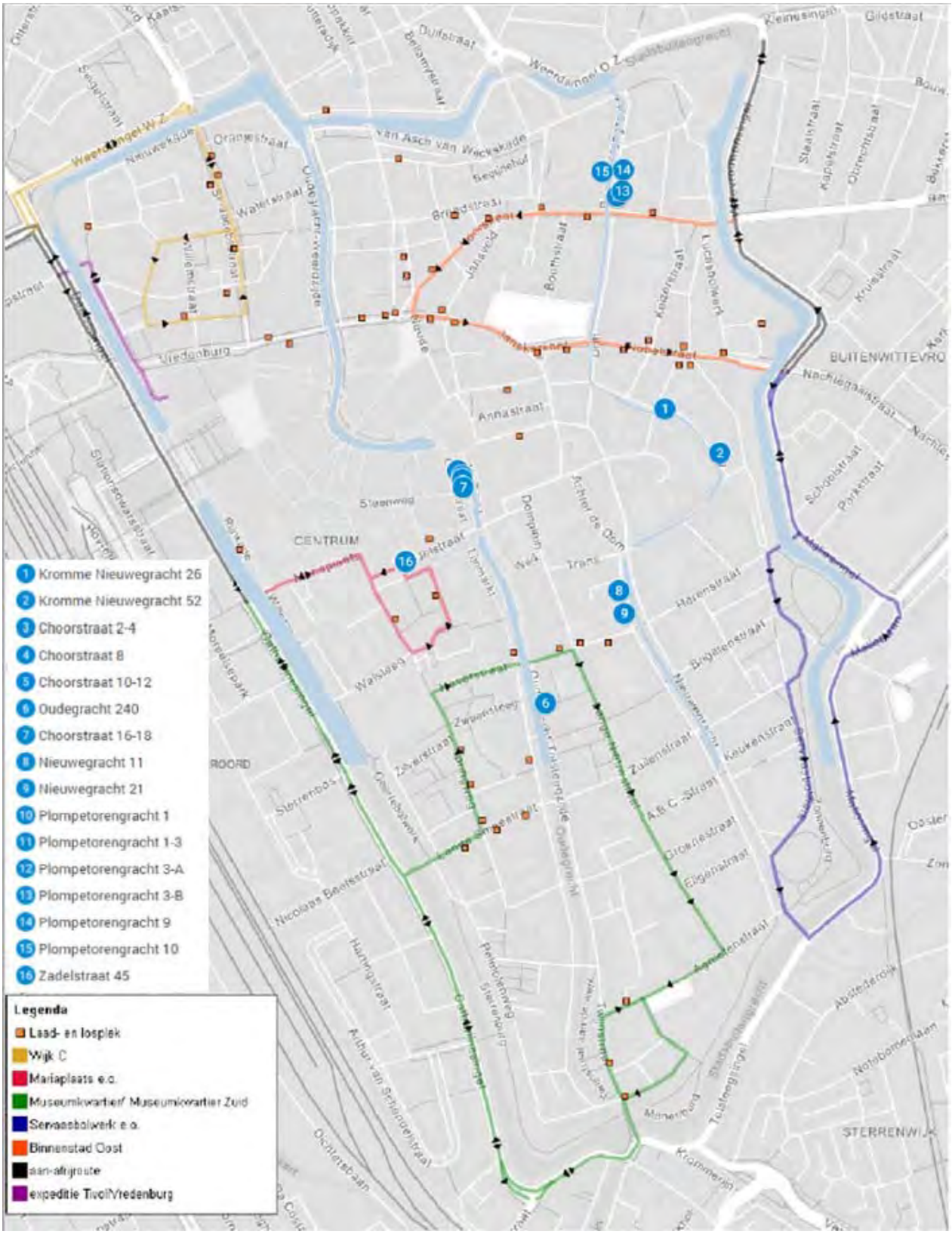
Twee wekelijks zijn voortgangsoverleggen georganiseerd voor de drie adviseurs, de gemeente en eventueel externe specialisten op het vakgebied metselwerkconstructies. In Bijlage A1 staat een overzichtstabel van de aanwezige participanten tijdens de voortgangsoverleggen. Voorafgaand aan de voortgangsoverleggen hebben afstemmingsoverleggen met de drie partners plaatst gevonden (dus zonder GU).

Gemeente Utrecht	Extern	RHDHV	WB	Antea
Vooroverleg vanuit de gemeente Utrecht op vrijdag 16 oktober 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Auke de Wit, Business unit manager	Jos Rozema, Project Leider
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				
Carst Hoppenbrouwer, Adviseur				
Shirley Smith, Adviseur				
Voortgangsoverleg 1 (digitaal) op donderdag 26 november 2020				
Frank van der Zanden, Project manager		Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider

Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Jitske Kuperus, Adviseur		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
		Rob van der Sman, Sr. Constructeur		
		Carolina Lantinga-Vermeulen, Constructeru		
Voortgangsoverleg 2 (digitaal) op donderdag 10 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur		Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Klaas Pacha, Sr. Adviseur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur	Michelle Longo, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Voortgangsoverleg 3 (digitaal) op donderdag 22 december 2020				
Frank van der Zanden, Project manager	Jan Rots, Hoogleraar TUDelft	Carlos Genders, Project manager	Frank Linthorst, Project Leider	Jack Post, Project Leider
Wouter Akkermans, Adviseur	Jerry Roos, Constructeur Ingenieurs Amsterdam	Thomas Harrewijn, Constructeur	Shima Reyhani Sanavi, Constructeur	Thijmen Jasper Focks, Constructeur
Eelke van den Boogaard, Programma manager		Rob Vergoossen, Sr. Constructeur		
Jitske Kuperus, Adviseur				
Gert Ploeg, Adviseur				

A2 Aslastbeperkingen en ontsluitingsroutes zwaar(der) verkeer in het centrum van Utrecht

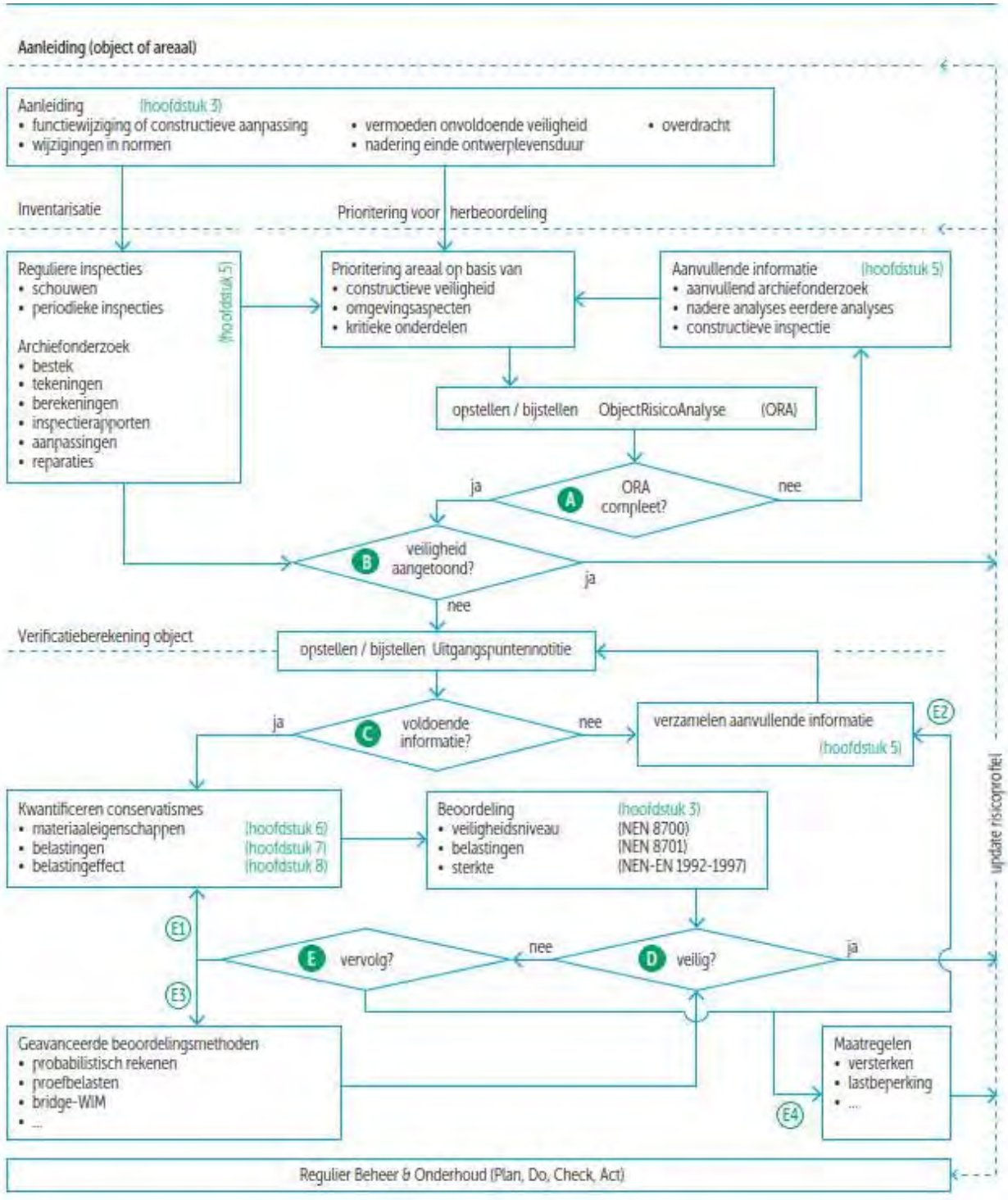



1 Kromme Nieuwegracht 26
2 Kromme Nieuwegracht 52
3 Choorstraat 2-4
4 Choorstraat 8
5 Choorstraat 10-12
6 Oudegracht 240
7 Choorstraat 16-18
8 Nieuwegracht 11
9 Nieuwegracht 21
10 Plompetorengracht 1
11 Plompetorengracht 1-3
12 Plompetorengracht 3-A
13 Plompetorengracht 3-B
14 Plompetorengracht 9
15 Plompetorengracht 10
16 Zadelstraat 45
Legenda
Laad- en losplek
Wijk C
Mariaplaats e.o.
Museumkwartier/ Museumkwartier Zuid
Servaasbolwerk e.o.
Binnenstad Oost
aan-afvroute
expeditie Tivoli/Vredenburg
CENTRUM
BUITENWITTEVRO
STERRENWIJK

A3 Achtergrondinformatie onderzoek ’s-Hertogenbosch

Achtergrondinformatie m.b.t. onderzoek in ’s-Hertogenbosch is op aanvraag beschikbaar.

A4 CUR 124 - Stappenplan voor de prioritering en beoordeling van bestaande bruggen en viaducten



A5 CUR 124 Bijlage 3 - Registratie constructieve schades (voor metselwerk)

3. Metselwerk		
Scheurenmetsel-werk	■ Visueel zichtbare vervormingen in het vlak en loodrecht op het vlak	■ Aanwezige scheuren in oppervlak (scheurpatroon) ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsnede ■ vastlegging diepte scheuren in constructie ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten? ■ Is metselwerkconstructie verankering? ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm ■ Is metselwerkboog volledig aanwezig en ononderbroken (geen doorsnijding door bv K&L) t.b.v. krachtsoverdracht ■ vastleggen op foto's (onderdeel algemeen + overzicht +detail)
Vervorming metselwerk	■ Visueel zichtbare vervormingen (uitbuiken) ■ Afkloppen oppervlak rondom mogelijke scheurvorming parallel aan het oppervlak ■ Optreden lekkage ■ Losdrukken aanwezige wand op toogconstructie	■ Oppervlak afgedrukte metselwerk ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Is metselboogconstructie goed opgesloten ■ is metselwerkconstructie verankerd ■ vervorming vaststellen ■ aanwezigheid reparaties in metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocaties en reparaties op inspectie-/constructietekening inclusief relevante detaillering en doorsneden
Oppervlakteschade metselsteen	■ Afschilvering/afpoederen en afgebrokkeld metselwerk ■ Aanwezigheid mossen/planten et cetera	■ Oppervlak aangetast metselwerk ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Vervorming vaststellen van afgedrukt/verplaats metselwerk ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vervorming vaststellen vervangen door oppervlakteschade vaststellen.
Desintegratie mortel	■ Afgedrukte voegmortel ■ Afgedrukte metselmortel ■ Overige schadebeelden/ reactieproducten specifiek voor mortel ■ Aanwezigheid kalkuitbloei	■ Oppervlak en diepte afgedrukte voegmortel/metselmortel ■ Locatie aanwezige bomen en beplating vastleggen ■ Mogelijke lekkagepunten vastleggen ■ Aanwezigheid reactieproducten (kalk, etringietvorming) ■ Vastleggen op foto (onderdeel algemeen + overzicht schade + detail). ■ Vastlegging schadelocatie op inspectie-/constructietekening met een nauwkeurigheid van 10 cm

Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht

EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Document Eindrapport (conclusies en aanbevelingen)
Datum 31 - 03 - 2021

MANAGEMENTSAMENVATTING

De gemeente Utrecht werkt hard aan het weren van te zwaar verkeer op de kwetsbare straten met weg- en werfkelders van de historische binnenstad. De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen genomen en in 2021 worden daar vrachtwagenverboden en breedtebeperkingen aan toegevoegd. Doel van dit onderzoek is om aanvullend hierop, verschillende structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer en de (economische) effecten van deze oplossingen in kaart te brengen. Er zijn meerdere varianten denkbaar voor het weren van te zwaar verkeer uit de kwetsbare straten. De verschillende scenario's en varianten hebben ieder hun voor- en nadelen. Deze zijn in het najaar van 2020 door XTNT en Decisio onderzocht. In het onderzoek is in beeld gebracht aan welke 'knoppen' gedraaid kan worden om de kwetsbare weg- en werfkelders zo goed mogelijk te kunnen beschermen, en welke neveneffecten dit heeft voor bijvoorbeeld verkeer(sveiligheid), ruimtelijke inpassing, functionaliteit en leefbaarheid in de binnenstad. Ook is de handhaafbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht.

Vanuit de verschillende denkbare oplossingsrichtingen is toegewerkt naar het meest kansrijke scenario om het te zware verkeer te weren. Hierbij zijn na afweging de volgende maatregelen minder geschikt bevonden:

- Een geheel autoloze binnenstad: Dit is een buitenproportionele en onwenselijke maatregel. Daarnaast is dit ook niet noodzakelijk voor de bescherming van het erfgoed. De bevoorrading van de binnenstad wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- Het weren van 'niet bestemmingsverkeer': De in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) gehanteerde beschrijving van bestemmingsverkeer is vrij ruim. Het komt er in de praktijk op neer dat een groot deel van het (zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer alsnog gewoon de betreffende straat in mag rijden. Alleen bestemmingsverkeer toelaten in een straat is daardoor alleen mogelijk met een ontheffingensysteem waarbij bijvoorbeeld bewoners wel een ontheffing kunnen krijgen. Dit is verder uitgewerkt in de oplossingsmaatregel ANPR.
- Een oplossing die voor de gehele binnenstad geldt: Ook dit is een buitenproportioneel scenario. Een oplossing die het te zware verkeer moet weren uit de kwetsbare straten moet zich vooral richten op de specifieke straten met weg- en werfkelders. Een maatregel voor de gehele binnenstad beschermt het erfgoed niet beter maar heeft wel vergaande consequenties voor de functionaliteit van de binnenstad.
- Het fysiek afsluiten van straten door middel van bijvoorbeeld pollers, weegbruggen en/of slagbomen: Al geven zij optimale bescherming aan de weg- en werfkelders, het heeft een zeer nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad. Daarom is het voor het blijven functioneren van de binnenstad

niet wenselijk. Ook heeft dit grote negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en zal dit zorgen voor grote opstoppingen in de binnenstad. Bovendien is dit vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten.

VOORKEURSVARIANT

XTNT en Decisio adviseren een toepassing van **ANPR camerahandhaving met een ontheffingsysteem** voor het weren van te zwaar verkeer. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen dan op basis van hun kenteken direct een boete. Overige voertuigen die in het kwetsbare gebied willen komen moeten een **ontheffing** aanvragen waarbij ze toezeggen dat ze licht genoeg zijn **(commitment)**. Met steekproefsgewijze handhaving kunnen voertuigen gewogen worden en bij overtreding alsnog worden beboet. Deze oplossing kan fysiek goed worden ingepast in de smalle historische straten en heeft geen nadelig effect op de functionaliteit van de binnenstad en de verkeersveiligheid. Hoewel deze oplossing geen 100% waterdichte bescherming oplevert voor de weg- en werfkelders (men kan moedwillig de regels negeren), wordt de handhaafbaarheid vergroot ten opzichte van de huidige situatie en wordt de kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden tot het absolute minimum beperkt.

Chauffeurs die het inrijverbod negeren krijgen volgens de nu geldende bedragen een boete van 95 euro (negeren vrachtwagenverbod). Daarnaast kan voor de overschrijding van de aslast (na weging) een aanvullende boete worden uitgeschreven (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro. In de periode tot aan 2025 is nog het nodige uitzoekwerk nodig om de precieze **haalbaarheid** en **juridische werking** van de ANPR camerahandhaving verder te onderzoeken. Dan kan ook onderzocht worden of het boetebedrag verhoogd kan worden of dat er verdergaande consequenties voor overtreders kunnen worden ingevoerd (bijvoorbeeld ontnemen van ontheffing).

De kosten voor de fysieke implementatie van een dergelijk ANPR systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **minder** dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichteaanpak).

Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten **meer** is dan 2 ton aslast is, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij een camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen. Overige voertuigen (lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's) kunnen dan wel gewoon de straten in (zonder ontheffing).

RAPPORT

Definities

- Personenauto's: voertuigen voor het vervoer van personen met een totale massa < 2,5 ton.
- Lichte bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa < 3.5 ton.
- Zware bedrijfsvoertuigen: voertuigen voor het vervoer van goederen met een totale massa > 3,5 ton.
- Te zwaar verkeer: voertuigen die een hogere aslast hebben dan de maximaal toegestane aslast in een straat.
- Onderzoeksgebied: het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zijn gelegen.

Aanleiding

De gemeente Utrecht werkt aan het behouden van het monumentale erfgoed in de binnenstad. De weg- en werfkelders vormen een belangrijk onderdeel van dit erfgoed. De belastbaarheid van de kelders door verkeer is beperkt en ondanks alle geldende beperkingen rijdt er incidenteel nog steeds te zwaar verkeer over de wegen met kelders. De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren (bijvoorbeeld aslastbeperkingen, omdraaien rijrichting deel Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen, uniformering aslastbeperkingen en intensivering handhaving). De beperkingen werken over het algemeen goed tegen het weren van te zwaar verkeer, al is de beleving van bewoners en politiek anders. Daarom worden aanvullende verkeersmaatregelen genomen om te zwaar verkeer te weren. De gemeente wil echter een structurele oplossing. Doel van dit onderzoek is om verschillende structurele oplossingen en hun (economische) effecten in kaart te brengen.

LOPEND ONDERZOEK

Uitgangspunt voor deze studie is het vinden van structurele oplossingen voor het weren van te zwaar verkeer. Daarmee bedoelen wij voertuigen met een hogere aslast dan de nu geldende aslastbeperkingen. In de meest kwetsbare straten wordt nu uitgegaan van een maximale aslast van 2 ton. Tegelijkertijd loopt er nog een studie naar welke draagkracht de werf-en wegkelders daadwerkelijk hebben. De uitkomst van die studie kan er voor zorgen dat de huidige aslastbeperkingen strenger/minder streng worden. Dit kan in de praktijk betekenen dat er mogelijk minder zware of juist zwaardere voertuigen geweerd moeten worden uit de kwetsbare straten.

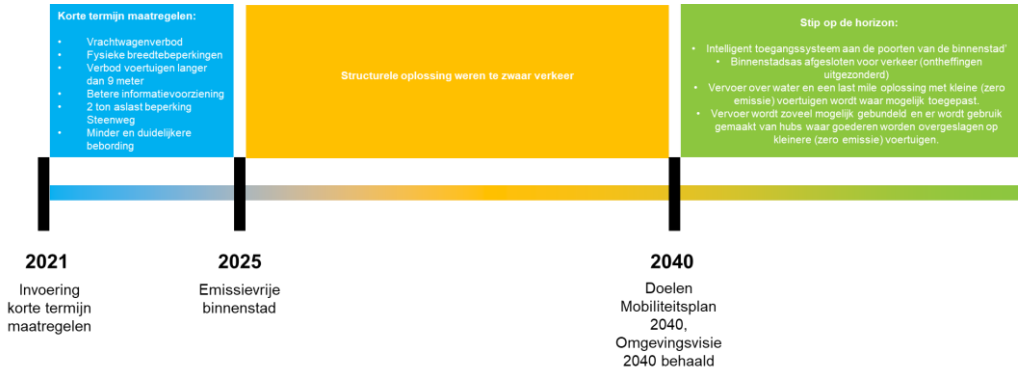
Context

Dit onderzoeksrapport dat voor u ligt concentreert zich sec op een structurele oplossing voor het weren van te zwaar verkeer. Het raakt echter ook andere beleidsdoelen voor de binnenstad. Om deze raakvlakken duidelijk te maken is het belangrijk de volgende context inzichtelijk te hebben:

- Startpunt van dit onderzoek is de situatie medio 2021, waarin de gemeente Utrecht de aanvullende **'korte termijnmaatregelen'** op straat heeft gerealiseerd. Dit zijn:
  - een groter gebied met beperkingen voor lange voertuigen (> 9 meter);
  - minder en duidelijkere bebording;
  - instellen 2 ton aslastbeperking op de Steenweg en aangrenzende straten;
  - betere informatievoorziening;
  - het instellen van fysieke breedtebeperkingen;
  - het instellen van een vrachtwagenverbod op alle grachten.

  Deze maatregelen zullen er naar verwachting voor zorgen dat het merendeel van de zware bedrijfsvoertuigen geweerd wordt uit het onderzoeksgebied.

- In de **Omgevingsvisie 2040** wordt een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’ genoemd als uiteindelijk doel voor de verkeersregulering in de binnenstad.
- In de **Uitvoeringsagenda Goederenvervoer** is een systeemverandering voor de logistiek het uitgangspunt.
- Het **Mobiliteitsplan 2040** onderstreept dat fietsers en voetgangers de hoofdgebruikers van de binnenstad zijn. Alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in de binnenstad is toegestaan (en is ‘te gast’). Voor de logistiek is het eindbeeld in 2040 verder te typeren als:
  - Vervoer over water en een last mile oplossing met kleine (zero emissie) voertuigen wordt waar mogelijk toegepast.
  - Vervoer wordt zoveel mogelijk gebundeld en er wordt gebruik gemaakt van hubs waar goederen worden overgeslagen op kleinere (zero emissie) voertuigen.
  - Er wordt gewerkt met het ‘data-gedreven’ toegang geven voor delen van de binnenstad.
- Speciale aandacht is er in het Mobiliteitsplan 2040 voor de **binnenstadsas**. Gemotoriseerd verkeer op deze centrale as (St. Jacobsstraat/Vredenburg - Lange Viestraat, Potterstraat, Neude, Lange Jansstraat, Janskerkhof, Nobelstraat en Lucasbrug) moet in 2040 zoveel mogelijk beperkt worden. Streven is dat in 2040 er geen (goederen)verkeer meer over deze as rijdt (met uitzondering van zware bedrijfsvoertuigen die geen alternatief hebben). Dit heeft een grote impact op het goederenvervoersysteem in de binnenstad (en daarmee op het wervengebied). Kleine bedrijfsvoertuigen en personenauto’s mogen niet meer via de binnenstadsas rijden en moeten uitwijken naar omliggende straten, waaronder de kwetsbare straten in het wervengebied, om hun bestemming te bereiken. De te treffen maatregelen om het te zware verkeer te weren moeten daarom altijd in samenhang met de sluiting van de binnenstadsas bekeken worden.
- De periode tussen de korte termijn maatregelen (2021) en een ‘intelligent toegangssysteem met data-gedreven toegang’ en een binnenstadsas die niet gebruikt kan worden (2040) vraagt om een **structurele oplossing** om te zwaar verkeer zo goed mogelijk te weren uit het kwetsbare wervengebied. Het moet enerzijds haalbaar zijn om een dergelijke structurele oplossing snel te kunnen realiseren, anderzijds moet deze oplossing tegelijkertijd een opmaat zijn voor het ‘intelligente toegangssysteem met data-gedreven toegang’ zoals in 2040 is voorzien.
- In de zoektocht naar een oplossing voor deze ‘tussenliggende periode’ focussen wij ons op het realiseren van een structurele oplossing vanaf **2025 of zoveel eerder als mogelijk**. Dit jaar is gekozen omdat er vanuit het **Programma Luchtkwaliteit** gewerkt wordt aan het realiseren van een emissievrije binnenstad vanaf 2025. Omdat dit voor de goederenvervoerders om een andere invulling van hun wagenpark en bevoorradingsmethodes vraagt, is deze ‘verandering’ in de binnenstad van Utrecht ook een handig moment om op het gebied van te zwaar verkeer een verandering door te voeren.
- De structurele oplossing om het te zware verkeer te weren (focus van dit onderzoek), moet in lijn liggen met de andere beleidsdoelen die voor 2040 zijn voorzien. Maatregelen die getroffen worden moeten waar mogelijk aansluiten bij de ambities en doelen voor 2040 (dit wordt verder opgepakt in het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040).



Probleemanalyse[1]

- De focus van het onderzoek ligt op het gedeelte van de binnenstad waar de kwetsbare werf- en wegkelders zich bevinden (voetgangersgebied + grachten). De belangrijkste functies in dit gebied zijn voornamelijk wonen, winkels, horeca, onderwijsinstellingen of een combinatie hiervan.
- In het onderzoeksgebied rijden gemiddeld per week 61.281 personenauto's, 8.313 lichte bedrijfsvoertuigen (< 3,5 ton) en 44 zware bedrijfsvoertuigen (> 3,5 ton) (waarvan 37 op wegen met werf- en wegkelders). Deze laatste categorie is de voertuigcategorie die sowieso te zwaar is om in het onderzoeksgebied te rijden.
  - Het komt dus daadwerkelijk voor dat er te zware voertuigen rijden op straten waar ze op basis van hun gewicht niet mogen komen. Deze groep is echter beperkt (<0,1%) ten opzichte van het totale aantal voertuigbewegingen in het onderzoeksgebied.
  - Er is een relatief grote groep lichte bedrijfsvoertuigen waarvan niet met zekerheid te stellen is of ze te zwaar zijn. Een deel van de lichte bedrijfsvoertuigen mag namelijk op de achteras meer dan 2.000 kilo hebben waardoor ze een te hoge aslast kunnen hebben. Dit zou voor 30% van de lichte bedrijfsvoertuigen het geval kunnen zijn. Ook kan een licht bedrijfsvoertuig door overbelading of foutieve belading in de praktijk toch de aslast grens overschrijden.
  - De grootste groep voertuigen (personenauto's) in het onderzoekgebied is met zekerheid licht genoeg om door het gebied te rijden.
- Van de 149 bekeurde overtredingen van te zwaar verkeer in 2020 was 41% 0 tot 1 keer te zwaar, 24% 1 tot 2 keer te zwaar, 23% 2 tot 3 keer te zwaar en 12% meer dan 3 keer te zwaar.
- Met name de bevoorrading van horeca/groothandel/supermarkten (schatting 30% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) en bevoorrading retail (schatting 15% van de logistieke bewegingen in het onderzoeksgebied) zorgen voor logistieke verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied. Echter ook bouwverkeer, dienstverlening en pakketdiensten zijn aanwezig. Evenals incidentele voertuigbewegingen zoals nood- en hulpdiensten, vervoer van museumstukken en/of afvaldiensten. Met name vanuit de bouwlogistiek en service/onderhoudsbranche worden de meer zwaardere voertuigsoorten gebruikt.
- Er zijn kansen om de gewenste- en ongewenste routes voor het zware verkeer in de binnenstad beter aan te geven. Ook zou een eenduidiger en beter te begrijpen systeem ingevoerd moeten worden om het aantal overtredingen van de geldende aslastbeperkingen te verminderen.

Scenario onderzoek

Op basis van vooronderzoek, analyses, gesprekken met de klankbordgroep en andere belanghebbenden en de 'chat met de stad', zijn er verschillende mogelijke scenario's opgesteld. Meerdere scenario's zijn onderzocht. Verschillende varianten hebben voor- en nadelen en in overleg met de werkgroep van de gemeente Utrecht is daarom besloten om sommige varianten niet verder te onderzoeken. Deze varianten zijn:

- **Autoloze binnenstad:** Het helemaal autoloos inrichten van de binnenstad is niet haalbaar. Bevoorrading wordt nagenoeg onmogelijk en de bewoners van de binnenstad zullen hier ook veel hinder van ondervinden. Daarnaast moeten nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld inwoners die slecht ter been zijn altijd met hun voertuig de binnenstad in kunnen (wettelijk verplicht). Een meer autoluwe binnenstad wordt buiten dit onderzoek verder onderzocht in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie 2040.
- **Weren 'niet bestemmingsverkeer':** Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt onder bestemmingsverkeer verstaan: "bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen". Dit is een vrij ruime omschrijving. Het komt er op neer dat wanneer een bestuurder een bestemming heeft in de

[1] Een meer uitgebreide probleemanalyse leest u in bijlage 2 van het bijlagerapport.

betreffende straat je wettelijk gezien de straat gewoon mag inrijden. In de praktijk zal een groot deel van het (te zware) verkeer daardoor bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom hebben wij dit niet als kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

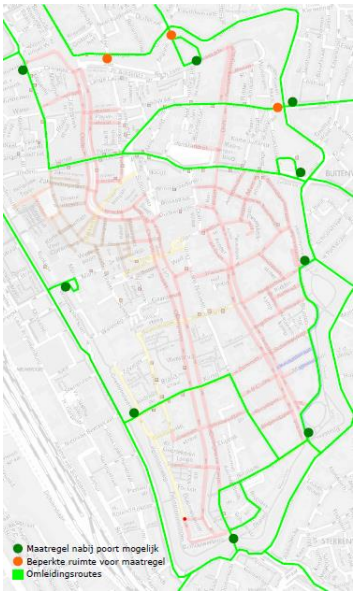
Scenario's (waar gaan we te zwaar verkeer weren)

We onderscheiden in het onderzoek twee hoofdscenario's die een oplossing kunnen bieden voor het weren van het te zware verkeer in de binnenstad:

- Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied.
- Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten.

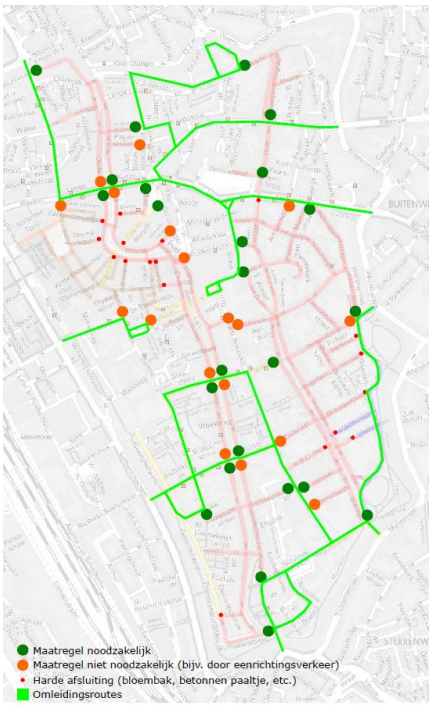
Scenario 1: Cordon om het onderzoeksgebied

In dit scenario wordt gewerkt met een cordon om het onderzoeksgebied heen. Op een beperkt aantal punten aan de randen van het onderzoeksgebied wordt het te zware verkeer geweerd. Dit te zware verkeer komt in beginsel het gebied niet in, ook niet op de wegen waar nu geen aslastbeperking geldt. Door middel van een toegangscontrole krijgt een voertuig toestemming om de binnenstad in te rijden. Als het voertuig eenmaal binnen het cordon is, kan men zich, afhankelijk van de meegegeven ontheffing/voorgeschreven route, verder vrij bewegen.



In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de toegangsbruggen richting de binnenstad. Hier is voor voertuigen nog de ruimte om terug te rijden wanneer blijkt dat ze het gebied niet in mogen. Dit betekent dat op **maximaal 10 locaties** een maatregel moet worden getroffen.

Scenario 2: Beschermen kwetsbare straten



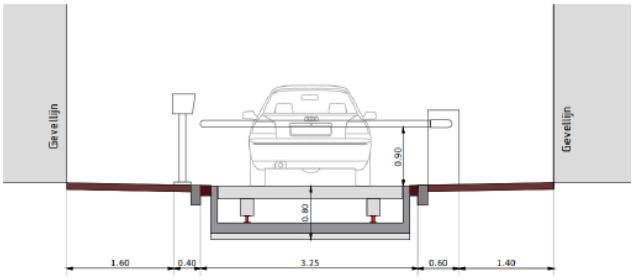
In dit scenario worden alleen maatregelen getroffen voor de kwetsbare straten met weg- en werfkelders. Routes waarvoor in de huidige situatie geen (aslast)beperking geldt, blijven open voor al het verkeer. Op de kwetsbare straten worden maatregelen genomen die het verkeer beperken. In dit scenario verandert er voor te zwaar verkeer in principe niet veel: te zwaar verkeer mocht al niet rijden over de kwetsbare straten en mag dat nog steeds niet. De huidige bevoorradingsroutes blijven toegankelijk.

In dit scenario is een toegangscontrole nodig ter hoogte van de kwetsbare straten in de binnenstad. Dit betekent dat op **minimaal 24 locaties** een maatregel moet worden getroffen. Op nog eens 18 locaties is een maatregel in principe niet nodig (bijv. vanwege éénrichtingsverkeer) maar kan dit voor 100% waterdichtheid wel worden toegevoegd (waarmee je ook voorkomt dat te zware voertuigen tegen de richting in het gebied in kunnen rijden). Op een aantal andere locaties kan volstaan worden met een fysieke afsluiting. Dit betreft hele smalle steegjes waar vrachtverkeer nu al beperkt of zelfs niet mogelijk is.

Maatregelen / middelen (<u>wat</u> gaan we doen om te zwaar verkeer te weren)
Om binnen de twee scenario's te zorgen voor een 'toegangscontrole' zijn verschillende maatregelen / middelen in te zetten die het te zware verkeer kunnen weren:

- A) Weegbrug.
- B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang.
- C) ANPR/camerahandhaving.

A) *Weegbrug*
Door voertuigen te wegen kan vastgesteld worden of een voertuig daadwerkelijk licht genoeg is om het gebied te betreden.



Fysieke inpassing

- Een weegsysteem heeft ruimte in de grond nodig om een solide fundering aan te kunnen brengen die nodig is voor een betrouwbare meting.
- Een weegsysteem moet breed genoeg zijn om verschillende type voertuigen te kunnen meten.
- Er moet een intercom systeem worden geplaatst die vanuit het voertuig te bedienen is.
- Een weegsysteem moet altijd gecombineerd worden met een fysieke afsluiting met selectieve toegang of camerahandhaving.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Wegens ruimtegebrek moeten de weegbruggen aan de randen van het centrum worden geplaatst. Hier is vervolgens ook nog ruimte voor een voertuig om te keren ('escape route').
- Er zullen op piekmomenten wachtrijen ontstaan bij de weegpunten. Er kan maar één voertuig tegelijkertijd worden gewogen. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat twee voertuigen tegelijkertijd worden gewogen of dat twee voertuigen als één vrachtwagen worden gemeten.
- Je krijgt op deze locaties te maken met verschillende 'verkeersstromen':
  - Personenauto's en fietsers/voetgangers mogen gewoon doorrijden richting het gebied.
  - Lichte bedrijfswagens moeten richting een weegbrug rijden om zich te laten wegen.
    – Als ze licht genoeg zijn kunnen ze doorrijden naar het gebied.
    – Als ze toch te zwaar zijn moet de toegang tot het gebied geweigerd worden en moet men het gebied weer uitrijden.
  - Zware bedrijfswagens krijgen geen toegang tot het gebied en moeten omkeren.

Gedragseffecten[2]

- Het is moeilijk uitlegbaar dat zware bedrijfsvoertuigen ook niet op wegen mogen komen waar géén werf- of wegkelders zijn. Dit zal invloed hebben op de mate van acceptatie van de maatregel en zal tot weerstand kunnen leiden vanuit de logistieke sector richting de gemeente. Men moet gaan

[2] Meer uitgebreide gedragseffecten én een advies over toe te passen gedragsmaatregelen leest u in bijlage 3 van het bijlagerapport.

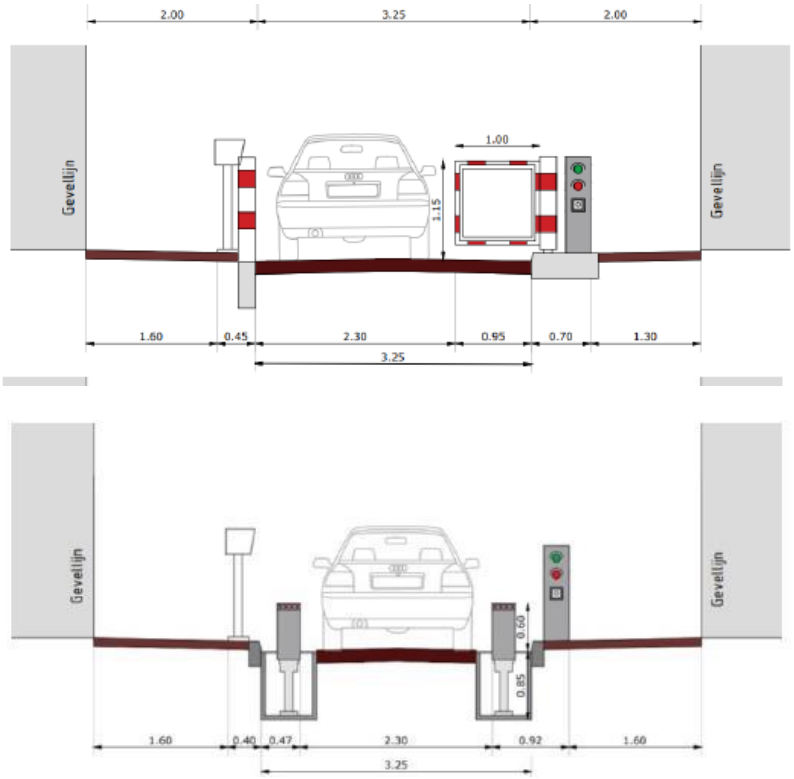
uitleggen dat voor dit scenario is gekozen uit praktische overwegingen en dat zal niet altijd op draagvlak kunnen rekenen.

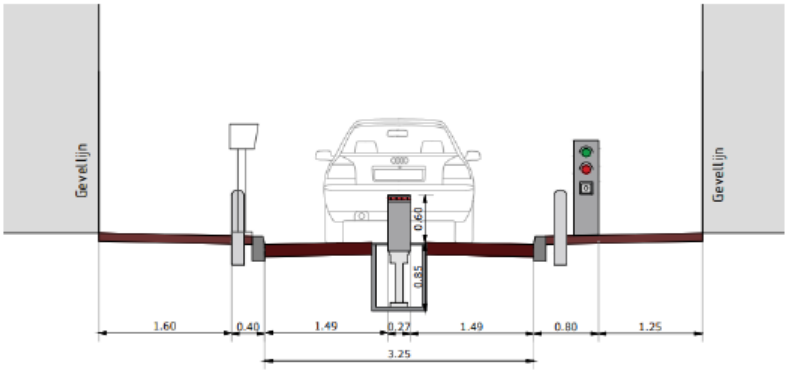
- Het is essentieel om te zorgen voor een feilloos weegsysteem. Als iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt door een fout, dan leidt dat tot veel weerstand.

Een systeem waarbij voertuigen al rijdend gewogen worden (weight in motion) adviseren wij niet. Deze meettechniek is erg geschikt om grote verschillen in aslast (grote bedrijfswagens) te meten, maar is niet betrouwbaar genoeg om bijvoorbeeld lichte bedrijfsvoertuigen accuraat te meten. Het systeem maakt namelijk gebruik van grove marges. Nacontrole is nodig en dit zal leiden tot veel voertuigen die (ten onrechte) gecontroleerd moeten worden. Bovendien is voor een dergelijk systeem een stabiele ondergrond nodig. Dit is in de binnenstad lastig realiseerbaar.

B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang

Door de toegang fysiek te beperken kunnen voertuigen geweerd worden en kunnen alleen nog personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen die 'smal' genoeg zijn het gebied inrijden. Binnen de korte termijn maatregelen worden er al verschillende breedtebeperkingen gerealiseerd (beperking voertuigen breder dan 2,2 meter). Dit aantal kan worden uitgebreid. Ook kan er voor de middellange termijn gekozen worden uit verschillende robuuste varianten waarbij de fysieke afsluitingen door middel van een ontheffing systeem alleen toegang geven aan specifieke voertuigen. Bij een ontheffing systeem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Daarnaast is het ook mogelijk om met een breedtebeperking van <2,2 meter of door een fysieke afsluiting ook kleinere voertuigen te weren.





Fysieke inpassing

- Een breedtebeperking moet precies smal genoeg zijn om zware (en dus brede) bedrijfsvoertuigen te weren en personenvervoer niet te hinderen.
- De breedtebeperking moet robuust genoeg zijn en niet meegeven onder het gewicht van een zwaar voertuig dat er toch probeert langs te komen.
- Een pollersysteem heeft ruimte in de grond nodig om de paal te kunnen laten zakken.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- De systemen zorgen voor kerende manoeuvres door mensen die ter plaatse onbekend zijn (bijvoorbeeld toeristen en buitenlandse chauffeurs) of onbedoeld toch de binnenstad inrijden en geen toegang hebben. Er moet dus altijd een ‘escape route’ zijn.
- De systemen nemen veel ruimte in beslag, hetgeen in de huidige situatie al beperkt is en ten koste gaat van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). In de al smalle straten betekent dit vaak dat tegemoetkomende voetgangers elkaar niet kunnen passeren en tegemoetkomende fietsers dit nog net wel kunnen.
- De systemen zijn vaak niet ‘vriendelijk’ voor fietsers of voetgangers. Er is een kans op aanrijdingen of letsel door bewegende delen.
- Aanvullende bebording en/of markering is nodig om weggebruikers te waarschuwen voor de fysieke obstakels.
- Wanneer een voertuig voor de breedtebeperking of poller stilstaat kunnen fietsers/voetgangers hier moeilijk omheen rijden. De kans is aanwezig dat fietsers over het trottoir gaan rijden.
- Er is kans op schade aan voertuigen door aanrijding met de fysieke objecten.
- Bewegende maatregelen (zoals pollers) zijn storingsgevoelig en daarmee onderhoudsintensief. Wanneer een systeem in storing is of wanneer bijvoorbeeld een paal is aangereden kan deze niet meer naar beneden en is de betreffende straat niet meer bereikbaar (ook niet voor nood- en hulpdiensten) OF kan die juist niet meer omhoog waardoor te zwaar verkeer vrij baan heeft. In veel steden worden dergelijke systemen daarom niet meer toegepast of worden pollers vervangen door camerahandhaving (zie C) ANPR/camerahandhaving).
- Rond de locaties waar de kwetsbare straten zijn afgesloten zal veel verkeer parkeren om te laden-lossen. Dat kan tot verkeersproblemen leiden omdat dit zich concentreert op een beperkter aantal plekken (ook de lichte bedrijfsvoertuigen kunnen het gebied niet meer inrijden en moeten laden en lossen vanaf de bevoorradingsroutes).

Gedragseffecten

- Het is van belang te zorgen voor een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem. Dat betekent dat:
  - Duidelijk moet worden gemaakt wie recht heeft op ontheffing en waarom (daarmee ook wie niet en waarom).

  - Als je in aanmerking komt, er een makkelijke manier is (bijvoorbeeld een app) om ontheffing aan te vragen en te krijgen.
  - Vervolgens ook ontheffing wordt verleend en dat het zonder ontheffing niet mogelijk is om (zonder sanctie) het gebied te betreden.
- Indien er ook personenvervoer (in bepaalde mate) geweerd gaat worden is er de meeste weerstand te verwachten. Weren van te zwaar verkeer is hier geen argument, dus het moet gepaard gaan met argumenten voor een autoluwe binnenstad. Als het alleen om praktische redenen gebeurt is er veel weerstand te verwachten.
- Als bezoekers geen toegang krijgen, moeten er voldoende parkeerplaatsen voor bezoek aan de rand van de stad komen met duidelijke looproutes.

C) ANPR/camerahandhaving

Door middel van camerahandhaving kunnen voertuigen op basis van hun kenteken beboet worden. Dit is een systeem dat in Utrecht ook al gehanteerd wordt voor de handhaving van de milieuzone. Ook in andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, wordt camerahandhaving ingezet om zwaar verkeer op basis van het kenteken te weren. Dit kan op twee manieren:

- Voertuigen die op basis van hun voertuigkenmerken te zwaar zijn krijgen een boete (bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton), overige voertuigen kunnen doorrijden. Steekproefsgewijze controle op gewicht door middel van metingen/weging blijft nodig.
- Koppelen aan een ontheffing systeem: alleen voertuigen met een ontheffing kunnen doorrijden, voertuigen zonder ontheffing krijgen een boete (dus ook personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen). Hierbij kan je bij de aanvraag van een ontheffing ook 'commitment'[3] vragen dat voertuigen daadwerkelijk licht genoeg zijn (aanvrager moet akkoord geven dat zijn/haar voertuig licht genoeg is). Steekproefsgewijze controle op gewicht blijft nodig. Bij een ontheffingssysteem kan op basis van maatwerk bepaald worden wie wel en wie geen toegang krijgt (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bewoners wel, doorgaand verkeer en zware bedrijfsvoertuigen niet). Ook is maatwerk per straat of (deel)gebied mogelijk (gebiedsgerichte aanpak). Uitgangspunt is dat voertuigen met een hogere aslast dan 2 ton geen ontheffing krijgen.



Fysieke inpassing

- Indien camera niet aan bestaande (licht)mast kan worden gehangen is een ophangpunt (een cameramast of gevelbevestiging) en een stroomvoorziening nodig.

[3] Commitment is gebaseerd op de wens van mensen om consistent te zijn in houding en gedrag. Als je je eerst (formeel) uitspreekt voor een bepaalde handelswijze of een belofte doet, ga je met jezelf en de ander een verbintenis aan. Mensen zullen zich daar in de meeste gevallen dan ook aan houden, omdat het anders gezichtsverlies betekent en inconsequent handelen.

- Naast de fysieke inpassing is het belangrijk dat anno 2021 het nog niet mogelijk is om ANPR handhaving in te zetten om bijvoorbeeld zomaar een ontheffing in te kunnen trekken wanneer iemand de regels overtreedt. Voor de periode 2021 tot 2025 is daarom nog veel werk te verzetten om dit mogelijk te maken. Wat hiervoor nodig is wordt verder toegelicht in het kader “wat is er nodig” op pagina 17.

Verkeerskundige en ruimtelijke consequenties

- Camera's creëren geen fysieke belemmeringen in de krappe binnenstad.
- Voetgangers en fietsers krijgen niet te maken met fysieke obstakels of versmallingen.
- Personenauto’s krijgen niet te maken met fysieke obstakels, geen kans op aanrijdingen.
- Geen kans op storingen van bijvoorbeeld beweegbare pollers.
- Aanvullende bebording nodig om weggebruikers te wijzen op camera/handhaving, beperking en boetebedrag.
- Ontheffingensysteem kan worden aangepast indien hier behoefte aan is (bijvoorbeeld geen ontheffing meer voor bewoners, bezoekers als gekozen wordt voor autoluwe binnenstad, bepaalde voertuigkenmerken wel/niet toestaan), of wanneer er in de toekomst nieuwe technieken voorhanden zijn die bijvoorbeeld automatisch data uit voertuigen (over gewicht) kunnen delen met de camera’s/sensoren.

Gedragseffecten

- Voertuigen uit de categorie ‘zware bedrijfsvoertuigen > 3,5 ton’ worden op basis van hun kenteken beboet. Het ingestelde vrachtwagenverbod wordt hiermee direct aan handhaving gekoppeld.
- Voertuigen uit de categorie ‘lichte bedrijfsvoertuigen’ moeten een ontheffing aanvragen en ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn om het gebied in te rijden.
- Steekproefsgewijze handhaving is noodzakelijk om te controleren of voertuigen die zich in het gebied bevinden daadwerkelijk licht genoeg zijn (en zij niet moedwillig de regels overtreden).
- Huidige boete is gebaseerd op een vrachtwagenverbod (95 euro). Bij steekproefsgewijze weging van voertuigen kan dit oplopen (0-10% overschrijding: 150 euro, 10-20% overschrijding: 220 euro, 20-30% overschrijding: 330 euro, 30-40% overschrijding: 500 euro, 40-50% overschrijding: 750 euro, 50-60% overschrijding: 1.100 euro). Richting 2025 moet verder onderzocht worden wat ter zijne tijd mogelijk is qua camerahandhaving op basis voertuiggewicht en boetebedragen.
- Een makkelijk en rechtvaardig ontheffingssysteem is noodzakelijk (zie gedragseffecten fysieke breedte-/ of toegangsbeperking).
- Communicatie over de hoogte van een boete, consequent handelen en een merkbare pakkans voor overtreders, het goed communiceren daarover en duidelijke sancties is essentieel. Dit vraagt niet alleen om bebording op straat, maar om een uitgebreide communicatiecampagne en informatievoorziening.
- Een feilloos weegsysteem bij steekproefcontroles is nodig om te voorkomen dat iemand met een goed gewicht beboet of geweerd wordt.
- Voor voertuigen die niet op kenteken gehandhaafd kunnen worden (bijvoorbeeld buitenlandse kentekens of voertuigen waarvan de voertuigkenmerken niet bij het RDW geregistreerd zijn) is extra handhaving door middel van steekproefcontroles nodig.

Combinatie scenario’s en middelen

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat we verschillende knoppen hebben om aan te draaien. We hebben inzichtelijk gemaakt **waar** we maatregelen kunnen nemen om te zwaar verkeer te weren (scenario 1: cordon, scenario 2: kwetsbare straten) en **wat** we kunnen doen om dit te bewerkstelligen (A: wegen, B: fysieke beperking en C: ANPR/camerahandhaving). Daarnaast kan er ook nog onderscheid gemaakt worden in **wie** er ter hoogte van de maatregelen precies geweerd wordt en wie er wel toegang tot het gebied krijgt.

Door de invalshoeken waar, wat en wie te combineren, ontstaan verschillende mogelijke scenario's voor het weren van te zwaar verkeer. Niet alle combinaties zijn hierbij opportuun. Zo is het wegen van alle voertuigen die een cordon inrijden praktisch onhaalbaar en is dit niet noodzakelijk. Het realiseren van weegbruggen in de (smalle) kwetsbare straten is ruimtelijk niet inpasbaar. De tabel op de volgende pagina geeft een beknopt overzicht van de combinatie van wie, wat en waar die zijn onderzocht. Daarbij is te zien welke combinaties op basis van een eerste schifting (effectiviteit bescherming werfkelders, technische haalbaarheid/inpasbaarheid en proportionaliteit) afvallen (**rood**), en welke combinaties mogelijk (**oranje**) of zeker (**groen**) haalbaar zijn. Voor een volledige onderbouwing verwijzen we naar bijlagen 4 en 5 uit het bijlagerapport en de 'memo Uitwerking Effecten Scenario's en Draaiknoppen'.

TYPE MAATREGEL (WAT)	VOERTUIG CATEGORIE (WIE)	SCENARIO 1: CORDON ROND ONDERZOEKSGEBIED	SCENARIO 2: BESCHERMEN KWETSBARE STRATEN
A) Weegbrug	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Hoeven niet gewogen te worden. • Kan op kenteken worden geweerd.	
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Alle lichte bedrijfsvoertuigen die in de binnenstad moeten zijn, moeten worden gewogen (schatting > 25.000 per week) • Groot deel hiervan komt niet in kwetsbare straten terecht • Groot deel zal niet te zwaar zijn (>70%). • Buitenproportionele maatregel.	• 8.313 voertuigen per week die gewogen moeten worden (circa 1.200 per dag). • Aantal te wegen voertuigen zal toenemen wanneer binnenstadsas niet meer beschikbaar is. • Minimaal 70% van de voertuigen zal niet te zwaar zijn. • Ruimtelijke inpasbaarheid weegbrug in kwetsbare straten niet haalbaar.
	Personenvoertuigen	• Hoeven niet gewogen te worden.	
B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Buitenproportionele maatregel: vooral effect op voertuigen die niet in kwetsbare straten komen. • Leidt tot meer verkeersbewegingen, parkeerbehoefte en/of andere vormen van vervoer, maar draagt amper bij aan bescherming kelders. • Leidt tot overlast en onveiligheid voor fietsers en voetgangers.	• Helemaal fysiek afsluiten biedt maximale bescherming voor kwetsbare straten, echter ook negatieve gevolgen voor voertuigen en verkeersdeelnemers die geen schade veroorzaken. • Maatregelen die alléén zware bedrijfsvoertuigen weren (breedtebeperkingen) kunnen wél helpen bij het afdwingen van de (kleine) groep verkeer die nu ook al niet in deze straten mag komen. • Maatregel wordt in korte termijn aanpak al genomen.

			• Extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid fietsers en voetgangers. • Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
	Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Om lichte bedrijfsvoertuigen fysiek te weren is een dynamisch systeem via pollers of slagbomen, of nog smallere breedtebeperkingen nodig. • Inpasbaarheid is beperkt in het gebied • Negatieve effecten op verkeersveiligheid. • Storingsgevoelig (ook risico voor hulpdiensten). • Al het verkeer zal moeten stoppen voor de poller (ook personenauto's), dit kan leiden tot opstoppingen. Helemaal als hoeveelheid verkeer toeneemt als gevolg van afsluiten binnenstadsas. Bij een hele smalle breedtebeperking is de kans op aanrijdingen hoog. • Voor een groot deel van de lichte bedrijfsvoertuigen zal bovendien alsnog toegang geregeld moeten worden (noodzakelijk bestemmingsverkeer: van verhuizing, bevoorrading, bezorgdienst tot servicemonteur). • Het deel dat er niet kan komen leidt tot een aanvullende parkeerbehoefte en/of andere vervoerswijzen.	
	Personenvoertuigen	• Zorgt voor een grote parkeeropgave en opgave om te bepalen welk noodzakelijk verkeer nog wel toegang heeft tot het gebied (en hoe dat geborgd kan worden). • Wordt in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 verder onderzocht (autoluwe binnenstad), maar gaat voorbij aan het doel van deze exercitie: weren te zwaar verkeer.	
C) ANPR / Camera handhaving	Zware bedrijfsvoertuigen >3500 kg	• Het overgrote deel van de zware bedrijfsvoertuigen (>99%) in de binnenstad komt niet in de kwetsbare straten. • Structureel weren is op dit moment disproportioneel voor doel bescherming wervengebied. Wel in het kader van Mobiliteitsplan 2040 en Omgevingsvisie 2040 (intelligent toegangssysteem aan de rand van de binnenstad) en	• Maximale pakkans en beboeting van zware bedrijfsvoertuigen[4]. • Verkleint kans op overtreding. Fysiek blijft toegang wel mogelijk, dus niet 100% waterdicht. Maar handhaving is wel 100%. • Hoogte boetebedrag en eventuele aanvullende gevolgen (zoals intrekken ontheffing voor hele binnenstad) bepalen mate van opvolging.

[4] Zie pagina 17 voor benodigd vervolgonderzoek. Bijvoorbeeld over hoe ook buitenlandse kentekens geweerd kunnen worden.

	daarmee andere beleidsdoelen voor de binnenstad een optie die bespreekbaar is. • Ontheffing met commitment (belofte niet op kwetsbare delen te rijden) bijvoorbeeld aangevuld met verlies toegang tot het gehele cordon indien gepakt op de kwetsbare straten, leidt tot bewustwording en vergroot consequenties eenmalige pakkans.	• Dwingt vervoerders om over te stappen op kleinere, lichtere voertuigen of bijvoorbeeld alternatieven over water.
Lichte bedrijfsvoertuigen <3500 kg	• Geen toegang verlenen is niet proportioneel. Groot deel heeft toegang nodig. • Uitgangspunt is eenvoudig ontheffingssysteem met commitment. • Gevolgen van eenmalige overtreding worden door cameratoezicht (verlies toegang tot wervengebied met 100% pakkans) versterkt, evenals bewustwording. • Systeem is flexibel met aanvullende voertuigeisen. • Bij scenario 1 cordon: minder camera's nodig, maar meer ontheffingen. • Bij scenario 2 kwetsbare straten: meer camera's maar minder ontheffingen en mogelijk meer handhavingsopties (bewijs dat voertuig reed op kwetsbare straat bij steekproef rand van het gebied).	
Personenvoertuigen	• Is niet nodig voor bescherming kelders, maar camerasysteem maakt het wel mogelijk ook aan andere voertuigcategorieën eisen te stellen (alleen bewoners, geregistreerd bezoek, alleen elektrische voertuigen, etc.). Hiermee kunnen de andere beleidsdoelen voor de binnenstad (zero emissie, autoluw) ook versterkt worden. • Minder hinder voor personenauto's dan bij fysieke beperkingen (pollers). • Betreft andere doeleinden dan bescherming wervengebied, maar systeem is flexibel.	

Kijkend naar deze tabel kunnen we de volgende conclusies trekken over de verschillende maatregelen en scenario's:

- **A) Weegbrug**
  Het wegen en (indien te zwaar) weren is een 100% waterdichte maatregel voor een optimale bescherming van de weg- en werfkelders. Echter gaat het wegen en weren van alle voertuigen aan de grenzen van het cordon (scenario 1) om een te grote groep voertuigen (lastig uitvoerbaar) én raakt het veel voertuigen die niet het kwetsbare deel van de binnenstad inrijden, wat het een disproportionele maatregel maakt. Ook bij de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt de groep nog te groot voor een 100% controle. Bovendien is de inpasbaarheid van weegbruggen in deze straten een probleem. Een 100% waterdicht systeem met wegen en weren, valt om deze reden af.

- **B) Fysieke breedtebeperking of fysieke afsluiting met selectieve toegang**
  Voor het cordon (scenario 1) is dit geen optie. Er moet te veel verkeer het cordon in dat niet in de kwetsbare straten komt. Het fysiek beperken van al dit verkeer is buitenproportioneel. Voor alleen de kwetsbare straten (scenario 2), geldt dat deze volledig beschermd zijn als deze fysiek afgesloten worden. Voor deze selectieve toegang zijn bijvoorbeeld pollers of slagbomen nodig. De ruimtelijke inpasbaarheid van deze systemen in de kwetsbare straten is lastig en de effecten voor bijvoorbeeld fietsers en voetgangers zijn ongewenst. Ook kunnen er (grote) opstoppingen ontstaan voor de pollers. Dergelijke afsluitingen lijken daarmee niet wenselijk. Breedtebeperkingen op kwetsbare straten zijn wel interessant (en worden met korte termijn maatregelen ook toegepast). Wel moet hierbij goed gekeken worden naar de verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers.

- **C) ANPR / camerahandhaving**
  Met ANPR handhaving kan niet met 100% zekerheid worden voorkomen dat te zwaar verkeer het onderzoeksgebied inrijdt. Er is wel een maximale pakkans voor het verkeer dat geen toegang heeft. Zware bedrijfsvoertuigen krijgen op basis van hun kenteken altijd een boete. Lichte bedrijfsvoertuigen moeten een ontheffing aanvragen waarbij ze ‘commitment’ geven dat ze licht genoeg zijn. Door steekproefgewijze controle kan hun gewicht gemeten worden. Bij overtreding van de toegestane aslast verliest men de ontheffing. Personenauto’s hebben geen ontheffing nodig en kunnen het gebied gewoon inrijden. Daarbij is een ANPR systeem flexibel waarbij ‘gedraaid’ kan worden aan de knop wie er toegang krijgt tot het gebied en wie niet. Zo kunnen in de toekomst bijvoorbeeld ook personenauto’s geweerd worden. Ook is maatwerk voor (deel)gebieden of specifieke straten mogelijk. Het plaatsen van ANPR camera’s in de kwetsbare straten (scenario 2) lijkt in eerste instantie voor de hand te liggen om het te zware verkeer te weren. Richting 2040 kan vervolgens verdere uitbreiding van het gebied (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad (scenario 1)) plaatsvinden, om zo aan te sluiten bij de lange termijn doelstellingen voor de binnenstad.

Bij de afweging van de verschillende scenario’s hebben we ook de economische consequenties beschouwd. Hierbij gaat het onder andere om noodzakelijke veranderingen in het logistieke systeem en hiermee gepaard gaande extra kosten voor bevoorrading en veranderingen van het vestigingsklimaat. We concluderen dat deze in het scenario van een cordon of bij maatregelen voor lichtere voertuigen relevant (kunnen) zijn. In het scenario van het weren van te zwaar verkeer middels ANPR is er echter geen wijziging in de toegankelijkheid ten opzichte van de huidige situatie. Dezelfde regels voor dezelfde groepen op dezelfde plekken blijven van kracht, alleen het middel om te handhaven verandert. Hierdoor zijn er geen veranderingen voor het economisch functioneren en het vestigingsklimaat van het gebied.

Aanbevelingen

Periode 2021 - 2025

Voor de periode 2021 – 2025 adviseren wij de ‘korte termijn maatregelen’ zo spoedig mogelijk te realiseren. Met name het instellen van een vrachtwagenverbod in combinatie met fysieke breedtebeperkingen zal een positieve bijdrage leveren aan het weren van het te zware verkeer op de kwetsbare straten.

- We adviseren voor de fysieke breedtebeperkingen te kiezen voor een zo ‘definitief’ mogelijke oplossing (en geen tijdelijke voorzieningen zoals betonblokken). De breedtebeperkingen zijn voor langere periode nodig en moeten daardoor een solide en veilige uitstraling hebben. Ook moet er extra aandacht zijn voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op de locaties waar de breedtebeperkingen worden geplaatst.
- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten minder dan 2 ton aslast is, adviseren wij om te onderzoeken of deze straten helemaal afgesloten kunnen worden. Dit is dan echt maatwerk (gebiedsgerichte aanpak).

- Indien uit het nog lopende onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de werf- en wegkelders blijkt dat de draagkracht van een aantal straten meer is dan 2 ton aslast, bijvoorbeeld 3 ton, dan adviseren wij camerahandhaving die alleen gericht is op de zware bedrijfsvoertuigen en het loslaten van de lichte bedrijfsvoertuigen.

Daarnaast zal de periode 2021 – 2025 gebruikt moeten worden om de nodige voorbereiding te treffen voor de structurele oplossing die onderstaand is beschreven. De planning tot aan 2025 is krap, maar lijkt wel haalbaar.

Periode 2025 - 2040

Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij om in te zetten op ANPR handhaving. Het is niet 100% waterdicht, maar de pakkans is groter dan in de huidige situatie en de negatieve effecten voor de binnenstad en de verkeersveiligheid zijn beperkt. Voor de 'instelling' van een ANPR systeem zijn verschillende opties denkbaar. Zware bedrijfsvoertuigen kunnen na het invoeren van de korte termijn maatregelen al niet meer in de kwetsbare straten komen. Is dit toch nog mogelijk, dan krijgen zij automatisch een boete op basis van hun kenteken. Omdat we vanaf 2025 een emissievrije binnenstad hebben, kunnen ook de voertuigen die hier niet aan voldoen direct een boete krijgen via het ANPR systeem (huidige milieuzone camera's). Voor het overige verkeer zijn er verschillende mogelijkheden. Je kan immers draaien aan de knop die toegang geeft voor bepaalde doelgroepen. Voor de periode 2025 – 2040 adviseren wij:

- Lichte bedrijfsvoertuigen verplicht een ontheffing te laten aanvragen om toestemming te krijgen om in de kwetsbare straten te rijden. Bij het aanvragen van de ontheffing moet de aanvrager 'commitment' afgeven dat hij/zij licht genoeg is om in deze straten te rijden. Hierdoor is men zich er vooraf beter van bewust dat het gebied kwetsbaar is en zware belading schadelijk is. Bovendien maakt de bestuurder hiermee de afspraak zich aan de regels te houden. In bijlage 1 van dit rapport vindt u een schematische weergave van de werking van dit ontheffingsysteem.
- Voertuigen zonder ontheffing krijgen automatisch een boete.
- Hierbij zal er steekproefsgewijs gehandhaafd moeten worden om voertuigen waarvan men vermoed dat deze toch te zwaar zijn te kunnen controleren (en te wegen). Indien deze voertuigen alsnog te zwaar zijn zal een grotere sanctie dan alleen een boete overwogen kunnen worden (bijvoorbeeld intrekken ontheffing voor gehele binnenstad voor een bepaalde periode). Daarmee zijn de gevolgen van een overtreding groter dan een eenmalige boete. Een realistische pakkans is uiteraard wel nodig.
- Eventueel kan de categorie lichte bedrijfsvoertuigen met een technisch toegelaten aslast van meer dan 2 ton ook geweerd worden op basis van kenteken. Dit zal dan wel een toename van het aantal voertuigbewegingen met zich meebrengen. Dit zal daarom logischerwijs gepaard moeten gaan met het stimuleren van het vervoer via water en het bundelen van vervoer via bijvoorbeeld hubs. Dit vraagt om grote inspanningen van de gemeente (denk aan behouden huidige hubs, deze uitbreiden maar ook het realiseren van nieuwe hubs voor vervoer via weg én water, voldoende laad- en losvoorzieningen op en naast het water, et cetera).
- Wanneer het doel 'weren te zwaar verkeer van kwetsbare straten' als basis voor de implementatie van deze maatregel gehanteerd wordt, adviseren wij de ANPR handhaving alleen in de kwetsbare straten in te zetten. Hierdoor zijn er minder ontheffingen nodig, en is steekproefsgewijze handhaving makkelijker te realiseren. Dit is bovendien sneller realiseerbaar omdat het effect voor de rest van de binnenstad beperkt is.
- Uiteraard kan er, met het 'intelligente toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad' als stip op de horizon, gekozen worden om de ANPR handhaving aan de rand van de binnenstad (cordon variant) in te gaan zetten. Hiermee kan dan ook gelijk gehandhaafd worden op zero emissie. In dit geval adviseren wij wel om de steekproefsgewijze handhaving in de kwetsbare straten te intensiveren. Het is dan immers lastiger zichtbaar of een voertuig daadwerkelijk in de kwetsbare straten is geweest. Mogelijk kan door via locatiegegevens van voertuigen te 'tracken' wel

gecontroleerd worden of een voertuig in de kwetsbare straten is geweest. De privacygevoeligheid van een dergelijke maatregel zal verder onderzocht moeten worden.



WAT IS ER NODIG? (1/2)

Het invoeren van een ANPR handhavingssysteem is niet van vandaag op morgen geregeld. De camera's zelf kunnen op korte termijn worden geplaatst. Echter, er is nader onderzoek nodig om de precieze (juridische) haalbaarheid van het benodigde ontheffingsysteem uit te werken en de besluitvorming vorm te geven. Dit moet gebeuren in de periode tussen 2021 en 2025. Wij adviseren de volgende onderzoeksvragen verder te verkennen om een implementatie van het systeem uiterlijk in 2025 mogelijk te maken:

- Wat zijn de wettelijke regels voor (bijvoorbeeld) het te hanteren boetebedrag voor het betreden van het gebied zonder geldende ontheffing?
- Kan de gemeente Utrecht dit boetebedrag naar wens verhogen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestuurlijke boetes?
- Kan de gemeente Utrecht een ontheffingsrecht intrekken van een bestuurder/bedrijf die (structureel) het verbod negeert of toch te zwaar is bij controle?
- Welke organisatorische-, innings-, bezwaar- en beroepsprocedures zijn hierbij nodig en hoe moeten deze worden ingericht?
- Wat is de technische haalbaarheid van een ANPR handhavingssysteem in het wervengebied?
- Hoe om te gaan met buitenlandse kentekens en Nederlandse voertuigen waarvan de gegevens op dit moment niet beschikbaar zijn bij het RDW?

Daarnaast is het voor het inrichten van een dergelijk systeem nodig om samen op te trekken met bijvoorbeeld CJIB, CVOM, andere stakeholders in de binnenstad en uiteraard de logistieke sector.

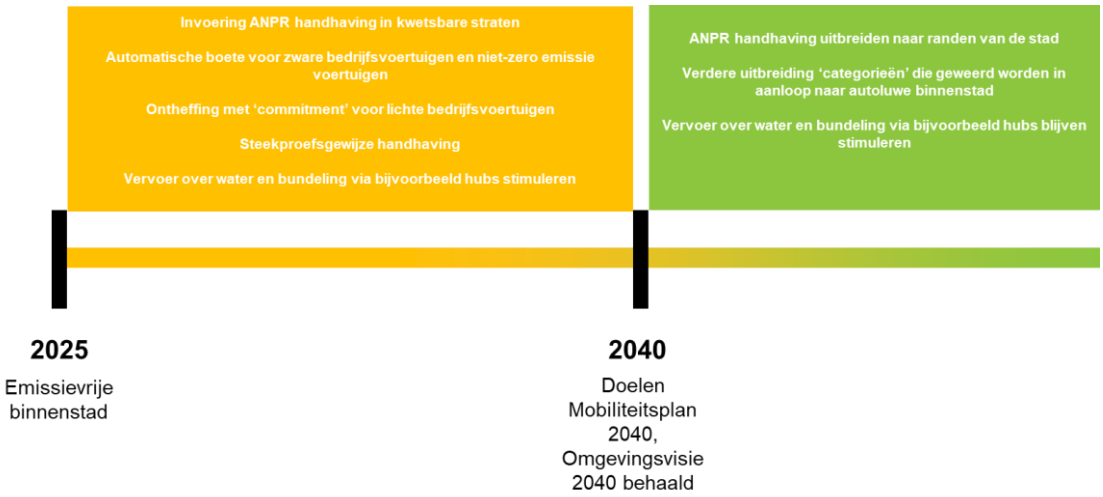
WAT IS ER NODIG? (2/2)

We verwachten dat er minimaal een jaar nodig is voor de verkenning van de technische en juridische haalbaarheid. Vervolgens is er een jaar / enkele jaren nodig voor politieke besluitvorming en draagvlak bij bijvoorbeeld het CVOM. Daarna moet het systeem geïmplementeerd worden (ontwerp, inkoop, aanleg, communicatie et cetera). Ook hier is een jaar / enkele jaren voor nodig. Belangrijk hierbij is de mate van urgentie. Wanneer uit het onderzoek naar de daadwerkelijke draagkracht van de weg- en werfkelders blijkt dat de situatie kritiek is, zal een en ander sneller doorgevoerd kunnen worden.

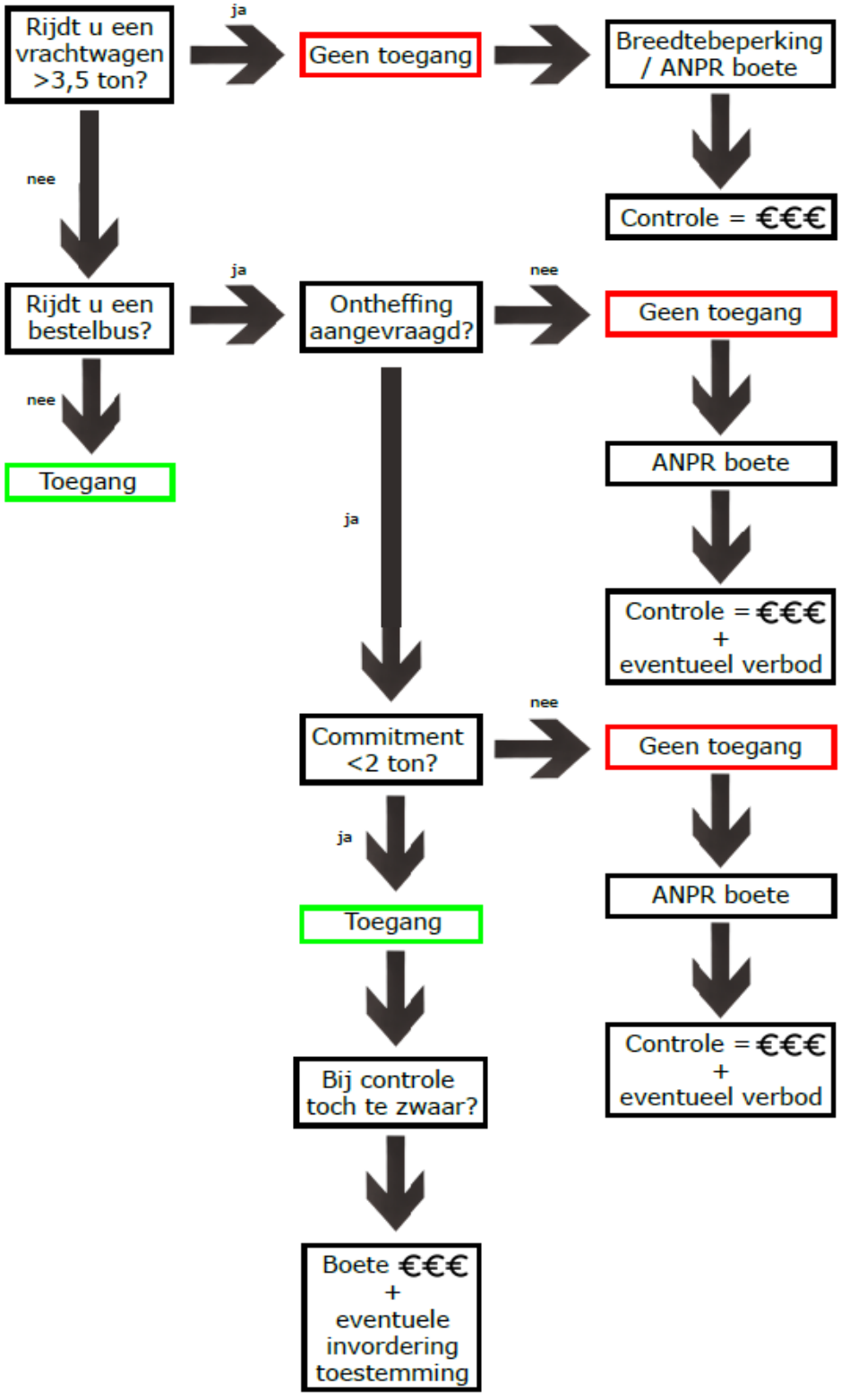
De kosten voor de implementatie van een dergelijk systeem rond de kwetsbare straten is geschat op minimaal 400.000 euro. Daarnaast moet gerekend worden met jaarlijkse kosten voor beheer, onderhoud en licenties van naar schatting 70.000 euro per jaar. Naast deze kosten zullen er nog kosten gemaakt moeten worden voor het ontwikkelen en bijhouden van het ontheffingssysteem, laad en los-faciliteiten, administratie, implementatie van het systeem, handhaving, et cetera.

Periode 2040 en verder

Stip op de horizon blijft een ‘intelligent toegangssysteem aan de poorten van de binnenstad’. Het ANPR systeem kan om dit te bereiken in de jaren richting 2040 steeds verder worden uitgebreid (tot uiteindelijk een cordon rond de binnenstad) en specifieker worden ingezet, bijvoorbeeld door ook personenauto’s zonder ontheffing te weren.



Bijlage 1: schematische weergave ontheffingsysteem



Programma wervengebied

Samenvatting technische onderzoeken herzien herstellen wal- en kluismuren

CONCEPT

12 maart 2021

Versie 0.1
Concept

Colofon

Uitgave

werven@utrecht.nl

In opdracht van

Programma wervengebied

Internet

www.utrecht.nl/werven

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven 5

1.1 Rekening houden met belendende constructies 5

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen 7

1.3 Bomen behouden en vervangen 11

1 Inleiding

Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad het Plan van Aanpak Wervengebied vastgesteld. Het doel van dit Plan van Aanpak is om 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 met particuliere eigenaren en beheerders.

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, waaronder de bereikbaarheid. Dat vereist een samenhangende programmatische aanpak voor de wal- en kluismuren, weg- en werfkelders en weren te zwaar verkeer.

Het Plan van Aanpak bevat 3 opgaven: (1) het doorgaan met het direct nemen van maatregelen bij onveilige situaties en aantasting van erfgoed; (2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven (3) het behoud van de werf- en wegkelders en het realiseren van evenwicht tussen de belastbaarheid van kelders en belasting door gebruik (zoals verkeer).

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 factoren voor aantasting van de muren en kelders het weren van te zwaar verkeer, de eigendomsverhoudingen en de samenwerking tussen de eigenaren.

In de 2e helft van 2020 en in het voorjaar van2021 is een reeks onderzoeken uitgevoerd naar de oorzaken van schade aan wal- en kluismuren en naar de samenhang tussen de muren en andere elementen in het wervengebied. De conclusies en aanbevelingen uit de onderzoeken worden gebruikt bij het opstellen van het Programmaplan Wervengebied, dat in de zomer van 2021 aan de raad zal worden voorgelegd.

Deze samenvatting behoort bij de concept-rapporten van de technische onderzoeken, die behoren bij opgave 2) herstel van de wal- en kluismuren, in samenhang met andere elementen op de werven Dit zijn de rapporten:

Wal- en kluismuren en belendingen

Waterlopen

Bomen

Herstel van de wal- en kluismuren in samenhang met andere elementen op de werven

Wat is de opgave?

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. 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.

Daarnaast wordt tussentijds afgewogen of en zo ja welke werkzaamheden in 2020 of 2021 kunnen worden hervat. Dit om daarmee stagnatiekosten te beperken en verlies van projectkennis als gevolg van het stilvallen van het project na afronding van de huidige werkzaamheden te voorkomen. In het Plan van Aanpak is hiervoor een stappenplan met een afwegingskader opgenomen.

1.1 Rekening houden met belendende constructies

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
Binnen de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren bestaat de opgave grotendeels uit het herstellen van walmuren. De resterende opgave binnen het gehele wervengebied bestaat grotendeels uit het herstellen van kluismuren. De samenhang met belendende constructies is bij walmuren anders dan bij kluismuren.

Walmuren en belendingen: werkwijze
Walmuren staan grotendeels los van andere constructies. Op uiteinden zijn de walmuren verbonden met brugconstructies. Langs smalle werven liggen de werf- en brugkelders wel dicht bij de walmuren. Hoe dichterbij de kelders liggen, des te groter is de invloed van werkzaamheden aan de walmuren op de nabijgelegen kelders. Hoe slechter de staat van de kelders, des te groter de kans op schade als gevolg van werkzaamheden aan de walmuren. Als dit het geval is, kan het noodzakelijk zijn om herstelwerkzaamheden aan de walmuur en de kelder te combineren in samenwerking met de keldereigenaar. Een andere mogelijkheid is het kiezen van een alternatieve, duurdere bouwmethode voor de walmuur met minder ver reikende invloed op belendingen. Voor de verbanden tussen de walmuren en belendende constructies is een afwegingskader opgesteld. Daarmee worden de samenhangen per rak inzichtelijk gemaakt en ligt er een basis voor de specifieke aanpak van het herstel van de

walmuren in elk rak. Verder heeft er een evaluatie plaatsgevonden van het herstel van de walmuren op rak 4 en 10, waaruit verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken zijn afgeleid.

Kluismuren en belendingen: werkwijze
De kluismuren vormen één geheel met de achterliggende kluiskelders en in sommige gevallen met de aanwezige toegangsbruggen. Als de herstelwerkzaamheden aan de kluismuur beperkt zijn en de achterliggende kelder bouwkundig stabiel is, dan is er weinig risico op schade aan belendingen bij het herstellen van de kluismuur. Als het herstel aan de kluismuur ingrijpend is en/of de achterliggende kelder bouwkundig instabiel is, dan is de kans op schade bij het herstellen van de kluismuur groot. In dit geval is het onvermijdelijk om de kluiskelder en de kluismuur integraal te herstellen. Het herstel van de kluismuren en kluiskelders op rak 21 is eveneens geëvalueerd om te komen tot verbeteringen voor de aanpak van volgende rakken.

Kluismuren en belendingen: bouwkundige staat
Voor het beschouwen van toestand van de kluismuren langs de Drift en Plompetorengracht worden de beschikbare onderzoeksgegevens van de aanwezige kluismuren en watergevels geanalyseerd en beoordeeld met behulp van een hiervoor gekozen beoordelingsmethode beoordelingsmethode (landelijke CROW-methode, die is geactualiseerd met een in Amsterdam ontwikkelde aanpak). Daarnaast wordt de toestand van de aanliggende kluiskelders globaal geïnspecteerd om deze in de beschouwing te kunnen betrekken. De resultaten uit de beoordeling van de kluismuren en de inspecties van de kelders dienen als onderbouwing voor het bepalen van de scope voor het verder herstellen van de wal- en kluismuren in het wervengebied. Het resultaat wordt in een afzonderlijke rapportage verwerkt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

Verbeterde werkwijze rond belendingen
Met het opstellen van het afwegingskader en het evalueren van het herstel van de wal- en kluismuren op enkele rakken is nieuwe kennis verzameld, waarmee beter kan worden ingespeeld op de samenhang met belendende constructies. De opgedane kennis heeft geleid tot een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren:
Stap 1 Contact met VTH
Stap 2 Nulmeting en bouwkundige inspectie
Stap 2.1 Schades beoordelen door constructeur
Stap 3 Invloedgebied bepalen
Stap 4 Mogelijkheden met eigenaar invloedgebied bepalen
Stap 5 Hersteladvies
Stap 6 Herstel schade
De overige leerpunten uit het herstellen van de walmuren tot in 2019 zijn opgenomen in afzonderlijke eindrapporten met de evaluatie van de rakken 4 West en 10 Oost.
Bij het voorbereiden en uitvoeren van rak 9 oost en 11 oost wordt deze verbeterde werkwijze toegepast. Geadviseerd wordt, om deze werkwijze op te nemen in het programmaplan als basis voor de verdere programmering en voorbereiding van de resterende herstelwerkzaamheden aan de walmuren.

Vroegtijdig contact met VTH en bouwkundige inspectie
Voor de nog uit te voeren walmuren binnen het wervengebied wordt geadviseerd om voor de nog uit te voeren walmuren de bouwkundige inspecties vanaf voorjaar 2021, nog voor het vaststellen van het programmaplan, uit te voeren. Door ruim van tevoren alle panden en kelders te inspecteren, is inzichtelijk waar er zich schades bevinden. Dit zorgt voor het benutten van alle voordelen, die benoemd zijn in de evaluatie van de werkwijze tot heden. Op basis hiervan is er voldoende tijd om maatregelen te nemen en contact op te nemen de eigenaren van de kelders en panden. Daarnaast kunnen de herstelwerkzaamheden met minder onzekerheden over belendingen worden geprogrammeerd.

Actualiseren omgevingsrisicoanalyse rakken Oudergracht
De rakken, die nog uitgevoerd moeten worden aan de Oudegracht dienen naar verwachting allemaal in de buispalenmethode te worden uitgevoerd in plaats van de damwandmethode. Daarom wordt geadviseerd om de omgevingsrisicoanalyse (gebaseerd op de damwandmethode) bij het voorbereiden van de nog uit te voeren rakken te actualiseren. Deze omgevingsrisicoanalyse kan aantonen hoever het invloeds-gebied van de herstelwerkzaamheden reikt als de buispaalmethode wordt toegepast. Het invloeds-gebied zal kleiner zijn dan wanneer de damwandmethode wordt toegepast.

Uitvoeren praktijkproef aanpak complexe rakken
Om verdere ervaring op te doen voor de uitwerking van het Plan van Aanpak Wervengebied en de verdere programmering van de meer complexe rakdelen op de Oudegracht en de samenwerking met een keldereigenaar voeren we een praktijkproef uit op een afgebakend rakdeel op de Oudegracht. Het betreft een situatie, waarbij de walmuur niet haaks aansluit op de brug en de daar gesitueerde werfkelder dicht nadert.
We beogen daarmee een aantal leereffecten. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het vorm geven van de samenwerking met de desbetreffende eigenaar in een gezamenlijk plan van aanpak.
- Het opdoen van ervaring met het herstellen van de walmuur in het water, dus zonder drooglegging van de bouwkuip, waardoor het mogelijke effect op belendingen kan worden verminderd.

Zowel de voorbereiding als de uitvoering van deze praktijkproef leveren naar verwachting lessen op, die we kunnen gebruiken voor het uitwerken van het programmaplan en de latere voorbereiding en uitvoering van complexere rakken.

Uitbreiden van de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren
Geadviseerd wordt, om de scope voor het herstellen van de wal- en kluismuren uit te breiden met de rakken 23 t/m 27 langs de Drift en Plompetorengracht. De beoordeling van de kluismuren langs deze rakken geeft aan, dat sommige rakdelen zullen moeten worden hersteld en dat de meeste van de overige rakdelen nader moeten worden onderzocht in samenhang met de belendende kluiskelders.

1.2 Oeverconstructies waterlopen behouden en herstellen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De beschikbare gegevens over de waterbodem, de oeverconstructies de (wal- en kluismuren, watergevels, bruggen) en het vaarverkeer zijn geïnventariseerd en geanalyseerd.

Huidig vaarverkeer
De Oudegracht staat weergegeven op de Vaarkaart. Op deze kaart staat het netwerk van vaarroutes in en rond de binnenstad van Utrecht. De omvang van de toegestane, gemotoriseerd vaartuigen wordt begrensd door de maximale doorvaarthoogte onder de vele bruggen. De huidige waterdiepte van de gracht is geen beperkende factor voor het huidige vaarverkeer. Wel is de gracht direct naast de wal- en kluismuren ondieper door de aanwezigheid van de rioolkoffer. Dit geeft beperkingen bij het aanleggen van grotere boten, zoals de afval- en bevoorradingsboten.
De Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht staat niet op de Vaarkaart. Gemotoriseerd vaarverkeer is hier niet toegestaan. Enkele gemotoriseerde vaartuigen hebben tot heden een ontheffing voor het varen op deze watergang (onderhoudsboten en compacte, elektrische rondvaartboten).

Varen, spuien, baggeren en waterbodemdiepte
Als de waterbodem te diep wordt, dan komen funderingen van muren bloot te liggen en kan er zand onder de fundering wegspoelen of wegzakken. De muren gaan dan verzakken. Diepere plekken kunnen ontstaan door stroming als gevolg van varen en spuien of door te diep baggeren. De minimale waterdiepte van de Oudegracht volgens de formele richtlijnen van het Hoogheemraadschap is voldoende diep voor het toegestane vaarverkeer. Wel is bekend, dat het water in de Oudegracht plaatselijk aanzienlijk dieper kan zijn als gevolg van waterverplaatsing tijdens het manoeuvreren van boten bij aanlegplaatsen en in scherpe bochten. Op de bekende plaatsen zijn en worden bij het herstellen van de wal- en kluismuren maatregelen getroffen voor het beschermen van de funderingen tegen uitspoeling en instabiliteit. Mogelijk zijn er meerdere locaties met diepere plekken, die we nog niet kennen. Als deze er zijn, dan bestaat daar een risico op uitspoeling van grond en instabiliteit van funderingen. De informatie over de actuele waterdiepten in de Oudegracht wordt daarom aangevuld om te weten of er diepere plekken zijn, die we nog niet kennen. Hiervoor laten we de huidige waterdiepten scannen met een sonar. De resultaten komen beschikbaar in april 2021. Als er nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er misschien tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Door te kiezen voor deze aanpak kan het huidige regime voor vaarverkeer in de Oudegracht worden gehandhaafd.
Eerder is geconstateerd dat de huidige waterdiepte in de Kromme Nieuwegracht- Drift- Plompetorengracht (die ondieper is dan de formeel te handhaven waterdiepte) in elk geval voorlopig moet worden gehandhaafd om de stabiliteit van de kwetsbare funderingen van de watergevels en kluismuren langs dit traject te kunnen behouden. Als zou worden gebaggerd tot op de formeel toegestane diepte, dan zouden funderingen van kluismuren kunnen worden aangetast door het verzakken of uitspoelen van zand als gevolg van stroming door spuien en varen.
Een permanente aanpassing van de toegestane waterdiepte gaat een stap verder en betekent ook een definitieve beperking van het vaarverkeer op dit traject tot varen op spierkracht met ontheffing voor enkele gemotoriseerde vaartuigen. De haalbaarheid en wenselijkheid van het formeel vastleggen van de huidige, ondiepere waterdiepte is besproken met de betrokken waterbeheerders Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR), Stadsbedrijven BORG (Stedelijk Water) Inzamelen, Markten en Havens (Havendienst). Op basis van de eerste gesprekken wordt het formaliseren van de huidige waterdiepte voor de toekomst op dit moment door alle stakeholders uitvoerbaar geacht.

Wal- en kluismuren, bruggen
De toestand van de walmuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied is bekend, omdat deze onlangs zijn hersteld of zijn onderzocht en geanalyseerd voor het nog komende herstel. Ook de kluismuren en nabijgelegen bruggen in het wervengebied zijn onderzocht. Op plaatsen, waar door instabiliteit van de muren een risico voor de veiligheid en behoud van het erfgoed dreigde, zijn tijdelijke maatregelen genomen om de situatie te

stabiliseren. Verder waren de onderzoeksgegevens nog niet geanalyseerd, omdat de kluismuren grotendeels buiten de eerdere scope van het project vielen. Inmiddels is deze analyse in hoofdlijnen uitgevoerd (zie onder *Rekening houden met belendende constructies*).

Geleidewerken
Bruggen zijn voorzien van geleidewerken (palen en/of gordingen) om de landhoofden en brugpijlers zoveel mogelijk tegen aanvaringen te beschermen. Kluismuren, en watergevels zijn niet consequent voorzien van geleidewerken. Het was onduidelijk waarom de ene locatie wel en de andere locatie niet is voorzien van een geleidewerk. Wel was duidelijk, dat sommige eigenaren van panden met watergevels hinder door aanvaren ervaren en dat het metselwerk van oude en herstelde walmuren en bruggen sporen vertonen van schade door aanvaren. Met de betrokken beheerders (Stadsbedrijven, Havendienst) en de beleidsadviseur Erfgoed is de huidige praktijk rond geleidewerken in kaart gebracht en is besproken of deze in het kader van het programmaplan wervengebied moet worden herzien. Hieruit komt naar voren, dat er geen specifiek beleid is ten aanzien van het toepassen van geleidewerken. Er is een onderhoudsstrategie van toepassing, die bestaat uit inspecties van de gemeentelijke wal- en kluismuren om de 5 jaar, waaruit eventuele maatregelen volgen. Bruggen in vaarwegen worden standaard voorzien van palen. Vanuit erfgoed is het van belang dat het karakter van het wervengebied behouden blijft; het industrieel gebruik, de verscheidenheid tussen particulier eigendom en de historische materialen. Dit betekent terughoudendheid bij het toepassen van geleidewerken. Deze pragmatische aanpak voor een balans zijn tussen schadebeperking, beheer en erfgoed wordt als werkbaar gezien.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Effecten van aanpassing waterbodemdiepte
Door het openstellen van de opnieuw gegraven Catharijnesingel is de stroomsnelheid in de diverse grachten waarschijnlijk veranderd. Als de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht permanent ondieper wordt gemaakt, dan heeft dit ook invloed op het stromingspatroon. Veranderingen hierin kunnen effect hebben op de waterkwaliteit en de snelheid, waarmee bagger zich op de waterbodem afzet. Door monitoring en berekening van het stromingspatroon kunnen veranderingen aan het licht komen. Gesignaleerde veranderingen kunnen vervolgens worden vertaald naar verwachte veranderingen in de waterkwaliteit en/of de aanwas van bagger. Afgesproken is, dat de HDSR en afdeling Stedelijk Water van BORG hiervoor gegevens met elkaar te delen om een zo goed mogelijk beeld van de toekomstige situatie te krijgen en eventuele maatregelen te kunnen benoemen.

Watergevels: bouwkundige staat
De particuliere watergevels in het gebied zijn onderzocht, als daarvoor aanleiding was vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren (ligging binnen de invloedssfeer van de herstelwerkzaamheden). Enkele watergevels vallen buiten deze invloedssfeer en zijn tot heden niet onderzocht op bouwkundige staat en stabiliteit. Het is dus onbekend of er in deze watergevels onbekende gebreken voorkomen, die een risico op uitspoeling en instabiliteit van funderingen opleveren. Daarmee is onbekend of er een risico op onveiligheid of verlies van erfgoed is.
Het is noodzakelijk om de toestand van deze watergevels alsnog te onderzoeken. Het betreft delen van de particuliere watergevels langs de Oudegracht en de Drift. De wijze van samenwerken en de verdeling van taken en verantwoordelijkheden leggen we om advies voor aan de commissie van wijzen.

Watergevels: hinder door aanvaren

Het aanvaren van private watergevels langs de Oudegracht door gemotoriseerde vaartuigen leidt tot klachten over beschadiging en hinder. Tot heden is niet uitgezocht wat de aard van de schades en hinder is en welke maatregelen eventueel kunnen worden getroffen.

Aanbevelingen voor in het programmaplan

Oudegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Oudegracht uit te gaan van de huidige waterdiepten, zoals die nu bekend zijn. Als er bij de bodemscan nieuwe diepe plekken door bodemerosie worden aangetroffen, dan zijn er mogelijk tijdelijke vaarbeperkingen nodig en moeten er misschien beschermende maatregelen in het programmaplan worden opgenomen. Dit wordt bepaald bij het beschikbaar komen van de onderzoeksresultaten.

Nieuwegracht: waterbodem
Geadviseerd wordt om bij het verder herstellen van de wal- en kluisuren aan de Nieuwegracht/Kromme Nieuwegracht/Drift/Plompetorengracht uit te gaan van de huidige bekende waterdiepten, zoals die voorlopig worden gehanteerd en deze waterdiepten hiervoor te laten formaliseren. Het laten uitvoeren van de onderzoeken naar de effecten op waterkwaliteit en baggerdepositie hoort daarbij.

Watergevels: onderzoeken
Er wordt geadviseerd om de funderingen van enkele niet eerder onderzochte watergevels (Oudegracht, Drift) te laten inspecteren met duikers waarbij de funderingswijze ook goed wordt gedocumenteerd en gearchiveerd voor de toekomst. Op basis van de inspectieresultaten zal bekeken moeten worden of aanpassing aan de constructie of aanpassing aan de waterbodem noodzakelijk is.
Geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

Oudegracht: geleidewerken
Geadviseerd wordt om de huidige praktijk op hoofdlijnen te handhaven. Ter verbetering wordt geadviseerd:
-vastleggen van de ongeschreven afspraken tussen Beheer en Erfgoed.
-vastleggen van de huidige aanpak voor monitoring en onderhoud.
Daarnaast wordt geadviseerd om op kwetsbare plekken de toepassing van geleidewerken nader te bekijken, met name door onderzoek te doen naar de schade en hinder door het aanvaren van private watergevels aan de Oudegracht. Hieraan gekoppeld wordt geadviseerd wordt om de gemeente en de particuliere eigenaren afspraken te laten maken over de kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en de eventueel vereiste maatregelen voor behoud en herstel.

1.3 Bomen behouden en vervangen

Wat hebben we onderzocht en wat weten we nu?
De geringe ruimte voor de groei van boomwortels in de ondergrond blijft een zorg~~punt~~ voor de toekomstige vitaliteit van het bomenbestand. Het bodempakket boven het waterpeil van de grachten en het grondwater heeft

een beperkte dikte. Boomwortels zoeken hun weg vanaf de bomen onder werven naar de bodem onder de kelders en grachtenpanden, soms tot in de achtertuinen van deze panden. Diktegroei van wortels en boomstammen drukt plaatselijk walmuren weg en kan leiden tot schade aan muren en vloeren van kelders en aan huisaansluitingen van rioleringen. Bij het uitvoeren van het vastgestelde beleid - bomen zo lang mogelijk behouden en alle te vellen bomen vervangen door nieuwe aanplant (bomenparagraaf 2009, bomenvisie 2012, herplantplicht 2018) - is er weinig ruimte om deze problemen te vermijden. Het aantal bomen zal gelijk blijven en de ruimte in de ondergrond voor wortelgroei kan nauwelijks worden vergroot.
Voor de bomen in het wervengebied is het beleid en de werkwijze bij het herstellen van de wal- en kluismuren in de afgelopen jaren geïnventariseerd en geanalyseerd. Daaruit blijkt, dat de bomen aangemerkt als te behouden bomen in de meeste gevallen daadwerkelijk behouden konden worden tijdens het herstellen van de nabijgelegen walmuren. In een beperkt aantal gevallen moest een te behouden boom toch tijdens of vlak na de werkzaamheden aan de walmuren worden verwijderd. Daarbij gaat het om bomen, die alsnog instabiel geworden zijn. Dit heeft in die gevallen geleid tot extra kosten, vertragingen en teleurstelling bij de omwonenden en het projectteam.

Beleidsroutes
Het vastgestelde beleid voor bomen bij het herstellen van de resterende rakken is: aanwezige bomen worden zoveel mogelijk behouden en te verwijderen bomen worden vervangen. Daarnaast blijft het uitvoeren van de Motie 2015/M32 doorlopen: de opdracht om financieel-maatschappelijk af te wegen tegen welke prijs we gezonde bomen kunnen behouden bij de herstelwerkzaamheden van de wal- en kluismuren. De bijbehorende afwegingen worden gemaakt op basis van inspecties bij de bomen op de resterende rakken. Deze inspecties worden uitgevoerd bij:

- het voorbereiden van mogelijk te hervatten herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren.
- de reguliere halfjaarlijkse inspecties voor bomenonderhoud.

De resultaten van de gemaakte afwegingen worden met behulp van de zogenaamde bomenkaart op elkaar afgestemd, zodat er steeds een gezamenlijk beeld van de toestand van alle bomen in het wervengebied is.

Uitvoeringsmethoden

Voor het kiezen van de uitvoeringsmethode voor het herstel van de muren wordt een afwegingskader gebruikt, waarbij er 3 verschillende methoden (de damwand, buispaal en rhodos- methode) mogelijk zijn voor het behoud van de bomen en het herstellen van de bestaande walmuur. Daarnaast is er een alternatief, de zogeheten boomframe methode, voor wanneer de groeiplaats van de boom het herstel van de walmuur niet toelaat.

Communicatie
Voor de omgeving is het belangrijk, dat het bomenbestand zorgvuldig wordt behandeld. Daarbij is een zorgvuldige en begrijpelijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen belangrijk. Het is voor omwonenden en andere belanghebbenden minder belangrijk of deze afweging in gang wordt gezet vanuit regulier onderhoud of vanuit het herstellen van de wal- en kluismuren. In beide gevallen neemt de gemeente het initiatief.

Wat moeten we nog onderzoeken?

Kosten en doorlooptijd van het opruimen van boomframes

Op de plaatsen waar gekozen is voor het aanbrengen van een boomframe, moet er een afweging plaatsvinden wanneer de boomframes weg te halen en de bestaande walmuur te vervangen. Hiervoor zij enkele mogelijke opties:
-direct herstel van elk stuk walmuur aan het einde van de levensduur van elke afzonderlijke boom.
-wachten totdat alle boomframes tegelijkertijd kunnen worden weggehaald en daarmee ook alle resterende walmuur delen in één keer kunnen worden hersteld.
Voor deze opties wordt een globale inschatting van kosten en andere effecten gemaakt.

Aanbevelingen voor het programmaplan

In het algemeen wordt geadviseerd om de huidige aanpak voort te zetten, en daarbij vast te houden aan de tot nu gebruikte besluitvormingsroutes en uitvoeringsmethoden voor het behouden of vervangen van bomen.

Beleidsroutes
Geadviseerd wordt de huidige beleidslijn en werkwijze rond bomen vast te houden: bomen behouden tenzij het risico op onveiligheid of aantasting van erfgoed te groot is. Bomen die toch moeten wijken worden vervangen door nieuwe aanplant. Daarnaast adviseren we een aangescherpte afweging voorafgaand aan de herstelwerkzaamheden op basis waarvan de best haalbare balans bepaald kan worden tussen enerzijds het beschermen van bomen conform Bomenparagraaf 2009/Bomenvisie 2012/herplantplicht 2018 en anderzijds het behoud van bomen tegen maatschappelijk verantwoorde kosten en voortgang volgens Motie 2015/M32. Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen, dat bomen met een verminderde vitaliteit tegen beter weten in beschermd worden en daarna alsnog moeten wijken.

Uitvoeringsmethoden
Geadviseerd wordt het huidige afwegingkader voor het bepalen van de meest passende uitvoeringsmethode te handhaven en op basis van nader onderzoek te bepalen hoe om te gaan met het latere herstel van de walmuren ter plaatse van de boomframes.

Communicatie
Geadviseerd wordt om transparant te zijn richting de omgeving en omwonende over de bestuurlijke afweging tussen bomen behouden of verwijderen. Daarbij is het belangrijk is om inzicht te geven hoe deze afweging heeft plaatsgevonden en niet zozeer vanuit welke activiteit – regulier onderhoud of vanuit het herstel van de wal- en kluismuren. Daarom is het zaak dat:
- de voorbereiding en uitvoering van voorgenomen ingrepen in het bomenbestand binnen de gemeente goed worden afgestemd tussen de Stadsbedrijven en het programma Wervengebied.
-de communicatie naar de omgeving over ingrepen in het bomenbestand vanuit Stadsbedrijven en het programma Wervengebied vooraf goed wordt afgestemd.
Daarnaast wordt geadviseerd om de omgeving en het bestuur geregeld te rapporteren over de wijze, waarop de herplantplicht na het verwijderen van bomen wordt uitgevoerd.
Voor het bieden van overzicht naar de omgeving en het bestuur zijn de bestaande bomenkaart en de tabel met de bomenbalans uit het onderzoeksrapport geschikte middelen. Daarom wordt geadviseerd om deze hulpmiddelen, naast de toepassing binnen het project wal- en kluismuren, te benutten voor regelmatige communicatie over de algehele staat van het bomenbestand in het wervengebied.

Participatieverslag

Programmaplan Wervengebied

April 2021

Inhoud

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021 1
B. Werkgroepen 1
C. Stakeholders 2
D. Adviezen werkgroepen en stakeholders 2
E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) 2
F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 3
G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 3
H. Gebundelde vragen en antwoorden 3
I. Online participatiebijeenkomsten 4
Praatplaten 5
Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021 9
Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag 18
Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond 25
II. Werkgroepen 33
Werkgroep Choorstraat 34
Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22) 35
Werkgroep Nieuwegracht 36
Werkgroep Oudegracht 38
Werkgroep Plompetorengracht 39
Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer 40
III. Stakeholders 41
Universiteit Utrecht 41
Centrum Management Utrecht (CMU) 42
Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 43
IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders 44
Advies werkgroep Plompetorengracht 45
Advies werkgroep Choorstraat 48
Advies Centrum Management Utrecht (CMU) 49
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU) 51
V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer 52
Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers 52
Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders 53
VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020 54
VII. Gebundelde vragen en antwoorden 62

Inleiding
Voor het opstellen van dit programmaplan is veel aandacht besteed aan participatie met keldereigenaren, bewoners en ondernemers, zoals ook omschreven in het Plan van Aanpak:
'Het doel van het programma is een samenhangend en gezamenlijke aanpak voor het herstel en beheer van het wervengebied'.
Gelet op die doelstelling van een gezamenlijke aanpak was de intentie te adviseren over onderzoeksvragen, resultaten uit onderzoeken te bespreken en samen conclusies bespreken voor het programmaplan. De bijdragen en adviezen van de werkgroepen en stakeholders zijn een belangrijke bijdrage aan deze bijlage.
Daarnaast zijn er online participatiebijeenkomsten gehouden, die als inspirerend en constructief werden ervaren en waarvan de verslagen zijn bijgevoegd.
Er zijn meer participatiemomenten geweest die in deze bijlage kort worden beschreven.
Onze dank gaat uit naar de eigenaren, organisaties, ondernemers en andere belanghebbenden die de tijd en moeite hebben genomen om ons te voorzien van informatie.

Communicatie
Om belanghebbenden te bereiken zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet. Naast de reguliere wijkberichten naar het volledige wervengebied, verschillende nieuwsbrieven en de wervenapp, (een app over het wervengebied) zijn trailers gemaakt voor deelname aan de online participatie bijeenkomsten en om 'kelders op de kaart' te zetten, die verspreid zijn via social media.

Onderzoeken
Andere contactmomenten met keldereigenaren waren die tijdens de voorbereiding en uitvoering van onderzoeken. Bij het onderzoek naar het in kaart brengen van bekende en onbekende straat- brug- en werfkelders onder de openbare weg en bij de inspecties van de 200 meest risicovolle kelders is met keldereigenaren samengewerkt en overleg geweest. door de projectleider Interventieteam. Bij het onderzoek naar de stabiliteit en draagvermogen van de kelders zijn 16 kelders onderzocht en heeft de projectleider onderzoek wal- en kluismuren met deze eigenaren contact gehad.

De volgende samenwerkingsvormen zijn gebruikt.

A. Online participatiebijeenkomsten in maart 2021

Op 22 en 24 april hebben drie online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met dertig keldereigenaren, bewoners en ondernemers over keuzes in het programmaplan. Het waren constructieve en inspirerende gesprekken, waar met 'praatplaten' dillema's werden geschetst over de oorzaken van achteruitgang, schade aan de werven, de scope, het weren van zwaar verkeer, het draagvermogen van de kelders en lekkage. De praatplaten, de visuele verslagen, en de geschreven verslagen zijn bijgevoegd.
Bijlage I: praatplaten, schriftelijke en getekende verslagen

B. Werkgroepen

De werkgroepen is gevraagd te adviseren over onderzoeksvragen, mee te denken over welke participatie- en samenwerkingsvorm het beste past, dus waar de voorkeuren lagen bij eigenaren, bewoners, en ondernemers. De scope van de werkgroep en de precieze samenwerkingsvorm verschilde daardoor per groep.
In november 2020 zijn werkgroepen gevormd met een kleine dertig keldereigenaren, ongeveer drie procent van het totale aantal. We wilden graag meer keldereigenaren de ruimte geven om ervaringen en adviezen uit te wisselen. Daarom is later in de tijd een drietal online participatiebijeenkomsten georganiseerd. Natuurlijk bleven we keldereigenaren oproepen deel te nemen aan de werkgroepen.
Er waren al eerder gesprekken gaande met de Choorstraat, over de staat van de kelders en om gezamenlijk te komen tot een onderzoeksvoorstel naar stabiliteit en lekkage. Vanaf 2019 vond er

overleg plaats met de bewoners van de Kromme Nieuwegracht.(Rak 22) voor onderzoek naar de bouwkundige staat van drie kelders.

Uitbereiding en invulling werkgroepen
In de zomer en najaar van 2020 zijn alle bewoners (Oudegracht, Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift) met drie wijkberichten geïnformeerd over de stand van zaken en is hen gevraagd in welke vorm zij wilden deelnemen bij het adviseren over onderzoeksresultaten en over vervolgonderzoek, als ook meedenken over het programmaplan. In november 2020 zijn de werkgroepen Nieuwegracht en Oudegracht opgestart en in december volgde de werkgroep Plompetorengracht.
De werkgroep Oudegracht heeft na de eerste en enige bijeenkomst op 23 november 2020 besloten om het overleg met de gemeente op te schorten en heet sinds 19 januari 2021 comité Oudegracht.
Bij de werkgroepoverleggen waren de omgevingsmanager, de projectleider onderzoek kelders en wal- en kluismuren, de projectleider weren te zwaar verkeer en de assistent omgevingsmanager aanwezig. De overleggen vonden iedere maand plaats en er konden vrij agendapunten worden ingebracht, de scope en samenwerkingsvorm per werkgroep verschilde daardoor. De Commissie van Wijzen heeft één overleg van alle werkgroepen bijgewoond.
Bijlage II: Samenvatting verslagen werkgroepen

C. Stakeholders
Naast bewoners zijn er bedrijven en organisaties die verschillende belangen hebben. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de belangrijkste bedrijven en organisaties. Er is met veel stakeholders contact geweest, waarbij sommigen werden geïnformeerd, en met anderen intensief overleg werd gevoerd, afhankelijk van hun belang en invloed.
Voorbeelden van stakeholders waarmee (herhaaldelijk) contact is geweest zijn: de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), Veiligheidsregio Utrecht (VRU) Vereniging Gehandicaptenzorg Utrecht (VGU), Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), nutsbedrijven, en Schuttevaer.
Repeterende gesprekken werden gevoerd met de Universiteit Utrecht, zij bezitten meerdere kelders op de Drift, en Centrum Management Utrecht, waarbij een kleine duizend ondernemers in de binnenstad zijn aangesloten. Deze overleggen zijn begin 2020 gestart met als doel het inventariseren van eisen en wensen, alsook het vragen van een advies voor het programmaplan.
Bijlage III: Samenvatting verslagen stakeholders

D. Adviezen werkgroepen en stakeholders
Om als gemeente tot een juiste afweging over de invulling van het programmaplan te komen, is aan de werkgroepen gevraagd hun belangen te verwoorden in een advies. Er zijn adviezen geschreven door de werkgroepen aan de Choorstraat en de Plompetorengracht als zijnde keldereigenaren, door Centrum Management Utrecht als vertegenwoordiger van de ondernemers in de binnenstad en de Veiligheidsregio Utrecht als vertegenwoordiger van de nood- en hulpdiensten.
Bijlage IV Adviezen werkgroepen en stakeholders

E. Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW)
Op 9 juli 2020 is bij het vaststellen van het Plan van Aanpak programma Wervengebied de opdracht gegeven om samen met keldereigenaren een Commissie van Wijzen in te stellen, te benoemen en de opdracht aan deze commissie te formuleren. De selectie van de commissie en het opstellen van de opdracht en vraagstelling is samen met een drietal keldereigenaren tot stand gekomen.
Het doel van de commissie is om het college, de raad en de eigenaren te adviseren over de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van eigenaren en de gemeente, de eigendomsverhoudingen en de samenwerkingsvorm van eigenaren en de gemeente in het herstel, beheer en onderhoud van het wervengebied.

De commissie is gevraagd de (kelder)eigenaren in het wervengebied en de gemeente zorgvuldig bij het adviesproces te betrekken. Iedere bij de gemeente bekende particuliere eigenaar of rechtspersoon heeft een op naam gestelde brief ontvangen. Er zijn afzonderlijke brieven naar veertien andere betrokkene partijen verstuurd, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Rijksdienst voor cultureel erfgoed (RCE), kabel- en telecombedrijven en de brandweer. De brieven bevatten de uitnodiging om te reageren op de hoofdpunten van de opdracht.
In totaal hebben ongeveer 100 eigenaren gereageerd. Zij waren afkomstig van alle grachten en in redelijke mate verdeeld over de rakken. Er is telefonisch, schriftelijk en digitaal contact geweest. Na het verschijnen van het conceptadvies kon er in twee digitale bijeenkomsten gereageerd worden.
Op 12 april is het definitieve advies verschenen.
Het definitieve advies van de commissie is hier te vinden

F. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

In de tweede helft van 2020 heeft I&O research twee enquêtes uitgevoerd, in september 2020 is een enquête gehouden onder een kleine 400 bewoners en ondernemers in de Utrechtse binnenstad en in december 2020 is een enquête gehouden onder 50 goederenvervoerders die leveren in de Utrechtse binnenstad.
Het doel was om meer inzicht te krijgen in hoe de groepen de binnenstad gebruiken als het gaat om mobiliteit en goederenvervoer, of zij bewust zijn van geldende voertuigbeperkingen, om na te gaan of zij overlast hebben ervaren door groot en zwaar verkeer, en hoe werd aangekeken tegen verdergaande maatregelen om te zwaar verkeer te weren. De uitkomsten van deze enquêtes, vormen samen met een aantal andere onderzoeken (verkeerskundig onderzoek XTNT, meerdere verkeerstellingen, onderzoek draagkracht werfkelders) de basis voor de lange termijn aanpak om zwaar verkeer uit de Utrechtse binnenstad te weren.
Bijlage V: Samenvatting twee enquêtes

G. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020

Op 15 juli 2020 is een bijeenkomst geweest met circa zeventig keldereigenaren, bewoners en ondernemers. Wethouder Kees Diepenveen gaf een inleiding, de avond stond in het teken van de dialoog en was interactief doordat aanwezigen in gesprek konden gaan aan de hand van stellingen en vragen over wederzijdse verantwoordelijkheden, het in samenhang herstellen van de wal- en kluismuren, het evenwicht tussen kelders en verkeer, en eigendomsverhoudingen. Ook hier werd gevraagd om deel te nemen aan de werkgroepen of om deel te nemen aan de selectie van, en het formuleren van de opdracht voor de toen nog op te richten Commissie van Wijzen .
Bijlage VI: Schriftelijk en getekend verslag

H. Gebundelde vragen en antwoorden

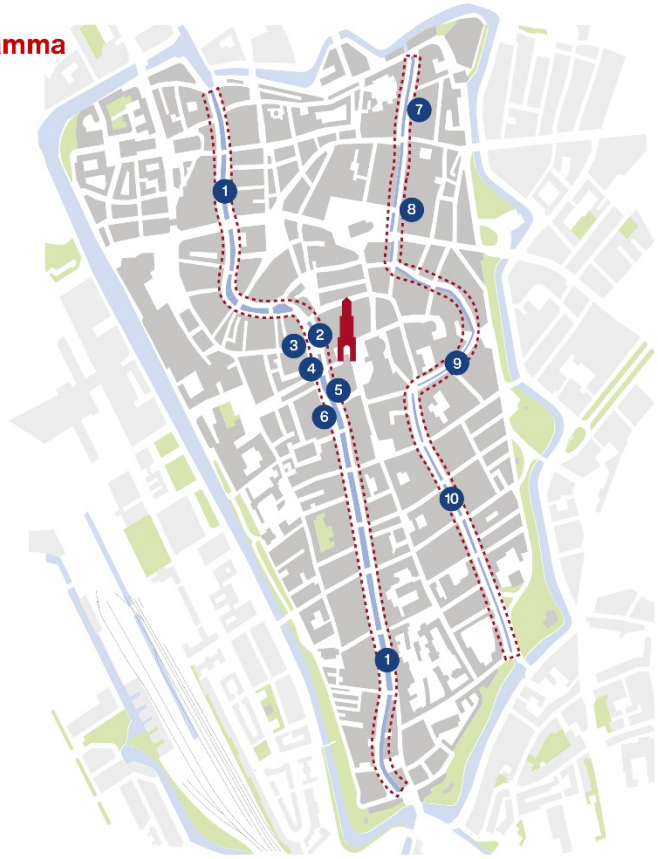
Alle vragen die schriftelijk tot ons zijn gekomen, zijn beantwoord en gebundeld. Dit zijn brieven of mails van werkgroepen en ook het ‘Code Oranje Boek’ van het comité Oudegracht dat op 26 januari 2021 naar de raad is gestuurd, is opgenomen. De vragen die in de werkgroepoverleggen aan de orde kwamen en daar mondeling beantwoord zijn, zijn in notulen verwerkt en dus niet toegevoegd aan deze gebundelde vragen.
Vragen over de wal- en kluismuren en het weren van te zwaar verkeer zijn voorgelegd aan de experts van de externe bureaus die de onderzoeken hebben verricht en op basis van deze vragen zijn de conceptrapporten aangepast.
In bijgevoegd document is een onderverdeling is gemaakt naar de volgende onderwerpen: Wal- en kluismuren, juridische vragen over o.a. eigenaarschap, weren te zwaar verkeer en samenwerking.
Bijlage VII: Gebundelde vragen en antwoorden

I. Online participatiebijeenkomsten

Deze drie online bijeenkomsten zijn gehouden op 22 en 24 maart. Per bijeenkomst zijn er twee verslagen gemaakt: een getekend en een geschreven verslag. Ieder onderwerp werd toegelicht met een praatplaat. De praatplaten, geketende en geschreven verslagen zijn opgenomen in deze bijlage.

Praatplaten

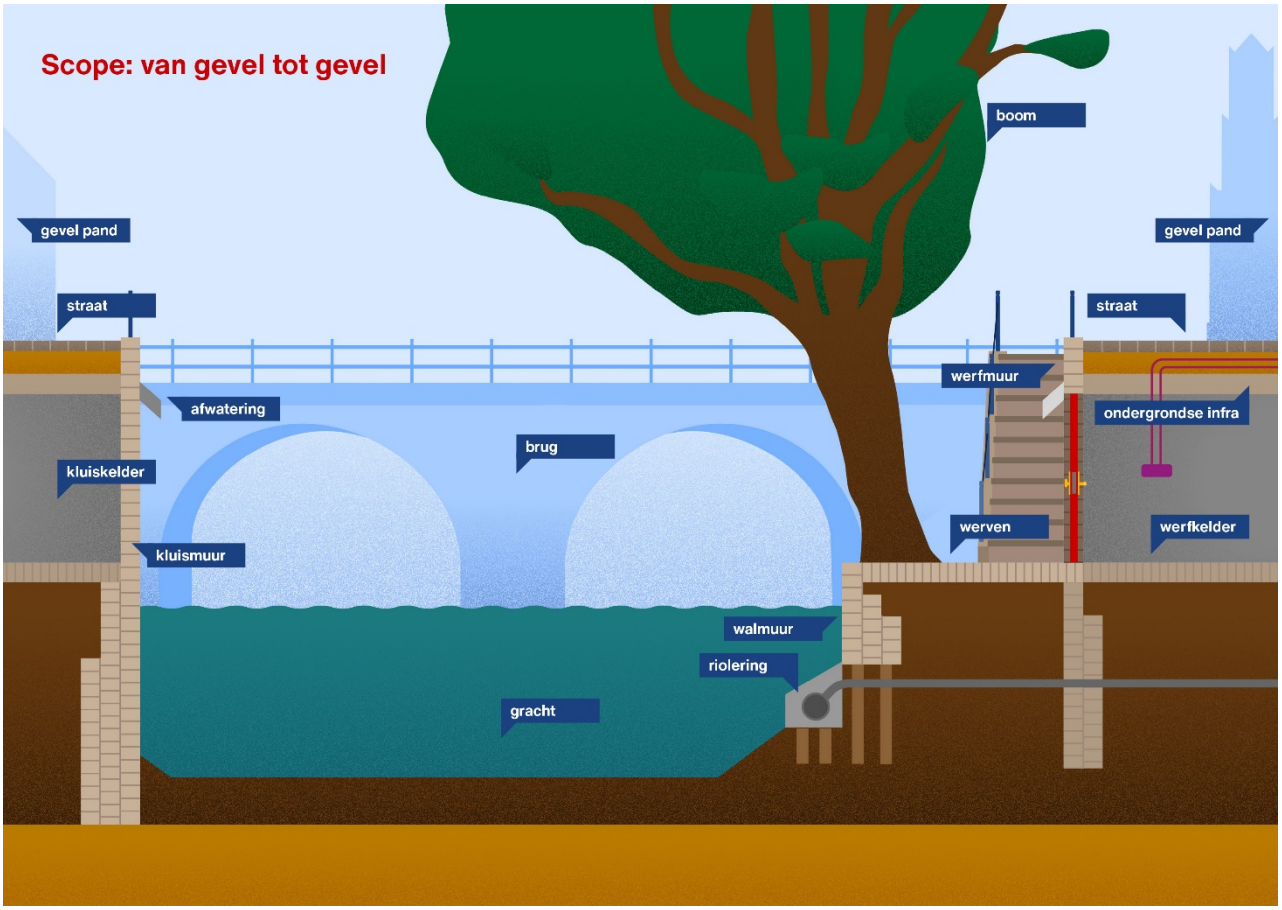
Scope van het programma wervengebied

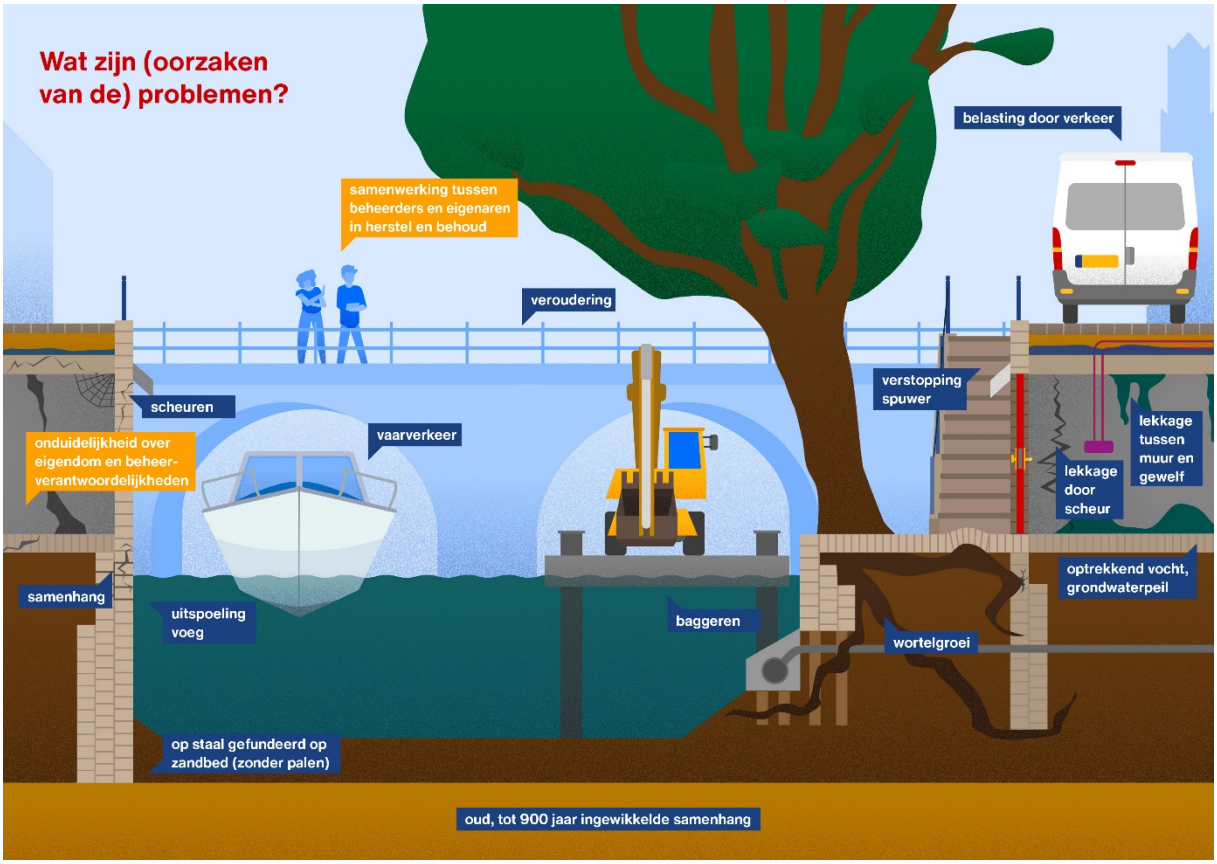


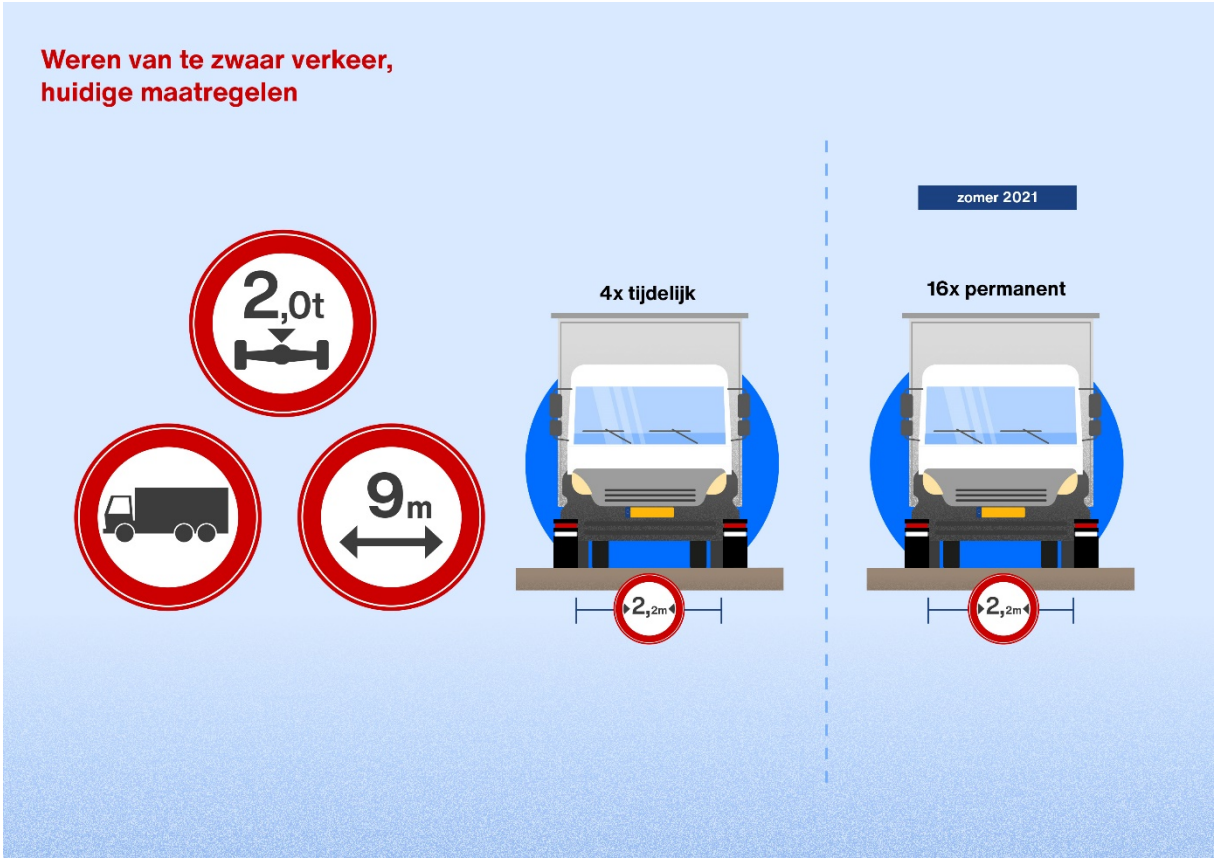
- Scope

1. Oudegracht
2. Vismarkt
3. Choorstraat
4. Zoutmarkt
5. Lichtegaard
6. Werven Lijnmarkt
7. Plompetorengracht
8. Drift
9. Kromme Nieuwegracht
10. Nieuwegracht

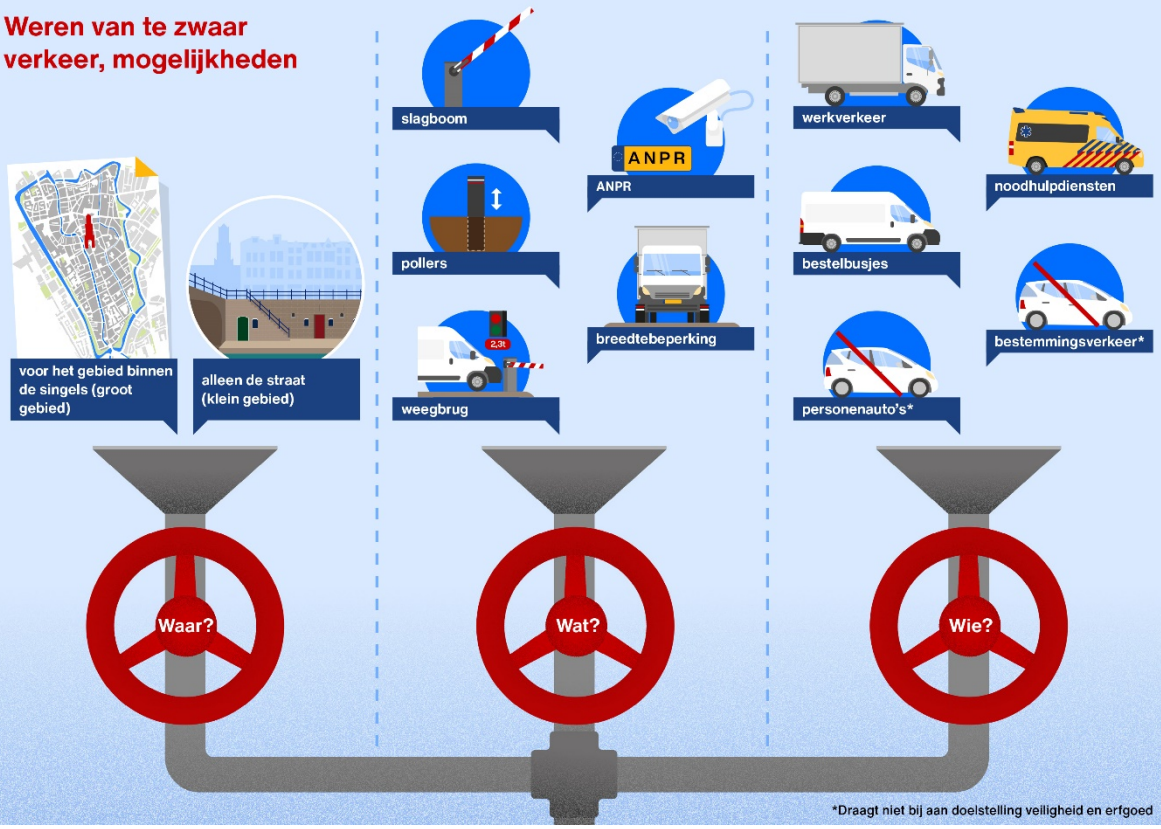
Scope: van gevel tot gevel



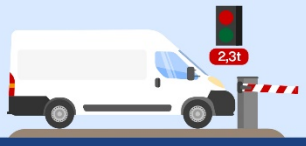

Wat zijn (oorzaken van de) problemen?
belasting door verkeer
samenwerking tussen beheerders en eigenaren in herstel en behoud
veroudering
verstopping spuwer
scheuren
vaarverkeer
onduidelijkheid over eigendom en beheer-verantwoordelijkheden
lekkage tussen muur en gewelf
lekkage door scheur
optrekkend vocht, grondwaterpeil
samenhang
uitspoeling voeg
baggeren
wortelgroei
op staal gefundeerd op zandbed (zonder palen)
oud, tot 900 jaar ingewikkelde samenhang


Weren van te zwaar verkeer, huidige maatregelen
2,0t
9m
4x tijdelijk
zomer 2021
16x permanent
2,2m
2,2m

Weren van te zwaar verkeer, mogelijkheden



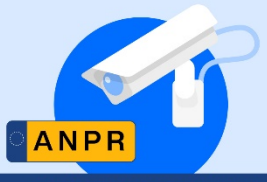
Weren van te zwaar verkeer, scenario's structurele oplossing



fysiek weren van te zwaar verkeer

+ optimale bescherming aan de weg- en werfkelders

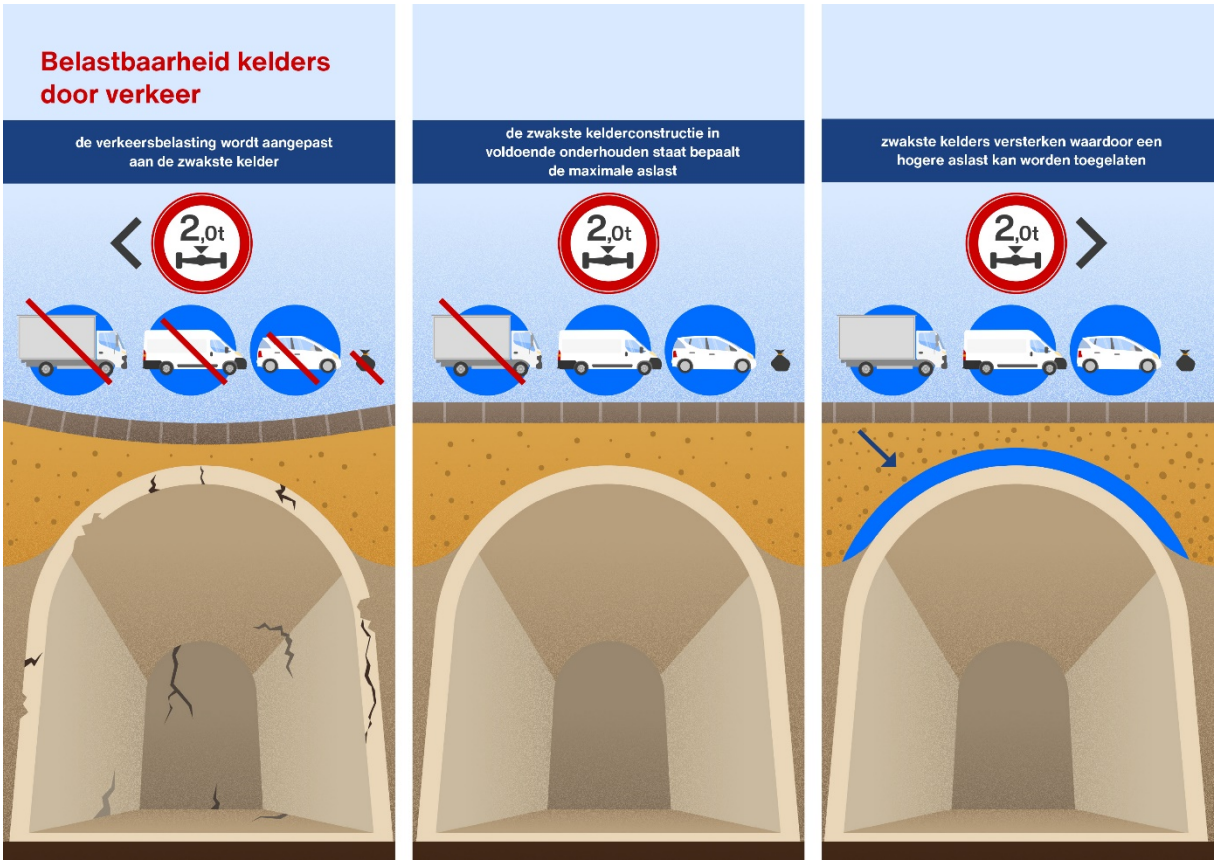
- negatieve invloed op functioneren van de binnenstad en voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied
- negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid
- grote opstoppingen in de binnenstad
- vaak technisch en ruimtelijk niet (of zeker zeer lastig) inpasbaar in de smalle historische straten



ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingsysteem

+ kans dat te zware voertuigen toch het gebied inrijden wordt tot het minimum beperkt
+ handhaafbaarheid wordt vergroot (boete bij overtreding)

- toegang blijft fysiek welk mogelijk


Belastbaarheid kelders door verkeer
de verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder
2,0t
de zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast
2,0t
zwakste kelders versterken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten
2,0t


Lekkage van kelders
uitsluitend behoud van het erfgoed en veiligheid
behoud van erfgoed, veiligheid en bovendien geschikt maken voor hedendaagse functies
afvoer hemelwater van daken aansluiten op riolering
bovenzijden van de kelders moeten waterdicht worden gemaakt
de gehele kelderconstructie moet dicht zijn
scheuren herstellen
extra onderzoek naar afwatering
het aanwezige afvoersysteem herstellen of voldoende onderhouden
peilbeheer van gracht

Eerste bijeenkomst : 22 maart 2021



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mariëlle de Ridder-van Beek
Datum	22 maart 2021	**Datum verslag**	22 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30		
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Sjors Handgraaf (expert XNTN), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Menno de Pater (expert Decisio), Evert Peereboom (themadirecteur bedrijfsvoering Utrecht), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Joeri Ponten (weren te zwaar verkeer), Jack Post (expert Antea Group), Mariëlle de Ridder-van Beek (notulist), Wytze Veenstra (beeldleverancier), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur) en Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers bewoners/eigenaren/ondernemers

Gemma Boormans (eigenaar), Suzan te Brake (Utrechts Monumentenfonds), Jules Kneepkens (eigenaar), Simone de Gelder (eigenaar), Daan Gillissen, Bas en Martha Veersema (eigenaren), Ruud Verdurme (eigenaar) en Marijk van der Wende (eigenaar)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.

.

2. Kennismaking

Er wordt een kennismakingsrondje gedaan en de deelnemers kunnen een reactie plaatsen op de padlet. Genoemd worden: schoonheid en sfeer, centraal en toch rustig, mooiste plekje van Utrecht, unieke uitstraling/uniek in de wereld, 900 jaar geschiedenis.

3. Werven waardenkader

Er worden 3 stellingen besproken met een poll.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: eens 78% - neutraal 11% - oneens 11%

- Er moet altijd een integrale afweging worden gemaakt
- Zowel veiligheid van de bewoners als van de kelders. Belangen moeten altijd tegen elkaar afgewogen worden en het gaat ook over sociale controle, politie etc. (breder perspectief).
- Fysieke veiligheid kelders is heet hangijzer en ook verkeersveiligheid op Oudegracht, zeker voor ouderen i.v.m. snelle brommers en koeriers.
- Sociale veiligheid en toezicht is niet eenvoudig; toezichthouders kunnen vanaf straatniveau niet zien wat hier allemaal gebeurt bijv. leveringen van drugskoeriers aan recreanten in bootjes.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: eens 25% - neutraal 63% - oneens 13%

- Behoud door ontwikkeling; je kunt monumenten alleen behouden door ook gebruik toe te staan.
- De werfkelder is onderdeel van ons woonhuis; het is fijn als we daar veilig kunnen vertoeven en het in goede conditie blijft en daardoor als erfgoed bewaard blijft.
- Behoud van de historische waarde is randvoorwaarde om andere dingen met de kelder te kunnen doen; anders kunnen we het net zo goed afgraven en een betonnen gewelf maken.
- De meeste kelders zijn rijksmonument; slopen is niet aan de orde.
- Door de scheuren en de lekkages wordt het historische erfgoed juist bedreigd.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: eens 0% - neutraal 25% - oneens 75%

- Maak de gracht autovrij voor zwaar verkeer, maar bewoners moeten wel tot voor hun deur kunnen rijden.
- I.p.v. vrachtwagens en grote bestelbussen alleen kleinere vervoersdiensten toestaan.
- Bewoners hoeven niet perse tot voor de deur kunnen komen, maar kunnen ook in de omgeving parkeren.
- Prima als auto's worden geweerd van de gracht; dat maakt de handhaving ook makkelijker.
- De gracht moet altijd bereikbaar blijven voor de nood- en hulpdiensten.
- Afsluiten voor doorgaand verkeer, maar wel bereikbaar houden voor bewoners (niet parkeren) en bezorgdiensten.
- Misschien is vervoer over water mogelijk? Alleen bestemmingsverkeer toestaan voor bewoners/bedrijven in wervengebied. Doorgaand verkeer om gebied heen leiden.
- Bewoning is ondergeschikt aan geschiedenis, behoud en culturele waarde van het gebied. Elke trilling is er 1 teveel met het oog op de toekomst van het hele gebied. Woning hoeft niet met de auto bereikbaar te zijn, maar mindervaliden zijn wel aandachtspunt.
- Wij zijn passanten en 'rentmeesters' van het erfgoed, maar als de brandweer niet snel genoeg kan optreden gaan er ook al snel 5 huizen verloren en misschien ook mensen, dus veiligheid is wel heel belangrijk.
- Voor mindervaliden is het slecht toegankelijk door alle stoepjes en hekjes.
- Twee deelnemers geven aan moeite te hebben om goed op de stelling te reageren, omdat deze niet scherp genoeg opgeschreven staat.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ erfgoed/ functies 88%
- Veiligheid/ functies/ erfgoed 13%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 0%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 0%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard (programmamanager wervengebied sinds december 2019) licht toe dat er al lang veel is gedaan aan beheer en onderhoud. In mei 2019 is het werk stilgelegd omdat de gemeente erachter kwam dat het veel duurder werd dan de bedoeling was en veel langer ging duren. Bovendien gingen er tijdens het werk kelders stuk en werd er erfgoed beschadigd. De werkzaamheden zijn toen onmiddellijk stopgezet.
Antea Groep heeft een onderzoek gedaan en is tot de conclusie gekomen dat het werk door de gemeente stelselmatig onderschat is en het programmamanagement en de programmabeheersing niet op orde waren. Twee straten (Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht) moesten afgesloten worden uit voorzorg. Vervolgens is besloten om een integraal programma te gaan maken en daar goed de tijd voor nemen in samenspraak met de eigenaren/beheerders en ook de keldereigenaren onderling, want het heeft geen zin als de gemeente muren opknapt die vastzitten aan kelders, als die niet ook gelijk worden aangepakt.
We moeten eerst de scope van het plan bepalen:

- Veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid zijn ingrediënten, maar hoe ver gaat veiligheid (verkeersveiligheid of veiligheid gekoppeld aan het erfgoed?)
- Op welk gebied is het van toepassing (ook straten buiten de grachten met middeleeuwse kelders)?
- Scope; welke elementen zitten erin (kelders, straten, muren, bruggen, wegen, bomen, afwatering, walmuren (laagste) werfmuren, kluismuren, watergevels van grachtenpanden die in het water staan, riolering) of zijn er nog toevoegingen?

Als bij de herstelwerkzaamheden de put wordt bemalen, moet er ook retourbemaling plaatsvinden, anders kan dit leiden tot verzakkingen. Eelko geeft aan dat dit inderdaad belangrijk is.

De straatkelders ontbreken op het plaatje; maak het gebied groter dan de waterkant gezien de samenhang voor de te nemen verkeersmaatregelen. Eelko geeft aan dat er al een aantal straatkelders in de kaart verwerkt zijn, maar er zal gecheckt worden of de kaart volledig is.

De kwaliteit van het wegdek speelt een rol, los van de verkeersbelasting. Er ontbreken stenen en plassen blijven lang staan. Eelko reageert hierop en zegt dat op een onregelmatig wegdek auto's eerder stuiteren en dat geeft meer druk op de kelders. Daarnaast waarschijnlijk er hierdoor ook meer regenwater doorgelaten dan op een strakker wegdek (normaal 10-15% doorlaatbaarheid).

Zijn ratten of muizen in staat om kanalen te graven en zich naar binnen te vreten? Frank van der Zanden geeft aan dat er geen concrete gevallen bekend zijn dat ratten of muizen constructies ondergraven.

Als huiseigenaar kun je alleen je huisgevel beïnvloeden of de binnenzijde van je kelder, maar je hebt geen invloed op wat daarbuiten gebeurt.

Waterspuwers die grondwater de werf op storten geven ook veel vocht aan de muren. Een bewoonster lost dit op door emmers eronder te zetten en elke dag te legen, anders wordt de muur veel te nat. Een afvoerputje is niet toegestaan omdat dat niet oorspronkelijk is. Eelko zegt dat de waterspuwers soms verstopt raken of niet goed worden onderhouden waardoor het water in de spuwer of het deel erachter blijft zitten. Als het water tegen de muren aankomt of op de werven blijft liggen en tot lekkage leidt, moet dat inderdaad bekeken worden.

5. <u>Belastbaarheid kelders</u>

Nanneke licht toe dat het ook mogelijk is om een date van 10 minuten aan te vragen met een expert in de break-out room. Alle vragen en antwoorden worden genoteerd.

Eelko meldt dat er al 16 kelders zijn bekeken en een aantal kelders is ook open gegraven. Sommige kelders zijn heel sterk gebouwd en een aantal kelders is minder sterk. De minst sterke kelders worden onderzocht. De experts verwachten dat de 2 ton belastbaarheid die ook in 2014 al is genoemd de uitkomst zou kunnen zijn, maar er wordt ook gekeken naar de dynamische belasting en er worden allerlei berekeningen gemaakt. Dan zijn er 3 opties:

- De verkeersbelasting wordt aangepast aan de zwakste kelder.
- De zwakste kelderconstructie in voldoende onderhouden staat bepaalt de maximale aslast.
- Zwakste kelders versterken door een schil eromheen te maken waardoor een hogere aslast kan worden toegelaten.

Volgens de Commissie van Wijzen was er al heel lang een aslast van max. 2 ton en daarvoor nog minder. Toch is de aslast in de jaren 90 uitgebreid, terwijl die toen al hoog werd gevonden. Vervolgens is die 2 ton niet goed gehandhaafd. Een eigenaar zegt nu niet in een discussie te willen verzeilen of de aslast nog verhoogd kan worden. Eelko geeft aan dat er nog niets besloten is. We horen graag hoe jullie hierin in staan als keldereigenaren, bewoners en ondernemers in het gebied.

Historisch gezien waren het B-wegen met een wieldruk van 1 ton/ 2 ton aslast, maar er is niet goed gehandhaafd. Er hebben zelfs jarenlang zware vuilniswagens overheen gereden. Als er niet gehandhaafd gaat worden, zal er nog meer schade ontstaan aan de (onversterkte) kelders. Gevraagd wordt om ter indicatie te reageren op de vraagstelling.

Als alle eigenaren van werfkelders volledig verantwoordelijk zouden worden voor al het onderhoud, zal dat antwoord anders zijn dan wanneer de gemeente alle eigenaren gaat helpen bij het herstel en dat vanaf dat moment het onderhoud voor de eigenaren is.

Deze vraag is inderdaad niet aan de orde. De huidige aslastbeperking is er niet voor niets en misschien zelfs nog te hoog, zeker in de huidige conditie. Eelko verheldert dat de aanwezigen niet gehouden worden aan het antwoord, het is slechts ter indicatie.

<u>Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)</u>
OF
<u>Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)</u>
1 ---------- 10

1 67%
2 17%
3 17%
(4 t/ 10 geen stemmen)

- Zo min mogelijk belastbaarheid.
- Minder zwaar verkeer op de grachten, maar nog wel bezorgdiensten met kleinere auto's. Sinds de plaatsing van de paaltjes op 1 maart 2021 hebben wij al minder trillingen en geluidsoverlast in onze kelder.
- Maak los van de kostendiscussie een goed plan en dat is de minst mogelijke belastbaarheid. Het doel moet niet zijn om de aslast te verhogen.

6. <u>Maatregelen weren te zwaar verkeer</u>

Eelko licht toe dat er een balans moet komen tussen wat de kelders aan gewicht aan kunnen en de verkeersbelasting. De maximale aslast is nu 2 ton, maar die wordt regelmatig overschreden. We kunnen handhaven, maar uiteindelijk zullen er ook fysieke maatregelen moeten komen want met paaltjes op 2,2/2,3 meter kan vrachtverkeer er echt niet door. Er staan nu op 4 plekken palen en het aantal locaties wordt uitgebreid naar 15 voor de zomer.
Uit tellingen is gebleken dat er per week 40 vrachtwagens en enkele duizenden bestelbusjes rijden. Een groot deel van de bestelbusjes gaat tot 2 ton en ongeveer 1/3 tot 2,8 ton (volgens opgave fabrikant). We hebben ze ook allemaal een paar keer op de weegschaal gezet en dat blijven we ook doen. We hebben zelf niet geconstateerd dat ze te zwaar zijn, maar als de cafés weer opengaan schatten we in dat we wel weer te zware bussen tegen gaan komen.
Invoering van fysieke maatregelen in het wervengebied is lastig: pollers (inzinkbare palen) zijn niet mogelijk bij kelders en een weegbrug is ook lastig inpasbaar in het gebied. In een breder gebied zou dit wel kunnen, maar dan zouden we de bruggen moeten nemen over de singel en dan krijg je een heel groot gebied; als daar geen vrachtwagens en bestelwagens mogen komen geeft dat problemen voor de bevoorrading van het kernwinkelgebied.

Nanneke meldt dat in de chat is gemeld dat paaltjes ook vaak omver worden gereden en verwezen is naar buitenlandse voorbeelden voor cameratoezicht. Waar gaat de voorkeur naar uit; fysieke maatregelen of kenteken camerahandhaving?

<u>Fysiek afsluiten voor zware voertuigen</u>
<u>OF</u>
<u>Kenteken camerahandhaving</u>
1 ---------- 10

1	67%
6	29%
10	14%

- Combinatie van beiden. Voorkom dat vrachtverkeer een fuik inrijdt door de beperking eerder aan te geven.
- Cameratoezicht alleen is onvoldoende, maar fysieke maatregelen zijn esthetisch niet mooi.
- Groot verkeer moet fysiek tegengehouden worden maar voor kleiner verkeer elegant toezicht i.p.v. nare maatregelen in het zicht.
- Fysieke afsluiting is beste oplossing, maar technische uitvoerbaarheid is lastig (storingsgevoeligheid) dus het wordt waarschijnlijk cameratoezicht, maar invoering vanaf 2025 is veel te laat.
- Voorkeur voor cameratoezicht i.v.m. esthetiek. Nieuwe paaltjes op Twijnstraat zijn ook alweer aangereden. Succes van cameratoezicht zal afhankelijk zijn van de hoogte van de boetes.

- Grote vrachtwagens al op afstand tegenhouden. Misschien moet de snelheid ook aangepast worden, want het maakt wel uit of de belasting statisch of dynamisch is. Er zijn geen voortuinen,

dus een grotere kans op aanrijdingen tussen voetgangers en fietsers of auto's. Voorkeur voor camerasysteem om zowel op snelheid als op zwaar verkeer te handhaven.

Sjors Handgraaf (XNTN) licht toe dat er relatief snel camera's opgehangen kunnen worden, maar de juridische haalbaarheid moet goed bekeken worden voor de 'twijfelcategorie' voor de categorie met een maximale aslast tot 2 ton maar te zware belading.

7. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko licht de oorzaken voor lekkage toe:

- Hemelwater dat door de bestrating in de ruimte tussen 2 kelders terecht komt, waar een afvoersysteem zit met waterspuwers dat hersteld moet worden.
- Materiaal van de kelders zelf is poreus of beschadigd met scheuren waardoor er water doorheen komt.

In de jaren 90 is een beschermende laag aan de bovenzijde van de kelders gelegd om te voorkomen dat er water door het dak van de kelder heen komt. Er lopen 2 discussies door elkaar: het beschermen van het erfgoed tegen ernstige lekkage (o.a. in Choorstraat zijn de stenen doorweekt waardoor ze hun stevigheid kwijt raken). Anderzijds zijn de kelders ooit bedoeld geweest om spullen doorheen te voeren en daarvoor hoeven ze niet waterdicht te zijn, maar als de kelder een bedrijfs- of woonfunctie heeft gekregen, moet die voldoen aan de wetgeving en dus ook vochtvrij zijn en dan is het de vraag wie dat moet betalen.

<u>Vocht accepteren, lekkages verhelpen</u>
<u>OF</u>
<u>Waterdicht maken voor wonen en werken</u>
1 ---------- 10

1	14%
5	14%
7	14%
8	43%
10	14%

- Eigenaren zijn vrij om de kelder te gebruiken zoals het hen goeddunkt, maar de kelder was ooit bedoeld voor opslag c.q. doorvoer van spullen, dus dat zou altijd het vertrekpunt moeten zijn.
- Steeds meer werfkelders krijgen een woonfunctie, dus pak het voor de komende jaren in 1 keer goed aan.
- Niet alle kelders zijn geschikt voor bewoning door fysieke beperkingen (bijv. hoogte), maar functies veranderen door de geschiedenis heen, dus pin het niet vast op de doorstroomfunctie. Er is bovendien enorme woningnood. De gemeente zou naar het vergunningenbeleid kunnen kijken Denk ook na over B&B's. Zeker als kelders nu ook los verkocht worden en er economische bedrijvigheid komt, heeft dat effect op de sociale cohesie.
- We moeten ook respectvol naar het verleden kijken. Het is knap wat men met beperkte middelen destijds kon bouwen. De kelders waren toen waterdicht (genoeg), maar de problemen zijn ontstaan door de vele invloeden van buitenaf (problemen met water, groen wat in de binnenstad is gekomen).

- Tijdens de bouw is een waterdichte kleilaag over de bakstenen gewelven aangebracht. De Commissie van Wijzen heeft aangegeven dat de gemeente verantwoordelijk is voor het afvoeren van regenwater en er dus voor moet zorgen dat het water van boven niet in de kelders terechtkomt, anders spoelt het uit en stort het in. Voor optrekkend vocht uit de bodem moet de eigenaar zelf verwarming aanbrengen en ventilatie.

- Het oorspronkelijke doel van de werfkelders is geen krachtig argument voor de toekomst. Oude ziekenhuizen en historische gebouwen in Utrecht zijn juist dankzij bewoning behouden gebleven.
- Er loopt ook een stadsverwarmingsleiding door het gebied heen; daar kunnen ook lekkages ontstaan.

8. Afsluiting

Nanneke meldt dat nog aanvullingen gegeven kunnen worden via de chat of mail (werven@utrecht.nl); daar volgt dan zeker nog een reactie op. Er komt een verslag op hoofdlijnen en de praatplaten en tekeningen van Wytze worden ook aan alle deelnemers gestuurd. Morgen wordt een mail toegestuurd met een link voor een evaluatie van deze bijeenkomst.

Eelko dankt voor de inbreng en de discussie. Er waren verschillende invalshoeken en belangen en er zijn vanavond toch weer nieuwe aspecten aan bod gekomen, dus dat helpt om nog veel breder naar de opgave en problematiek te kijken. Er zal een document gemaakt worden met alle vragen en antwoorden.
Het gesprek over de waarden van veiligheid, erfgoed, gebruik, functionaliteit was heel waardevol. Dit geeft ook weer andere inzichten en zal ook een mooi gesprek zijn met het college en de gemeenteraad bij het vaststellen van het plan, want dat bepaalt uiteindelijk welke keuzes je maakt.
Bij de scope hebben we een aantal toevoegingen gekregen, dus dank daarvoor. We moeten nog nadenken over hoe breed we het maken: is het alleen aan erfgoed gerelateerd of gaat het ook over verkeersveiligheid en de hoeveelheid verkeer? Dat is voor de leefbaarheid heel erg belangrijk, maar zit dat dan in het omgevingsplan, het mobiliteitsplan of in dit programma?
Bij de discussie ‘wat kunnen de kelders aan’, loopt het ‘wat’ en ‘wie’ inderdaad erg door elkaar heen. Misschien kunnen we die discussie later voeren. Voor de verkeersmaatregelen op zichzelf maakt het niet uit hoeveel ton het wordt, want een aantal maatregelen moet je toch nemen.
De discussie of fysieke maatregelen wel gaan werken (omver of tussendoor rijden, esthetiek) of dat handhaving een betere oplossing is, is herkenbaar. Inderdaad is 2025 ver weg en is misschien tussentijds andere handhaving nodig of kunnen we versnellen. Er is ook geopperd om de snelheid te verlagen. Er geldt al 30 kilometer per uur, maar misschien moet de snelheid nog verder terug.
De discussie over de lekkage was ook een principiële: wat was de functie van de werfkelder en wat wordt het? Het feit dat je die kelders gaat gebruiken zorgt er ook voor dat ze goed onderhouden worden en dat is ook weer goed voor het erfgoed. De Commissie van Wijzen houdt zich ook bezig met wat de overheid moet doen en wat een eigenaar zelf kan doen. Voor de verkeersmaatregelen is de keldereigenaar van de overheid afhankelijk. Bij lekkage is de bottom-line dat het erfgoed niet stuk gaat door lekkage maar als het gaat over het gebruik, dan moeten we goed kijken wat de Commissie van Wijzen daarover zegt.
Niet aan de orde is gekomen het onderwerp klimaatadaptatie (bijv. heftige regenbuien); moeten we de scope niet verbreden?
Het programmaplan zal de komende weken geschreven worden op basis van alle input en gesprekken. De planning is dat dit stuk eind april bij B&W ligt en vervolgens naar de gemeenteraad gaat, die ongetwijfeld een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. Hopelijk kan het voor de zomer vastgesteld worden. Waarschijnlijk is voor bepaalde onderdelen meer tijd nodig, maar we kunnen voor plm. 70% al uitspraken verwachten en voor 30% of er meer tijd nodig is en daar zijn deze gesprekken ook heel belangrijk voor.

Nanneke concludeert dat er veel huiswerk en uitzoekwerk is, maar ook veel steun om bepaalde denkrichtingen verder te ontwikkelen. Er is in de chat gezet dat de stellingen wat dwingend waren, maar jullie hebben er wel hele mooie, genuanceerde uitspraken over gedaan dus dat is toch de winst van deze avond. Er wordt nog een rondje gemaakt met ‘hartekreten’:

- Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en we moeten niet langer wachten.
- Laten we ook eerst het huiswerk doen en de verwachtingen over en weer helder hebben.
- Volgend jaar bestaat Utrecht 900 jaar; het mooiste cadeau zou een voldragen plan zijn dat dan ook in uitvoering kan worden genomen.
- Er is een gemeenschappelijk belang, ook voor de generaties na ons. We hebben last van beslissingen in het verleden waarbij niet iedereen mee deed en er zoveel verschillen zijn opgetreden. Laten we hiervan leren.

Nanneke dankt alle aanwezigen hartelijk voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.48 uur.

Tweede bijeenkomst: 24 maart 2021 middag



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatie bijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	15:00-17:00	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmmanager), Carlos Genders (expert RHDHV), Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Wittenveen en Bos), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Mieke Veenbrink (notulist), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Ruud Gubbels (eigenaar), Italo de Lorenzo (eigenaar), Merel Rosenberg, namens UVSV, (eigenaar), Karel Schuttevaer (eigenaar), Joyce de Vaan (huurder kelder), Daan Westerink (eigenaar)

Verslag

9. <u>Welkom en toelichting op programma</u>

Nanneke van der Heijden, gespreksleider, heet allen van harte welkom en licht het programma toe.
Voor het maken van een sfeerverslag wordt de vergadering opgenomen. Nanneke van der Heijden roept de aanwezigen op ook gebruik te maken van de chat.
Nanneke van der Heijden licht het programma toe.

10. Kennismaking

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaren	4
Eerder betrokken geweest bij het wervengebied	2/3
Bewoners/ondernemers Oudegracht	3
Bewoners/ondernemers Nieuwegracht	geen
Bewoners/ondernemers Plompetorengracht	1
Bewoners/ondernemers Drift	1

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een 'tegeltje' te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- De Oudegracht/het terrasje pakken aan de Oudegracht;
- De mooie grachten/de schoonheid van de grachten;
- De verschillende kelders;
- Het kleinschalige dorpse karakter;
- De boom bij de Pausdam;
- Nu er minder verkeer is, hoor je de natuur;
- Het bevaren van de (buiten) grachten;
- Het tijdens warme dagen slapen in de kelder.

De kelders van de aanwezigen worden gebruikt als opslag, als atelier, als logeerverblijf, als bedrijfsruimte.

11. Werven waardenkader

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 100% / neutraal / oneens

- Veiligheid gaat over alles. Bewoners willen dat het huis veilig is en dat het op de weg veilig is. Camerabewaking draagt bij aan het veiligheidsgevoel. De gemeente en de bewoners moeten elkaar zien als samenwerkingspartners en zij hebben elkaar nodig om de boel vooruit te brengen;
- Bewoners zien nog veel zaken die niet geoorloofd zijn zoals het rijden van vrachtwagens in gebieden waar een verbod geldt. Wanneer bewoners meldingen doen, dan duurt het soms lang voordat bewoners iemand aan de telefoon krijgen of dat iemand ter plekke is;
- Veiligheid betekent ook dat bewoners en bezoekers veilig het gebied kunnen bezoeken, zonder dat men de nek breekt over losliggende stenen, etc.

Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 33% / neutraal 50% / oneens 17%

- Het gebruik van kelders is veel waard, maar de waarde van het erfgoed mag hier niet ten koste van gaan (het moet hand in hand gaan);
- De historische waarde is heel belangrijk. Maar de bewoners/eigenaren kijken ook naar het huidige gebruik en de waarde die de werfkelders hebben;
- Het zou zonde zijn wanneer de buitenkant wordt aangepast en de historische uitstraling teniet wordt gedaan.

Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 40% / neutraal 20% / oneens 40%

- De bereikbaarheid voor de mens is belangrijk (niet voor de automobilist).
- De bereikbaarheid moet gewaarborgd zijn anders hebben de grachten ook geen historische waarde;
- Het gebied moet leven, maar wel op een manier waarop de werfkelders en het gebied in takt blijven en niet door allerlei zwaar verkeer kapot wordt gemaakt. Genieten kan ook op de fiets;
- De bereikbaarheid te voet of per rondvaartboot is belangrijk. De discussie over de autobereikbaarheid is verleden tijd en ook de discussie over de belastbaarheid van de werfkelders;
- Voor de studentenvereniging is de bereikbaarheid van de Drift voor toeleveranciers belangrijk maar het herstel van het erfgoed is ook belangrijk;

- Er zijn creatieve manieren te bedenken (zoals het aanleveren met tankwagens van drank) om de functies te behouden maar de belasting te verminderen.

Ik hecht de meeste waarde aan:

- Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid 40%
- Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik 20%
- Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid 20%
- Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid 0%
- Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik 0%
- Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid 20%

12. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomst. De gemeente stelt een programmaplan op met als doel dat de gemeente en de eigenaren samen het plan gaan uitvoeren en waarin het handhaven van het erfgoed een uitgangspunt is. Voor het uitwerken van het programmaplan is het belangrijk input te krijgen van bewoners/ondernemers over een aantal onderwerpen zoals de drie waarden veiligheid, erfgoed en bereikbaarheid. Er is onderzoek gedaan naar diverse zaken zoals de schades, de lekkages, de belastbaarheid, etc.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).
Aan de hand van een praatplaat toont hij welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Frank van der Zanden verduidelijkt dat bewegend water kan leiden tot aantasting van de fundering (dit wordt niet alleen veroorzaakt door vaarverkeer). Met name in de Nieuwegracht, waar de fundering minder diep is, is het effect van het vaarverkeer groter op de muren. Daarom mag in de Nieuwegracht geen gemotoriseerd verkeer varen. Om alle effecten in beeld te brengen is aanvullend onderzoek nodig. Afgesproken wordt dat de gemeente contact opneemt met Schuttevaer om over dit onderwerp verder te spreken.

De rondvaartboten zijn een belangrijke partner voor de ondernemers in de stad. Het zo mooi mogelijk houden van de binnenstad en het water is voor het trekken van toeristen belangrijk.

Opgemerkt wordt dat de nieuwe voegen al weer uit de muren vallen. Bij het voegen van de muren is voegmiddel gebruikt met veel kalk om te kunnen voldoen aan de milieueisen. Geadviseerd wordt om bij het herstel voegmateriaal van een betere kwaliteit te gebruiken.

13. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard licht aan de hand van een praatplaat de mogelijke oplossingsrichtingen toe. Het (zware) verkeer kan geweerd worden of er kan een balans worden gezocht in de belastbaarheid van de kelders en wat er aan verkeer kan rijden.
In juni worden de uitkomsten van een onderzoek verwacht naar de belastbaarheid van de kelders. Vooralsnog is de inschatting dat een belastbaarheid van 2 ton per as mogelijk moet zijn. Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders.

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een bewoner geeft aan dat hij sinds 1970 woont aan de Oudegracht. Voor die tijd was al versterking aangebracht met gewapend beton. Deze bewoner heeft nooit problemen gehad met de kelder als gevolg van het zware vrachtverkeer. De problemen zijn begonnen nadat er werkzaamheden aan de werfmuren zijn verricht. De muur aan de kant van de werf is losgekomen van de kelder;
- Het wervengebied is gebouwd voor andere doeleinden dan het nu voor wordt gebruikt. De discussie moet meer gaan over hoe het wervengebied gebruikt moet gaan worden en het behouden van het erfgoed. Er rijdt nog veel verkeer in het gebied niet zijnde bestemmingsverkeer. De kelders moeten versterkt worden maar niet zodanig, dat er zwaar verkeer overheen kan rijden;
- Ook bij een andere aanwezige zijn er problemen met de kelder sinds de werkzaamheden aan de werfmuur. De muur is scheef gaan staan en de deuren vallen naar binnen. Bij de werkzaamheden was er een groot gat in de riolering;
- Een aanwezige geeft aan dat zij nog maar sinds kort een werfkelder huurt en niet kan beoordelen of in de afgelopen jaren sprake is van verval. De kelders moeten kwalitatief goed zijn. De kelders moeten op orde gebracht worden en goed belastbaar zijn;
- De kelders moeten verstevigd worden en de volgende discussie is of er auto's overheen mogen rijden;
- De kelder moet bereikbaar blijven voor het bevoorraden.

14. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat er in het gebied op dit moment op vier plekken (en het aantal wordt uitgebreid naar zestien plekken) paaltjes worden geplaatst om vrachtverkeer de doorgang te belemmeren. Vrachtverkeer kan het gebied niet meer in komen, maar busjes, die soms ook een aslast hebben > 2 ton, wel. De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

1 17%
3 0%
5 33%
7 33%
10 17%

- Een aanwezige kiest voor fysieke maatregelen. Een automobilist/vrachtwagenbestuurder die de omgeving niet kent, mist de bordjes en rijdt alsnog het gebied in. De huidige paaltjes om het vrachtverkeer te weren zijn op een aantal plekken wel heel krap;
- De stad moet ook gastvrij blijven. Met het plaatsen van camera's en een ontheffingssysteem kan dit geregeld worden. Afgevraagd wordt of ook de snelheid van het verkeer van invloed is op de

belastbaarheid van de kelders. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er onderzoek wordt uitgevoerd naar de statische en dynamische belastbaarheid. Vooralsnog zijn de geluiden dat bij een lagere snelheid er iets meer gewicht mogelijk is;
- In het verleden werd er met zwaar verkeer gereden over het deel van de Oudegracht tussen de Lange Viestraat en het Stadhuis. Bewoner kent geen geluiden van lekkage van de kelders onder dit stuk van de gracht. De bewoner stelt een gebiedsgerichte aanpak voor omdat per gebied de situatie verschillend is;
- Een bewoonster is nog niet zover dat zij het gehele gebied wil afsluiten. De politieke partijen D66 en GroenLinks willen alle verkeer weren uit de binnenstad. Zij hoopt vooralsnog dat de maximum snelheid in het wervengebied wordt verlaagd. Zij geeft aan dat cameratoezicht onvoldoende is en dat fysieke maatregelen getroffen moeten worden;
- De huidige navigatie werkt niet altijd waardoor vrachtwagens zich vastrijden op de grachten;
- Het is belangrijk dat de hulpdiensten het gebied kunnen bereiken;
- Een aanwezige vindt bereikbaarheid belangrijk en is voor een moderne aanpak met nieuwe technieken;
- Geadviseerd wordt ervaringen die elders (zowel in Nederland als in het buitenland) zijn opgedaan met camerabewaking en fysieke maatregelen mee te nemen in de afwegingen.

15. <u>Lekkages van kelders</u>

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater maar ook ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die lozen op de straat ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

<u>Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid</u>
OF
<u>Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies</u>
1 ---------- 10

1 0
3 20%
5 0
7 40%
10 40%

- De kelders die al zijn omgebouwd tot woning of kantoorruimte moeten behouden blijven maar het is niet nodig dat alle kelders bewoonbaar worden;
- Een bewoner gebruikt de kelder al ongeveer 45 jaar als kantoor. Tot een paar jaar geleden zonder problemen. Toen de werkzaamheden zijn uitgevoerd is de voorkant van de werfmuur los komen te staan van de kelder en hierdoor is lekkage ontstaan;
- De eigenaar moet zelf kunnen bepalen hoe hij/zij de kelder wil gebruiken echter het is niet nodig om te stellen dat iedereen in de kelder moet kunnen wonen;
- De huidige constructies zijn kapot en eerst moet gekeken worden hoe deze zijn te herstellen (de basis moet op orde zijn) zodat de kelders behouden blijven voor de toekomstige generaties;
- Afgevraagd wordt in hoeverre alle kelders waterdicht moeten zijn;
- De kelders moeten veilig zijn;
- Op een aantal kelders aan de Oudegracht is in verleden bitumen aangebracht om lekkage tegen te gaan. Juist bij deze kelders zijn nu problemen geconstateerd doordat de stenen te droog worden. Eelko van den Boogaard legt uit dat hier een onderzoek naar loopt en eind mei worden de resultaten van dit onderzoek verwacht.

16. <u>Afsluiting</u>

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de

aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard vond het een inspirerende bijeenkomst. De standpunten en de argumentatie bieden het projectteam nieuwe inzichten en dit zal gebruikt worden in het vervolgproces. Hij geeft aan dat belangrijk is om te bepalen welk gebruik mogelijk moet zijn (bijvoorbeeld het varen met de rondvaartboten) en dan moet gekeken worden welke maatregelen getroffen moeten worden. Voor wat betreft het verkeer zullen er beperkingen opgelegd worden. De wereld is ten opzichte van de jaren 60 aanzienlijk veranderd. Het moet wel mogelijk zijn dat bijvoorbeeld het afval wordt opgehaald en dat er verhuisd kan worden. Hij vindt het een interessante gedachte om te onderzoeken welk regiem mogelijk is per gebied omdat de constructies mogelijk een andere belastbaarheid hebben.

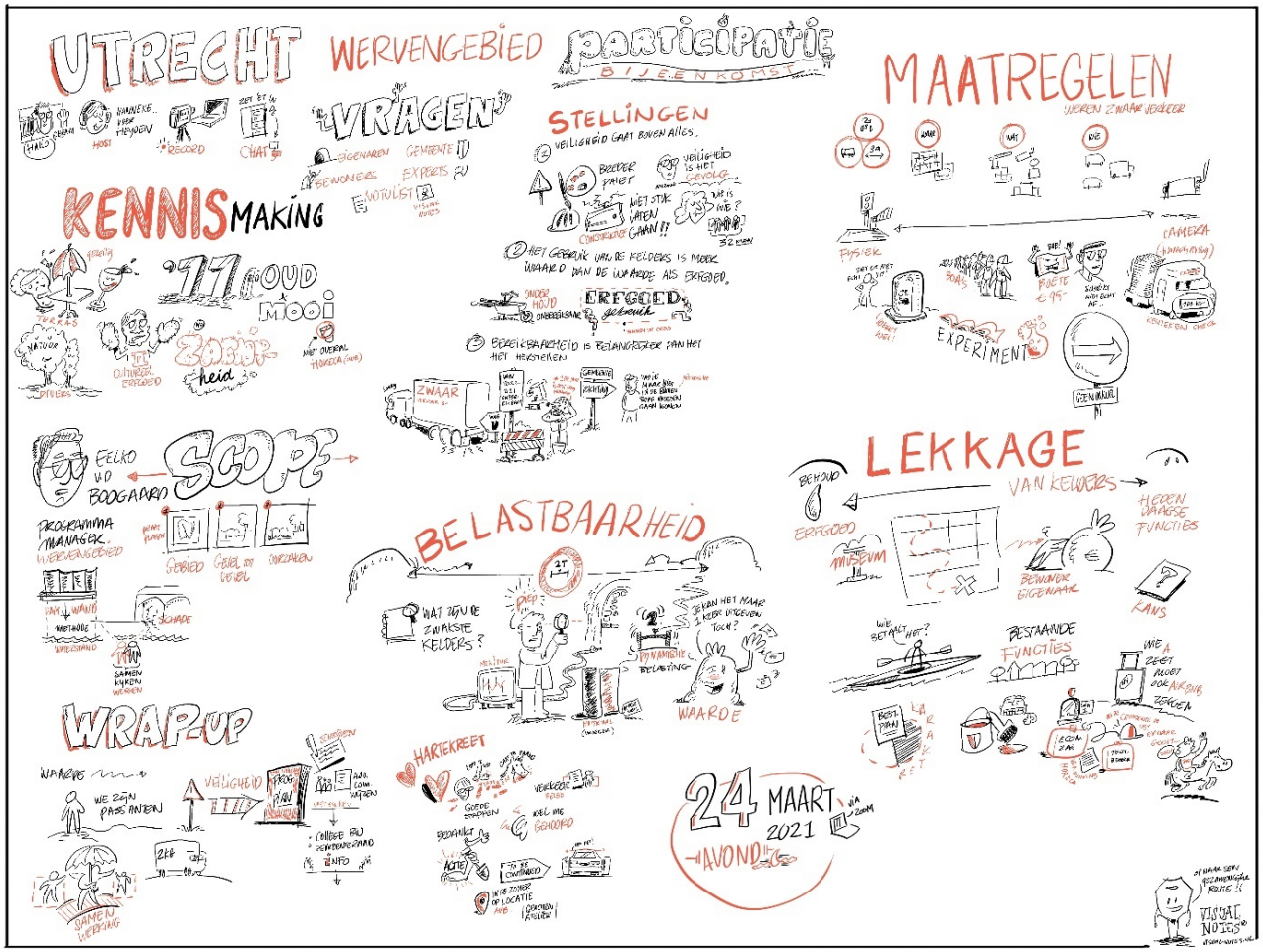
Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit. Eelko van den Boogaard wil in de toekomst ook samen kijken hoe uitvoering kan worden gegeven aan het plan.

Tips en tops:

- Complimenten voor de manier waarop Nanneke van der Heijden het gesprek heeft geleid. Zij heeft alle deelnemers laten participeren;
- De tijd is omgevlogen, complimenten aan Nanneke van der Heijden en aan gemeente en andere bewoners;
- Fijn dat er verschillende bewoners/ondernemers aanwezig waren;
- Betrek jongeren bij het zoeken naar oplossingen;
- Interessant, heb weer veel geleerd;
- Mooi te zien dat mensen in eerste instantie voor links of rechts op de lijn kozen maar met argumenten veelal opschoven naar het midden;
- Als we allemaal dezelfde kant op kijken wordt Utrecht een stuk mooier.

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

Derde bijeenkomst: 24 maart 2021 avond



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Online participatiebijeenkomst programmaplan wervengebied	**Verslag door**	Mieke Veenbrink
Datum	24 maart 2021	**Datum verslag**	24 maart 2021
Tijdstip	19:30-21:30	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht		

Agendapunten

1. Welkom en toelichting op programma
2. Kennismaking
3. Werven waardenkader
4. Scope + (oorzaken van) problemen
5. Belastbaarheid kelders
6. Maatregelen weren te zwaar verkeer
7. Lekkages van kelders
8. Afsluiting

Deelnemers gemeente Utrecht

Nanneke van der Heijden (gespreksleider), Wouter Akkermans (expert lekkage en wal- en kluismuren), Eelko van den Boogaard (programmanager), Thomas Harrewijn (expert RHDHV) Robin Lankhuijzen (expert XNTN), Martijn Lelieveld (expert Decisio), Frank Linthorst (expert Witteveen en Bos), Jack Post (expert Antea Group), Fabian Mol (weren te zwaar verkeer), Hein Pierhagen (Omgevingsmanager), Kirsten Pieters (ondersteuning, co-host), Mieke Veenbrink (notulist), Jeroen de Vreede (Communicatieadviseur), Wytze Veenstra (visueel notulist), Frank van der Zanden (belastbaarheid kelders)

Deelnemers eigenaren/bewoners/ondernemers

Bram Anker (eigenaar en bewoner), Tim de Beet (bewoner), Ferdinand Binnenpoorte (eigenaar en bewoner), Jan Bots en Annemiek Roessen (eigenaren en bewoners), Jochem Brouwer (eigenaar en bewoner), Wilfried Claus (eigenaar en bewoner), Veronika Egelmeer (ondernemer), Grachtenatelier (ondernemer en eigenaar), Hetty Jansen (eigenaar en bewoner), Corien Swaan (bewoner)

Verslag

1. Welkom en toelichting op programma

Nanneke van der Heijden opent de derde online participatiebijeenkomst over het programmaplan voor het wervengebied en heet de aanwezigen welkom.

Geen van de aanwezigen heeft er bezwaar tegen dat de vergadering wordt opgenomen. De beelden worden gebruikt voor het maken van een sfeerverslag. Van de bijeenkomst wordt

zowel een visueel verslag als een verslag op hoofdlijnen gemaakt. Ook in de chat kunnen vragen worden gesteld.

Nanneke van der Heijden licht het programma van de avond toe.

2. <u>Kennismaking</u>

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werfkeldereigenaar:	6
Bewoner wervengebied:	7
Ondernemer:	2
Namens de gemeente:	7
Experts	5

De aanwezigen worden gevraagd in padlet een ‘tegeltje’ te maken waarop zij aangeven wat voor hen het beste is aan het wervengebied en worden gevraagd eventueel een foto te uploaden. Genoemd worden:

- Bezorgd om cultureel erfgoed. Het gebied rond de grachten en de werven is oud en heel mooi. Voorkomen moet worden dat er schade ontstaat aan de kelders. Het erfgoed staat soms onder druk (aan een deel van de Oudegracht zou geen horeca toegestaan zijn);
- Historie, de mooiheid en de authenticiteit;
- Een aanwezige die sinds 1977 aan de gracht woont heeft veel zien veranderen;
- Gezelligheid wervengebied,
- Water en terrassen;
- Genieten;
- Bijzonder;
- De unieke uitstraling. Gehoopt wordt dat de gemeente een inspanning doet om de werven, de kelders en de walmuren te behouden. Dat betekent dat het erfgoed met zachtheid moet worden behandeld. De belasting van de kelders moet bepalend zijn voor wat er mogelijk is qua verkeer.
- De verschillende manieren in het gebruik langs de grachten (een groener gebied, een drukker gebied, etc.).

3. <u>Werven waardenkader</u>

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

<u>Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 38% / neutraal 50% / oneens 13%</u>

- Het is breder dan veiligheid. Het gaat bijvoorbeeld ook om de leefbaarheid in het gebied en daar is veiligheid een aspect van;
- Het gaat zowel over de sociale- als technische- als constructieve veiligheid. Sociale veiligheid geldt ook in dit gebied maar ook op andere plekken;
- Wanneer de kelders goed zijn onderhouden en er geen verkeer is wat er niet thuishoort, dan is de veiligheid het gevolg hiervan;
- Het wervengebied bestaat al honderden jaren. De huidige bewoners/ondernemers/bezoekers zijn slechts passanten. We moeten zuinig zijn op het gebied. Laten we zorgen dat de werven behouden blijven voor latere generaties (en niet stuk gaan door verkeerde beslissingen);
- Natuurlijk is veiligheid belangrijk maar het moet gezien worden in de context. Als je alles gaat verbouwen tot het veilig is dan doe je andere waarden tekort.

<u>Het gebruik van de kelders (wonen, werken en ondernemen) is meer waard dan de waarde van kelders als erfgoed: Eens 22% / neutraal 56% / oneens 22%</u>

- Een aanwezige is eigenaar van een werfkelder maar deze kelder is niet bereikbaar. De eigenaar vindt het belangrijk dat de werfkelder gebruikt kan worden (hoger belang dan het belang voor het erfgoed);
- Afgevraagd wordt in hoeverre men moet gaan, met het gebruiksvriendelijk maken van de kelders. Als er technische mogelijkheden zijn dan is het mooi, maar dat moet niet voor alles gaan. De culturele/erfgoedwaarde is belangrijker dan de gebruikswaarde;
- De waarde van het erfgoed staat buiten kijf, maar die wordt door het gebruik bepaald. De kelders/dit gebied is een gebied waar de huizen en de kelders intensief zijn/worden gebruikt. Wanneer het een openluchtmuseum wordt, waar alles prachtig is maar waar niet geleefd wordt, dan verdwijnt ook het erfgoed;

- Het behouden van het cultureel erfgoed is het belangrijkst. De publieke functies zijn in het verleden niet met respect omgegaan met het cultureel erfgoed door er leidingen doorheen te zagen;
- Binnen de mogelijkheden van het erfgoed, het erfgoed gebruiken is prima!
- Een kelder is niet te gebruiken wanneer er geen aanpassingen worden gedaan (zoals het aanleggen van buizen).
  Bereikbaarheid van het wervengebied is belangrijker dan het herstellen van het erfgoed: Eens 0% / neutraal 56% / oneens 44%
- Het herstel is belangrijk, daarna kan de bereikbaarheid worden gewaarborgd. Tijdens het herstel is de bereikbaarheid minder. Het herstel moet goed worden uitgevoerd en het is niet wenselijk dat gedurende het herstel de werkzaamheden (zoals aan de Kromme Nieuwegracht) een langere tijd worden stilgelegd;
- Het is belangrijk een strikte aslastbeperking af te dwingen anders gaat het erfgoed kapot;
- Als de bereikbaarheid schade veroorzaakt aan het erfgoed dan gaat het cultureel erfgoed voor de bereikbaarheid. Die afweging moet expliciet gemaakt worden. Als het erfgoed de bereikbaarheid niet kan dragen gaat het erfgoed voor;
- Er moet door de gemeente beleid worden gemaakt zodat enorme vrachtwagens om de winkels/ supermarkten te bevoorraden niet nodig zijn;
- Een aanwezige verandert zijn stem van neutraal naar oneens: hij vindt herstellen belangrijker dan bereikbaarheid.
  Ik hecht de meeste waarde aan:

Veiligheid/ gebruik/ bereikbaarheid	11%
Veiligheid/ bereikbaarheid/ gebruik	0%
Gebruik/ veiligheid/ bereikbaarheid	11%
Gebruik/ bereikbaarheid/ veiligheid	0%
Bereikbaarheid/ veiligheid/ gebruik	56%
Bereikbaarheid/ gebruik/ veiligheid	22%

4. Scope + (oorzaken van) problemen

Eelko van den Boogaard vindt het plezierig dat de aanwezigen meedoen aan de online participatiebijeenkomsten. Eelko van den Boomgaard is programmamanager en heeft eind 2019 de opdracht gekregen om een programmaplan te maken. In de afgelopen maanden is veel onderzoek gedaan. De onderzoeksresultaten worden binnenkort verwacht. Hij wil graag over een aantal onderwerpen de mening van de aanwezigen horen.

Eelko van den Boogaard toont het plangebied (Oudegracht, Choorstraat, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht, Drift).

Aan de hand van een praatplaat toont Eelko welke onderdelen betrokken worden zoals de bruggen, de wegen, de kelders, de muren, de bomen, het water, de ondergrond, kabels, leidingen, de stadsverwarming, de watergevels, etc.

Er is onderzocht waardoor de problemen met de werfkelders/muren zijn veroorzaakt. Ook hiervan is een praatplaat gemaakt. Oorzaken zijn onder andere het zware verkeer, het baggeren (wat leidt tot uitspoeling van zand en daardoor verzakte muren en scheurvorming), het vaarverkeer, het optrekkende vocht, het regenwater, bomen/boonwortels, etc.

Eelko van den Boogaard vraagt of de aanwezigen zich herkennen in de oorzaken en de problemen.

Een aanwezige geeft aan dat sinds de kademuur is hersteld en er damwanden zijn geplaatst er sprake is van verzakkingen aan de achterzijde van het pand (ongeveer 30 meter van de kademuur).
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer er schade is ontstaan na de werkzaamheden, de bewoner dit kan melden bij de gemeente. In het verleden is niet altijd adequaat omgegaan met meldingen van bewoners. Hij geeft aan dat uitgezocht moet worden of de werkzaamheden tot schade hebben geleid. Wanneer dit aannemelijk kan worden gemaakt, dan moet de gemeente een schadevergoeding betalen.

5. Belastbaarheid kelders

Eelko van den Boogaard geeft aan dat de experts zijn gevraagd aan te geven wat de belastbaarheid is van de kelders. Zij geven aan dat de kelders een aslast van 2 ton zouden moeten kunnen dragen.
Eelko van den Boogaard vraagt de aanwezigen een uitspraak te doen over de belastbaarheid van de kelders (gaan we de zwakste kelders herstellen zodat zij een maximale aslast van 2 ton kunnen dragen of bepaalt de zwakste kelder de maximale aslast).

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)
OF
Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)
1 ---------- 10

1 10%
3 30%
5 30%
7 30%
10 0%

- Hoe wordt de zwakste kelder bepaald? De kelders ontwikkelen zich. Hoe zwak moet de kelder zijn voor welke belasting? Eelko van den Boogaard antwoordt dat er onderzoek is gedaan naar de constructies. Het onderzoek heeft zich gericht op de zwakste onderdelen. Het is mogelijk verstandig om periodiek de kelders te inspecteren;
- Sinds de bouwwerkzaamheden kraakt onze kelder. Eelko van den Boogaard stelt voor in het programmaplan iets op te nemen over het periodiek inspecteren van kelders of een piepsysteem door eigenaren;
- Gevraagd wordt of in de monitoring ook gekeken wordt naar de droogte van de voegen in het gewelf. Geantwoord wordt dat bij de werkzaamheden aan de kelders in de jaren 90 de kelders zijn afgedekt met bitumen. De kelders zijn 100% waterdicht maar de voegen drogen uit. Nog niet bekend is of dit van invloed is op de draagkracht van de kelders. Frank van der Zanden vult aan dat op dit moment afgevraagd wordt of het afdichten met bitumen een juiste keuze is geweest of dat in de toekomst niet gekozen moet worden uit twee kwaden (vocht of uitdroging);
- Het zou mooi zijn wanneer alle kelders een belasting van 2 ton per as kunnen dragen maar op dynamische punten (bijvoorbeeld waar het verkeer remt en optrekt) is de belastbaarheid mogelijk lager;
- Het zou mooi zijn wanneer de kelders versterkt worden maar dat is waarschijnlijk vanwege financiële redenen een onmogelijke opgave. Bewoonster streeft naar het ideale plaatje. Het gebruik van het erfgoed kan de waarde van het erfgoed doen toenemen. Zij wil graag de kelders naar de huidige stand van het leven brengen;
- Er moet op dit moment niet vanuit financiën maar vanuit de waarden met elkaar worden gesproken;
- Bewoner pleit voor het versterken van de werfkelders Hij ziet het niet voor zich dat er helemaal geen autoverkeer gebruik mag maken van de grachten. De gewone auto's worden steeds zwaarder. Een gemiddelde elektrische auto weegt 700 kilo meer dan een normale benzineauto;
- Voorgesteld wordt de knip te leggen bij verspringen in voertuigcategorieën (3500 kilo);

6. Maatregelen weren te zwaar verkeer

Eelko van den Boogaard licht toe dat in de afgelopen maand op een aantal plekken een breedteverbod is ingevoerd. In totaal worden er op 16 plekken in het gebied paaltjes geplaatst zodat het voor vrachtverkeer niet meer mogelijk is de werven te bereiken. Een deel van de bestelbusjes kan zwaarder zijn dan 2 ton en deze kunnen het gebied nog wel bereiken.
De aanwezigen worden gevraagd of zij vinden dat er camera's opgehangen moeten worden om de kentekens te registeren (gelijk aan de milieuzone). Wanneer een auto te zwaar blijkt zal de bestuurder achteraf worden bekeurd (boete € 95) of dat er fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een weegbrug of paaltjes) geplaatst moeten worden. Het plaatsen van fysieke matregelen is esthetisch niet mooi en er bestaat een kans dat de bereikbaarheid minder wordt (files ontstaan).

Fysiek weren te zwaar verkeer
OF
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingssysteem
1 ---------- 10

2 22%
3 11%
5 56%
7 11%
10 0%

- Het plaatsen van fysieke maatregelen is de enige maatregel om voldoende zekerheid te hebben dat er geen te zware voertuigen op de grachten rijden.;
- Algemeen bekend is dat er te weinig financiële middelen zijn om voldoende handhavers in te zetten;
- Een boete van € 95 is te laag en het risico dat een automobilist een handhaver tegenkomt en een hogere boete krijgt is gering;
- Afgevraagd wordt hoe middels cameratoezicht het gewicht van het voertuig kan worden bepaald. Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de systemen geregistreerd staat welk gewicht een voertuig heeft, welke brandstof, etc.
- Opgemerkt wordt dat een te zwaar beladen bestelbus door de kentekenregistratie glipt;
- Een bewoner wil bij het bepalen van een waterdicht systeem varen op het oordeel van de experts;
- Het plaatsen van palen geeft een veilig gevoel, maar is esthetisch niet mooi;
- Wanneer iets wordt geplaatst dan is het noodzakelijk dat de aanpassing wordt gemonitord, en indien nodig wordt aangepast;
- Het plaatsen van paaltjes is niet kostbaar en leidt op korte termijn tot de gewenste resultaten namelijk dat te zware vrachtwagens het gebied niet in kunnen rijden;
- Het is een duivels dilemma. Enerzijds willen we niet dat het gehele gebied wordt afgesloten, anderzijds is men afhankelijk van het beleid van de gemeente bij het plaatsen van cameratoezicht;
- Experimenteer met nieuwe technieken (en kijk bij andere steden naar toepassingen);
- Het is niet altijd onwil van de chauffeurs maar vaak onbekendheid in het gebied waardoor zij rondjes rijden in het gebied daarom gaat de voorkeur uit naar fysieke maatregelen.

7. Lekkages van kelders

Eelko van den Boogaard legt uit dat de lekkages onder andere veroorzaakt worden door regenwater. Ter hoogte van de afvoerbuizen van het hemelwater die op de straat lozen ontstaan lekkages. Het water loopt tussen de rondingen van de werfkelders in de afwatering. Wanneer deze niet onderhouden worden, ontstaan ook hier lekkages. Op sommige plekken zijn lekkages opgetreden tussen de wal- en kluismuren. Bij andere kelders is lekkage ontstaan doordat de stenen poreus zijn. De gemeente Utrecht start in mei/juni een onderzoek om de lekkages beter in kaart te brengen.
Een vochtige kelder hoeft geen probleem te zijn wanneer de kelder wordt gebruikt voor de opslag van spullen. Echter, wanneer gewoond of gewerkt wordt in een kelder dan is een vochtige kelder een probleem.

Een aanwezige merkt op dat bij de aanhechting van de kelder op de werfmuur ook lekkages zijn ontstaan. De muurankers zijn niet goed en de keldermuren wijken ten opzichte van de kelder.

Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid
OF
Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies
1 ---------- 10

1	11%
3	22%
5	11%
7	11%
9	44%

- Bewoner is er op zich niet tegen dat de kelders ook voor andere functies worden opgeknapt maar dan moeten we wel kijken waar de rekening komt te liggen. Als een bewoners van de kelder een woning wil maken dan leidt dit tot een waardevermeerdering en dan moet degene die profiteert van de waardevermeerdering investeren;
- De situatie moet niet zodanig verslechteren dat het huidige gebruik wordt aangetast;
- Het opknappen van het cultureel erfgoed biedt kansen om bijvoorbeeld ondernemers van innovatieve bedrijven naar Utrecht te halen en te vestigen aan de werfkelders.
- Bewoonster zou de kelder willen opknappen maar dat is op dit moment niet mogelijk omdat de kelder niet bereikbaar is;
- Het gebruik van de kelders is prima maar de gemeente moet zich houden aan het vastgestelde beleid. In het beleid is bijvoorbeeld bepaald dat delen van de grachten rustiger zouden blijven en dat moet nageleefd worden;
- De functies in de kelders bepalen de dynamiek van de grachten. Er is nu sprake van verschillende karakters langs de gracht. Die zijn niet afhankelijk van de werf maar van het gebied;
- In het bestemmingsplan ligt vast wat er in een bepaald gebied mogelijk is. Het kan interessant zijn om een gebied in te richten voor innovatieve bedrijvigheid;
- In de basis moet een kelder waterdicht zijn en constructief op orde. Het is een gezamenlijk belang van gemeente en eigenaar om de kelders op te knappen;
- De gemeente werkt aan het terugkrijgen van het vertrouwen van de bewoners. Vanavond is over een beperkt aandachtsgebied het gesprek gevoerd. Het gesprek verloopt bijzonder plezierig. Afgevraagd wordt hoe het vertrouwen ook wordt herwonnen op andere portefeuilles zoals horeca en economie. Het zou goed zijn als deze methode van in gesprek gaan, ook door andere gemeentelijke afdelingen wordt opgepakt.

8. Afsluiting

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt toe dat de aanwezigen een verslag op hoofdlijnen krijgen van deze bijeenkomst inclusief de praatplaten en de tekening van de visueel notulist. Morgen ontvangen de aanwezigen een evaluatieformulier met het verzoek om deze ingevuld te retourneren.

Eelko van den Boogaard heeft genoten van het gesprek. Hij vindt het inspirerend om te luisteren naar de argumentatie over de verschillende stellingen. Bij het eerste onderwerp over veiligheid/gebruik erfgoed werd gesproken over zachtheid, zijn slechts passanten en dat de veiligheid belangrijk is maar niet het allerbelangrijkste. De dilemma's zijn besproken. Er zijn veel dingen gezegd die zullen terugkomen in het programmaplan.

Eelko van den Boogaard geeft aan de naleving van het bestemmingsplan buiten de scope van dit project valt. De Commissie van Wijzen heeft geadviseerd een wervenmanager aan te stellen die aanspreekpunt wordt voor de bewoners en ondernemers. Op dit moment is Hein Pierhagen (Omgevingsmanager) het aanspreekpunt voor alle onderdelen.
Om een goed wervengebied te realiseren is de samenwerking tussen gemeente en bewoners/ ondernemers nodig en de bewoners en ondernemers mogen geen last hebben van de gemeentelijke organisatie-indeling.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat in de komende weken het plan van aanpak wordt geschreven. Vervolgens wordt het college gevraagd het plan vast te stellen en eind april/begin mei zal het plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De verwachting is de dat de gemeenteraad een raadsinformatiebijeenkomst zal organiseren. De verslagen van de

participatiebijeenkomsten worden gedeeld met het college en de gemeenteraad zodat zij de informatie mee kunnen nemen in de afwegingen en in het besluit.

Tips en tops:

- Dank voor de openhartigheid en manier waarop deze bijeenkomst is vormgegeven;
- Er worden door de gemeente goede stappen gezet om het vertrouwen terug te winnen;
- De bijeenkomst was informatief en interessant;
- Uitgekeken wordt om in de toekomst samen met de gemeente en de bewoners vervolgstappen te zetten;
- Het is tijd dat er daadwerkelijk wat gaat gebeuren, het proces loopt al tien jaar;
- De aanwezigen worden uitgenodigd om na het corona-tijdperk fysiek bijeen te komen in het Grachtenatelier.

Tot slot worden twee opmerkingen geplaatst:

- De paaltjes staan zo krap dat het voor gewone auto's ook lastig manoeuvreren is om hier zonder schade doorheen te rijden.
- De gemeente overweegt een knip te zetten bij het Ledig Erf. Bewoners vrezen daardoor meer sluipverkeer door het grachtengebied om van de Catharijnesingel richting het Ledig Erf te rijden (en vice versa).

Nanneke van der Heijden bedankt de aanwezigen voor hun deelname en wenst de aanwezigen een fijne avond. Blijf gezond en zet je in voor het wervengebied, dan blijft het een fantastische plek om te wonen, werken en verblijven.

II. Werkgroepen

Samenvatting op hoofdlijnen van de overleggen met

1. Werkgroep Choorstraat
2. Werkgroep Overleg Kromme Nieuwegracht (Rak22)
3. Werkgroep Nieuwegracht
4. Werkgroep Oudegracht
5. Werkgroep Plompetorengracht
6. Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Werkgroep Choorstraat

Aantal deelnemers: twee, zij vertegenwoordigen de Choorstraat
Aantal overleggen: 8, periode februari 2020 – april 2021

Algemeen
Het is van belang dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van "buren" aanneemt. Deze houding helpt om in gezamenlijkheid naar oplossingen te zoeken. Ook moet er niet altijd onderzoek worden verricht, maar dingen worden gedaan. Het op de korte termijn aanpakken van de lekkage bijvoorbeeld. De beste samenwerking blijkt uit de manier waarop je samen dingen doet.

Hemelwaterafvoer
Er ligt een voorstel tot onderzoek ‘in de week’ waarin gevraag wordt suggesties te geven op de onderzoeksopdracht. Een suggestie is om een kelder die in slechte staat verkeert te wisselen met een andere, maar dit brengt vertraging in het onderzoek: het werkplan van de aannemer en de afzetting van een deel van de weg zijn al geregeld en dat moet overnieuw en dat kost tijd. Dit begrijpt de werkgroep.
De onderzoeken bij de twee kelders aan de Choorstraat zijn bijna afgerond. De werkgroep vond de samenwerking met de uitvoerende partijen erg prettig. Er was ruimte voor het stellen van vragen, ze hebben mee mogen kijken en veel geleerd over de drainage- en lekkageproblemen. Bij het openleggen was een (middeleeuwse) goot te zien, waar het grindbed ontbrak. Het hemelwater uit de Choorstraat wordt niet via waterspuwers maar zeer waarschijnlijk door gedeeltelijk ondergrondse leidingen afgevoerd naar de gracht. Werkgroep: Het hemelwateronderzoek zoals dat is opgezet in de onderzoeksvraag is best groot en veelomvattend en heeft het wel het beoogde effect? Is een wat kleiner onderzoek niet beter omdat we nu beter weten hoe het drainagesysteem in de Choorstraat werkt? Wellicht komen we tot de conclusie dat dit eenvoudig hersteld kan worden en dan ook nog op een manier zoals het eeuwenlang gefunctioneerd heeft. Dit is minder ingrijpend en kostbaar. Als dit in samenspraak met bewoners wordt gedaan, wordt op korte termijn veel kennis vergaard. Gemeente: De onderzoeksvragen zijn ingehaald door de werkelijkheid. We moeten namelijk bij mensen in de kelder kunnen kijken. Dus tot deze conclusie zijn wij ook gekomen.

De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep heeft een advies gegeven.

Werkgroep Kromme Nieuwegracht (Rak 22)

Aantal deelnemers: 5 op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 7, vanaf december 2019 – april 2021

Samenwerking
Werkgroep: Tot nu toe merken wij dat we opmerkingen hebben meegegeven aan de gemeente en vervolgens hebben wij daar niks op terug gehoord. We kunnen van alles meegeven of opschrijven in een advies, maar als we vervolgens niet weten wat er mee gebeurt, dan heeft dat geen zin. Zo zien we bijvoorbeeld niet terug dat iets gedaan wordt met onze opmerkingen over het snelle verkeer. Dat zien we nog steeds graag terug in een onderzoeksopdracht. (nov 2020)

Bespreken conceptbrief 'Verkeerssituatie Kromme Nieuwegracht'
Een lid van de werkgroep heeft een brief geschreven over de onveilige verkeerssituatie die mede is ondertekend door bewoners. De brief vertelt de geschiedenis, de huidige situatie met zijn knelpunten en eventueel toekomstige oplossingen. Het zou prettig zijn de huidige situatie van het 'tegen het verkeer inrijden', een advies van Goudappel Coffeng opnieuw te bezien, want het zijn goede maatregelen, maar er wordt nu niet op gehandhaafd. De brief is beantwoord door de betreffende afdeling van de gemeente: er wordt gezocht naar financiële middelen om het onderzoek uit te voeren. De werkgroep vindt dit teleurstellend en schort de overleggen op.

Onderzoek kluismuren
De data van de duikonderzoeken twee jaar geleden worden opnieuw gebruikt om de levensduur van de kluismuren in te schatten. Een kleurcode op de kaart geeft aan wat de levensduur is en welke acties daaruit voortvloeien. De werkgroep vertelt dat er in 2009 een soortgelijk onderzoek is geweest, ook met kaart en kleur en dat delen van rak 22 rood kleurden. Dit rapport is gedeeld met de commissie van wijzen. Ook toen werd gezegd dat alles veilig was, en toch is er een bruggetje ingestort. Er zijn toentertijd tijdelijke maatregelen getroffen.
Gemeente: het onderzoek naar de kluismuren is medio maart gereed, en is gebaseerd op recentere duikonderzoeken. Duidelijk is dat – zoals eerder reeds vermeld – rak22 spoedig moet worden aangepakt.

Parkeerplaatsen
Er worden 267 parkeerplaatsen verwijderd uit de binnenstad. De vraag is of deze parkeerplaatsen al benoemd zijn of niet. De bewoners begrijpen niet waarom het Janskerkhof autovrij wordt gemaakt, terwijl de zo kwetsbare Kromme Nieuwegracht dan juist meer belast wordt.

Weren te zwaar verkeer
Reactie werkgroep op het rapport: Het moeilijke zijn 'de busjes die niet te zwaar zijn, maar wel te zwaar zijn'. Vrachtwagens worden ondervangen door breedtebeperkingen, maar ongeveer 30% van de busjes is te zwaar beladen, in het rapport staat dat dit steekproefsgewijs wordt gemeten. Als de breedtebeperkingen in de toekomst worden weggehaald en vervangen door camera's met kentekenregistratie, is de werkgroep bang dat er zelfs weer groot verkeer en misschien ook wel weer meer verkeer op de Kromme Nieuwegracht gaat rijden. Het houden van de aslast op twee ton is vanuit oogpunt van veiligheid noodzaak.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Dit komt met name door de reactiebrief van de afdeling mobiliteit op 10 maart 2021 op de brief van de werkgroep van 21 januari 2021.
Er volgt geen advies

Werkgroep Nieuwegracht

Aantal personen: 5, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf november 2020 tot en met april 2021

Het rapport van Van Benthem en Keulen en het rapport van Spoor 2 ‘Voorlopige expertbeoordeling’ is door een deelnemer van de werkgroep voorzien van commentaar en toegevoegd aan het twee kolommenstuk. Eén overleg is gewijd aan een brief van een deelnemer waarin vragen aan de orde komen over de Commissie van Wijzen die bij dit overleg aanwezig is als toehoorder, maar ook vragen wil beantwoorden. Er is een presentatie gegeven over de (afstemming met) het mobiliteitsplan.

Weren te zwaar verkeer
De werkgroep geeft aan dat voor een goede samenwerking het essentieel is dat er gehoor wordt gegeven aan de voornaamste oproep, namelijk: het afsluiten van de gracht voor zwaar verkeer.

In het onderzoek over het weren van te zwaar verkeer worden verschillende varianten genoemd. Eén ervan is de gracht fysiek af te sluiten van verkeer. De impact hiervan op de leefomgeving is groot, want als bewoner wil je bij je woning kunnen komen. Het onderzoek heeft ook andere varianten onderzocht en het werken met technisch hoogstaande middelen zoals cameratoezicht wordt gezien als de beste keuze. Dit kan niet zomaar ingepast en geregeld zijn in 2021. Het is wel iets waar de gemeente naar toe werkt. De werkgroep heeft veel ideeën over de plaatsing van de fysieke maatregelen en er vond een overleg op straat plaats (dat kon toen nog) om te bekijken welke locaties volgens de werkgroep het meest effectief zijn om een breedtebeperking in te voeren.

Betonmixer
Op 8 januari 2021 is een betonmixer over de Nieuwegracht gereden met een aslast van 41 ton. Het bedrijf is gebeld en bood zijn excuses aan. Er is een procesvoorstel opgetuigd waarbij de bewoners kunnen aantonen dat ze daadwerkelijk schade hebben ondervonden van dit betreffende voertuig, de schade wordt verhaald op het bedrijf in overtreding. Dat is best moeilijk aan te tonen, want de schade ontstaat niet in één keer, maar beetje bij beetje. Bij de Kromme Nieuwegracht is na het implementeren van de breedtebeperking het aantal vrachtwagens flink afgenomen.
Handhaving moet veel beter optreden om verkeer tegen te houden en te voorkomen dat mensen te hard rijden. Als dat probleem niet eerst wordt opgelost trekken we als eigenaar van de kelder aan het kortste eind

Belasting van de kelders
Vanuit de werkgroep zijn vragen gesteld als: In hoeverre is dit onderzoek representatief?
In hoeverre worden bij het sterkte onderzoek ook de dynamische effecten geadresseerd? En in hoeverre is monumentenzorg betrokken bij de onderzoeken? De werkgroep is verbaasd dat er onderzoek wordt gedaan naar versterking in plaats van lagere aslast, is daar dan nog steeds sprake van? En als dat niet zo is, waarom staat het toch in de raadsstukken? Deze vragen zijn tijdens overleggen beantwoord.

Informeren toekomstige bewoners
De werkgroep geeft aan dat het in de toekomst belangrijk is dat kopers van een huis met een werf goed geïnformeerd worden. Ter bescherming van de eigenaar, en het erfgoed, is het beter dat mensen goed geïnformeerd huizen kopen.

Samenwerking en advies
De werkgroep is minder positief over de samenwerking met de gemeente. Ze zijn niet tevreden over de wijze waarop de dynamische belasting onvoldoende/onjuist wordt meegenomen in de

onderzoeken. Hierover is op 21 februari 2021 een brief gestuurd naar de CvWW met als onderwerp “Expertbeoordeling Spoor2 en het vervolg”.
Er volgt geen advies.

Werkgroep Oudegracht

Op 23 november is een eerste en tevens laatste bijeenkomst geweest met de werkgroep Oudegracht. Op 19 januari 2021 ontvingen wij onderstaande bericht van de woordvoerder Comité Oudegracht :

‘Na intern beraad van ons comité hebben we vastgesteld dat we niet willen deelnemen aan het digitale overleg van de werkgroep Oudegracht zoals die voor 21 januari 2021 voorzien was.
Ons comité betwijfelt dat in de huidige werkstructuur die de gemeente hanteert de bijdragen van haar leden werkelijk invloed krijgen en op waarde geschat worden en betwijfelt dat de relevante onderwerpen, zoals de uitvoeringsstrategie van de gemeente en de wijze waarop de juridische verhoudingen geregeld gaan worden, door het werken in de werkgroep beïnvloed zullen worden.
Om die reden zullen we ons zelf rechtsreeks wenden tot de politieke overheid en het traject via de werkgroep vooralsnog niet volgen’.

Begin januari 2021 is het comité Oudegracht Utrecht opgericht. Op 26 januari 2021 heeft comité Oudegracht Utrecht het ‘Code Oranje Boek, Werfkelders onder druk’ naar de gemeenteraad gestuurd. Op 12 februari 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen het comité Oudegracht Utrecht en de gemeente. Wethouder Diepeveen vroeg aan het eind van het gesprek om de samenwerking in de werkgroepen te hervatten. De woordvoerder van het comité Oudegracht Utrecht gaf aan dat het geen onwil is maar dat het ritme niet paste.

Werkgroep Plompetorengracht

Aantal deelnemers: 3, op persoonlijke titel
Aantal bijeenkomsten: 4 vanaf december 2020 – april 2021

De werkgroep vertelt dat er onvrede is vanuit een gevoel van machteloosheid omdat de schade aan een kelder ontstaat door factoren die niet te beïnvloeden zijn door de bewoner, zoals te zwaar verkeer en lekkage.
Door de komst van de stadsverwarming is de constructie van de kelder verzwakt. Volgens de bewoner is de historische aanhechting daarmee teniet gedaan. Er is toentertijd niet om advies van bewoners gevraagd..

Interpretatie rapport Van Benthem en Keulen
Werkgroep: Het rapport van Van Benthem en Keulen beschrijft horizontaal en verticaal bezit. Eén van de leden van de werkgroep is ben verbaasd dat de verticale gebruiker schade mag aanrichten omdat een kelder ‘mag lekken’. Maar als dat nu regenwater is dat naar binnen sijpelt door poreuze stenen, of er ontstaat een scheur waardoor er water naar binnen komt? Deze uitspraak vindt hij moeilijk te accepteren. Hij heeft in 2008 zelf de kelder hersteld, maar nu is er opnieuw schade ontstaan, maar niet door de horizontale eigenaar. Als horizontale eigenaar heb ik juridisch gezien een passieve houding waardoor ik weinig invloed kan uitoefenen op de verticale eigenaar, de gemeente.

Draagvermogen van de kelders
Werkgroep: Het dient de publieke functie als een kelderconstructie twee ton aslast kan dragen.
Gemeente: Dat is een reden van het onderzoek, als een kelder in redelijke staat van onderhoud deze twee ton kan dragen dan is het mogelijk om het erfgoed op orde te houden zonder grote inspanning van de gemeente of bewoners. De kelders die er niet aan voldoen, moeten dan wel op een bepaald niveau gehouden worden..
Werkgroep: voor mij is de functie van de kelder dat er twee kano's kunnen liggen, maar de functie van de andere eigenaar is dat hij graag verkeer tot twee ton aslast er overheen wil laten rijden. En dan ontstaan er een barst…

Samenwerking en advies
De werkgroep is positief over de samenwerking met de gemeente.
De werkgroep Plompetorengracht heeft een advies uitgebracht.

Klankbordgroep Weren te zwaar verkeer

Naast de werkgroepen is er een klankbordgroep Weren te zwaar verkeer geweest met twee bijeenkomsten in 2020 waarbij de Commissie van Advies in zake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU), studentenvereniging SSR en een bewoner van de Nieuwegracht aanwezig was.

III. Stakeholders

1. Werkgroep Centrum Management Utrecht
2. Werkgroep universiteit Utrecht
3. Veiligheidsregio Utrecht

Universiteit Utrecht

Inspectie kelders
Er blijken meerdere kelders van de universiteit niet geïnspecteerd te zijn. De universiteit is de grootste particuliere partij met kelders aan de Drift. De werkplanning van IV-infra kan niet naar voren worden geschoven, de inspectie van de kelders zit in een lopende planning. Er zijn al korte lijntjes. Alleen bij grote zorgen over de staat van de kelder schakelen we het interventieteam in. Chiel: ik zie geen veiligheidsissues in onze kelders.

Scope, Planning
De universiteit vraagt naar een scope en planning van het programmaplan, en de mogelijkheid tot het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst. Dat kan nu nog niet, omdat er nog geen besluit ligt van de raad en er nog een advies van de Commissie van Wijzen komt. Op zijn vroegst gaan werkzaamheden in 2022/23 plaatsvinden.

Vrachtwagenverbod
Om het erfgoed te beschermen geldt een vrachtwagenverbod dat wordt ingesteld per 2 maart 2021. De lengte van maximaal 9 meter blijft ongewijzigd. Evenals de geldende maximale aslast van 2 ton. De universiteit heeft bezwaar aangetekend en wacht de hoorzitting af.

Stadsverwarming
De nutsbedrijven en stadsverwarming hebben wellicht een aandeel in de schades door achteruitgang van de kwaliteit van de gewelven, aldus de universiteit. Dat horen we vaker van eigenaren, en een deel van de schades dit tot ons komen, gaan over deze leidingen die door de kelders gelegd zijn.

Samenwerking en advies
De Universiteit Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente. Vervolg afstemming volgt vanuit een meer integraal perspectief.
Er volgt geen advies

Centrum Management Utrecht (CMU)

Centrum Management Utrecht (CMU) is een ondernemersfonds met 800 tot 1000 leden, voor ondernemers door ondernemers van de binnenstad en zijn singels. Het gaat om winkels en musea die als doel hebben het economisch functioneren van de binnenstad te optimaliseren. Het is verplicht om je als ondernemer aan te sluiten bij CMU.

Vrachtwagen versus bestelbus
Er is een categorie die niet als vrachtwagen wordt vermeld op het kenteken, maar wel een aslast tussen de 2,0 en 2,8 ton heeft. Dit zijn de bestelbusjes waarvan niet direct kan worden vastgesteld dat ze te zwaar zijn, een grijs gebied dat in de loop der tijd verder moet worden uitgewerkt. Tegelijkertijd moeten er uitzonderingen zijn voor specifieke vrachtwagens, zoals een brandweer die met zwaarder materiaal snel ter plaatse moet zijn.
Het werken met vergunningen voor ontheffing is niet altijd praktisch: als zich een incident voordoet in een pand, bijvoorbeeld een lekkage, moet niet eerst een vergunning aangevraagd worden voor de loodgieter. Ook het verbouwen van een pand moet mogelijk blijven, ook daar wordt aandacht om gevraagd door CMU.

Vrachtwagenverbod en economisch functioneren
CMU: De kelders onder de bestrating kunnen zo zwak zijn dat een aslast van twee ton al bijna teveel is. Maar een aantal plaatsen is nu prima bereikbaar met vier of acht ton aslast. Geldt dan straks in de hele binnenstad een aslast van twee ton? Er moet anderhalf miljard euro omzet naar de winkels gebracht worden. Realiseer je dat als je alles afsluit, het economisch functioneren in de stad wèl door moet gaan. Het belang is groot.
Gemeente: Nee dat is niet het geval, het gaat om de straten waar de kelders onder liggen, die zijn nu kwetsbaar. Wel hebben we meer straten ontdekt met kelders. Straten die verder achter de grachten liggen hebben vaak een hogere aslast. Het onderzoek dat we in de zomer afronden geeft ons antwoord op de vraag of er veilig verkeer van 2 ton over de kelders kan rijden.

Samenwerking en advies
Centrum Management Utrecht is positief over de samenwerking met de gemeente.
Centrum Management Utrecht heeft een advies uitgebracht.

Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Er is in het kader van het weren van te zwaar verkeer sinds najaar 2019 contact met de veiligheidsregio Utrecht (VRU). Er zijn meerdere gesprekken geweest waarbij de focus lag op de brandweerzorg en het treffen van mogelijke korte en latere structurele maatregelen, zoals breedtebeperkingen voor het weren van vrachtverkeer. Er is een brief verzonden vanuit het programma wervengebied met de oproep om hier gezamenlijk in op te trekken. Deze brief was aanleiding voor een nieuw gesprek en een brainstormsessie met vertegenwoordigers van alle hulpdiensten om oplossingsrichtingen te verkennen en te verdiepen. Tevens is de VRU betrokken geweest bij de korte termijn maatregelen voor het weren van zwaar verkeer en hebben zij uitkomsten van onderzoeken meegelezen en daarin geadviseerd.
De RVU heeft een advies uitgebracht

IV. Adviezen werkgroepen en stakeholders

1. Advies werkgroep Plompetorengracht
2. Advies werkgroep Choorstraat
3. Advies Centrum Management Utrecht
4. Advies Veiligheidsregio Utrecht

Advies werkgroep Plompetorengracht

Utrecht, 12 april 2021.

Advies werkgroep Plompetorengracht Utrecht

Met belangstelling en waardering hebben we kennisgenomen van het rapport van de Commissie van Wijzen.
Uitgebreid en goed opgebouwd, respectvol, leesbaar en begrijpelijk. Met een duidelijk en volgens ons realistisch advies. In ons advies aan de gemeente Utrecht sluiten we dan ook in sterke mate aan bij het advies van de Commissie. Met name de conclusies over de eigendomsverhoudingen en de daaruit voortvloeiende rechten en plichten zijn onomwonden helder en worden door ons volledig ondersteund. Hieronder gaan we op een aantal conclusies nader in.

Wat betreft het onderhoud en herstel van schade aan werfkelders is de ‘vergeten burenplicht’ een duiding die ook wat ons betreft uitdrukt wat vele eigenaren al tientallen jaren ervaren. Uit vele onderzoeken blijkt namelijk dat zogenaamde ‘constructieve schades’ vermoedelijk zijn veroorzaakt door omstandigheden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, onder meer door het verkeer, de funderingen en staat van de wal- en kluismuren, de aanleg van nutsfuncties, of ten gevolge van andere werkzaamheden.

Daar waar de commissie over ‘schade’ spreekt, zouden wij het redelijk vinden onderscheid te maken tussen *constructieve schade* en *lekkages*. Niet elke lekkage is een gevolg van constructieve schade, en derhalve is het niet redelijk dat elke lekkage voor rekening van de gemeente verholpen zou moeten worden.

Verder maken we een kanttekening bij de opmerking van de commissie dat de gemeente verantwoordelijk is voor een deugdelijke hemelwaterafvoer. De eigenaar heeft ook een eigen verantwoordelijkheid gebruik te maken van aanwezige voorzieningen. Overigens zal een deel van het hemelwater niet afgevoerd kunnen worden en op de bestrating en het onderliggende zandbed terecht komen.

Samenwerken met de gemeente Utrecht is gegeven het verleden een beladen woord voor menig eigenaar van een Utrechtse werfkelder, maar is wel onvermijdelijk om tot een goede invulling te komen tot herstel van de werfkelders. Wij onderschrijven het voorstel van de Commissie van Wijzen om wederom een *Stichting Herstel Werfkelders* op te richten dan ook volledig. Wij waarderen daarbij ook dat, zoals voorgesteld, er naast de stichting ook een *wervenmeester wordt* aangesteld die ook de detailkennis heeft en voor de bewoners goed bereikbaar is.

Het is daarbij volgens ons van belang vooraf stil te staan bij mogelijke problemen waar de stichting in de toekomst mee te maken kan krijgen:

- Wat als ondanks alle goede voornemens bijvoorbeeld één van de partijen niet aan zijn plichten voldoet in de ogen van de ander? Stel dat volgens een van beiden niet voldoende snel actie wordt ondernomen om verdere schade aan de werfkelder te voorkomen en herstel voortvarend uit te voeren: uiteraard is overleg dan de eerste stap, maar wat als dat niet het gewenste resultaat oplevert?
- Wat zijn de mogelijkheden voor de eigenaar om de gemeente hierop aan te spreken?
  En uiteraard geldt dit ook voor de gemeente; als een eigenaar niet wenst deel te nemen aan de stichting, als aantoonbaar door de eigenaar veroorzaakte schade niet door deze hersteld wordt en de werfkelder laat vervallen? Kan onteigening van de kelder dan mogelijk een oplossing zijn?

- Het oordeel van onafhankelijke deskundigen, benoemd door het stichtingsbestuur, over de te nemen acties ter voorkoming van schade en over het herstel van schade, zouden zonder meer tot uitvoering moeten worden gebracht. Opgenomen in een realisatieplan, geeft dit duidelijkheid aan de eigenaren en aan de gemeente.
- Elke kelder zal (wellicht opnieuw) beoordeeld moeten worden. Daarbij moet vastgesteld worden welke schade er is, wat de oorzaken zijn en concreet de herstelwerkzaamheden benoemd worden. Op korte termijn de inventarisatie en plan van aanpak afronden heeft een hoge prioriteit.
- Met name de grote herstelwerkzaamheden, zoals de fundering van de wal- en kluismuren en het verder autoluw maken van de straten boven de kelders zin onlosmakelijk verbonden met de kelders en voorwaarde voor herstel van de kelders.
- In afwachting van het herstel is het noodzakelijk preventieve maatregelen te nemen om verdere schade aan de kelders te voorkomen. Dit kan ingrijpend zijn voor zowel de publieke als private gebruiksfuncties.

Specifiek ten aanzien van de Plomptorengracht doen we de volgende aanbevelingen:

1. Voer de maatregelen voor het verkeersluw maken van de gracht uit en handhaaf die om verdere schade aan de kelders onder het wegdek zoveel mogelijk te voorkomen:
    - Wegvernauwingen aanbrengen voor weren zwaar verkeer aan zowel de kant van de Voorstraat als aan de kant van de Asch van Wijckskade.
    - Borden *'plaatselijk verkeer'* plaatsen zowel aan het begin van de Plomptorengracht als op de Asch van Wijckskade, ten behoeve van het maximaal beperken van verkeer op de gracht. Tevens draagt dit bij om te voorkomen dat de gracht een sluiproute wordt ten gevolge van de wijziging van de rijrichting van de Wijde Begijnenstraat.
    - Ten behoeve van handhaving gaat onze voorkeur uit naar cameratoezicht.

2. Rond op korte termijn de onderzoeken van alle individuele kelders af en stel een herstelplan vast en start zo spoedig mogelijk met de uitvoering hiervan. Wanneer de doorlooptijd onverhoopt langer dan een jaar gaat duren is het noodzakelijk dat er preventieve maatregelen genomen worden om verdere toename van de schade te voorkomen.

3. Het vermoeden bestaat dat de staat van de kluismuren en de aanhechting aan de keldergewelven de constructie verzwakken. Onderzoek hiernaar heeft de hoogste prioriteit. Het heeft geen zin om de scheuren en de binnenkant van de kelders te herstellen als de constructie niet in staat is de belasting te dragen.
4.Een korte termijn actie die wateroverlast in de kelders kan beperken is het controleren van de spuwers en waterafvoer van de weg.

Ten slotte: het is een uitstekend voorstel om bij het plannen en uitvoeren van de herstelwerkzaamheden rekening te houden met de energietransitie en gevolgen van de klimaatverandering. Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat de impact en schade veroorzaakt door het aanbrengen van de stadsverwarming en leidingen in het verleden de constructies van kelders hebben verzwakt. Voor de toekomst zal een betere balans moeten gevonden worden tussen het behoud van het cultureel erfgoed en de ingrepen die vereist zijn om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Door uitvoering te geven aan de adviezen van de Commissie van Wijzen wordt een belangrijke stap gezet in het weer opbouwen van een vertrouwensrelatie tussen bewoners en gemeente. De liefde voor het erfgoed staat hierbij centraal. Met het vertrouwen in een *'responsieve gemeente'* die haar talent om samen te werken heeft hervonden. We spreken dan ook onze waardering uit voor de

werkgroepen en inspraakbijeenkomsten. We rekenen erop dat de uitvoering van herstel aansluit bij de houding en inspanningen van de gemeente gedurende de eerste maanden van het nieuwe *‘programma werven.’*

Met waardering:

Daan Westerink
Johan Blom
Wilfried Claus

Advies werkgroep Choorstraat

De werkgroep heeft aangegeven om geen advies te schrijven, maar er samen over te praten waarbij het verslag dan als advies kan dienen.

Advisering over de inhoud en keuzes in het programmaplan
We moeten voorkomen dat we in dezelfde discussie belanden die we eerder hebben moeten voeren. De lekkages lopen nu al zo lang, dat we graag actie zien en niet steeds maar onderzoek. Het helpt dat de gemeente in de samenwerking de mentaliteit van ‘buren’ aanneemt, om zo gezamenlijk naar oplossingen te zoeken.

Concept advies Commissie van Wijzen
De werkgroep heeft het concept globaal gelezen en vond het bemoedigend. Hun gevoel is dat de gemeente zich veel ter harte moet nemen.

Eigenaarschap kelders
Er liggen in de Choorstraat straatkelders, maar niet altijd is duidelijk wie daarvan de eigenaar is. Dat moet onderzocht en vastgelegd worden.

Wenst bij uitvoering: andere bestrating
Vroeger lager er stijf ingetimmerde klinkers in de Choorstraat die een compact straatbeeld gaven. Tegenwoordig is het van een andere kwaliteit: poreuzer, en verder uit elkaar liggend. Dit heeft minder uitstraling, allure, en heeft wellicht een negatieve invloed op lekkage.

Advies Centrum Management Utrecht (CMU)

Utrecht, 26 maart 2021
Betreft: aandachtspunten CMU richting het programma voor het wervengebied

Geachte heer/mevrouw,
De afgelopen periode heeft Centrummanagement Utrecht (CMU) vanuit haar aandachtsgebied Openbare Ruimte meegesproken en meegedacht over de aanpak van het wervengebied (onder meer in het licht van het project Weren te zwaar verkeer). Graag geven wij via deze weg, mede vanuit het aandachtsgebied Bereikbaarheid, een korte reactie en enkele aandachtspunten mee voor deze aanpak. Dat doen we langs de lijnen die ook terugkomen in het programma.

Behoud van het Erfgoed
Wij onderstrepen vanuit CMU het belang van het onderhouden van het historisch erfgoed in het centrum. Dit historische erfgoed draagt namelijk in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum voor bezoekers, het vestigingsklimaat voor ondernemers en de kwaliteit waarmee bewoners het wonen in het centrum ervaren. Juist voor het onderhoud en behoud van dit erfgoed is het echter ook noodzakelijk dat voertuigen, die in sommige gevallen een zwaardere aslast hebben als 2 ton, zoals hijskranen en voertuigen die nodig zijn voor het transport van zware materialen bij onderhoud en behoud op enigerlei wijze toegang kunnen krijgen tot het centrum zonder daarbij gehinderd te worden door een té lage as last norm die dit onmogelijk maakt.

Veiligheid
Uiteraard is het in ieders belang om ervoor te zorgen dat historisch erfgoed zoals de werfkelders in het centrum verantwoord worden gebruikt en niet onnodig belast worden door té zwaar verkeer. Wij zijn echter niet voor een uniforme aslast norm waarbij de zwakste punten, de zwakste kelders, de norm bepalen. We willen er echt voor waken dat we ons begeven op een glijdende schaal, waarbij het weren van té zwaar verkeer verandert in het weren van zwaar verkeer en vervolgens in het weren van verkeer an sich. Veiligheid staat voorop maar er moet hierbij wel worden gekeken wat de functionele eisen zijn die worden gesteld aan de bebouwde omgeving in een centrumgebied om dit gebied in economisch opzicht nu én in de toekomst goed te kunnen laten functioneren.

Functionaliteit in relatie tot bereikbaarheid en economisch functioneren centrum
In het centrum van Utrecht wordt jaarlijks circa 1,5 miljard omgezet. Die omzet, de economische activiteit en de banen die hiermee gemoeid zijn, vallen of staan met de mogelijkheid om de goederen, producten en diensten die worden verkocht ook weer aan te kunnen voeren. Daarnaast is het voor activiteiten zoals bouwwerkzaamheden, verhuizingen van bewoners, onderhoud aan vastgoed en toegang voor nood- en hulpdiensten ook noodzakelijk om een veilige verbinding met een realistische aslast te garanderen. Als deze route alleen gegarandeerd kan worden als deze voert over kwetsbaar erfgoed, zoals bijvoorbeeld werfkelders, dan zouden wij ervoor pleiten om op die plekken waar dit vereist is dit kwetsbare erfgoed, zwakke kelders, te versterken zodat een robuuste verbinding met een aslast van 3,5-4 ton richting het centrumgebied mogelijk blijft. Wij adviseren dan ook negatief tegenover het fysiek weren van te zwaar verkeer omdat daarmee het functioneren van het centrum en de bevoorrading van het kernwinkelgebied negatief wordt beinvloed, dit in onze ogen negatieve gevolgen zal leiden tot grote opstoppingen in het centrum en daarmee negatieve gevolgen heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast is deze oplossing in onze ogen ook niet toepasbaar in de smalle historische straten waar vervoerders toch al weten dat ze hier niet kunnen komen en in de meeste gevallen al gebruik maken van aangepaste en hiervoor geschikte voertuigen.

Toekomstbestendige en daarmee duurzame groenvoorziening
De bomen langs de Oudegracht en Nieuwegracht in het centrum zijn een prachtig gezicht en dragen op positieve wijze bij aan de positieve beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers van het centrum. Als een van de oorzaken voor de beschadiging van de werven en de kelders wordt echter ook de wortelgroei van (te) grote bomen genoemd in het programma voor het wervengebied. Wij vragen ons af of het, op de langere termijn, voor behoud en uitstraling van de werven en het groen langs die werven door bomen langs de grachten, niet beter zou zijn om daar waar je de werven aanpakt per rak, de bomen allemaal te rooien en hier nieuwe (kleinere) bomen voor terug te plaatsen. Het lijkt er namelijk op dat het huidige beleid t.a.v. deze bomen er toe leid dat er qua grote van de bomen rijp en groen door elkaar staat in één gebied (hele oude bomen naast net nieuw geplante bomen zonder dat hier een logische structuur in zit). Dit zorgt deels voor een rommelig beeld. Door met elkaar hierin één lijn te trekken werk je in onze ogen aan een betere uitstraling op de langere termijn. De huidige bomen zijn veelal ziek of heel gevoelig voor ziekte, een structureel plan t.a.v. rooien en herplanten zorgt misschien op de langere termijn voor een veel mooier en evenwichtiger beeld langs deze voor Utrecht zo belangrijke grachten. Daarmee los je waarschijnlijk ook snel een groot deel van de problemen op die de wortelgroei van deze (te) grote bomen op dit moment veroorzaakt en ook de kosten die het met zich meebrengt om deze bomen te onderhouden en de schade die wortels aanbrengen te herstellen.

Tot zover de aandachtspunten die we vanuit het aandachtsgebied Openbare Ruimte én Bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht graag mee willen geven richting het programma voor de aanpak van het wervengebied.
Mochten bovenstaande aandachtspunten nog vragen om nadere toelichting dan gaan we hierover graag in gesprek.

Wij blijven graag aangehaakt en geïnformeerd over het vervolg en de uitkomsten van de aanpak voor het wervengebied.

Hartelijke groet,

Marjolein Veenhof
Tom Broekman
Jan Hagenouw
Jeroen Puik
Jeroen Roose-van Leijden

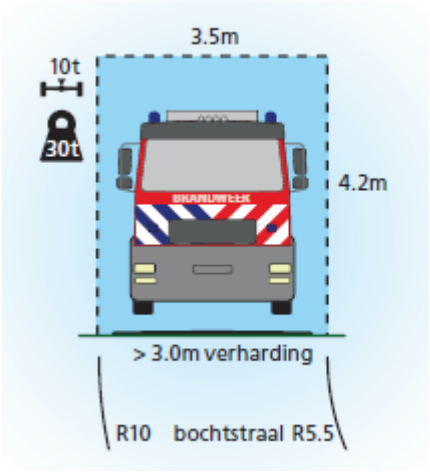
Advies Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Het is al lange tijd een punt van zorg van de VRU als het gaat om het volledig fysiek beperken van de toegang tot de binnenstad.
De voorkeur van hulpdiensten gaat dan ook uit naar een systeem met kentekenherkenning. Zoals eerder aangegeven zien we vanuit de hulpdiensten noodzaak om dit ook in tijdelijkheid middels een geautomatiseerd systeem te doen, zodat er geen kostbare tijd verloren gaat om de beperkingen handmatig te moeten weghalen, zeker gezien het feit dat het tijdspad van een kentekenzone nog niet bekend is.

Onze standaard voertuigen zijn maximaal 2,55 meter breed. Dit geldt voor zowel de tankautospuiten als de redvoertuigen. In deze afstand is geen rekening gehouden met eventuele opstelplaatsen voor een redvoertuig.

De handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid (pagina 31) stelt eisen aan de afmetingen van de weg;

> Aan de volgende aspecten moeten voorwaarden worden gesteld (zie ook afbeelding 4.2). De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is minimaal voor 3.25 meter verhard. Daarnaast moet de doorgangshoogte minimaal 4.2 meter zijn. Ook moet er rekening gehouden worden met de draaicirkel: een bochtstraal moet berijdbaar zijn voor de brandweervoertuigen (bijvoorbeeld door het intekenen van rijcurves of sleeplijnen). Hierbij zijn sleeplijnen gebaseerd op snelheid; bochtstralen zijn minimale eisen om een bocht te kunnen nemen.



Afbeelding 4.2
Specifieke kenmerken van brandweervoertuigen

We zijn bereid om samen met gemeente Utrecht te kijken naar maatwerk bij de verschillende afsluitingen.
Binnen de gemeente Utrecht zijn er op allerlei vlakken ontwikkelingen om de automobilist uit de stad te weren. Al deze ontwikkelingen raken de hulpdiensten in hun opkomsttijden. Vanuit de VRU willen we nogmaals aandringen bij gemeente Utrecht om toe te werken naar een geautomatiseerd systeem om de opkomsttijden van de hulpdiensten niet nog verder onder druk te zetten.

V. Enquêtes Weren te zwaar verkeer

Samenvatting enquête september 2020 bewoners en ondernemers

Achtergrond
•Aan de hand van dit onderzoek wil de gemeente Utrecht inzicht verkrijgen hoe de binnenstad momenteel wordt gebruikt voor zwaar verkeer en goederenvervoer en in hoeverre bewoners en lokale ondernemers overlast ervaren van zwaar verkeer en de maatregelen om zwaar verkeer te weren.
•In totaal hebben 383 respondenten aan het onderzoek deelgenomen, waarvan driekwart bewoners en een kwart ondernemers.

Bevoorrading en voertuiggebruik
•Meer dan de helft van de ondernemers wordt vaker dan eens per week bevoorraad. Bij een ruime meerderheid gebeurt dat (ook) door externe leveranciers. Een op acht ondernemers zorgt uitsluitend zelf voor de eigen bevoorrading.
•Onder bewoners bezit de helft een voertuig (vrijwel uitsluitend een personenauto/kleine bestelbus) en de andere helft niet.
•Ondernemers gebruiken zelf vooral een personenauto/kleine bestelbus voor bevoorrading. Externe leveranciers maken in meerderheid gebruik van grote bestelbussen/kleine vrachtwagens en/of personenauto's/kleine bestelbussen.
•Een kwart van de externe leveranciers en een op de twaalf ondernemers gebruiken een vrachtauto/bus bij de bevoorrading.

Bekendheid regels
•Een ruime meerderheid van de respondenten is gedeeltelijk op de hoogte van de regels die in de binnenstad gelden, bijna een kwart kent de regels in het geheel niet.
•Aslastbeperking is de meest bekende geldende voertuigbeperking (door twee derde genoemd), gevolgd door het gebiedsverbod voor vrachtwagens (door de helft genoemd).
•Borden langs de weg blijken het meest effectieve informatiekanaal: meer dan de helft van de respondenten is op die manier op de hoogte geraakt van de voertuigbeperkingen.

Naleving regels
Vrijwel iedereen heeft een eigen voertuig dat voldoet aan de regels in de eigen straat. In heel iets mindere mate geldt dat ook voor de regels in andere straten waar men doorheen rijdt.
Ongeveer een op de acht ondernemers heeft leveranciers waarvan de voertuigen niet aan de regels in eigen straat voldoen. Een op de zes respondenten maakt zelf wel eens gebruik van wegen in de binnenstad waar restricties voor hun voertuig gelden. Bij drie op de tien ondernemers doen de externe leveranciers dat frequent (voor zover ondernemers dat weten). Dit gebeurt vooral omdat de plaats van bestemming anders niet bereikbaar is. Vier op de tien ondernemers spreken hun leveranciers zeker aan als hun voertuig niet aan de regels voldoet, een even groot deel doet dat (waarschijnlijk) niet.
Meer dan de helft van voertuigbezitters is bereid om een ander voertuig aan te schaffen om aan de regels te voldoen.

Ervaren overlast
Ruim een op de vijf respondenten ervaart geen overlast door groot of zwaar verkeer. Bij degenen die wel overlast ervaren, komen geluidsoverlast en trillingen het meest voor.
De helft die wel eens overlast ervaart overkomt dat meerdere keren per week, een kwart nog vaker (dagelijks). In driekwart van de gevallen komt overlast voor in de eigen straat.

Houding t.a.v. voertuigbeperkingen/mogelijke restricties.
Acht op tien respondenten vinden huidige voertuigbeperkingen gerechtvaardigd en volgens een even groot deel mogen ze zelfs worden uitgebreid.
Een nog groter deel vindt het belangrijk om geen zwaar verkeer meer toe te laten (negen op tien).
Driekwart vindt dat de gemeente toegang tot wervengebied op termijn zou moeten beperken tot bestemmingsverkeer.

Samenvatting enquête januari 2021 goederenvervoerders

De online enquête vond plaats van donderdag 26 november tot en met vrijdag 18 december 2020. In totaal namen 51 respondenten aan het onderzoek deel. Hiervan vallen 11 respondenten buiten de doelgroep van het onderzoek, omdat zij niet leveren in de Utrechtse binnenstad. De 40 deelnemers aan het onderzoek die leveren in de Utrechtse binnenstad leveren producten of diensten binnen diverse stad logistieke stromen. Ruim de helft levert aan de bouw, maar bijna een kwart levert (ook) aan retail of vervoert afvalstromen.

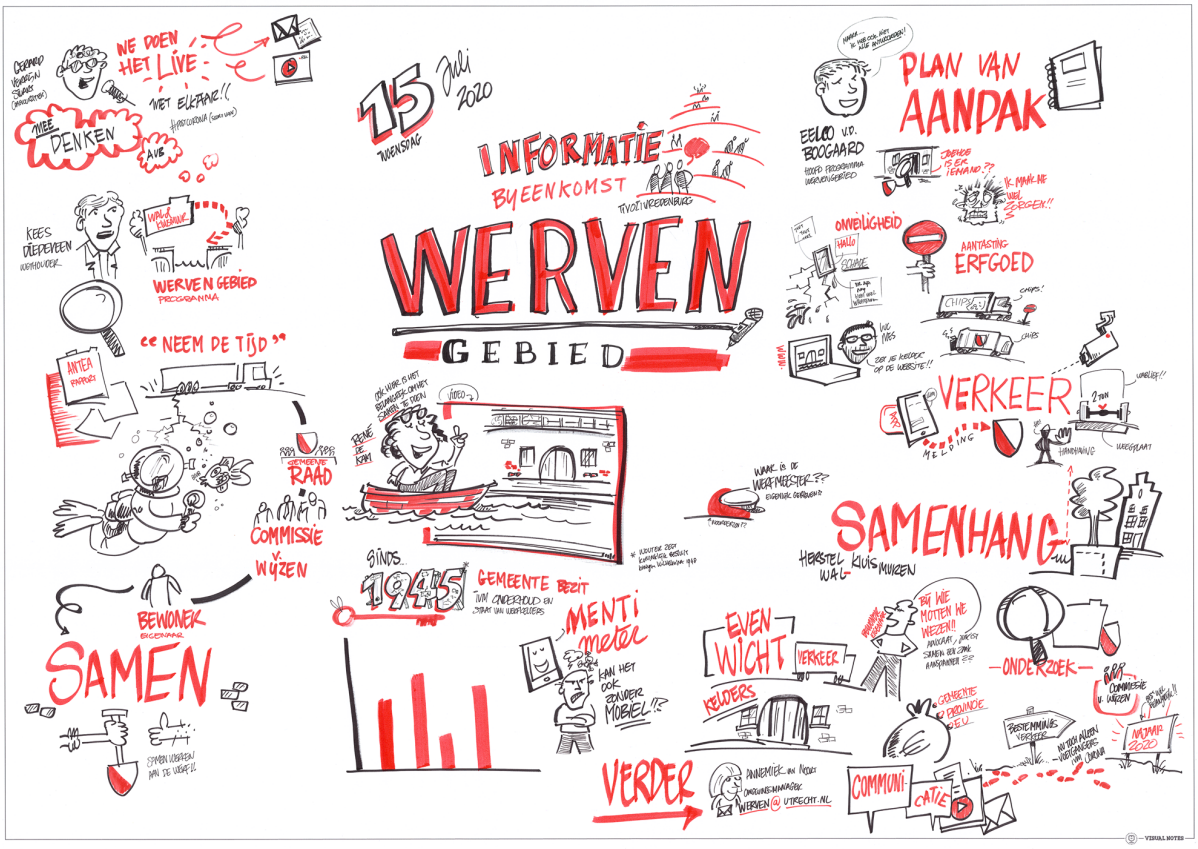
Herkomst vervoerders
Gemiddeld leveren vervoerders vanuit 2 verschillende provincies naar de binnenstad van Utrecht. De helft van de vervoerders levert ook) vanuit de provincie Utrecht. De meeste vervoerders leveren in meerdere buurten, waarbij de oude binnenstad en het gebied rondom Hoog Catharijne en Utrecht CS de meeste leveringen krijgen. Een grote meerderheid gebruikt hiervoor een vrachtauto of (bestel)bus. Slechts een op de tien gebruikt (ook) een kleine bestelbus of personenauto.

Bekendheid met de regels
Ruim vier op de tien vervoerders zeggen precies te weten wat de regels inhouden die in de binnenstad gelden (43%). Nog eens 40% weet dit ongeveer. Ter vergelijking: van de lokale in Utrechts, gaf eerder in 2020 slechts 17% aan precies te weten wat de regels inhouden. Ongeveer zeven op de tien vervoerders weten waar ze de regels kunnen opzoeken. Een kwart van de vervoerders zegt dit precies te weten (25%) en nog eens ruim vier op de tien zeggen dit redelijk goed te weten (43%). Het merendeel is bekend met de regels omtrent aslastbeperking (88%) en lengtebeperking (80%). Ook het gebiedverbod voor vrachtwagens (68%) en breedtebeperking (50%) is bekend bij minimaal de helft van de vervoerders.

Voldoen aan de regels
Een op de drie vervoerders geeft aan dat hun bedrijfsvoertuig altijd voldoet aan de regels die gelden op de afleveradressen (32 Dit is opvallend laag als we vergelijken met resultaten van het vorige onderzoek , waarin 88 procent van de lokale ondernemers aangaf dat de voertuigen van hun leveranciers allemaal voldoen aan de regels. Belangrijke nuance is dat we deze resultaten niet 1 op 1 kunnen vergelijken maar desondanks is het verschil erg groot. Ruim een kwart van de leveranciers (28%) maakt dagelijks (14%) of wekelijks (14%), gebruik van wegen waar restricties voor voertuigen gelden. Belangrijkste reden die genoemd wordt is ‘dat levering anders niet mogelijk is’ (70%).

Houding ten aanzien van beperkingen.
Zeven op de tien vervoerders vinden de huidige voertuig beperkingen gerechtvaardigd (70%). De helft van de vervoerders (51%) echter vindt dat de huidige. voertuigbeperkingen niet mogen worden uitgebreid. Een op de vijf (20%) vindt van Er bestaat verdeeldheid onder vervoerders of de gemeente Utrecht op termijn toegang tot het wervengebied moet beperken tot bestemmingsverkeer; 46 procent is het hiermee eens, maar 37procent is het er juist niet mee eens.

VI. Bijeenkomst Informatieavond Tivoli 15 juli 2020



Gemeente Utrecht

Vergaderverslag

Bijeenkomst	Informatiebijeenkomst werven	**Verslag door**	M. Kassing
Datum	15 juli 2020	**Datum verslag**	
Tijdstip	19.30 – 21.30 uur	**Verzonden aan**	
Plaats	Utrecht, TivoliVredenburg	**Vervolg**	

Agendapunten

1. Welkom
2. Inleiding door wethouder Kees Diepeveen
3. Historie wervengebied
4. Mentimeter, vragen aan de zaal
5. Plan van aanpak wervengebied
6. Afsluiting

Deelnemers

Namens de gemeente Utrecht: wethouder Kees Diepeveen, Gerard Verrijn Stuart, Eelko van den Boogaard, Annemieke van Noord, Luc Mes

Verslag

1. Welkom

Gerard Verrijn Stuart opent de informatiebijeenkomst over de werven en heet de aanwezigen van harte welkom, in het bijzonder wethouder Kees Diepeveen. De bijeenkomst in TivoliVredenburg wordt ook opgenomen en er wordt een getekend verslag gemaakt. De aanwezigen die hun e-mailadres hebben achtergelaten op de gemeentelijke site ontvangen het verslag per mail.
Gerard Verrijn Stuart licht het programma toe.

2. Introductie door wethouder Kees Diepeveen

Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente al een aantal jaar bezig is met de wal- en kluismuren. Inmiddels is twee derde van de wal- en kluismuren voldoende hersteld om een aantal decennia veilig te kunnen functioneren. Deze informatieavond gaat niet alleen over de wal- en kluismuren maar gaat over het wervengebied. De scoop van het project wal- en kluismuren is verruimd naar het hele wervengebied inclusief de particuliere kelders, de daarboven gelegen wegen en stoepen, de bruggen, de waterlopen, etc. Hiertoe is besloten omdat in het voorjaar 2019 de gemeente tot de conclusie is gekomen dat de wijze waarop werd gewerkt een forse budgetoverschrijding tot gevolg zou hebben en dat de werkzaamheden ver in de tijd zouden uitlopen. In het voorjaar 2019 is besloten om een beredeneerde pas op de plaats te maken en alleen die werkzaamheden uit te voeren waarover toezeggingen waren gedaan. Antea, een externe partij, heeft een onderzoek gedaan. In november 2019 is geconcludeerd dat er meer tijd nodig is om een aantal dingen goed uit te zoeken. De wethouder noemt het ‘reculer pour mesure’ (even terughouden om straks beter te kunnen springen). Antea heeft geconstateerd dat er onderlinge afhankelijkheden zijn tussen privaat en publiek bezit. De wal- en kluismuren zijn bouwkundig verbonden met de achterliggende kelders. Antea heeft ook aangegeven dat er geen duidelijkheid is over de impact van het verkeer en de belastbaarheid van de kelders. Ook is aangegeven dat preciezer de staat van de werven onderwater in kaart moet worden gebracht. De gemeente wil heel precies kijken naar de staat van het erfgoed. Hoe staat het met het

waterbeheer, baggeren, boomwortels, impact verkeer en hoe staat het met de verhouding van het gemeentelijk eigendom en de particuliere eigenaren. Om een goed beeld te krijgen is tijd nodig en aan de gemeenteraad is toegezegd dat in het voorjaar 2021 een programma voor het hele wervengebied wordt voorgelegd.
Afgelopen donderdag heeft de gemeenteraad unaniem ingestemd met het plan van aanpak om te komen tot een programma. De gemeente heeft daarbij ook gezegd dat de gemeente en de particuliere eigenaren een gezamenlijk belang hebben namelijk het doorgeven van het kostbare erfgoed maar ook een gescheiden belang hebben.
De gemeenteraad lijkt het verstandig dat een commissie van wijzen wordt ingesteld waarin bewoners een stem krijgen. De commissie van wijzen zal onder andere gevraagd worden advies uit te brengen over het publiek/private eigendom en de aanpak van het beheer. Behalve de commissie van wijzen is een aantal werkgroepen gestart waarin bewoners/eigenaren zitting in hebben (Choorstraat, Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht). De werkgroepen voeden de gemeente met informatie en kennis.
Kees Diepeveen geeft aan dat de gemeente een nieuwe start wil maken die leidt tot betere resultaten.

Applaus.

3. Historie wervengebied
Een film gemaakt door René de Kam (stadsconservator) over het historisch perspectief van de werven wordt getoond.

4. Mentimeter: vragen aan de zaal
De aanwezigen loggen in op de site menti.com. Via deze site wordt een aantal vragen voorgelegd aan de aanwezigen. Voor de vragen en antwoorden zie de bijlage.

5. Plan van aanpak wervengebied
Eelko van den Boogaard is sinds januari 2020 programmamanager wervengebied. Hij heeft in het voorjaar 2020 een plan van aanpak voor het wervengebied opgesteld. Een aantal mensen die zojuist in de mentimeter hebben aangegeven dat zij vanavond duidelijkheid hopen te krijgen zullen teleurgesteld naar huis gaan.

<u>Plan van aanpak doel</u>
In de komende maanden wordt een programmaplan opgesteld. Het programmaplan moet in maart/april 2021 gereed zijn en daarna wordt gestart met de werkzaamheden. Doel van het plan is het behouden en beheren van de werven. De gemeenteraad heeft ook aangegeven dat in het programmaplan aandacht moet zijn voor veiligheid, erfgoed en functionaliteit/mobiliteit (in deze volgorde).
Na de Tweede Wereldoorlog waren de wal- en kluismuren in zeer slechte staat en deze moesten worden opgeknapt. De gemeente heeft de wal- en kluismuren in eigendom gekregen en heeft de wal- en kluismuren opgeknapt. De muren kunnen echter niet los gezien worden van de kelders. Wanneer aan de wal- en kluismuren wordt gewerkt dan kunnen er scheuren en lekkages ontstaan in de kelders. De gemeente heeft geconstateerd dat een integrale aanpak nodig is voor het opknappen van de wal- en kluismuren.
Er rijdt (te)veel zwaar verkeer over de wegen waaronder kelders zijn gelegen. Op een aantal plekken in de binnenstad staan verbodsborden maar daar trekken sommige automobilisten zich niets van aan. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden.
Net na het uitbreken van de Corona-crisis is met een aantal organisaties en bewoners het plan van aanpak besproken. Zoveel als mogelijk zijn de reacties van de bewoners verwerkt in het plan van aanpak. Tijdens de raadsinformatieavond heeft een aantal bewoners ingesproken en op basis daarvan is een aantal wijzigingen in het plan doorgevoerd. Het plan is unaniem door de gemeenteraad aangenomen en daarin staat beschreven dat: bij onveilige situaties er direct actie dient te worden

ondernomen. Het herstel van de wal- en kluismuren in samenhang moet plaatsvinden en dat er een evenwicht moet zijn tussen de kelders en het verkeer.

Via de mentimeter wordt een aantal vragen voorgelegd.

Eelko van den Boogaard constateert dat de aanwezigen kleine en grote zorgen hebben. Eelko van den Boogaard is in de afgelopen paar maanden geschrokken van hoe de gemeente communiceert. De bewoners en eigenaren maken zich terecht zorgen over de lekkages en scheuren in de kelders. Er zijn veel verschillende afdelingen binnen de gemeente betrokken bij het plan. Het programmateam is aanspreekpunt voor de bewoners/eigenaren en zij nemen bij vragen contact op met de verschillende afdelingen.

Maatregelen onveiligheid en aantasting erfgoed
De gemeente heeft een interventieteam ingesteld.
Ter hoogte van de Nieuwegracht en de Kromme Nieuwgracht is de weg afgezet.
Bewoners hebben aangegeven dat zij niet weten bij wie zij terecht kunnen met klachten over lekkages en scheuren. Binnenkort wordt een website geopend met daarop informatie voor bewoners/eigenaren. De gemeente vergemakkelijkt de procedure voor het doen van een klacht. In een aantal gevallen is de gemeente verantwoordelijk voor de herstelkosten, bijvoorbeeld wanneer de gemeente maatregelen heeft genomen waardoor schade is ontstaan of in het beheer zaken had moeten doen die niet zijn uitgevoerd. Er zullen regelmatig bijenkomsten worden georganiseerd en de gemeente zal de bewoners ondersteunen bij het invullen van formulieren.

De gemeente is ook een onderzoek gestart naar onbekende kelders en de stabiliteit van kelders. Luc Mes is projectleider voor dit deel van het plan. Er zijn in totaal circa 750 kelders in het gebied bekend. Van ongeveer 200 kelders heeft de gemeente geen beeld van de staat van onderhoud. Dit komt omdat de eigenaar onbekend is of de kelder niet zichtbaar is vanaf de werf of de straat.
Recent is een kelder ingestort waarvan geen eigenaar bekend is en de kelder was niet zichtbaar.
De gemeente heeft met een scan de kelders in de binnenstad in kaart gebracht. Waar op de scan holtes zijn gesignaleerd kunnen kelders zitten. Luc Mes geeft aan dat er 60 onbekende kelders zijn gevonden en de gemeente wil deze kelders verder onderzoeken. De gemeente ziet het als haar taak om het erfgoed te behouden en om slechte plekken inzichtelijk te maken en om samen met de eigenaren de kelders te herstellen waar nodig.
Op 19 juni 2020 hebben 200 adressen, niet iedereen, een brief gekregen voor een inspectie van de kelder. Gekeken wordt of de kelder veilig is of dat er acuut maatregelen moeten worden getroffen
De kaart met het hele wervengebied is terug te vinden op de website www.utrecht.nl/werven.
Luc Mes vraagt de aanwezigen de informatie te controleren en bij omissies hem te informeren zodat een compleet beeld ontstaat van het wervengebied.

Een aanwezige merkt op dat deze avond is ontstaan vanuit het feit dat er te weinig geld is om het oorspronkelijke plan uit te voeren. Nu lijkt het er sterk op dat de meerkosten gedeeld moeten gaan worden door andere belanghebbenden. Hij vraagt hoeveel geld er tekort was en waarom niet eerst het oorspronkelijke plan is uitgevoerd en daarna is gekeken wat met de rest van de kelders moet gebeuren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat vorig jaar het project is stilgelegd omdat er geld tekort was en het project vertraging had opgelopen. Er is vorige week besloten om in het najaar 2020 € 15 miljoen beschikbaar te stellen en afgesproken is dat in de begroting 2021 het restant geld moet worden geregeld. Het plan is ten opzichte van het oorspronkelijke plan verbreed. Ook de kelders worden meegenomen in het plan en daar wordt geld voor vrijgemaakt.

Korte termijn maatregelen verkeer

Uit de mentimeter blijkt dat er veel vragen zijn over het verkeer.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal jaar geleden al is afgesproken dat verkeer zwaarder dan 2 ton (2000 kilo per as) niet over de grachten mag rijden echter dit verbod wordt niet nageleefd. De gemeente heeft de afvalwagens gewogen en deze wagens zijn te zwaar. De gemeente heeft ander materieel ingezet en het oorspronkelijke materieel wordt maar voor een kwart gevuld.

Opgemerkt wort dat de vuilniswagens worden overgeslagen op het Domplein en de Oudegracht en dit leidt tot overlast bij de bewoners. Eelko van den Boogaard zegt toe actie te ondernemen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat er over de grachten verkeer rijdt wat er geen bestemming heeft. In de komende maanden zal een lengteverbod voor voertuigen langer dan 9 meter worden ingesteld.
De informatie op de website wordt verbeterd en goederenvervoerders zullen worden aangesproken wanneer zij de verboden overtreden.
Bewoners worden gevraagd wanneer spullen worden afgeleverd, de leverancier te informeren over de lengte- en asdrukbeperkingen.
Er is een meldpunt ingesteld. Dit meldpunt staat in contact met de handhavers. Afgesproken is dat de handhavers vaker in het gebied aanwezig zullen zijn. Er is ook een app waar bewoners meldingen kunnen plaatsen (inclusief foto's). In het gebied worden weegplaten neergelegd en het is de bedoeling om camera's op te hangen. Aan de hand van kentekenregistratie is inzichtelijk hoe zwaar een wagen is.

Vragen/opmerkingen
Verzocht wordt om ook strakker te handhaven op het naleven van het eenrichtingsverkeer.

Bewoners geven aan dat zij geen terugkoppeling ontvangen op meldingen die zij hebben gedaan en meldingen via de app worden niet snel genoeg opgepakt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat een aantal zaken nog niet is geregeld. Hij verzoekt de bewoners het programmateam te informeren wanneer blijkt dat het meldpunt of de app niet werken.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente aangeeft dat de particulier eigenaar verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de kelders. Hij wil dan ook kunnen bepalen wie over zijn kelder rijdt.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat er een commissie van wijzen wordt ingesteld en zij zullen in februari met een advies komen over deze ingewikkelde vraag.

Opgemerkt wordt dat mensen van buiten Utrecht geen weet hebben van een aslast- en/of lengtebeperking.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat de goederenvervoerders worden geïnformeerd over de maatregelen. Ook wordt gekeken of op korte termijn fysieke maatregelen zijn te noemen waardoor dit verkeer niet op de grachten kan rijden.

Mentimeter
Opgemerkt wordt dat in het verleden bewoners en eigenaren met hun vragen terecht konden bij de haven-/werfmeester. Eelko van den Boogaard geeft aan dat er geen haven-/werfmeester meer is en dat hij deze graag weer wil instellen.

<u>Herstel wal- en kluismuren in samenhang</u>
Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer de wal- en kluismuren los van de werfkelders worden aangepakt er schade ontstaat. Er ontstaat ook schade door boomwortels, door het varen en baggeren. Onderzocht wordt of bepaalde werkzaamheden, bijvoorbeeld het baggeren, op een andere

manier kunnen worden uitgevoerd. Ook wordt gekeken of bomen vervangen kunnen worden door andere bomen zodat de schade als gevolg van wortels kan worden verkleind.
Twee uitvoeringsprojecten worden afgerond en een aantal eenvoudige projecten wordt doorgezet.

Evenwicht tussen kelders en verkeer
Er moet een balans gevonden worden tussen wat over de kelders rijdt en wat de kelders aankunnen. Het is ingewikkeld temeer omdat de kelders geen eigendom zijn van de gemeente en de eigenaren willen bepalen wie of wat over de kelder rijdt. En ook wie is verantwoordelijk als er schade ontstaat doordat er toch zwaar verkeer over de kelder rijdt.
De gemeente start een onderzoek naar de eigendomsverhoudingen. Het eerste deel van het onderzoek moet in oktober 2020 gereed zijn.

Een aanwezige merkt op dat de gemeente in de jaren 50 de werfmuur en de werf heeft onteigend. Dit is gebeurd om een erfdienstbaarheid te verwerven. De eigenaar moest een x bedrag betalen en hiermee verkreeg een bewoner een gebruikrecht op een bepaalde werf. De gemeente is altijd verantwoordelijk omdat zij eigenaar zijn. Eelko van den Boogaard neemt deze informatie mee in het verdere onderzoek.

Onderzoeken
Een aantal scenario's ten aanzien van verkeer wordt onderzocht. Hierbij wordt telkens gekeken wat het betekent voor bedrijven, bewoners, vervoerders, is er draagvlak voor of zijn er alternatieven te bedenken.
Onderzocht wordt waardoor de kwaliteitsachteruitgang van de kelders aan de Kromme Nieuwegracht, Nieuwegracht en Oudegracht wordt veroorzaakt, welke maatregelen noodzakelijk zijn en wat deze kelders aan gewicht kunnen dragen.
De informatie uit de onderzoeken moet eind 2020 bekend zijn zodat de uitkomsten kunnen worden verwerkt in de nota Binnenstad en de nota Goederenvervoer.

De gemeente wil graag een werkgroep rondom verkeer instellen om met bewoners en eigenaren te spreken over welke onderzoeksvragen er zijn en om het onderzoek te begeleiden.

De werkgroep Nieuwegracht heeft voorgesteld een commissie van wijzen in te stellen om een advies op te stellen over de eigendomsverhouding en wie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De commissie van wijzen geeft advies aan het college, de gemeenteraad en de eigenaren van de werfkelders. Er is niet besproken of dit advies bindend is.

De gemeente zoekt naar subsidies bij provincie, rijk en in Europa om financiële middelen te krijgen om keldereigenaren bij het beheer van de kelders te kunnen ondersteunen.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt waarom een deel van de Oudegracht niet wordt afgesloten voor verkeer/alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De grachten zijn niet gebouwd om met vrachtverkeer of bussen overheen te rijden.
Een aantal jaar geleden is het voornemen om de binnenstad voetgangersgebied te maken niet doorgegaan en waarom wordt dit nu wel ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat op 1 september 2020 de gemeenteraad een besluit neemt over het voetgangersgebied. Hij is niet betrokken bij dit project en weet niet waarom het plan opnieuw ter besluitvorming wordt voorgelegd.
Een aanwezige vindt het vreemd te merken dat de gemeente geen zicht heeft op de eigendoms-verhoudingen maar wel kan besluiten om de grachten autovrij te maken per 1 september 2020.

Gerard Verrijn Stuart geeft aan dat op deze vraag op dit moment niet kan worden beantwoord. De vraag wordt intern voorgelegd en via het verslag alsnog beantwoord.

Opgemerkt wordt dat niet alle bewoners de uitnodiging voor deze avond hebben ontvangen.

Gevraagd wordt of de buurt zelf een plan kan aanleveren.
Eelko van den Boogaard antwoordt dat iedereen een plan kan indienen bij de gemeente. De bewoners/eigenaren worden gevraagd in de werkgroepen zitting te nemen zodat zij mee kunnen denken en plannen kunnen maken. Het programmaplan wordt in maart 2021 aan de gemeenteraad voorgelegd en er zal wederom een raadsinformatieavond worden georganiseerd waarin het programmaplan wordt besproken.

Mentimeter

Samenwerking
Annemieke van Noord, omgevingsmanager, geeft aan dat de gemeente beter en transparanter wil communiceren. Zij vertelt dat er werkgroepen worden ingesteld waar gemeente en eigenaren van kelders zitting in hebben. Eigenaren worden opgeroepen zich aan te melden om te participeren in de werkgroepen.
Belanghebbenden worden gevraagd mee te denken over de onderzoeksvragen en worden gevraagd de gemeente te adviseren.
Er wordt een commissie van wijzen ingesteld. De commissie richt zich op de rechten en plichten van eigenaren en gemeente, op de eigendomsverhoudingen en op een samenwerkingsvorm van eigenaren en gemeente in het beheer.
Nog niet bekend is wie in de commissie van wijzen zitting nemen, of en hoe de eigenaren zich verenigen, etc.

Verbeteren communicatie
De gemeente stelt een meldpunt in. Er wordt een app gebouwd waarop de gemeente informatie publiceert en waar vragen op kunnen worden gesteld. De onderzoeksinformatie wordt gedeeld. Er wordt gewerkt aan een register van eigendommen. De gemeente gaat werken met een aantal contactpersonen waar bewoners/eigenaren bij vragen contact mee kunnen opnemen.

Hoe verder?
De aanwezigen worden opgeroepen zitting te nemen in de werkgroepen. De gemeente verzoekt aan te geven op welke wijze zij wensen te worden geïnformeerd. In het najaar zal een volgende bijeenkomst plaatsvinden.

Vragen/opmerkingen
Gevraagd wordt wie namens de gemeente zitting heeft in de werkgroepen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat Annemieke van Noord in haar rol als omgevingsmanager zitting heeft in de werkgroepen. Annemieke is te bereiken via werven@utrecht.nl. Afhankelijk van het te bespreken onderwerp zullen bij de werkgroepen ook inhoudelijke collegea aansluiten (constructeurs, vergunningverlening, toezicht en handhaving, verkeer, etc.)
Annemieke zorgt ervoor dat alle belangen in het oog worden gehouden en dat een afgewogen beslissingen met elkaar wordt genomen.
Eelko van den Boogaard geeft aan dat het projectteam van verschillende wethouders en concerndirectie een mandaat heeft gekregen waardoor in de werkgroepen vrij snel kan worden geschakeld.

Gevraagd wordt waar men zich kan aanmelden voor de werkgroepen en de commissie van wijzen.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op het mailadres waar de aanwezigen zich voor deze bijeenkomst hebben aangemeld zij zich ook kunnen aanmelden voor de werkgroepen. In het wijkbericht en in de nieuwsbrief is het emailadres ook vermeld.

Eelko van den Boogaard geeft aan dat op eventuele vragen ook kunnen worden gemaild aan dit mailadres. De vragen en antwoorden zullen worden toegevoegd aan het verslag.

6. Afsluiting

De voorzitter sluit omstreeks 21.30 uur de informatiebijeenkomst.

VII. Gebundelde vragen en antwoorden

De schriftelijke reacties die wij hebben ontvangen, evenals de vragen gesteld tijdens de online participatiebijeenkomsten zijn gebundeld en kort beantwoord.

De volgende documenten zijn opgenomen:

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht Code Oranje Boek
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht - Brief
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht dhr. Gijzel - Mail
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat - Nat boek Choorstraat
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat – Reactie op Code Oranje Boek
15-2-2021	Werkgroep Rak22 - Brief
17-2-2021	Werkgroep Rak22 - Mail
21-2-2021	Werkgroepen Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22) - Brief
26-2-2021	Raadsvragen
22-3-2021	Deelnemers Online Participatie

In het navolgend overzicht zijn de vragen weergegeven per onderwerp:

- *Wal- en Kluismuren (WKM*) met daarin vragen over het rapport ‘Spoor twee Voorlopige Expertbeoordeling’ Deze vragen zijn onderverdeeld voor een beter overzicht naar: Dynamische belasting, Vraagstelling opdracht, Aslast, Niet representatief onderzoek, Constructie / scheuren, Hemelwaterafvoer en Online participatie
- *Juridisch* met daarin vragen over het rapport van Van Benthem en Keulen
- *Weren te Zwaar verkeer (WTZV*) met daarin vragen over het rapport van Decicio en ….
- *Samenwerking*

In totaal gaat het om ruim honderd vragen die zo tot ons zijn gekomen. Buiten deze gebundelde vragen zijn ook vragen beantwoord in de wervenmail, de online participatiebijeenkomsten en de overleggen met de werkgroepen.

Datum	Vraagsteller	Bron	Onderwerp	Onderzoek	Vraag	Antwoord
Wal en kluismuren						
1. Dynamische belasting						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vraag: Hoe denkt de gemeente serieus (dus niet zoals het lopende schijnon-derzoek) de constructieve gevolgen van de overbelasting van de kelderdaken door het verkeer dat zich daarover verplaatst, te onderzoeken?	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Vraagstelling opdracht	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren loodrecht op de rijrichting zijn volledig verklaarbaar: dynamische belastingen. Daar is nog helemaal geen onderzoek naar gedaan. Een belangrijk kritiekpunt. Had in de vraagstelling van de gemeente moeten zitten.** De vraag van de gemeente “wanneer scheurvorming en bezwijking” is natuurlijk een brug te ver. Alleen al scheurvorming is natuurlijk volstrekt niet acceptabel. Een reactie van de gemeentelijke opdrachtgever en van de ingenieurs op deze omissie wordt dezerzijds met belangstelling tegemoet gezien. Al eerder heb ik mijn ervaringen doorgegeven: een 60 km rijdende maaltijdbezorger hier voor de deur door een kuil in het wegdek is belastender dan een kruipende betonmixer...	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. In het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.

17-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Tijdens ons gesprek hadden we het inderdaad over de dynamische belasting. Wij hebben aangegeven dat we weten dat door een correctie factor op de statische belasting, de dynamische belasting geschat kan worden. Echter hebben we aangegeven dat het veel beter zou zijn om een berekening te maken te maken op basis van een eindige elementen methode (zie ook onze brief aan wethouder Diepeveen) gezien het volgende. We gaven namelijk aan dat er helemaal geen rekening wordt gehouden met andere/dwarse krachten. Bijvoorbeeld veroorzaakt doordat de kluismuur geen of een slechte fundering heeft en dus via o.a. de trekstangen enorme dwarse krachten op onze eigendommen uitoefent. Op onze eigendommen is dus sprake van vele o.a. horizontale, verticale en diagonale krachten. Dit effect wordt zelf nog versterkt door wegrijdend (geparkeerd) zwaar verkeer dat grote horizontale krachten uitoefent op de bovenkant van onze eigendommen. De combinatie van zwaar verkeer en dwarse krachtn wordt geheel niet meegenomen in het huidige onderzoek. Ook snel rijdend en 'stuiterend' te zwaar verkeer wordt niet onderzocht. Immers hoe groter de snelheid, hoe groter de belasting van te zwaar verkeer. Bovenstaande argumenten hebben wij al in 2019 in diverse gesprekken met gemeente-ambtenaren/wethouder gedeeld. Helaas zien wij onze argumenten niet vertaald in de huidige onderzoeksopdracht van gemeente Utrecht.	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke eisen moeten gesteld worden aan omstandigheden (zoals snelheid, gewicht en vlakheid van het wegoppervlak) om te verzekeren dat verkeer over de werfkelders geen schade kan aanrichten?	De kelderconstructies worden bovendien getoetst voor de opgegeven speciale en hulpvoertuigen vanuit de gemeente en de Veiligheidsregio Utrecht. Als deze bijzondere voertuigen met een snelheid van meer dan 5 km/h bewegen, dan wordt voor de verticale belastingen nog een dynamische vergrotingsfactor in de berekening verwerkt.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Geachte heer Diepeveen, Onlangs is door Antea, Witteveen&Bos en Royal HaskoningDHV (Antea) een onderzoek uitgevoerd genaamd 'Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling' (26-01-2021). Wij hebben een copie van dit onderzoek ontvangen. Als eigenaren/betrokkenen bij de onderzoeksopdracht zijn wij wel gehoord maar is onze input niet door de gemeente in de uiteindelijke opdracht verwerkt. **Eén van de voor ons belangrijke punten is onder andere de gebruikte methoden de invloed van dynamische belasting. Uit het Antea rapport blijkt geen onderzoek naar de dynamische belasting van bevoorbeeld hard rijdend, 'stuiterend' en wegrijdend (zwaar) verkeer.**	In de voorlopige expertbeoordeling van december 2020 is dit gebeurd. De globaal uit archiefgegevens bepaalde belastbaarheid is met behulp van een reductiefactor voor dynamische belastingen omgerekend naar een voorlopige maximale aslast. n het onderzoek dat medio 2021 gereed is, gebeurt dit gedetailleerder. De constructies worden beoordeeld volgens de verkeersmodellen uit de zogenaamde Eurocode. Deze modellen zijn zo gekozen, dat de effecten van dynamische belasting overeenkomen met die van het werkelijke verkeer in Nederland.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Er is een analyse gedaan op de bezwijkbelasting met de MEXE-theorie. Op pagina 13 wordt aangegeven dat 'de waarde/bandbreedte van de verkeersbelasting enkel met een grote onzekerheidsmarge worden aangegeven'. Waarom wordt dan gekozen voor deze theorie? Speciaal in de situatie van zeer verschillende werf en kluiskelders zou gekozen moeten worden voor een eindige elementen methode (Samcef, SDC Verifier). Alle werfkelders en kluiskelders hebben een eigen en vaak afwijkende geometrie, bouw en vaak afwijkende lasten/druk. Daar wordt juist in het MEXE-model niet of slechts zeer beperkt rekening gehouden. Dit blijkt ook uit een studie van M.Betti (Two non-linear finite element models developped for the assessment of failure of masonary arches 2008).	Bij de voorlopige expertbeoordeling is zonder veldonderzoek of uitvoerig rekenwerk een eerste expertoordeel gegeven over de belastbaarheid van 16 kelders. Voor een eerste classificering van de kelders op belastbaarheid is de zogenaamde MEXE-beoordelingsmethode gebruikt met als invoerwaarden de bekende gegevens uit archieven. In het nog lopende onderzoek worden inspecties en onderzoeken naar de staat en geometrie van een selectie van 6 kelders uitgevoerd. Vervolgens worden met de zogeheten eindige elementenmethode (met de software Plaxis en Diana FEA) berekeningen gemaakt om de draagkracht en het risico op schade door verkeersbelasting te beoordelen. Hier ligt de focus op de metselwerkboogconstructie en controleren we de draagkracht van de fundering van de boog.

16-2-2021		Mail	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Dag Hein, Dat hadden we gisteren inderdaad al begrepen. Maar de echte vraag is of het antwoord van spoor 1 ook antwoord geeft op de aspecten die ik hierna aanstip (als NIET “Civiel" geschoolde). Voor welk gewicht, welke snelheid en welke oneffenheid van het wegdek gelden de uitkomsten van spoor 1? Dat zijn de vragen die relevante antwoorden geven. En dat is de zorg van Gerritjan en anderen waaronder ook mij). De manier waarop spoor 1 beschreven staat doet niet vermoeden dat op die vragen een (afdoende) antwoord komt. En ik vermoed dat de bouwkundige staat daarbij ook een belangrijke factor is. Wordt aan de deskundigen ook de vraag gesteld welke factoren de bouwkundige staat negatief beïnvloeden en hoe belangrijk die factoren voor het bewaren van voldoende integriteit van de constructie? Maar let op, wat ik schrijf is niet zaligmakend, want ik ben geen deskundige. Wij hopen dat Rots de deskundige is die zorgt voor relevante antwoorden op relevante vragen.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
2. Vraagstelling opdracht						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De stand van het water in de grachten is ook bepalend voor de stand van het grondwater en wordt fysiek bepaald door het openzetten dan wel laten spuwen van de sluis aan de Weerdpoort. Vraag: Zijn aan de gemeente onderzoeken bekend over de stand van maaiveld en grondwater, en, zo niet, is zij bereid daarnaar onderzoek te laten doen?	De gemeente kent de peilen van de grachten en het grondwater.

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Wie betaalt bepaalt	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij vinden niet dat op basis van de huidige bevindingen van het voorlopige Antearapport, aannames of conclusies kunnen worden getrokken. Echter, in verband met de veiligheid zijn de constateringen wel verontrustend en vragen om aanvullende maatregelen en beperkingen. Wij constateren keer op keer dat (voormalige) onderzoeken (van de gemeente zelf) niet worden gebruikt als daaruit voor de gemeente Utrecht ongewenste conclusies worden getrokken. Er worden dan éénzijdige nieuwe (vergelijkbare) onderzoeken opgestart die wel voor de gemeente gewenste conclusies hebben Daarbij hebben wij sterk het gevoel 'wie betaalt, die bepaalt'. Wij merken op	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

					dat de Anteagroep de afgelopen jaren zeer veel opdrachten van gemeente Utrecht ontving.	
3. Aslast						
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt er geen enkele onderbouwing van de maximale aslast van 2 ton gegeven maar wordt in het rapport geredeneerd: 'Bij (visuele red) inspectie zien wij geen gevolgen van overbelasting van verkeer, het is dus aannemelijk dat verkeer bij een aslastbeperking 2 ton de kelder veilig kan kruisen'. Vervolgens moet dit nog rekenkundig onderbouwd worden en zijn er talloze onzekerheden die de huidige conclusies vrijwel allemaal negatief zullen beïnvloeden. **In feite is dit geen onderzoek maar een doelredernatie**.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Men geeft aan dat het aannemelijk is dat verkeer met aslasten tot 2 ton de kelders veilig kunnen passeren en dat het risico op schade daarbij gering is (pagina 1). **Deze conclusie is volledig in tegenspraak** met hetgeen geconstateerd op pagina 57. Daar staat dat er schade is gevonden door overbelasting van verkeer. 'Het is niet aannemelijk dat onder het huidige verkeersregime (2-ton aslast zonder handhaving) het verkeer de kelder veilig kan kruisen'. Kortom er is een zwakke schakel gevonden.	De eerstgenoemde conclusie gaat over belasting door verkeer tot 2 ton aslast. De daarna aangehaalde constatering gaat over belasting door verkeer, dat ondanks de geldende aslastbeperking veel zwaarder is dan 2 ton. Daarmee is er geen tegenspraak, maar zijn er verschillende conclusies bij verschillende belastingen door verkeer.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 8 staat dat de gemeente heeft doorgegeven (waargenomen) dat de maximaal geconstateerde aslast overtreding circa 7 ton was. Wij hebben de gemeente foto's gestuurd waarbij overschrijdingen van meer dan 10 ton per as zijn geconstateerd. Nergens in het rapport wordt ingegaan op forse overschrijding van de aslast en de gevolgen daarvan voor de kelders.	De gemeente heeft aan het onderzoeksbureau gegevens verstrekt van door de afdeling VTH op straat gemeten aslasten. In het rapport staan schadepatronen beschreven, waarvan aannemelijk is dat deze zijn veroorzaakt door overbelasting door te zwaar verkeer. Dit staat ook zo in het rapport.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 70 staat dat 'de inschatting of de 2-tons aslastbeperking toelaatbaar is voor veilig kruisen … met beperkte zekerheid kan worden gegeven' en 'de vraag of kelders in aanzienlijke staat blijven voor een bepaalde bovenbelasting is dus niet te beantwoorden'	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Aslast	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 84 staat letterlijk dat kwalitatief niet is te beoordelen of de 2- tonsaslast beperking, een laag risico heeft op schade/scheuren.	Deze formulering geeft de onzekerheden weer die er na de eerste maanden van het onderzoek nog waren.
4. Niet representatief onderzoek						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto's nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij 'flits-opnames' kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	In de reactie gaat het over globale inspecties door het interventieteam om te kijken of de kelder zodanig onveilig is dat er direct maatregelen worden genomen. Dat onderzoek wordt niet gebruikt voor het bepalen van het draagvermogen van kelders. Daarvoor worden 16 kelders fundamenteler onderzocht. Hierover is een voorlopig expertoordeel opgesteld en wordt op basis van gedetailleerde inspecties een definitief expertoordeel opgesteld, dat medio 2021 gereed is.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Bij het onderzoek op de Kromme Nieuwe gracht werd het dak vrijgemaakt om vervolgens enkel met een boor de dikte van het dak te meten en vervolgens werd het weer afgesloten. Gemakkelijker zou het zijn geweest die boring van binnen de kelder uit te voeren, dan had de straat niet open gehoeven.	Naast de boring heeft ook een visuele inspectie plaatsgevonden van de vrij gegraven constructie.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	het draagkrachtvermogen van de kelders. Voor dat onderzoek dacht men enkele kelderdaken 'vrij te maken' van zand en bestrating en vervolgens daarna druk uit te oefenen op het midden van het kelderdak. Het is ons niet duidelijk vanuit welke constructieve overwegingen deze gedachte is opgekomen, de gemeente deelt ons niet mee waarom het toppunt van het kelderdak het punt is dat samenhangt met het belastingvermogen van een kelder.	De beschreven onderzoeksstap herkennen wij niet als onderdeel van de onderzoeksopdracht, die de gemeente aan de ingenieursbureaus heeft verstrekt.

17-2-2021	Rak22	Mail	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	U geeft aan dat de voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op 16 kelders die worden beschouwd als zwakkere exemplaren. Wij hebben dit nergens in het rapport kunnen terugvinden. Kunt u aangeven hoe u tot deze conclusie komt omdat in het rapport juist wordt aangegeven dat er nog geen conclusies kunnen worden getrokken (er zijn namelijk veel te weinig kelders onderzocht)? Er kunnen namelijk onder de meer dan 800 kelders en vele weeskelders nog veel zwakkere kelders zijn. De staat van vele weeskelders is zelfs nog helemaal niet bekend. Kunt u bovenstaande met de juiste betrokkenen en wethouder Diepeveen delen en schriftelijk reageren. Alvast bedankt voor uw reactie, Met vriendelijk groet, Namens Rak 22, Kees Adema	Het klopt, dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid (kelders met brede bogen, weinig gronddekking en in redelijke staat)? -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden?-welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Ontbreken expertise	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Groter verwijt dat de expertbeoordeling treft, is evenwel dat **‘de expertise’ ontbreekt**. Wij hebben ons de vraag gesteld hoe dat - in ieder geval bij ons - zo overkomt. Komt het doordat het aangeboden schrijfsel nergens het niveau van een stagiair(e) - rapport ontstijgt? Of moet de oorzaak worden gezocht in de omzichtige, soms verbloemende dan weer suggererende, woordvoering? **De wemeling van ‘aannemelijk’, ‘vermoedelijk’ en ‘waarschijnlijk’ riekt naar angst.** Bestuurlijke angst voor het mogelijke. Bijvoorbeeld de angst dat uit de penvoering bestuurlijke - juridische - verantwoordelijkheden zouden kunnen worden afgeleid.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn.

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wij zijn het Antearapport nog aan het analyseren maar constateren op voorhand dat: • Er onvoldoende kelders zijn onderzocht om conclusies te kunnen trekken. Dit contateert men zelf ook op pagina 8. Om een representatieve steekproef te kunnen doen is een onderzoek van 30% tot 50% van de kelders nodig. Conclusies worden toch getrokken.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? Welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In feite zou elke kluiskelder onderzocht dienen te worden omdat immers het gebruik van de weg wordt beperkt door de zwakste schakels (lees kelders). Gemeente Utrecht zou vooralsnog het gebruik van de weg daarop dienen af te stemmen.	Het klopt dat het onderzoek niet representatief is voor een wervengebied met mogelijk ongeveer 1000 kelders, die sterk verschillen in ouderdom, bouwwijze, gebruik en bouwkundige staat. Wel is dit onderzoek naar 16 kelders geschikt om ervoor te zorgen, dat we meer te weten komen over de belastbaarheid van kelders dan nu het geval is: -welke typen kelderconstructies met een bijbehorende belastbaarheid kunnen we binnen het wervengebied onderscheiden? -welke aslast is veilig en zonder schade toelaatbaar op kelderconstructies met een relatief lage belastbaarheid? -welke gebreken in slechte kelders kunnen we het beste herstellen om de belastbaarheid weer op peil te brengen en te houden?

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Niet representatief onderzoek	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• De onderzochte kelders op de Kromme Nieuwgracht zijn slecht gedeeltelijk fysiek onderzocht (aan de rand). Door middel van een boring is daar de dikte bepaald. Er is geen onderzoek gedaan naar lokale scheuren (zie pagina 16). Waarom niet? Deze lokale scheuren hebben wel degelijk door te zware belasting kunnen ontstaan.	Het onderzoek is bedoeld voor het verzamelen van gegevens voor het berekenen van de belastbaarheid van de kelders. Daarvoor zijn 6 kelders over een strook van circa 1 meter vrijgegraven en zijn daarin inspecties en boringen uitgevoerd. Het klopt, dat daardoor niet alle oorzaken van alle schaders aan deze specifieke kelders zijn onderzocht.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Werkelijke dikte	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op de Kromme Nieuwegracht is gerekend met éénsteens (MEXE-theorie) van 220 mm (pagina 19). Waarom is niet gerekend met de werkelijke dikte van de steen die bij de boring is gemeten? De werkelijke dikte is van essentieel belang bij het bepalen van de maximale belasting. De berekeningen kloppen momenteel dus niet!	Tijdens het opstellen van de voorlopige expertbeoordeling waren de boringen op de Kromme Nieuwegracht nog niet verricht. Dit is later gebeurd en de gegevens daarvan worden in de definitieve expertbeoordeling verwerkt.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Second Opinion	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarom verzoeken wij u om een second opinion op het Antearapport ‘Spoor 2– Voorlopige Expertbeoordeling’ en ook op het definitieve rapport, voordat u conclusies trekt.	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Afstand doen rapport	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Indien de gemeente Utrecht niet besluit tot een second opinion, dan verzoeken wij u en adviseren u met klem om het rapport en de inhoud naast u neer te leggen en te negeren. Wij zullen dat in ieder geval doen. Met vriendelijke groet, Namens de bewoners van de Kromme Nieuwegracht RAK 22 Kees Adema, Ronald van der Krogt, Ton Schoonhoven, Bruno van Santvoort, Rob van der Plaat	We hebben gekozen voor het laten opstellen en delen van een voorlopige rapportage, relatief kort na aanvang van het onderzoekstraject. De uiteindelijke onderzoeksresultaten (medio 2021) zullen uitgebreider en concreter zijn. Pas dan zullen we definitieve conclusies trekken. Tot die tijd vinden we het laten uitvoeren van een eventuele second opinion voorbarig.

5. Constructie / scheuren						
6-2-2021	Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Huidige eisen	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Je zou je wel kunnen afvragen welke eisen er nu, heden ten dage constructief door gemeentelijke instanties zouden worden gesteld aan nieuw aan te leggen werfkelder (met boog) onder de openbare weg. Welke NEN-normen en veiligheidsmarges zouden van toepassing moeten zijn? Vergelijk FC Utrecht tribune-eisen gesteld aan de werftrappen (na een doelpunt springende supporters, 4 per m2) na dodelijk ongeluk bij Stadhuisbrug. Niet eens zo moeilijk te berekenen met bekende gegevens als druksterkte nieuw metselwerk en gronddruk. Waarschijnlijk komt er een nieuwbouw-kelder uit met globaal zelfde kenmerken als de middeleeuwse werfkelders.. (Ze bouwden toen ook de Dom)	Deze vraag hebben we ons niet gesteld en niet als onderzoeksvraag opgedragen aan de ingenieursbureaus. We hebben te maken met bestaande, te behouden constructies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vooraf willen wij twee opmerkingen plaatsen: 1. Kelders en gewelven en kluismuren en werven vormen delen van een samenhangend druksysteem: verandering van druk en belasting in het ene deel van het systeem leidt tot verandering van druk en belasting in andere delen. 2. Alle delen van het bouwsel van de binnenstad, bestaande uit gebouwen, kelders, werven, kluismuren en grachtenmuren zijn met elkaar verbon-den; de binnenstad is als het ware een ‘aaneengeklonken’ brok steen.	Samenhang wordt juist ook door de gemeente onderkend.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem		Vraag: Welke oplossing biedt de gemeente voor het herstel van het weer-standsvermogen van de trekankers?	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Riool		Riool: Wat kan de gemeente doen om de bewoners te helpen deze oude rioolafvoeren op te sporen en die afvoer om te geleiden naar andere meer solide afvoeren? Indien dit niet geregeld wordt, blijft er een structurele ondergraving van kelders en werven en kluismuren bestaan.	Dit aspect is nog niet onderzocht. Het was niet één van de vragen in het plan van aanpak om te komen tot het programmaplan wervengebied. Na het vaststellen van het programmaplan wordt bekeken of of/hoe dit kan worden opgepakt.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het punt is dat vrijwel alle kelders gebouwd zijn in tijden dat er niet met cement maar met zavel gewerkt werd, een mengsel van kalk, zand en water. Dat is op zich voldoende om een stenen muur bijeen te houden maar moet wel een bepaald vochtigheid bezitten om haar bindende werking te doen. Door het afdichten met het ondoorlaatbare bitumen worden de kelderconstructies als het ware 'uitgedroogd'. Als gevolg daarvan komt de zavel in poederachtige vorm uit de voegen en wordt het verband van de kelderconstructies verzwakt. Conclusie: de bituminering draagt aanzienlijk bij aan de degeneratie van kelder-constructies. Vraag1: Gegeven de destructieve werking van de bitumineringen is het wenselijk de kelderdakafdichtingen opnieuw te doen en wel met trascement of leem. Wanneer en hoe denkt de gemeente dat te gaan doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde effecten van de waterdichte bitumenlaag op de kwaliteit van het voegwerk in worden bekeken. De uitkomsten worden opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangd systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het afscheuren van de kelders van de voorgevel is een goed voorbeeld van de onderlinge afhankelijkheid van de bouwdelen, die in feite de juridische aan-sprakelijkheidsdeling doorkruist. Natuurlijk kan de gemeente stellen dat haar aansprakelijkheid voor het wegdek beperkt is, maar als het wegdek, door haar toedoen, de kelder naar beneden drukt, waardoor de voorgevel losscheurt en er in het gebouw breuken ontstaan, kan de gemeente toch niet haar aansprakelijkheid ontkennen, ook al vond haar 'activiteit' (het aanbrengen van ondeugdelijk materiaal) maar op een beperkt deel van de gehele bouwkundige structuur, die de werven nu eenmaal zijn, plaats. Vraag: De gemeente is dus wel degelijk verantwoordelijk voor de stabiliteit van de	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					hele structuur. Hoe denkt zij te gaan bijdragen in de oplossing van deze bouwkundige problematiek?	
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Voor de tussenlaag tussen kelderdak en wegdek gebruikt de gemeente geel zand. Dat is een vorm van tussendek die weinig draagt en zeer onstabiel is. In de bouwwereld is het gebruikelijk om de stabiliteit van een dragende laag te versterken door een mengsel van cement en zand (1 op 4 of 5) te gebruiken. Door puur geel zand te gebruiken, wat natuurlijk goedkoper is, bespaart de gemeente maar jaagt ze de bewoners op kosten omdat door gebrek aan stabiliteit van de tussenlaag de kelderdaken eerder aangetast worden door het toenemende gewicht dat op het wegdek wordt uitgeoefend door het verkeer. Vraag 2: De aangebrachte zandlagen zijn een besparing ten nadele die ten las-te komt van de eigenaren. Kan de gemeente gezien dit nadeel niet erkennen dat zij stabiliserende lagen had moeten aanbrengen?	Het verrichten van nader onderzoek naar de opbouw van de wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Natuurlijk gaat het er niet om dat wij geen graafwerken meer in de straten zouden willen toestaan, maar wel vinden we dat de gemeente verplicht is de schade te beperken (geen staaf en geen trilplaat meer) en verplicht is, na elk werk op de gracht, de kelderdakafdichting te controleren en zo nodig te herstellen en daarvoor als bewijs een attest aan de bewoners/eigenaars moet afgeven. Vraag: Is de gemeente bereid zich te committeren aan deze schadebeperking, de gevraagde controles te laten uitvoeren en de gevraagde attesten voortaan bij alle leidingwerken af te geven aan bewoners en eigenaars?	Een van de onderzoeken is gericht op de oorzaken van schade aan erfgoed en bezien hoe dat kan worden voorkomen. De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het probleem is dat de boom op de werven niet in een leeg landschap staat, maar eigenlijk in een kelder, in een huis, onder een weg en onder een voetpad, etc. Die boom is in die situatie niet alleen gegroeid, hij is die ook gaan dragen. Maar als de boom plots wordt weggekapt kan het wortelstelsel ineens niet meer groeien en nemen de wortels snel in omvang en kracht af. Gevolg is dat de huizen achter de plekken op de werven (zoals	De vragen over eigendom, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking liggen zijn onderdeel van de opdracht aan de commissie van wijzen

					bijvoorbeeld Kromme Nieuwe gracht 10), waar bomen gekapt werden, plots geconfronteerd werden met scheuren en verzakkingen. Vraag: Aanvaardt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de vervolgschade aan gebouwen als gevolg van het kappen van bomen.	
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wateronttrekking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	**De scheuren in de lengte richting zijn veroorzaakt door (incidentele en ook langduriger) wateronttrekking onder de werfmuren en onder de fundering van de werfkelders.** De grond klinkt in (10 mm toegestaan!), de kelder knikt. Je zou wensen dat de ingenieurs dat duidelijk zouden durven benoemen.	Dit is ook het geval. In het rapport met de voorlopige expertbeoordeling is wateronttrekking/peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaak voor scheuren in de lengterichting.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Wieldruk	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Mogelijk moet bij deze lengterichting scheuren ook gekeken worden naar lokale wieldruk van geparkeerde voertuigen, dan wel scheuren ter plaatse van wielsporen in het wegdek.	Dit advies wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Versterkingsmogelijkheden	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De voorgestelde versterkingsmogelijkheden zijn niet serieus te nemen, kunnen simpelweg niet, al is de verhoging van de gelijkmatige belasting (q-belasting) gek genoeg een interessante. De boog wordt er sterker van, en geen trekspanning meer aan binnenzijde, soort voorspanning, dus.	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Zadeldak	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Andere theoretische mogelijkheid wil ik nog wel noemen. Maak van het tongewelf een zadeldak. Plaats aan de binnenzijde een “schot” aan de uiteinden van de boog, eventueel met voorspanning op de trekankers. Dan zal er geen trekbelasting meer ontstaan aan de onderste helft van de metselwerkboog. Zo... dan maak ik mij ook eens schuldig aan een puur theoretische exercitie, al is het maar om te laten zien dat ik genuanceerd meedenk.. Monumentenzorg, waar zijn jullie?	Deze suggestie wordt in het lopende onderzoek ingebracht.
6-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Oplossing zoeken	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Oplossing zoeken in: prioriteit aan reparatie metselwerk tongewelf en dan overal (destijds vrijwillig). Per direct gewicht- en snelheidsbeperking (en handhaving). Dan zijn we al een heel eind.	De oplossingen voor het vermijden en herstellen van schade door te zwaar verkeer worden in het programmaplan opogenomen. Als eerste maatregelen zijn het vrachtwagenverbod en de breedtebeperking ingevoerd.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Constructie	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke factoren beïnvloeden de constructie nadelig en in welke mate dragen die factoren bij aan een verminderd draagvermogen c.q. weerstand tegen beschadiging bij dynamische belasting. Gedacht wordt primair aan vocht, zetting als gevolg van (al dan niet tijdelijk) verlaagde waterstand of uitval van tegendruk; parkeren boven de werfkelder?	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Samenhangend systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Welke invloed gaat van alle voornoemde omstandigheden en factoren uit op de integriteit van de aangrenzende panden en/of de verbinding met de werfkelder?	De onderzoeksvragen voor het lopende onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders beperken zich tot de effecten op de kelders.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Onderhoud	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• In hoeverre is de staat van onderhoud van een werfkelder en/of aangrenzend pand van belang? Wanneer is sprake van onvoldoende onderhoud dat tot maatregelen noopt? Hierboven refereerde ik aan de mogelijkheid van zettingen als mogelijke risicofactor voor het optreden van schade bij het gebruik van de openbare weg.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.

21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Zettingsverschillen	Dienaangaande licht ik nog het volgende toe. Het lijkt zeer relevant met het oog op het toekomstig beheer en onderhoud te weten in hoeverre zettingsverschillen (als gevolg van waterstandsbeheermaatregelen of werkzaamheden die tijdelijk van invloed moeten zijn geweest op de waterstand) zijn opgetreden of kunnen zijn opgetreden en in hoeverre die bij toekomstige werkzaamheden zullen gaan optreden. Het lijkt in het kader van de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting op de (werf- en kluis-)kelders van evident belang dat het aspect van (mogelijke) zettingen expliciet betrokken wordt bij de beoordeling van de maximaal toegestane statische en dynamische belasting van de werfkelders. Deze vraag komtmet name ook op omdat uit de rapporten van CRUX en Wiertsema & Partners blijkt dat het risico van zettingsverschillen als gevolg van de werkzaamheden aan de walen kluismuren zijn onderkend en ook binnen een marge van 10 mm toelaatbaar worden geacht. Bekend is voorts dat in het verleden werkzaamheden hebben plaats gehad die een veel grotere invloed op de grondwaterstand (en daarmee de zetting) moeten hebben gehad. Ook bekend is dat er een algemene verlaging van het grondwaterpeil heeft plaatsgevonden. Het komt ons voor dat op de mogelijke consequenties van dit alles gerichte vragen onderdeel moeten zijn van vervolgonderzoek. Middels de email waarmee deze brief verzonden wordt vraag ik de heer van den Bogaard voornoemde rapportage en alle verdere rapportage over dit onderwerp ter beschikking van de CvWW te stellen. Er moet overigens bij gezegd worden dat de vraagstelling voor het vervolgrapport (Spoor1) niet doet vermoeden dat op de eerdergenoemde vragen een (afdoende) antwoord komt en het zettingsaspect al helemaal geen onderwerp van overweging lijkt te zijn.	In het programmaplan wordt een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluismuren opgenomen. Het beheersen van de effecten van bemaling, damwanden trillen etc, maakt hier onderdeel van uit. Bij de voorbereiding wordt per rak vooronderzoek gedaan om de beste bouwmethode te kunnen kiezen. Tijdens de uitvoering worden de effecten gemonitord. Mocht er alsnog schade optreden, dan wordt deze hersteld. Op plaatsen, waar nog geen herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd, kunnen muren en kelders inderdaad kwetsbaarder zijn voor belasting door verkeer, omdat er al schades met andere oorzaken aanwezig zijn. Bij het onderzoeken van de belastbaarheid van kelders wordt met deze aanwezige schades rekening gehouden

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Daarnaast wordt geen inzicht gekregen in de scheurvorming. Het is juist belangrijk om bij de zeer complexe werf/kluiskelders goed inzicht te krijgen in het groot aantal complexe componenten en de gevolgen van scheuren.	Deze vragen hebben een voorlopig antwoord gekregen in het rapport met de voorlopige expertbeoordeling.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Fundering	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Omdat op diverse plaatsen op de Krommme Nieuwegracht de fundering onder de kluismuren ontbreekt kunnen er grote spanningen op de werf/kluismuren ontstaan met gevolgen voor de stabiliteit en/of schade. In het rapport wordt geen rekening gehouden met deze factoren.	In het rapport worden ingrepen als te diep baggeren, grondwateronttrekking /peilverlaging genoemd als mogelijke oorzaken van het verzakken van funderingen van muren en daardoor ontstaan van lengtescheuren in het booggewelf.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 21 staat dat het aannemelijk is dat verkeer met een aslast van 2 ton veilig kan kruisen echter moet de rekenkundige onderbouwing nog worden uitgevoerd en zijn er diverse onzekerheden. Zoals de invloed van scheuren en andere schades op de draagcapaciteit zijn onbekend!	Dit klopt, de uitspraak is gedaan op basis van de voorlopige expertbeoordeling, nog zonder inspectiegegevens en berekeningen. Daarom wordt de uitspraak gecontroleerd en zo nodig bijgesteld na het afronden van het lopende onderzoek.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Scheuren	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	• Op pagina 22 staat bij de onzekerheden ‘de bovenkant van het gewelf is niet geïnspecteerd. Hier kunnen mogelijk scheuren (dan niet door en door) loodrecht in de rijrichting aangetroffen worden welk te herleiden zijn aan te hoge verkeersbelasting’. Bij 4) op pagina 22 wordt zelfs aangegeven extra onderzoek te doen in verband met een lange scheur die de belastingspreiding zou kunnen verhinderen wat een direct heeft: een verminderende draagcapaciteit. Waarom is de bovenkant niet onderzocht?	De voorlopige expertbeoordeling is gebaseerd op bestaande (inwendige) inspectierapporten van kelders. Daarvoor waren nog geen proefsleuven, inspecties of boringen uitgevoerd. Deze zijn later bij 6 kelders uitgevoerd. De gegevens daarvan worden verwerkt in de definitieve expertbeoordeling medio 2021.
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Rijksmonument	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Op pagina 85 staan aanvullende aanbevelingen (op verzoek van gemeente Utrecht). Volgens ons gaan deze ingrijpende maatgelen volledig voorbij aan het Rijksmonumentale karakter van het gebied	De eventuele toepasbaarheid van de genoemde versterkingsmogelijkheden moet per kelder worden bekeken op uitvoerbaarheid. Daarom klopt het, dat deze maatregelen niet te gemakkelijk als de oplossing voor alle problemen kunnen worden gezien.

6. Hemelwaterafvoer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhangend systeem	Hemelwater	Het voegen van het wegdek op de grachten is niet alleen een bijkomstige decoratie. Nee, het voegsel draagt aanzienlijk bij aan het beperken van de watertoevoer naar de ondergelegen deklaag van de kelder. Vraag: Is de gemeente bereidt voortaan af te zien van voegloos wegdek en verder is de gemeente eveneens bereid het voegsel zo samen te stellen dat de doorstroming naar beneden zo veel mogelijk beperkt wordt?	Nader onderzoek naar opbouw wegconstructie (zandbed, klinkers, voegsel) boven de kelders wordt opgenomen in het Programmaplan.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwaterafvoer	Hemelwater	Hemelwaterafvoer: Voorgestelde oplossingen: 1. Het opheffen van de situatie dat hemelwater via de regenpijpen op het wegdek wordt geloosd. Aansluiten direct op het riool is waarschijnlijk ook niet de beste oplossing omdat dit bij flinke regen tot overstort in de rioolwaterzuiveringsinstallaties kan leiden. Via een buizenstelsel lozen op de Oude Gracht is waarschijnlijk de beste oplossing. 2. Het dichten van kieren tussen werfmuur en werfkelder zodat de situatie van vóór het plaatsen van de L-profielen wordt hersteld, teneinde constructieve achteruitgang op langere termijn te voorkomen. 3. Het (terug) plaatsen van muurankers zodat de werfkelders en werfmuren constructie (weer) één geheel gaan vormen en de werfmuur niet verder kan gaan wijken. 4. Het inspecteren van alle waterspuwers en natte plekken op de werfmuren teneinde te zorgen voor een afdoende afwatering tussen de boogconstructies (reiniging/aanpassingen/aanbrengen grindkoffers op de juiste plaatsen). 5. Het inspecteren van de bestrating op een optimale waterafvoer en aanpassen van te hoge of te lage bestrating t.o.v. afvoerputten, goten of waterspuwers.	Goede vragen. Betrekken we bij het lopend onderzoek. Er is een apart onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Een deel staat al in het overzicht van onderzoeken en resultaten (bijlage raadsbrief 16 december)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Hemelwater afvoer	Hemelwater	Vraag: Om de werking van de spuwers te herstellen moet in feite het wegdek overal opgehoogd worden. Hoe en wanneer denkt de gemeente dat te doen?	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf en straatkelders. Daaruit zal naar voren komen of de gestelde oplossing bruikbaar en uitvoerbaar is.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Nat boek Choorstraat	Hemelwater	Aandachtspunt: De relatie tussen (niet meer of minder functionerende) drainage en het ontbreken van waterspuwers lijkt ons punt van aandacht bij het komende onderzoek. Dat wil ook zeggen dat niet alleen op de kelderboog moet worden gekeken maar vooral ertussen (= aannemende dat door voorheen drainagepunten zaten). Ook zijn de scheuren - ontstaan door het 'gewicht de eeuwen' en door het jarenlang tolereren van (te) zwaar verkeer - debet aan veranderingen in de 'natuurlijke' vochthuishouding die onderaardse ruimten eigen is.	Er loopt een onderzoek naar de afwatering van het hemelwater op straten boven werf- en straatkelders. Daar zullen de genoemde plekken in worden bekeken.
7. Online participatie						
22-3-2021	jules kneepkens	Online participatie			Van gevel to gevel betekent dat vanaf de huisgevel of wordt geduid op werfkelder gevel?	Met van gevel tot gevel wordt bedoeld: alle objecten tussen de voorgevel van panden aan de ene zijde van de gracht tot de voorgevel aan de andere zijde van de gracht behoren tot de scope van het programma wervengebied.
23-3-2021	Gemma Boormans	Online participatie			Naast de aslast is het probleem ook: TRILLING door stationair draaiende auto's (van bouwvakkers) en te hard rijden.	Onderzoek naar de belastbaarheid van de kelders is primair gericht op het vermijden van schade, waardoor de veiligheid of het erfgoed kunnen worden aangetast. Inderdaad kunnen ook lagere, niet schadelijke belastingen door verkeer tocht hinder voor omwonenden veroorzaken. Trillingen en te hard rijdend verkeer zijn voorbeelden daarvan.

23-3-2021	Bas en Martha	Online participatie	Maakt het gewicht van de geparkeerde en stilstaande auto's' s vrachtwagens uit?	input Frank: in het onderzoek naar de belastbaarheid, dat medio 2021 gereed is, wordt rekening gehouden met stilstaande en rijdende voertuigen.
26-2-2021		Raadsvragen	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? (vraag 17)	Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor? Antwoord 17 Met het vrachtwagenverbod per maart 2021 en de breedtebeperkingen en de aanvullende maatregelen om te zwaar verkeer te weren, waarover in het programmaplan voorstellen worden opgenomen, zal ook de omvang van trillingen worden gereduceerd. Uit de onderzoeken (zie website van de Commissie) is niet gebleken dat trillingen de oorzaak zijn van schade aan werfkelders en wal- en kluismuren. Er zijn geen plannen om andere onderzoeken naar trillingen te laten uitvoeren.

JURIDISCHE VRAGEN o.a. EIGENDOM						
Datum	**Vraagsteller**	**Bron**	**Onderwerp**	**Onderzoek**	**Vraag**	**Antwoord**
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch conflict	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Doelk notitie VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners.	Het rapport is niet bedoeld voor de verdediging van de juridische positie van de gemeente, maar als een (neutrale) beschrijving van de positie van de gemeente en de bewoners.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Een commentaar: 'Het College heeft aan Van Benthem en Keulen (VBK) opdracht gegeven om een voorbereidend onderzoek te doen naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak teneinde aan de hiervoor bedoelde commissie van wijzen handvatten te bieden op het punt van eigendom, de (wederzijdse) verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren op het punt van herstel, beheer, onderhoud en gebruik.' (p 1/35) 'De gemeente heeft aangegeven dat de door VBK uit te voeren verkenning vooral dient plaats te vinden vanuit de in de Vraagstelling aan de commissie van wijzen gestelde juridische vragen.' (p 2/35)	Dit is correct.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De vragen die het VBK aanhaalt als komende uit de opdracht van de Commissie van Wijzen, zijn door gemeentelijke ambtenaren geformuleerd in de werkgroep Voorbereiding, maar niet door die werkgroep overgenomen en daar evenmin besproken. Men zou kunnen concluderen dat de opdracht aan VBK als doel heeft om (buiten de Commissie van Wijzen om?) in het gemeentelijke belang extra gewicht te geven aan alle onzekerheden, aannames en speculaties opdat die zekerder lijken en zo in het gemeentelijke voordeel worden gemanipuleerd. Het is onduidelijk of de gemeenteraad weet dat een advocatenkantoor (het werd VBK) een dergelijk onderzoek ging uitvoeren op grond van deze premissen en opdracht.	Dit is niet juist. Deze vragen zijn onderdeel van de opdracht van de commissie van wijzen, ondertekent door de 3 keldereigenaren. In het raadsbesluit bij PvA (juli 2020) staat: “Er wordt al gestart met enkele voorbereidende feitelijke onderzoeken naar wettelijke bepalingen, jurisprudentie en beleid over eigendom, verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren in herstel, beheer, onderhoud en gebruik. De commissie kan bij haar start op basis van de eerste bevindingen uit die voorbereidende feitelijke onderzoeken besluiten om vervolgonderzoek te laten doen.”
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Vraagstelling opdracht	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Van Benthem & Keulen is op dit punt heel transparant. Dit wordt vermeld, juist omdat de gemeente opdracht van de gemeente luidt een notitie op te stellen, waarin de positie van de gemeente en de eigenaren van de werfkelders neutraal wordt beschreven.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Men kan stellen dat er in en door het rapport van VBK een vertekening ontstaat in het beeld van de eigenaren, in het beeld van de rechtsorde voor de eigenaren én in het beeld van de gigantische problemen in het wervengebied – allemaal als gevolg van de selectie van onderwerpen en van de woordkeuze door VBK, in opdracht van de gemeente.	VBK geeft antwoord op de vraag wat in de rechtspraak staat over deze vragen. Het is aan de CvWW, om (geheel zelfstandig) een oordeel over te vellen.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Wij vragen ons af of de gemeente VBK opdracht heeft gegeven om de door haar vermeende tegenstellingen tussen haarzelf en de keldereigenaren zo uit te vergroten en op de spits te drijven als in het rapport gebeurt, en bewust niet te zoeken naar een gezamenlijke inventarisatie van de vele en grote problemen, naar een gemeenschappelijk tijd- en grensoverschrijdend belang (het behoud van werven en werfkelders voor toekomstige generaties), en naar langdurige oplossingen voor alle juridische en bouwkundige vraagstukken.	Nee, dit staat ook duidelijk in opdracht aan CvWW. Het gaat om samenwerking, en juist niet om belangentegenstellingen.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Interpretatie	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De gemeente lijkt op haar oude voet verder te willen gaan: problemen voor zich uitschuiven als dat uitkomt, afschuiven op de (wel haast gecriminaliseerde) eigenaren als dat kan – en gaat dat niet goedschiks, dan maar met (verbaal) geweld en achterkamertjespolitiek. Met algemeen geld tegen het algemeen belang…	Dat is niet de intentie van de gemeente en blijkt ook niet uit de wijze waarop er uitvoering wordt gegeven aan het Plan van Aanpak om te komen tot een Programmaplan wervengebied.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor, de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente.	Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	juridisch document Van Benthem en Keulen	Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een ‘dienst’, zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt ‘neutraal’ juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Zie de antwoorden hierboven. Het rapport van VBK geeft een neutrale beschrijving van de juridische positie van de gemeente en bewoners op grond van de wet en de jurisprudentie, en is bedoeld om de commissie van wijzen te informeren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onteigening om niet	juridisch document Van Benthem en Keulen	Bovenstaande roept de volgende vragen op: 1. Wat is de juridische status van een onteigening om niet?, met andere woorden wat is de rechtsgeldigheid ervan, is hier sprake van een onrechtmatige daad? En wat houdt die onteigening om niet concreet voor de (voormalige) eigenaar van het pand in, welke consequenties zijn eraan verbonden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	2. Sommige eigenaren bezitten een erfdienstbaarheid (welke?) op de werf c.q. kluismuur etc. (zie hierboven). Er wordt gesuggereerd, in het dossier van Oudegracht 267 wordt het cryptisch geformuleerd, dat die erfdienstbaarheid gekoppeld is aan de jaarlijkse afkoopsom van onderhoudskosten van de werfmuur(?) (de toenmalige eigenaar van Oudegracht 267 heeft destijds het volledige bedrag ineens voldaan, zegge fl. 1070,00 (zie verder de bijlage).	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	Verder wat houdt die erfdienstbaarheid nu feitelijk in (zie wat dit betreft de opmerking over de erfdienstbaarheidsregeling t.b.v. de gebruikers van de erven die alle ruimte lied. Alleen de opstallen, bouwsels en hekken dienden verwijderd te worden. Wel werd erbij vermeld: ‘we hoeven er geen salon, geen siertuin of caféterras van te maken’, een nogal al een uiterst magere omschrijving van een erfdienstbaarheid (zie de discussie over erfdienstbaarheid)	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de commissie van wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Erfdienstbaarheid	juridisch document Van Benthem en Keulen	3. De eigenaren van de panden zijn zoals bekend ook vaak eigenaar van de werfkelders. Zij zijn dus eigenaar van de werfkelder tot aan de werf c.q. kluismuur, en de gemeente Utrecht van het wegdek boven de werfkelders van de balie tot aan de voorgevel van de panden. Bijna alle grachten hebben een voetpad, wegdek voor het verkeer en een strook langs de balie waarop op sommige plekken auto’s geparkeerd en fietsen gestald mogen worden. Van bovengenoemde drie stroken en de werven is de gemeente ‘eigenaar’, zij worden als openbare weg gezien. Maar kennelijk is er wel op sommige plekken op de openbare weg een terrasvergunning afgegeven. Rust er dan op die strook langs de balie ook een erfdienstbaarheid (zie het commentaar op het rapport van VB&K.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
27-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

		oranje boek				
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Erfdienstbaarheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Gemeente dient aan te tonen dat zij eigenaar is van de weg vóór ons huis, van de stoep (?), van de werfmuur en van de werf zelf. Wordt wel heel gemakkelijk door VBK als waar aangenomen, al schrijven ze “lijkt in eigendom”. Misschien heeft gemeente wel alleen recht van overpad. Toch wel zeer onprofessioneel als je je opdrachtgever niet naar bewijs vraagt bij zo’n aanname. Antwoord op de eigendoms vraag is immers alles overheersend. Alle andere discussiepunten hangen hier van af. Memo VBK dus op voorhand al op drijfzand.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Mandeligheid	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het gezwam van VBK over mandeligheid is volstrekt idioot en verregaand onbenullig: horizontaal... verticaal, gelijkwaardige belangen, gelijksoortig gebruik, wie profiteert het meest... Alles wordt door VBK door elkaar gehaald om op de gewenste conclusie uit te komen: de keldereigenaar is grotendeels aansprakelijk voor onderhoud en calamiteiten. Inderdaad preferred supplier in extreme en ongegeneerde hoedanigheid. “Schade die op termijn toch zou zijn ontstaan”... je moet maar durven..	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Natuurlijk een onrechtmatige daad als de gemeente de aslastbeperking niet handhaaft. Natuurlijk verregaand onredelijk als de eigenaar van de kelder een causaal verband moet gaan aantonen. Groningen, metro Amsterdam.... menselijke maat.. “Concreet antwoord kan niet worden gegeven”. En dan, ja hoor... "nader onderzoek gewenst". VBK kan toch ook gewoon ook constateren dat de kans groot is dat een dergelijk verhaal van schade op de gemeente zeker na vergelijkbare incidenten een grote kans van slagen heeft.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmatige daad, causaal verband	Juridisch document Van Benthem en Keulen	"Slechte staat van onderhoud van de kelder" als eigen schuld. Gemeente dient nog maar aan te tonen dat de slechte staat van de kelder NIET komt door te zwaar verkeer. Waarom alleen scheuren loodrecht op rijrichting te beschouwen als een gevolg van te zwaar verkeer, zoals aanname van gemeente en ingenieursbureau in recent rapport "Spoor 2 Voorlopige Expert Beoordeling"? Waar komen al die andere scheuren dan vandaan?	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
2-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Historisch perspectief	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Historisch moeten we een heel eind terug. Onweersproken zijn wij van oorsprong eigenaar van de grond van af onze voorgevel tot aan het water (een zijtak van de Rijn, nog geen vast waterpeil, maar een talud..) Zie ook de "privacy-schermen" op de werf aan het water op foto's van rond 1900. Daar zou je moeten beginnen met een gedegen historisch juridisch titel onderzoek (iets voor een promovendus?). Wat is er allemaal gebeurd en daarna: onteigeningen, herstelcontracten, restauraties? Diverse privaatrechtelijk bijzonderheden.. Maar nooit iets kadastraal ingeschreven.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	VBK preferred suppliers. Transparantie.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Van Benthem & Keulen bekrachtigt meerdere keren in het rapport dat zij 'één van de preferred suppliers voor juridische dienstverlening aan de gemeente [is]. Het onderzoek kwalificeert dus niet als een "onafhankelijk" advies in eigenlijke zin'. Is dit 'eerlijk' of 'objectief in zijn subjectiviteit'? VBK zelf denkt 'met de nodigde distantie op een neutrale manier de voors- en tegens van de rechtsposities [sic!] weer te geven'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Onduidelijk rapport VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Toerekening op basis van het profijtbeginsel zou erop kunnen wijzen dat de kosten van het waterdicht maken/houden voor rekening komt van de eigenaar van de werfkelder.' Maar: 'Een concreet antwoord op de vraag of de gemeente op grond van onrechtmatige daad aansprakelijk is voor schade die het gevolg is van het niet handhaven van de aslastbeperking, kan in dit stadium niet worden gegeven.' (p 3/3) En: 'Dit betekent voor het wervengebied dat de eigendomsverhoudingen weliswaar een indicatie kunnen opleveren, wie welke bevoegdheden en aanspraken heeft maar dit kan in de concrete feiten en omstandigheden van de specifieke locatie mogelijkerwijs tot andere uitkomsten leiden dan het geval is op een andere locatie in het wervengebied. Zeker in een zo complexe omgeving als het wervengebied dient men zich er van bewust te zijn dat het eigendomsrecht zeker geen "hard and fast rules" biedt ter beslechting van discussiepunten. Steeds zal men zich rekenschap moeten geven van de bijzondere omstandigheden van het concrete geval.' (pp 5/35). Het rapport verbindt dus geen mogelijke oorzaken en gevolgen, maar trekt die uit elkaar en loopt op die manier vooruit op onduidelijke en onbeantwoorde juridische vraagstukken (eigendomsrecht en verantwoordelijkheidsplicht), of sterker: veegt ze onder de mat.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Eigendom grond onder werfkelder	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• P 2/3: 'Sterk chargerend gezegd: als vastgesteld kan worden dat de kelder toch op enig moment in de toekomst zou zijn ingestort' [hoe kun je dat vaststellen?], 'dan komt de schade niet voor vergoeding in aanmerking doordat de kelder nu al is ingestort door de uitgevoerde werkzaamheden.' En: 'De gemeente is eigenaar van de openbare weg en de grond (het zandlichaam van de weg) waarop de openbare weg is gelegen en is eigenaar van de grond die onder de werfkelders is gelegen.' (p 11/35 en voetnoot 60) Maar: 'De vraag is evenwel hoe de eigendomsverhouding ligt ten aanzien van het kelderdeel dat n iet in de grond van de eigenaar van het pand ligt maar daarmee wel is verbonden.' (pp 11/35) Want: 'Van belang is op te merken dat horizontale natrekken een uitzondering is op de hoofdregel dat een bouwwerk verticaal (dus door de grond) wordt nagetrokken. Dat de werfkelder (in ons standaardvoorbeeld) dus eigendom is van de eigenaar van het pand wil niet zeggen dat de eigenaar van het pand door de horizontale natrekking op zijn beurt de grond onder de kelder alsmede het boven de kelder gelegen zandbed en de verharding van de weg via verticale natrekking in eigendom heeft verkregen. De grond onder de kelder en de boven de kelder gelegen weg blijft ondanks de horizontale natrekking eigendom van de gemeente.' De laatste zin volgt absoluut niet logisch uit het voorafgaande en is als conclu-sie dus een drogreden. De grond onder de werfkelder behoort kadastraal tot het erf van het pand aan de gracht. Als VBK met zijn opmerking gelijk zou kunnen hebben, zijn alle eigendomsakten ongeldig geworden	Het is aan de commissie van wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek		Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 14 roept vragen op over de rechtmatigheid van het leegpompen van de ondergrond van kelders en gebouwen. zonder de expliciete en benodigde instemming van eigenaren en bewoners.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kan eigenaar zelf herstel aan werf- of kluismuur uitvoeren.	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 32-34: De 'instortingsdiscussie' (is 'instorting' wel een juridische term?) is in tegenstelling tot de suggestie van VBK wel wederkerig. Keldereigenaren zijn buren van kluismuren en werven. Gezien deze bepalingen hier kan verondersteld worden dat de bewoners de werven en kluismuren kunnen laten herstellen ten laste van de gemeente.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Recht grout te spuiten onder de keldervloer	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 35-36 betreffen simpelweg het ladderrecht: het erf van de buurman mag worden betreden om de eigen buitenmuur te schilderen e.d. Er wordt door VBK niet uitgelegd waarom het bereik van dit recht ruim zou moeten zijn. Het is in de praktijk juist sterk beperkt. VBK rekt het ladderrecht verder op in punt 91 ev., waar wordt beweert dat de gemeente met de zeer dubieuze techniek van de groutpilaren de ondergrond van kluismuur en werf wil verbeteren. Grout spuiten onder de eerste twee meter van de keldervloer is een juridisch probleem op zich, want de gemeente bezit enkel de eerste meter na de werf-/kluismuur. Buurman gemeente eigent zich dus het recht toe de kelder van de eigenaren te verbouwen om de eigen kluismuur te verbeteren. Dat is natuurlijk niet de strekking van ladderrecht.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Trekankers	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 86-90: de opmerkingen over trekankers (ook p 2/3) getuigen van onwetendheid. Trekankers zijn in beginsel niet verbonden mét een muur op zich, maar ín het eerste vaste constructieve deel (de voorgevel van het huis), anders zou de functie gering zijn. Het trekanker voorkomt niets met zand, maar voorkomt dat de kluis-/werfmuur naar het water wordt gedrukt door de massa van de kelder zelf en door de massa van en op het kelderdak. De L-profielen zijn niet bedoeld om de kluis-/werfmuur met de voorgevel te verbinden, maar om de druk van verkeer op het wegdek in zijwaartse richting naar de kluis-/werfmuur toe, op te vangen. De opmerking over erfdienstbaarheid bij dit punt is omgekeerd: de kelder is niet dienend maar heersend, aangezien de keldereigenaar het recht heeft om zijn trekanker in de kluis-/werfmuur te plaatsen. Het trekanker hoort constructief en historisch bij het huis en de kelder die als deel van dat huis is ontstaan. Ook juridisch maakt het trekanker deel uit van het constructieve geheel van kelder en huis; de kluis-/werfmuur dient enkel als verankeringspunt.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Kosten maatregelen aan kelders - niet kunnen financieren	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Punt 104: Met die uitspraak in de hand zou verdedigd kunnen worden dat een eigenaar van een werfkelder die, aantoonbaar door achterstallig onderhoud, in bouwvallige staat verkeert, niet bereid is om minimale werkzaamheden te laten uitvoeren om te voorkomen dat de kelder door de werkzaamheden schade ondervindt, dan ook geen recht van spreken heeft en vervolgens die schade kan verhalen.' De crux van deze opmerking zit in de term 'bereid'. Er is natuurlijk in de regel helemaal geen sprake van gebrek aan bereidheid zijdens de eigenaren, maar wel van een gebrek aan middelen, dus van kennelijk onvermogen. Als een eigenaar een kelder bezit die evenmin als het bovenliggende gebouw (conditio sine qua non) op zichzelf in zou storten, maar kelder en gebouw komen in gevaar door naderende gemeentewerken, dan kan de gemeente hem benaderen met het verzoek de kelder te verstevigen. Als de eigenaar aangeeft wel te willen maar simpelweg niet te kunnen wegens gebrek aan middelen, heeft hij volgens VBK geen recht van spreken meer: arm maakt kennelijk rechteloos. Het VBK geeft hiermee de gemeente een volmacht om overal binnen te dringen en werken te laten doen.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bestandelen regel toegepast op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Er worden in het rapport van VBK nogal eens appels met peren vergeleken: • Punt 53: 'In de wet is niet bepaald wanneer iets naar verkeersopvatting een bestanddeel is van een zaak. De Hoge Raad heeft deze leemte (deels) opgevuld in de arresten Dépex en ProRail. In het eerste arrest heeft de Hoge Raad geoordeeld dat wanneer een gebouw en apparatuur 'in constructief opzicht specifiek op elkaar zijn afgestemd', er een aanwij-zing is dat deze zaken naar verkeersopvatting als één zaak moeten worden gezien.' (pp 12/35). Het gaat in dit voorbeeld om de teruggave van geleverde goederen aan het ene bedrijf na surseance van betaling voor een ander bedrijf…? Wat is de overeenkomst met werfkelders en weg? De 'argumentatie' van VBK wordt aangevuld: 'Aan de criteria van constructieve afstemming en onvoltooidheid heeft de Hoge Raad in het ProRail-arrest nog toegevoegd dat "de omstandigheid dat een zaak ten opzichte van een andere zaak een tijdelijke hulpfunctie vervult en bestemd is om daarna te worden verwijderd, in het algemeen een aanwijzing oplevert" voor het feit dat die zaak naar ver-keersopvatting juist geen bestanddeel is. Het is dan niet bestemd om duurzaam ter plaatse te verblijven.' Alsof je een werfkelder zou kunnen verwijderen als het zijn 'tijdelijke hulpfunctie' heeft vervuld.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punt 61-79: Het voorbeeld vergelijkt een rechtszaak in Den Bosch – over de vraag of een particuliere vrijstaande muur die door twee partijen als deel van hun aanbouw werd gebruikt, na die aanbouwen als mandelig kan worden beschouwd – eerst met de onlosmakelijke eeuwenoude constructie van twee belendende werfkelders. 'Onvergelijkbaar' is de conclusie. Maar dan volgt het onnavolgbare: 'Het vergt wat verbeelding, maar een interessante vraag is of het gewelf van de werfkelder en de delen die het gewicht van het gewelf afdragen naar de fundering niet kwalificeert als een "gemeenschappelijk scheidsmuur" in de zin van artikel 5:62 lid 2 BW. Immers, het weglichaam (zandbed en verharding) zou dan kunnen worden gezien als "gebouw of werk" in de zin van die bepaling en datzelfde geldt voor "de" kelder.' In een voetnoot wordt het nog mooier: 'Wellicht dat het zelfs dan zuiverder zou zijn om te zeggen dat het gewelf voor dat doel ook onderdeel is van de weg.' Voor welk doel? Dat van de auteurs om deze 'verbeeldingsvolle' vergelijking sluitend te maken ten gunste van de gemeente? Het gaat verder: 'Een argument dat tegen mandeligheid zou kunnen worden aangevoerd, is dat oorspronkelijk bij de bouw van de kelders er geen weg in de huidige vorm (aangelegd en onderhouden door de gemeente– die toen nog niet bestond) boven op de kelders liep.'	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Het begrip weg in de Wegenwet	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• In het deel 'Publiekrechtelijk kader' (punt 118-148) trekt VBK aan de hand van allerlei wetsdelen in punt 138 de conclusie dat 'Hoewel bovenstaande bepaling geen uitputtende definitie bevat voor het begrip "weg", biedt de wet noch de wetsgeschiedenis aanknopingspunten voor de conclusie dat werf-kelders kwalificeren als "weg" in de zin van de Wegenwet'. Wij keldereigenaren wonen volgens VBK nog (want waarom zou je anders de mogelijkheid opperen dat een werfkelder onder het begrip 'weg' zou kunnen vallen?) niet in het niets noch op straat. Maar dat zou zo kunnen gebeuren als VBK uit de jurisprudentie kan puren dat de kelders 'een onderdeel van de weg' zijn. Dat zegt volgens VBK natuurlijk niets over de 'verhouding tussen de eigenaar van de werfkelder en de eigenaar (beheerder) van de weg'. Gelukkig heeft VBK in punt 13 op-getekend dat onteigening niet zomaar mogelijk is.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Bouwbesluit: toepassing op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Punten 124 en 125 zijn welhaast schandelijk te noemen: het bouwbesluit is ook niet uitvoerbaar in de gewelven en kelders, dat weet de gemeente heel goed. En uiteraard komen de kelders niet overeen met het bouwbesluit 2012, dat immers eeuwen na het ontstaan van de kelders is geschreven. De suggestie dat het Bouwbesluit 2012 onverkort van toepassing zou kunnen zijn op de kelders, is behalve lachwekkend ook gevaarlijk omdat het keldereigenaren rechteloos maakt als de gemeente bijvoorbeeld besluit dat de kelder met de voorgeschreven dubbele roze gyproclaag zou moeten worden bekleed van-wege de scheidingseisen tussen kadastrale nummers. Het opvoeren van de toepasselijkheid van het bouwbesluit dient hier maar één doel: het rechteloos maken van de eigenaren.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Publiek belang: juridisch en politiek beschouwd	Juridisch document Van Benthem en Keulen	• Een grote makke in het hele rapport is dat de positie van de overheid als private partij wordt verdedigd, d.w.z. als een private partij tegenover de andere private partijen in de stad. Punt 118: 'Naast de bevoegdheden op grond van het privaatrecht zijn aan de gemeente ook publiekrechtelijke bevoegdheden toegekend. Wij zijn van mening dat het bespreken van deze mogelijk aan de orde zijnde vragen op het publiekrechtelijke terrein, ook moeten worden gezet in 'de sleutel' van de hiervoor besproken privaatrechtelijke verhoudingen. Immers, naar onze mening zal voor een aantal zaken zoals onderhoudsverplichtingen kunnen worden teruggegrepen op het privaatrecht. Gebruik van het privaatrecht kan ook aan de orde zijn in gevallen waarin hetzelfde resultaat ook via de publiekrechtelijke weg kan worden bereikt. Onder omstandigheden zou in een dergelijke situatie het gebruik van het privaatrecht in strijd met de zogenaamde doorkruisingsleer kunnen zijn.' Daarmee wordt het moeilijk om het publieke belang of het belang van de Utrechtse gemeenschap te definiëren, terwijl juist het onderzoek naar de mogelijkheden om het wervengebied als een algemeen publiek belang van de gemeenschap te zien, kansen zou hebben geboden om een minder kostbare en meer bestendige aanpak voor het wervengebied te ontwikkelen, zoals de keldereigenaren wensen en zoeken.	Het is aan de Commissie van Wijzen om de informatie van VBK te gebruiken voor haar advies aan de gemeente en eigenaren.

Weren te zwaar verkeer						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Verkeer	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Het verkeers- c.q. vervoersprobleem : De oplossing van dit probleem ligt in de sfeer van het autovrij maken van de binnenstad wat een krachtdadig beleid van de gemeente Utrecht en een men-taliteitsverandering van de betrokken bewoners vraagt.* zoveel mogelijk ruimte geven aan de voetganger in de binnenstad, uitbrei-ding voetgangersgebied. * grachten geheel afsluiten voor zwaar verkeer. * grachten alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer t.b.v. laden en lossen, arts, taxi, invaliden (aanvoer bouwmateriaal e.d. evt. via de gracht), * aanzienlijke beperking aantal parkeerplaatsen, * vervangende parkeerplaatsen voor bewoners op beloopbare afstand, * strikte handhaving van de maatregelen.	Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. De focus ligt op het nemen van maatregelen om schade aan het erfgoed te voorkomen. Dat betreft het te zware verkeer. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief		Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	de conclusie dat alleen toestaan van bestemmingsverkeer niet zo werken is niet onderbouwd (geen tellingen of andere gegevens), dit lijkt een aanname !	Wanneer een bestuurder een bestemming heeft in een betreffende straat (dus ook al je daar iets moet afleveren, je iemand wilt bezoeken, je een bepaald gebouw wilt bekijken, et cetera) mag je wettelijk gezien de straat gewoon inrijden. In de praktijk mag een groot deel van het (zware) verkeer bij een inrijverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer dus ook gewoon de betreffende straat inrijden. Daarom is dit als niet kansrijke maatregel genoemd om het te zware verkeer te weren.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Er wordt in het rapport gesteld (pag. 3) dat “De laatste twee jaar heeft de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd om te zwaar verkeer beter te weren. Dat lukt over het algemeen goed, al is de beleving van bewoners en politiek anders”’. De conclusie dat de laatste twee jaar de gemeente verschillende extra beperkingen doorgevoerd heeft om het zwaar verkeer beter te weren is ook niet onderbouwd. Welke maatregelen zijn er dan concreet genomen in de afgelopen 2 jaar waar deze conclusie op is gebaseerd ?	Sinds tijden geldt er een aslastbeperking van maximaal 2 ton en een lengtebeperkingen van maximaal 9 meter op de grachten met werfkelders. Eind 2019 is in het gebied rondom de Kromme Nieuwegracht een aantal aanvullende maatregelen genomen. Onder andere omdraaien deel rijrichting Kromme Nieuwegracht, breedtebeperkingen op toeleidende wegen, uniformering aslastregime in gebied Kromme Nieuwegracht en een vrachtwagenverbod op de Kromme Nieuwegracht. In maart 2021 zijn vrachtwagenverboden op alle grachten ingevoerd en tijdelijke breedtebeperkingen op een viertal straten gerealiseerd. Meer en definitieve breedte beperkingen op de toegangswege zijn in zomer 2021 voorzien. Sinds 2019 is de handhaving geïntensiveerd. Naast aslastbeperking overtreding wordt (sinds van kracht zijn vrachtwagenverbod per 2 maart 2021) door de BOA's specifiek gelet op overtreding van het vrachtwagenverbod. Bovendien wordt de handhaving verder geïntensiveerd. Tenslotte zijn maatregelen genomen m.b.t. de informatievoorziening. Eind 2019 is de bebording op straat nagelopen en geactualiseerd, de digitale informatie wordt continue geactualiseerd.

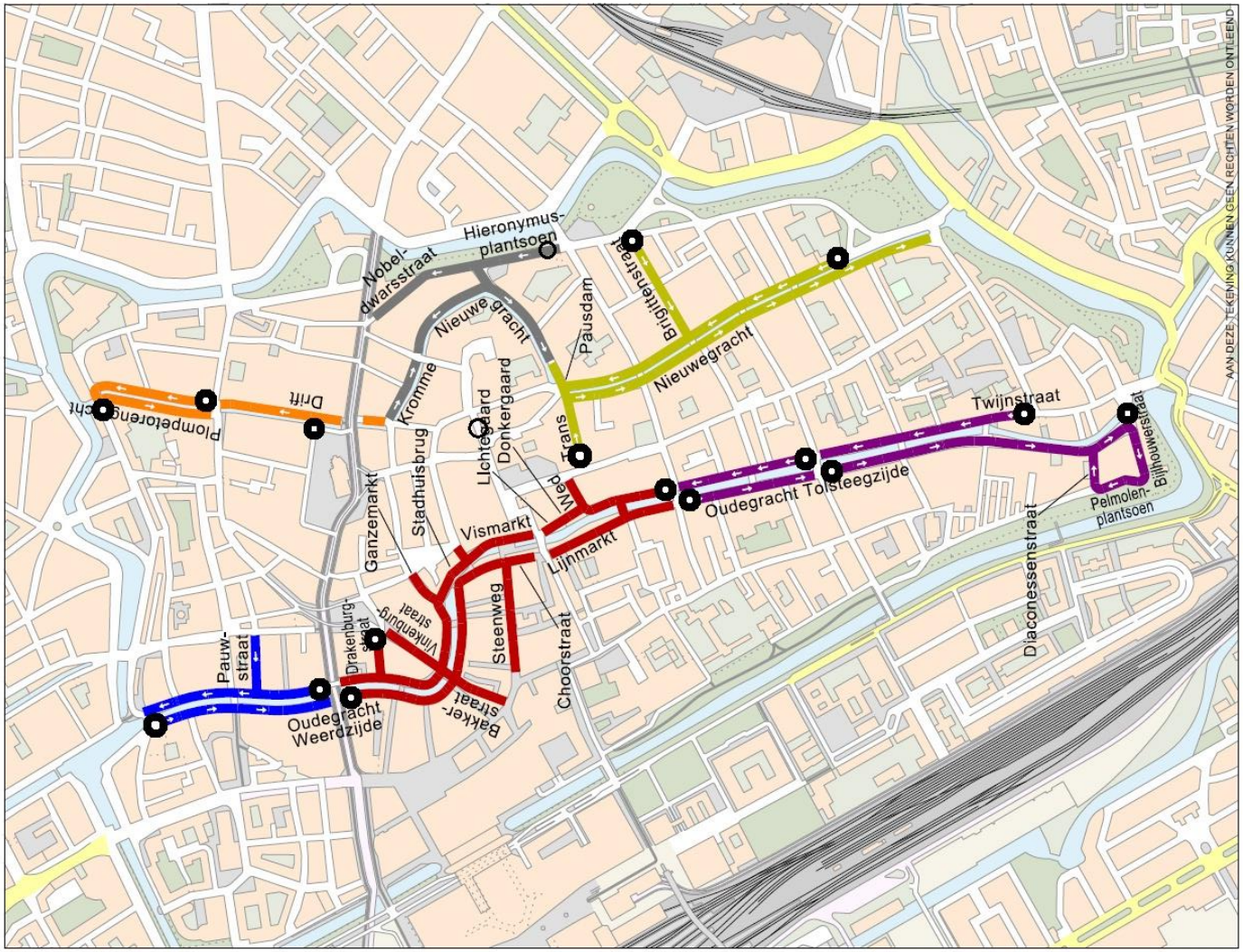
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	wat het fysiek afsluiten met pollers, weegbruggen en/of slagbomen betreft, kunnen we ons voorstellen dat dit onderhoudsintensief en/of storingsgevoelig is. In Dordrecht worden ze vervangen door cameratoezicht en dat zal een goede reden hebben. Wat minder overtuigend is, is dat in de afweging van de scenario's vooral wordt gekeken naar de kosten voor de gemeente, en niet naar de totaalkosten inclusief de schade en reparatie van de werfkelders ! Het totaalplaatje dient in acht te worden genomen !	De afweging voor maatregelen voor het weren van het te zwaar verkeer wordt integraal gemaakt o.b.v. de programmadoelstellingen veiligheid, behoud van erfgoed en in balans van de functionaliteit (bereikbaarheid) van het wervengebied met de belastbaarheid van de weg- en werfkelders.
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	het invoeren van camera's voor handhaving is op zich een prima idee, maar natuurlijk belachelijk dat hier 4-5 jaar voor nodig is. Voor de milieuzone en op het Domplein is het al ingevoerd, dus de gemeente weet hoe dit moet. Bij verder doorlezen in het rapport komt de aap uit de mouw: het blijkt dat voor de invoering het jaar 2025 wordt genomen omdat de gemeente dan een emissieloze binnenstad wil hebben en hiervoor camerasystemen wil gebruiken voor de handhaving. De bewoners van het wervengebied worden al lang genoeg aan het lijntje gehouden, er dient gehandhaafd te worden en wel nu.	We zijn bezig met het onderzoeken van de mogelijkheden voor ANPR camerahandhaving en ontheffingssyteem. Na positief besluit op het programmaplan zal het ontwerp worden gemaakt en het systeem worden gerealiseerd. De verwachting is dat het systeem dan in 2023 operationeel kan zijn.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Wat stellen wij concreet voor: - Dat de gemeente de aangekondigde fysieke breedtebeperkingen en bebording ook implementeert op de aangekondigde datum (2 maart a.s.) - Dat er vervolgens via BOA's, verkeersregelaars of ingehuurde student steekproeven worden genomen of dit voldoende werkt en er geen enkele te zware vrachtwagen doorheen glipt. Als alternatief zouden ook mobiele camerasystemen ingezet kunnen worden of een hotline naar de BOA's worden ingesteld voor melding van overtredingen. Het is van groot belang dat de bewoners weer vertrouwen krijgen in de bedoelingen en de daden van de gemeente - Indien bovenstaande aangeeft dat de fysieke breedtebeperkingen en bebording niet waterdicht zijn, dienen er op zeer korte termijn aanvullende maatregelen te worden genomen, bijvoorbeeld het direct plaatsen van permanente camerasystemen - Afspraken met de gemeente maken wie verantwoordelijk is voor schade bij het overtreden van deze regels. Ons inziens dient de gemeente te waarborgen dat indien de controle en handhaving van het vrachtwagenverbod niet waterdicht is, er een regeling voor veroorzaakte schade dient te komen. Ook indien er gehandhaafd wordt met camerasystemen kan niet worden voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt - Op termijn zowieso alleen bestemmingsverkeer toestaan en dit reguleren via camerasystemen. Dit kan ook snel ingevoerd worden (gebeurt al in Utrecht en in vele steden in binnen- en buitenland)	- Op 2 maart 2021 staan de vrachtwagenverbodsborden en de 4 tijdelijke breedtebeperkingen op straat. De andere definitieve breedte beperkingen worden na participatie in de zomer 2021 geplaatst. -Afdeling Handhaving gaat vanaf 3 maart 2021 controleren of chauffeurs zich aan het vrachtwagenverbod houden. Wie zich niet aan het vrachtwagenverbod houdt krijgt een boete. Op het moment dat Handhaving niet over de grachten loopt en u ziet toch een vrachtwagen in het verbodsgebied, vragen we u hier melding van te maken (06 - 38 62 14 96, www.utrecht.nl/melding , 'slimmelden gemeente Utrecht app'. Op 23 februari 2021 is een weegactie gehouden. Er volgen meer. -Met het vrachtwagenverbod en fysieke breedtebeperkingen worden te zware voertuigen zo goed mogelijk geweerd. 100% afsluiting is niet mogelijk vanwege functionaliteit (bereikbaarheid) wervengebied. -de vraag over verantwoordelijkheden ligt voor aan de Commissie van Wijzen - Voor maatregelen weren zwaar verkeer ligt een rapport van XTNT met scenario's en consequenties. Daarop is/wordt werkgroepen advies gevraagd. Veel andere vragen over fiets, auto, bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid e.d. zijn onderdeel van het mobiliteitsplan of van de omgevingsvisie. Dat vat buiten de scope van programma wervengebied. Participatie daarover was in januari. Veel bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben daar gebruik van gemaakt.

5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Laten we nu, als was het maar één keer, uitgaan van een idee en die in praktijk brengen en hier in volharden en gezamenlijk in optrekken, en niet vanuit de praktijk handelen en na een paar maanden schouderophalend de conclusie trekken dat we opnieuw geconfronteerd zijn met de zoveelste mislukte oplossing. De bewoners van het wervengebied wachten al meer dan 20 jaar op het nakomen van de goedbedoeld beloftes van de gemeente.	De (verkeers)maatregelen die zijn aangekondigd in het PvA (waaronder het vrachtwagenverbod) zijn uitgevoerd. Na vaststelling van het programmaplan wordt indien hiertoe besloten de ANPR camerahandhaving ontworpen en gerealiseerd.
22-3-2021	Ruud Verdurmen	Online participatie		In een recent rapport van de gemeente wordt cameratoezicht voorgesteld vanaf 2025, maar dat is veel te laat.	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Evert Peereboom	Online participatie	Kan 1 van de experts een toelichting geven op de implementatietermijn van 2025 voor cameratoezicht?	De camera's zelf kunnen betrekkelijk snel worden geplaatst. Deze kunnen dan op basis van het kenteken van een voertuig bekeuren. Echter, het systeem zoals voorgesteld werkt pas goed wanneer ook voertuigen beboet kunnen worden die op basis van het kenteken wel licht genoeg zijn, maar die in praktijk toch te zwaar zijn. Hiervoor is het voorgestelde 'ontheffingensysteem' nodig. Voertuigen moeten een ontheffing aanvragen om het betreffende gebied in te mogen rijden. Hierbij moeten ze beloven dat ze licht genoeg zijn. Blijkt in de praktijk dat ze toch te zwaar zijn (bij steekproefsgewijze handhaving), dan is het voorstel dat een hoge boete én het intrekken van de ontheffing het gevolg is. Naar dit laatste is nader onderzoek naar de juridische haalbaarheid, boetebedragen en bezwaar- en beroepsprocedures nodig. Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe bijvoorbeeld buitenlandse kenteken geweerd kunnen worden.

22-3-2021	Marijk van der Wende	Online participatie	Is het al bekend waar de andere 12 paaltjes komen?	De breedtebeperkingen worden geplaatst aan het begin van de straten (of toeleidende straat) waar een vrachtwagenverbod geldt. De locaties zijn aangegeven met rondje met witte stip op kaartje hiernaast (locaties onder voorbehoud van participatie).



24-3-2021	Ferdinand	Online participatie	Hoe kun je met cameratoezicht het gewicht van een voertuig bepalen?	Met cameratoezicht kun je het gewicht van een voertuig achterhalen aan de hand van de voertuigkenmerken. Hierdoor is inzage in voertuigkenmerken als leeg gewicht, totaal gewicht en maximaal toegestane wettelijke aslast.
24-3-2021	Jochem Brouwer	Online participatie	Hoe ligt de balans tussen incidentele overtredingen (onderbewust?) van de aslast vs structurele overtredingen?	Uit een enquete onder goederenvervoerders (Q4 2020) blijkt dat het merendeel op de hoogte is van de geldende beperkingen, maar dat 24% aangeeft in de straat van het afleveradres soms niet aan de regels te voldoen en 5% geeft aan vaak niet aan de regels te voldoen. In een enkel geval is de toegestande aslast van licht bedrijfsvoertuig hoger dan 2 ton. Indien een voertuig (on)bewust overbeladen wordt, kan de aslast ook groter zijn dan 2 ton. Bij een weegactie uitgevoerd in februari 2021 zijn echter geen overtredingen vastgesteld.
24-3-2021	Hetty Jansen	Online participatie	Wanneer krijg je een ontheffing ondanks het feit dat er een hogere aslast is dan 2 ton?	Een ontheffing krijg je na beoordeling van het verzoek waarbij aan de voorwaarden borgen veiligheid en het behoud van het erfgoed voldaan kan worden. Een hogere aslast op wegen met werfkelders wordt in principe niet verleend.

Samenwerking						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Nadat de gemeenteraad het amendement over het instellen van de Commissie van Wijzen had aangenomen, werd ons, eigenaren en bewoners, als kluif voorgehouden dat wij zouden participeren in een volwaardig overleg over plannen en aanpak van het herstelproject werven, wegen en kelders. Wij verstaan onder 'overleg', partijen die met elkaar spreken om *gezamenlijk* tot oplossingen te komen.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: Het punt van het eventueel afstand doen van de kelders door de eigenaren: Dat gaat niks opleveren als de nieuwe eigenaar de gemeente wordt. In dat geval zullen de bewoners/eigenaren nieuwe servitudinale rechten krijgen en zal de gemeente alleen maar verplicht worden tot meer werken dan ze nu al is door het bezit van werven en kluismuur.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Conclusie: We doen een dringend beroep op de gemeenteraad en het College van Ben W om te blijven bij de richting die zij zijn ingeslagen bij het aanstellen van de CvWW. En dat is dat de bewoners en eigenaren volwaardig participeren in de ontwikkeling van de aanpakken en er gewerkt gaat worden aan een gemeenschappelijke beheersstructuur. De vele blunders en manipulaties van gemeentelijke ambtenaren hebben het vertrouwen ernstig ondermijnd.	zie ook de beantwoording van de schriftelijke vragen van de gemeenteraad. In de eerste vraag wordt beschreven dat uitvoering is gegeven van het amendement: https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/007b4ac6-d4a7-418c-bc3e-9d7923189425

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Naar aanleiding van de ons bekende bespreekpunten van de Commissie van wijzen: In een gezamenlijk project van eigenaren en overheid , in welke juridische samenwerkingsvorm ook, is de enige weg naar een financieel en praktisch plaatje dat door de burgers dan ook mee gedragen wordt. De illusie dat met dit wer-venherstelproject van de gemeente alle problemen zullen zijn opgelost berust op niets anders dan de zand-in de ogen-onderzoeken die moeten voorkomen dat de structuur en soliditeit van de kelders en gewelven echt onderzocht worden.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Commissie van Wijzen	Commissie van Wijzen	Wij maken ons zorgen over de vraag of zonder duidelijk richtinggevende conclusies dienaangaande er wel een draagvlak kan zijn voor een gezamenlijke aanpak van het beheer en onderhoud van het wervengebied. De werkgroepen spreken de hoop uit dat het door u binnenkort uit te brengen rapport op gepaste wijze deze zorg en observaties verwerkt. Daarnaast zou het op prijs gesteld worden als de heer Rots met (vertegenwoordigers van) de werkgroepen een bespreking zou willen beleggen teneinde de gelegenheid te geven met hem over een en ander van gedachte te kunnen wisselen en om te horen welke rol de CvWW nog weggelegd ziet bij de begeleiding van het proces van het verkrijgen van zodanige technische informatie als nodig is om op deugdelijke basis tot een samenwerking te komen bij het beheer en onderhoud van het wervengebied.	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. De commissie van wijzen gaat met verschillende keldereigenaren en werkgroepen in overleg bij het opstellen van haar advies.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Het hele rapport rept niet over mogelijke samenwerkingsvormen in de toekomst, noch over juridische grondslagen van een toekomstige beheersstructuur, en ook niet over rechten, zoals bijvoorbeeld die over (erf)dienstbaarheden. Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren. Immers voornoemd rapport houdt zich voornamelijk bezig met het onderzoeken van juridisch gestaafde argumenten	Het rapport is een voorbereidend juridisch onderzoek naar wettelijke bepalingen, literatuur en rechtspraak over eigendom en verantwoordelijkheden in het herstel, beheer, onderhoud en gebruik. Zoals aangekondigd in het raadsvoorstel bij het PvA wervengebied. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Juridisch document Van Benthem en Keulen	Ons probleem is niet dat de gemeente zich op haar verdediging wil voorbereiden – dat is haar goed recht - maar dat dit rapport gepresenteerd wordt als een studie in het belang van eigenaren en bewoners. Dat was al meteen waar te nemen in de werkgroep die de Commissie van Wijzen moest voorbereiden: de gemeente stond een strikt juridische benadering voor , de bewonersparticipanten wilden dat niet, die wilden een oplossing, geen versterking van de juridische positie van de gemeente. Ter adstructie van hun standpuntbepaling gunden de ambtenaren die Commissie een 'dienst', zij zouden aan een juridisch bureau een opdracht verstrekken voor het verrichten van een strikt 'neutraal' juridisch onderzoek.[1] Wat dat neutrale inhoudt, is duidelijk geworden: Van Benthem en Keulen heeft een rapport gepresenteerd dat veeleer aanstuurt op een juridisch conflict en ons dwingt de discussie voortaan op juridisch vlak te voeren.	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Reactie op Code Oranje Boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	De 'juridisering' van de keldersamenwerking. Een rapport van de gemeentelijke huisadvocaat. Menigeen zag er een bevestiging in dat de gemeente zich reeds had verschanst achter een allegaartje aan wetsteksten, jurisprudentie en juridische posities. In de voorbereidingsgroep van de Commissie van Wijzen was er voor gepleit om een inventarisatie van juridische onderwerpen 'slechts' te beperken tot wat 'juridisch' ondersteunend kon zijn. Een hulpmiddel moest het worden. Maar de brille van de uitwerking ontbreekt. Keiharde afspraken daaromtrent werden niet gemaakt. Inmiddels zegeviert niet het juridische 'gelijk' maar het juridische 'misverstand'. Want de Commissie van Wijzen heeft een contra - expertise laten opstellen	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Mobiliteitsplan	We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	Alle keldereigenaren zijn op verschillende manieren en momenten gevraagd te participeren in werkgroepen met keldereigenaren en gemeente. Deze werkgroepen met keldereigenaren zijn voor de onderzoeken naar de stabiliteit en draagvermogen van kelders, weren te zwaar verkeer en de oorzaken en maatregelen voor lekkage van kelders gevraagd te adviseren over de onderzoeksopdracht, de uitkomst van onderzoeken en de opdracht met eventuele vervolgonderzoeken. Deze onderzoeken zijn geen onderdeel van de opdracht aan de Commissie en worden in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Daarnaast wordt voorafgaand aan inspecties de onderzoeksvraag met keldereigenaren besproken en aan hen toestemming voor onderzoek gevraagd. Bij de fundamentelere onderzoeken, zoals in de Choorstraat en aan de Kromme Nieuwegracht, is de onderzoeksvraag uitgebreid besproken en op verzoek van keldereigenaren aangepast. (Vraag 4 raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Wat de ambtelijke top als onderzoeken wil verkopen, zijn schijnonderzoeken. Eigenaren en bewoners kregen bezoekjes van een vertegenwoordiger van een gemeentelijke instantie die wat foto’s nam en wat metingen met lasers verrichtte. Vervolgens werd verkondigd dat uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat de kelders in goede staat waren; na klachten zei de projectmanager van dit onderzoek dat het om een eerste inventarisatie ging. Daarna kwam er weer een bureau langs die een showonderzoek deed. De medewerker ervan vertelde dat hij ‘flits-opnames’ kwam doen. De term flits spreekt voor zich.	Bij deze korte inspecties wordt alleen beoordeeld of er een veiligheidsrisico is. Naar aanleiding van de inspecties versturen we desgewenst het inspectierapport aan de eigenaar van de kelder. Naast de inspecties hebben we experts opdracht gegeven uitgebreider onderzoek te doen naar de stabiliteit en draagkracht van straat- en werfkelders, en naar de redenen voor schade aan kelders en de oorzaken van lekkage. Dat is fundamenteler onderzoek. (raadsvragen 26 feb 21 vraag 3)

10-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Mail	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	De vraag of de opdrachtgever zich met zo'n 'lichte' beoordeling niet bekocht zou moeten voelen, moet de gemeente uiteraard zelf beoordelen. Zonde van het geld, zijn wij geneigd te zeggen. Bovendien, door zelfs - ons ziens - een 'technische rapportage' te belasten met zoveel 'slagen om de arm' trekt de gemeente opnieuw de blaam naar zich toe dat **niet samenwerking maar transparantiegebrek als onderhandelingsstrategie wordt ingezet om de gemeentelijke kas op voorhand te ontlasten.** Niet handig! **De oplossing voor dit soort vervelende reacties - want wij doen dit niet graag - is dat keldereigenaren niet achteraf maar al meteen bij de formulering van de opdracht worden betrokken. De werkgroepsstructuur was daar immers - mede - voor bedoeld, zo menen wij toch te hebben begrepen.** Nu wreekt zich voor de zoveelste keer het aloude paradigma bij overheidsrapporten: de lezers (= betrokkenen) zijn ontevreden, de overheid reageert afwijzend of schuldbewust - afhankelijk van het bestuurlijke en politieke klimaat – en vervolgens moet het geërodeerde samenwerkingsklimaat weer worden hersteld. Ons advies: begin aan de voorkant, samen, zodat iedereen zich eigenaar kan voelen van een rapport dat iedereen aangaat.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Gehalte en kwaliteit van de argumentatie zijn hoog en er spreekt veel liefde uit voor ons cultureel erfgoed. Droevig ook. Code Oranje confronteert immers iedere oplettende lezer met de vraag hoe een positief onderwerp als 'samen werken aan het behoud van onze stedelijke cultuurschatten' zo lelijk kon uitpakken. Een plan van aanpak over werven, kluizen en kelders niet primair over stenen, koepelgewelven of zelfs maar over vochtplekken gaat maar op de eerste plaats over mensen met hun hartstochten en zorgen over hun bezittingen. Een keuze voor fair en eerlijk en transparant zou, dunkt ons, een goed begin zijn.	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten .

3-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Reactie op Code Oranje Boek	Kees Diepeveen, Voor ons altijd toegankelijk en nooit te beroerd om te interveniëren wanneer de samenwerking in onze werkgroep onnodig en soms ronduit bot op de proef werd gesteld. Misschien is het wel daarom dat we het verschil tussen de bestuurlijke attitude van de portefeuillehouder en het gedrag van de verantwoordelijke voor de uitvoering van het programma Wervengebied ons regelmatig voor raadsels heeft gesteld. Want hoe te verklaren dat de oproep tot 'samenwerking' waartoe de gemeenteraad uw college de opdracht gaf, na het debacle van de eerste ronde werd gedeformeerd tot louter een vehikel om - verkeerd begrepen - juridische doelen na te jagen?	Onze intentie met het voorbereidend juridisch onderzoek was – gelet op de krappe planning – tijdwinst boeken om ten behoeve van de Commissie al wat feitelijk voorwerk te laten doen. We hebben in de gesprekken met keldereigenaren vernomen dat dit door keldereigenaren is opgevat als poging tot beïnvloeding van de Commissie, dat de gemeente samenwerking niet belangrijk zou vinden of dat de gemeente louter geïnteresseerd was in juridische aspecten. Dat was echter geenszins onze intentie. (bron: raadsvragen 26 feb 21)
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Maar onze ervaring met het gemeentelijk apparaat is **dat overleg in die betekenis niet voorkomt.** Volgens ons is de gemeentelijke ambtenarij ostentatief op pad gestuurd om **een klus te klaren** , namelijk de werven en kelders te herstellen en de tegenstand te minimaliseren .	Er worden niet onderbouwd over elk overleg het gaat. In het Plan van Aanpak wordt juist ingegaan op samenwerking met eigenaren.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Zij brachten aan de nieuw door hen opgerichte werkgroepen een heel duidelijke boodschap: wij (als eigenaren van de werfkelders) dienden enkel adviezen te leveren aan de ambtelijke top over onderwerpen die zij uitkozen. We mochten wat zeggen (dat was kennelijk al heel wat!) over zaken als het mobiliteitsplan en eventueel ook nog wat over wateroverlast, maar er was absoluut geen sprake van meepraten over de aanpak van de werken of over de gegevensverzameling van de kelders.	In het PvA luidt de opdracht: 1. Het informeren en betrekken van stakeholders op tijd, realistisch, transparant en eenduidig. 2. Minimaliseren van onzekerheden uit de omgeving om projecten soepel te laten verlopen. 3. Samenwerken: met eigenaren en beheerders.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		We willen een beheersstructuur voor de toekomst, die degelijker is en continu zal werken. We willen transparantie, geen nieuwe trukendoos, wij willen gezamenlijke initiatieven van bewoners en projectmedewerkers. En we willen per direct een einde aan de juridische gevechten van de gemeente met eigenaren en bewoners	Dit is een belangrijke wens van beide zijden, van de eigenaren en de gemeente.

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		Over de constructieve basis van veel juridische en politieke problemen met betrekking tot werven en kelders in de Utrechtse binnenstad is vreemd genoeg niet veel geschreven, behalve dan in nooit gepubliceerde adviezen van geraadpleegde deskundigen aan de gemeente.	Wij weten niet om welke onderzoeken dit gaat. Alle informatie is openbaar.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	1	De gemeente heeft tot dusverre – ondanks het beroemde amendement van de gemeenteraad waarin anders was besloten – zich ervan onthouden de bewoners en gebruikers in te lichten over die adviezen, laat staan hun oordeel daarover te vragen of hen te betrekken in welke besluitvorming daarover dan ook. Onder de bewoners van gebouwen aan de werven en grachten is grote onrust ontstaan over het gebleken gebrek aan bekwaamheid bij de gemeente en de aannemers als het gaat over het werk aan de werven. Vraag: Is de gemeente bereidt alsnog openheid van zaken te geven over haar werkwijzen en over de adviezen die daarover zijn ingewonnen?	Alle informatie is openbaar. Alle onderzoeken zijn aan de CvWW aangeboden en staan ook op hun website. Alle onderzoeken zijn toegezonden naar de werkgroepen en vervolgens besproken.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking		En is de gemeente bereid voortaan open overleg te voeren met bewoners en/of hun vertegenwoordigers om duidelijkheid te verschaffen over de mate waarin de gevolgde werkwijze verantwoord is?	Dat is ook onze intentie. Daarom hebben we keldereigenaren opgeroepen tot deelname aan werkgroepen. Over alle onderzoeksvragen en over de uitkomsten is aan de werkgroepen advies gevraagd. Samen met keldereigenaren is de samenstelling en opdracht aan de commissie van wijze tot stand gekomen. Daarnaast vragen we voor onderzoek aan kelders altijd toestemming voor en instemming met het onderzoek. Belangrijke keuzes voor het programmaplan zijn in maart in online participatiebijeenkomsten met keldereigenaren, bewoners en ondernemers besproken.
7-2-2021	Werkgroep IN KOOR Choorstraat	Nat boek II Choorstraat	Samenwerking		Aanbeveling: De gemeente selecteert gespecialiseerde bedrijven, stelt een lijst samen en deelt die lijst met keldereigenaren die hun kelder verantwoord willen	Dit is een vraag die onderdeel is van de opdracht aan de Commissie van Wijzen om te adviseren over eigendomsverhoudingen,

		onderhouden (al of niet samen met werkzaamheden aan gemeentekelders).	beheerverantwoordelijkheden en samenwerking.
26-2-2021	Raadsvragen	Corona bemoeilijkt de samenwerking, want overleggen vinden plaats op afstand, digitaal. Wat gaat het college doen om deze nadelen zo klein mogelijk te houden? (vraag 13) Hoe wil het college de algehele samenwerking met de bewoners gaan verbeteren? (vraag 14)	De overleggen met de werkgroepen van keldereigenaren bestaan uit online video-overleggen. Daarnaast is er telefonisch en mailcontact. We herkennen dat het digitaal overleggen het lastiger maakt om in verbinding te staan. Alle keldereigenaren zijn uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroepen. Zoals ook uit de voortgangsrapportage blijkt is het aantal keldereigenaren dat participeert aan de werkgroepen niet groot (3%). We organiseren 22, 24 maart 2021 drie online bijeenkomsten waarin we met keldereigenaren onder meer de scope van het programmaplan en de onderzoeksrapporten bespreken over straat- en werfkelders, de stabiliteit en draagvermogen van kelders en het weren van te zwaar verkeer. Deze bijeenkomsten zijn niet bedoeld ter bespreking van het advies van de Commissie. Daarnaast vragen we veelvuldig inde overleggen wat wij als gemeente beter kunnen doen om de samenwerking te verbeteren.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1930
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	3 juni 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Raadsbrief Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied
ID	2086
Behandelend ambtenaar	Eelko van den Boogaard
Telefoon	14 030
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl
Datum collegebesluit	1 juni 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Circulaire economie, Energie, Groen, Markten&Havens, Openbare ruimte, Wonen/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	3 juni 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Eelko van den Boogaard	**Datum**	2 juni 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7487194 010621
E-mail	ee.van.den.boogaard@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording vragen Raadsinformatiebijeenkomst wervengebied
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 mei jl. over het raadsvoorstel programmaplan wervengebied heeft de commissie van wijzen wervengebied (verder te noemen: de commissie) aangegeven dat haar advies op een aantal punten onjuist is weergegeven in het raadsvoorstel en programmaplan.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Isik is toegezegd dat hierop, na overleg met de commissie, schriftelijk wordt gereageerd. We hebben met de voorzitter van de commissie contact gehad om te bespreken op welke punten de commissie vindt dat het advies onjuist is weergegeven. Ook hebben we de opname van de Raadsinformatiebijeenkomst geraadpleegd. Het betreft zes punten. Met deze brief en bijlage geven we invulling aan deze toezegging.

Het rapport ‘De vergeten burenplicht’ van de commissie is een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. Het geeft veel inzicht en bevat adviezen over de rechten, plichten, verantwoordelijkheden, eigendomsverhoudingen en de samenwerking tussen gemeente en eigenaren. De uitkomsten daarvan zijn als uitgangspunt genomen voor de aanpak zoals verwoord in het programmaplan en het raadsvoorstel. In de verdere uitwerking van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren vormt dit advies een belangrijke leidraad.

We hebben in het programmaplan en in het raadsvoorstel naar beste vermogen het omvangrijke advies van de commissie weergegeven. We hebben aanbevelingen en overwegingen soms samengevat en we hebben niet alle adviezen en overwegingen van de commissie in het raadsvoorstel benoemd. Dat kan de commissie de indruk hebben gegeven dat haar advies onjuist en onvolledig is weergegeven. We hebben de zes punten nauwkeurig nagelopen en reageren erop in de bijlage, met name aan de hand van de relevante citaten uit het programmaplan en het raadsvoorstel. Hiermee willen we mogelijk ontstane verwarring wegnemen.

In het raadsvoorstel is aangegeven dat wij de meeste adviezen van de commissie op hoofdlijnen hebben overgenomen. Dat neemt niet weg dat we op twee onderdelen een ander voorstel doen aan uw raad dan wat rechtstreeks voortvloeit uit het advies.
Het eerste onderdeel gaat over de kostenverdeling op basis van een bewijsvermoeden. We zijn daar tot andere conclusies gekomen dan de commissie. Onze conclusies sluiten ons inziens wel aan bij de achterliggende gedachten van de commissie. Ons inziens is het advies van de commissie over het bewijsvermoeden opgeschreven vanuit de grondgedachte om te komen tot een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van de kosten. Ons voorstel voor de kostenverdeling, zoals toegelicht in argument 2.2 van het raadsvoorstel, gaat zoveel mogelijk uit van diezelfde grondgedachte. Voor een nadere toelichting verwijzen we graag naar de bijlage.
Het tweede onderdeel gaat over het opstellen van een gebiedsprofiel. De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. Wij constateren dat al veel is vastgelegd in het mobiliteitsplan, het programmaplan wervengebied en de Omgevingsvisie. Mede op basis van overleg met keldereigenaren stellen we voor een integraal overleg tussen gemeente en keldereigenaren te organiseren over de functie en het gebruik van het wervengebied. Het opstellen van een gebiedsprofiel is volgens ons daarom vooralsnog niet nodig.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage bij raadsbrief beantwoording vragen RIB-wervengebied

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 mei 2021 over het programma wervengebied heeft de commissie van wijzen wervengebied aangegeven dat haar advies op een aantal punten onjuist is weergegeven in het raadsvoorstel en programmaplan. Het betreft zes punten. Naar aanleiding van de vraag van de heer Isik wordt in deze bijlage op deze punten schriftelijk gereageerd.

Oorzaken schade/ schadepatronen kelders

Commissie van wijzen
Volgens de commissie van wijzen suggereert het college dat scheuren parallel aan de rijrichting het gevolg zijn van factoren die in beginsel binnen het domein van de eigenaren vallen. De commissie wijst erop dat daarnaast geen recht aan haar advies is gedaan omdat niet benoemd is dat schade aan werfkelders en -muren ook kan zijn ontstaan door bijvoorbeeld bomen, het wegspoelen van zand of wegzakkende werfmuren.

Reactie college
In het raadsvoorstel staat in de argumenten 1.2 en 2.2 dat schade door verzakking van wal- en kluismuren leidt tot scheuren parallel aan de rijrichting en de gemeente bereid is die schade voor haar rekening te nemen. In het raadvoorstel staat niet expliciet dat gemeente de verantwoordelijkheid voor schade door boomwortels op zich neemt. Dat is vanzelfsprekend wel het geval. Wij zullen het raadsvoorstel hierop aanvullen.

Raadsvoorstel, argument 1.2: "*Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren."*

Raadsvoorstel, argument 2.2: *"We zien nu in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en instabiliteit van funderingen van wal- en kluismuren te betalen."*

Veroorzakers van schade aan kelders

Commissie van wijzen
De commissie van wijzen is van mening dat veertien van de vijftien potentiële schadeoorzaken binnen de invloedssfeer van de overheid (veelal de gemeente) liggen. Twee potentiële oorzaken die in beginsel binnen de invloedssfeer van de eigenaren vallen zijn volgens de commissie: gebrekkig onderhoud van de werfkelders en daarin uitgevoerde onoordeelkundige verbouwingen. Haar vermoeden is dat schade en lekkage door de overheid veroorzaakt is, tenzij er sprake is van gebrekkig onderhoud en onoordeelkundige verbouwingen door of binnen de invloedsfeer van de eigenaar. De commissie vindt dat haar genuanceerde beschouwingen onzorgvuldig en onvolledig zijn weergegeven in het raadsvoorstel.

Reactie college
In de hoofdstukken 3 en 4 van het programmaplan worden de schadeoorzaken benoemd, op basis van de diverse onderzoeken naar lekkage en naar schade aan kelders en muren, waaronder de onderzoeken door Royal Haskoning DHV, Antea Group en Witteveen + Bos, waarvan het expertoordeel als bijlage aan het raadsvoorstel is bijgevoegd. Daaruit blijkt een schadepatroon: scheurvorming parallel aan de rijrichting (door zettingsverschillen), scheurvorming dwars op de rijrichting (door overbelasting), verstoring van de boogvorm, schades en degradatie van het metselwerk. In argument 2.2 van het raadsvoorstel wordt toegelicht dat en waarom het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens niet wordt gevolgd. Het college heeft de adviezen en overwegingen van de commissie daarbij betrokken, maar komt op basis van de onderzoeken tot de conclusie dat er meer schadeoorzaken zijn die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen.

Een aantal schades kan zijn ontstaan door gemeentelijk handelen of binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen. Dat betreft onder andere schade als gevolg van werkzaamheden aan wal- en kluismuren, andere werkzaamheden door of in opdracht van de gemeente, varen, te zwaar verkeer, onvoldoende onderhoud aan wal- en kluismuren, riolering of de afwatering via de spuwers.
Er zijn schades die zijn ontstaan door het waterschap zoals door waterpeilbeheer of baggeren. Of schades aan kelders door nutsbedrijven om kabels en leidingen op of door kelders te leggen, waarvoor de nutsbedrijven vooraf toestemming moeten vragen aan de keldereigenaar.
Daarnaast zijn er schades, die niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen. Dat betreft onder meer slappe lagen in de ondergrond (zand, veen) waarop de kelders staan, onvoldoende fundering van de kelders en de wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd, degeneratie van kelders, beweging in de grondwaterstand, bodemdaling, verdroging, onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk, de levensduur van de bitumenlaag (30 jaar), de (wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie, aantasting van de constructie. In het overzicht van de 15 schadeoorzaken, in paragraaf 5.11 van het adviesrapport van de commissie van wijzen, wordt het merendeel van deze schadeoorzaken niet benoemd.

Raadsvoorstel, argument 1.2: *“Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen”*

Raadsvoorstel, argument 2.2: “*Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken.”*

Beheerverantwoordelijkheden

Commissie van wijzen
De commissie geeft aan dat zij in haar advies wel is ingegaan op de beheerverantwoordelijken van HDSR en politie. Ze geeft aan dat het college de paragrafen 7.4, 7.13 en 7.29 van het advies over het hoofd heeft gezien.

Reactie college
In hoofdstuk 7 van het advies van de commissie van wijzen over de rechten en plichten worden de beheerverantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap slechts zeer kort aangeduid. We hebben dit in het raadsvoorstel vermeld om aan te geven dat de tekst in het programmaplan over de beheerverantwoordelijkheden van politie en hoogheemraadschap niet is gebaseerd op het advies van de commissie van wijzen.

Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.29: *"Een eventuele verantwoordelijkheid van HDSR is – zoals wij in nr. 7.13 ook al hebben geschreven – in de verhouding tussen een eigenaar en de gemeente toe te rekenen aan de gemeente, die daarvoor zo nodig verhaal kan zoeken bij HDSR. "*

Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.13: *"In de verhouding tot de individuele eigenaren is een eventuele verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap toe te rekenen aan de gemeente. Deze kan zich dan zo nodig verhalen op HDSR. Een dergelijke toerekening is, zo nodig ook weer in afwijking van de strikte regels van het recht, verantwoord en geboden door de lastige bewijspositie waarin de individuele eigenaar anders zou komen te verkeren, in samenhang met het gegeven dat overheidslichamen gemakkelijker onderling hun problemen kunnen oplossen."*

Raadsvoorstel, argument 2.1: *"Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordelijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders."*

Programmaplan, pagina 44: *"De nutsbedrijven zijn beheerder van de nutsleidingen voor elektriciteit, gas-, waterleidingen, stadsverwarming en telecom. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de waterkwaliteit en het peilbeheer ligt bij waterbeheerder HDSR. Ook is de waterbeheerder verantwoordelijk voor het bepalen van de waterdiepte en het baggeren (relevant voor de fundering van muren en kelders). Tot slot is er de politie, die handhavingstaken heeft. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, wat relevant is voor de dynamische belasting van kelders."*

Verantwoordelijk waterdicht maken en afwatering hemelwater

Commissie van wijzen
In het raadsvoorstel staat dat keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente er voor verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. De commissie vindt dat haar beschouwingen niet goed zijn weergegeven. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst heeft de commissie mondeling toegelicht dat de gemeente een maatschappelijke zorgplicht heeft, die verankerd is in de Waterwet en het burenrecht in het Burgerlijk Wetboek en de gemeente daarmee de plicht heeft tot een goede afvoer van water.

Reactie college
In het adviesrapport van de commissie van wijzen staat op pagina 9: "M*et deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast."*

De commissie geeft aan dat de wettelijke en maatschappelijke zorgplichten in elkaars verlengde liggen. Dat is juist, maar er is een verschil tussen een concrete wettelijke zorgplicht (die tot handelen

verplicht) en een maatschappelijke zorgplicht (waarbij er meer beleidsruimte is om de belangen van overheid en burger tegen elkaar af te wegen).
Het is ook belangrijk de (zorg)plichten van de eigenaar van het grachtenpand hierbij te betrekken.
De problematiek van de vocht- en lekkageproblemen geeft een goed voorbeeld van de manier waarop wettelijke en niet-wettelijke verplichtingen van keldereigenaren en gemeente elkaar beïnvloeden.
De Waterwet bevat een wettelijke zorgplicht voor de gemeente. Uitgangspunt van de Waterwet is echter ook dat de eigenaar alle maatregelen neemt die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd om vochtproblemen te bestrijden. Ook andere wetten leggen verplichtingen aan de keldereigenaren op. Op grond van de Woningwet moet een kelder waterdicht zijn als die kelder als verblijfsruimte wordt gebruikt. Op grond van de Erfgoedwet heeft een eigenaar van een monumentale kelder een instandhoudingsplicht. De instandhoudingsplicht betekent dat hij moet voorkomen dat er door vochtproblemen schade aan de kelder ontstaat.

De gemeente heeft op grond van het burgerlijke recht (burenrecht) de verplichting de weg goed af te laten wateren door middel van waterspuwers. De gemeente heeft daarnaast, als overheid, een zorgplicht op grond van de Waterwet. Dit is een inspanningsverplichting en heeft een aanvullend karakter (zie hierboven). De gemeente moet een integrale afweging maken, op welke wijze het beste kan worden omgegaan met hemelwater, rekening houdend met de maatschappelijke lasten.
Dit is de gemeente ook van plan. De gemeente gaat een integrale afweging maken, waarbij onder meer de volgende factoren worden meegewogen. De meest effectieve manier om te voorkomen dat hemelwater een kelder intrekt is het aanbrengen van een waterdichte laag aan de buitenzijde van de werfkelder. Het probleem van lekkage kan voorts worden beperkt door het hemelwater van de daken van grachtenpanden niet (meer) op de straat te laten afwateren, en te zorgen voor voldoende afvoer van hemelwater naar de gracht via de waterspuwers of naar de riolering.
Het gaat dus om een mix van maatregelen. Hier moet op basis van effectiviteit en kosten een keuze uit worden gemaakt. De maatregelen liggen vaak op het scheidsvlak van eigendom van de keldereigenaar en eigendom van de gemeente. Het college heeft om die reden in het raadsvoorstel voorgesteld de bewoners hierin tegemoet te komen en positief te staan tegenover een kostenverdeling tussen gemeente en eigenaar op 50-50% basis voor de kosten voor het waterdicht maken van kelders.

Kostenverdeling waterdicht maken kelders

<u>Commissie van wijzen</u>
In het raadsvoorstel staat dat het college positief staat tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling op 50-50%-basis voor het waterdicht maken van kelders. De commissie geeft aan dat niet te hebben aanbevolen en verwijst naar paragraaf 7.13 van haar advies.

<u>Reactie college</u>
Advies van de commissie van wijzen, paragraaf 7.13: *“Voor de waterdichtheid zelf doen wij de volgende aanbeveling. De garantietermijn van de bitumenlaag bedraagt tien jaar. De gemiddelde levensduur van een bitumenlaag is echter ongeveer 30 jaar. Voor het geval dat het nodig is de bitumenlaag te vervangen, of dat het opportuun is dat te doen als de weg met het oog op een hersteloperatie toch wordt opengebroken, komen wij tot de aanbeveling om de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de eigenaar en de gemeente (op 50-50%-basis). Eventuele meerkosten voor een andere waterdichte laag komen dan geheel voor rekening van de eigenaar.”*

Advies van de commissie van wijzen, pagina 9, voetnoot 1: "*Voor de goede orde: met deze eerste aanbeveling, die ook betrekking heeft op lekkage, zegt de CvWW niet dat de gemeente verantwoordelijk is voor de waterdichtheid van de werfkelders. Wel is de gemeente ervoor verantwoordelijk dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast. "*

Raadsvoorstel, argument 2.2: *"Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuw project waterdicht maken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrij gegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met-werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen."*

Gevel tot gevelaanpak

Commissie van wijzen
De commissie heeft geadviseerd de stichting met gemeente en eigenaren te beperken tot het herstel van kelders en niet voor de gevel-tot-gevel aanpak. Dit staat volgens de commissie onjuist in het raadsvoorstel en programmaplan verwoord. De commissie bevestigt het belang van een integrale aanpak in het wervengebied.

Reactie college
Gelet op de aanbevelingen in het Antea rapport, de conclusies in het programmaplan over de samenhang, verwevenheid en complexiteit stelt het college een integrale aanpak voor, van gevel tot gevel met als doel te komen tot een gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied.
In het raadsvoorstel en programmaplan wordt gesproken over een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Wel heeft het college aangegeven in de uitwerking ook de integraliteit van de opgave te betrekken: niet alleen kelders, maar gevel tot gevel.

Raadsvoorstel, argument 2.2. *"We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders."*

Programmaplan, pagina 53: (over het samenwerkingsarrangement): *"Er worden afspraken gemaakt over (…) de organisatie van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, de invulling van integraal herstel en behoud, (…)."*

Beslispunt 1

Het programmaplan wervengebied vast te stellen, waarin voor de komende periode van circa 30 jaar uitwerking wordt gegeven aan het samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied, waaronder:

a. de samenwerking tussen gemeente, (kelder)eigenaren en beheerders;

b. het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik, onder meer ten aanzien van de belastbaarheid van kelders en de belasting door verkeer en de aanpak van lekkages van kelders;

c. de verbreding van de scope van het project wal- en kluismuren met de Plompetorengracht en Drift, het herstel van middeleeuwse kelders, weren van te zwaar verkeer en wat verder 'van gevel tot gevel' van belang is voor behoud van erfgoed in het wervengebied;

d. de verdieping van de opgave tot het voorkomen en herstellen van schade aan het erfgoed in het wervengebied;

e. de verlenging van de opgave tot een herstelprogramma van circa 30 jaar.

Het College stelt dat het gebied "nog complexer in elkaar zit dan gedacht". Het woord: "Complex" is repeterend terug te vinden in het Programmaplan. Indien een persoon / organisatie een probleem complex vindt, kan dat twee dingen betekenen. Of het probleem is inderdaad ingewikkeld, of de persoon / organisatie heeft onvoldoende kennis en kunde om het probleem te analyseren en op te lossen. In de kern gaat het om bouwtechniek. Het kan dus zijn dat een team met adequate kennis en kunde op bouwtechnisch gebied (een team ingenieurs), de problemen in het wervengebied niet als complex ervaart. Echter, de huidige leiding van het programmateam en ook de omgevingsmanagers hebben geen technische achtergrond.

Uit het rapport van CvWW blijkt dat eigenaren een aanzienlijk gebrek aan kennis en kunde bij de gemeente Utrecht ervaren. Dit is een van de aspecten dat ervoor heeft gezorgd dat het vertrouwen in de gemeente Utrecht verloren is, althans voor een groot deel. De gebeurtenissen sinds de raadsvergadering van 9 juli 2020 hebben de vertrouwensbreuk niet geheeld. Integendeel, op een aantal punten is het vertrouwen nog verder geschonden.

Een van de punten is dat het PR-team de huisadvocaat van de gemeente Utrecht opdracht had gegeven om een “voorbereidend feitelijk onderzoek naar wettelijke bepalingen, jurisprudentie en beleid over eigendom, verantwoordelijkheden, rechten en plichten van eigenaren in herstel, beheer, onderhoud en gebruik” te laten uitvoeren, zodanig dat de CvWW “bij haar start van de eerste bevindingen uit dit onderzoek kon besluiten om vervolgonderzoek te laten doen”. Het PR-team was gewaarschuwd dit niet te doen en geadviseerd dit onderzoek onafhankelijk door de onafhankelijke deskundigen van de CvWW te laten uitvoeren, om te voorkomen dat het reeds fragiele vertrouwen verder geschonden zou worden. Ondanks de waarschuwing, en ondanks dat de CvWW opdracht had gekregen om juist de benoemde aspecten te onderzoeken, werd de opdracht door het PR-team aan Van Benthem&Keulen verstrekt. Toen het memo van Van Benthem&Keulen werd geopenbaard, was dit voor diverse eigenaren het bewijs van manipulatie door het PR-team. Achteraf schoof het PR-team de schuld hiervan in de schoenen van de Raad, omdat zoals door het PR-team werd gezegd de Raad daartoe had besloten op 9 juli 2020.

Om (achteraf) vergelijkbare discussies te voorkomen, wordt de Raad verzocht kritisch te kijken naar het raadsvoorstel. Het zou onprettig zijn dat achteraf het College weer de schuld afwentelt op de Raad.

Een andere belangrijke reden van de vertrouwensbreuk is de wijze waarin de eigenaren betrokken zijn in de “samenwerking” om onderzoeken aan de kelders te laten uitvoeren. Ondanks de werkgroepen waarmee het College contact had met de eigenaren, werd de opdracht aan een combinatie van onderzoeksbureaus eenzijdig door het College verstrekt. Bij de vraagstelling van de onderzoekopdracht zijn eigenaren niet gekend. Toen uiteindelijk het Spoor2-rapport werd gepresenteerd werd hierdoor teleurstellend op gereageerd en opgemerkt dat er nogal wat omissies waren, zoals dat er geen onderzoek naar dynamische belasting was gedaan.

Naast het Spoor2-onderzoek, loopt er ook een Spoor1-onderzoek. Gezien bovenvermelde ervaringen van eigenaren, werd een kritische brief naar het PR-team verzonden. Er werd toegezegd dat er een overleg tussen de onderzoekers en de eigenaren zou worden georganiseerd om bepaalde zaken te bespreken. Echter is (tot op heden) die toezegging niet nagekomen.

Ondanks de propaganda van het PR-team dat er samengewerkt werd, hebben eigenaren dit niet ervaren. Dit resulteerde er afgelopen jaar in dat het overleg tussen het PR-team met verschillende werkgroepen klapte. De Raad werd door het Comité Oudegracht geïnformeerd met het code-oranje-boek: “Werfkelders onder druk”, zie https://www.keldergewelf.nl/werfkelders-onder-druk/

Van belang is dat het vertrouwen hersteld moet worden in de gemeente. Er wordt opgemerkt dat in het Programmaplan daar geen paragraaf aan wordt gewijd. Een reorganisatie is een oplossing, waarbij voorgesteld kan worden:

-Dat als projectleider/-directeur een academisch geschoold ingenieur met een achtergrond van bouwconstructies wordt aangesteld, eventueel naast een ervaren projectleider die reeds bij de gemeente werkt.

-Dat meer dan de helft van het projectteam een bouwtechnische achtergrond heeft.

-Dat er iemand in het projectteam komt werken die offertes en facturen van bouwbedrijven kan doorgronden, die in dienst is van de gemeente Utrecht.

-Dat er een quotum komt op de maximaal aan te stellen interim-managers, te denken aan 12,5% (1 op de 8).

-Dat het project niet meer onderdeel uitmaakt van een portefeuille van een wethouder, maar dat het in de portefeuille van de burgemeester komt.

Mogelijk wenst de Raad hierover na te denken, zodat er met een nieuw en vakbekwaam projectteam wordt samengesteld. Dat zal het vertrouwen goed doen.

Inhoudelijk wordt de aanpak van het Programmaplan in twee hoofdstukken uiteengezet. Hoofdstuk 4 gaat over het voorkomen van schade en het herstel daarvan, en het op orde houden van het erfgoed. Feitelijk zijn dit reeds taken die het College zijn toebedeeld en hoeft daar niet apart over te worden besloten. Het voorkomen van schade, oftewel de schadebeperkingsplicht is vanzelfsprekend. Met betrekking tot het onderhoud en herstel, heeft de Raad jaren geleden ingestemd door uitvoering te geven aan het grootschalige onderhoudsproject WKM. Hoofdstuk 5 omvat kort samengevat het voorstel om een samenwerkingsarrangement in de vorm van een stichting op te richten.

Met betrekking tot beslispunt 1b, kan worden afgevraagd wat het College concreet bedoeld met “het in balans invulling geven aan de waarden veiligheid, erfgoed en gebruik”?

Met betrekking tot beslispunt 1c, kan worden afgevraagd of de scope van het project WKM, ook niet al de kluismuren van de Drift en Plompetorengracht bevatte. Eigenaren zijn verheugd dat de scope verbreed wordt met het herstel van de middeleeuwse kelders, het weren van zwaar verkeer en wat verder van belang is en wervengebied.

Dit wordt als positief ervaren.

Met betrekking tot beslispunt 1e, is de vraag of de Raad over voldoende informatie beschikt om daarover een adequaat besluit te nemen. Als het zo zou zijn dat het bitumen om de 30 jaar vervangen zou moeten worden, zal er eigenlijk oneindig herstelprogramma moeten worden vastgesteld. Dit is onwerkelijk. Ligt het dan niet in de rede om eerst goed onderzoek te doen naar de houdbaarheid van bitumen en/of alternatieven een hele andere kijk op zaak geven? Daarnaast wordt opgemerkt dat er ook nog andere technische onderzoeken gaande zijn, zoals de weerstand van de kelders ten aanzien van dynamische belasting.

Argument 1.1
Het geeft inzicht in de complexiteit en de samenhang van de opgave.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de complexiteit en samenhang van de opgave in het wervengebied. Daarnaast blijkt dat het wervengebied nog complexer in elkaar te zitten dan gedacht. Eén van de conclusies op basis van het rapport van de Antea Group was 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 gedaan naar de oorzaken, voorkomen en herstel van schade aan wal- en kluismuren en aan de middeleeuwse kelders; naar belastbaarheid van kelders; naar maatregelen om te zwaar verkeer te weren; naar de oorzaken van lekkage van kelders. De commissie van wijzen heeft advies gegeven over de eigendomsverhoudingen, de beheerverantwoordelijkheden en de samenwerkingsvorm.

Het is voor de Raad van belang te weten dat er de afgelopen 3 jaar bijna 70 schademeldingen zijn ontvangen (dit staat in het rapport van CvWW). Ook zijn in 2017 en 2018 op een bepaald traject van de Oudegracht aanzienlijk veel schades geconstateerd, zie een selectie: https://www.keldergewelf.nl/schades Ook in het participatieverslag wordt vaker omschreven dat na de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren schades zijn optreden bij naastliggende belendingen. De Raad zal nog wel bekend zijn met het incident bij het Paushuize, maar de vraag is of de Raad zich ervan bewust is dat er kennelijk als gevolg van de werkzaamheden van de wal- en kluismuren veel meer schade aan het erfgoed wordt toegebracht.

Op basis van deze onderzoeken is inzicht ontstaan in de scope en complexiteit van de opgave en in de samenhang. De noodzakelijke verbreding, verdieping en verlenging van de opgave is daarom gevat in het voorliggende programmaplan. Bij de aanpak zijn de waarden

veiligheid, erfgoed en gebruik uitgangspunt.

Verbreding: de scope richt zich op het rijksmonument stadsbinnengracht, de werven, de wal- en kluismuren (en de uitbreiding met de Plompetorengracht en Drift), de middeleeuwse kelders in de nabijheid van de werven en maatregelen om schade aan erfgoed te voorkomen waaronder het weren van te zwaar verkeer. Daarmee is het gebied groter dan alleen de werven aan de grachten. Verdieping: de focus is op het herstel en behoud van het middeleeuwse erfgoed en alles dat daarop direct invloed heeft. Van gevel tot gevel. Verlenging: door de verbreding en verdieping wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Daarna start de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

De complexiteit bestaat onder meer uit de brede scope (kelders, muren, bruggen, straten, e.d.), de vele eigenaren en beheerders, het gebrek aan vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente, de fysieke samenhang van gevels, muren, straten en kelders en de onduidelijkheid over eigendomsverhoudingen, beheerverantwoordelijkheden en samenwerking. Daarnaast is er samenhang nodig in de uitvoering. Zo is het herstel van een kluismuur niet mogelijk, zonder ook gelijktijdig de kluiskelder te herstellen. Dat maakt ook samenwerking tussen eigenaren beheerders noodzakelijk. Niet in de scope zijn aspecten ten aanzien van functie, gebruik en beheer, die

geen directe relatie hebben met behoud van het erfgoed van het wervengebied. Veel daarvan is onderdeel van het omgevingsvisie binnenstad (terrassen, functie kelders), mobiliteitsplan (autoluw, verkeersveiligheid) of de programma's (sociale) veiligheid en het beheer van de openbare ruimte.

Argument 1.2
Het geeft inzicht in de oorzaken aan schade aan erfgoed (kelders en muren), lekkage van kelders en de maatregelen die nodig zijn om schade te voorkomen en te herstellen.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn

meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstalling onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden. Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren.

We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.

Hierbij wordt opgemerkt dat als een soort mantra in het Programmaplan wordt vermeld dat “achterstallig onderhoud” een oorzaak is van schade aan de kelders. Het behoeft niet te worden uitgelegd dat de kelders uit de Middeleeuwen stammen. De kelders kunnen dus eeuwen oud worden en niet instorten, zonder dat er specifiek onderhoud aan de constructie nodig is. Constructieve schade ontstaat niet zomaar, in ieder geval niet door achterstallig onderhoud. Dit wordt ook aangetoond, omdat de gewelfde huiskelders (onder de panden) amper schade vertonen, puur door het simpele feit dat daar geen verkeer overheen rijdt en in ieder geval minder worden beïnvloed door werkzaamheden aan de wal- en kluismuren waarbij grondwater tijdelijk wordt weggepompt.

De schade aan de kelders wordt veroorzaakt door externe invloeden. Dit wordt duidelijk in het rapport van de CvWW uiteengezet.
Het College benoemt daarentegen nog een aantal schadeoorzaken, zoals bijvoorbeeld de wijze waarop de kelders destijds gebouwd zijn, en ook het gebruik van de kelder. Ten eerste blijken die oorzaken die het College niet onderbouwd te zijn met onderzoek of nadere argumentatie. De genoemde oorzaken van het College zijn uit de lucht gegrepen.

Argument 1.3
Het geeft inzicht in wat nodig is voor balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer.

Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar het realiseren van en balans tussen belastbaarheid van kelders en de belasting door het verkeer. Op basis van het (nog lopende) onderzoek naar de zwakste kelderconstructies in een redelijke staat van onderhoud, is de voorlopige verwachting van experts, dat verkeer met aslasten tot 2 ton deze werfkelders veilig en zonder schade kan passeren. Daarbij is

rekening gehouden met een dynamische belasting (invloed van snelheid en remmen), waarbij geldt dat de maximum snelheid in het gehele wervengebied 30 km per uur is. Een beter beeld van de belastbaarheid van de kelders komt beschikbaar na afronding van het onderzoek in juli 2021. Tussentijds zullen de resultaten van deelonderzoeken met berekening van draagvermogen van kelders al worden gepubliceerd. Voorgesteld wordt voor de belastbaarheid door verkeer vooralsnog uit te blijven gaan van een maximale aslast van 2 ton en tot nader order eind 2021, op basis van het definitieve rapport, een definitief besluit te nemen.

Er geldt al sinds jaar en dag een maximale aslast van 2 ton in het wervengebied. Ondanks dit verbod en ondanks handhaving wordt dit regelmatig overtreden. Daarom is per maart 2021 een vrachtwagenverbod ingevoerd en worden breedtebeperkingen ingevoerd. Daarmee is het in beginsel voor vrachtwagens fysiek vrijwel onmogelijk om op de grachten te komen. Ondanks deze maatregelen kunnen lichte bedrijfsvoertuigen (o.a. busjes en voertuigen met aanhanger) waarvan sommige een maximale aslast kunnen hebben tot 2,8 ton het wervengebied nog in. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar verschillende oplossingsrichtingen om ook dit te zwaar verkeer te weren. Fysieke maatregelen hebben, met het oog op optimale bescherming van de kelders, de voorkeur boven alleen handhaven en beboeten na overtreding. Omdat de nadelen van fysieke maatregelen te groot zijn (opstoppingen, impact op verkeersveiligheid, fysiek niet inpasbaar, esthetisch onwenselijk) is het voorstel om te besluiten tot slimme handhaving met camera's (registratie van kenteken, zoals ook voor de milieuzone wordt toegepast). Hierbij krijgen alle vrachtwagens en voertuigen zonder ontheffing automatisch een boete

van 100 euro. Aanvullend zal er direct een signaal gaan naar handhaving die het voertuig vervolgens kan wegen. Het dagelijkse toezicht en handhaving met het wegen van voertuigen wordt in de overgangsfase geïntensiveerd tot circa 10 uur per dag. Boetes op wegen met een aslastbeperking van 2 ton kunnen oplopen van 150 euro (bij 2 tot 2,2 ton) tot 1.100 euro (bij meer dan 3 ton). Er komt een toegangsverbod voor alle bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de lichte bedrijfsvoertuigen met een aslast tot 2 ton. Hiervoor zullen we een apart ontheffingenregime gaan vaststellen, voor voertuigen lichter dan 2 ton. Onderzocht wordt of het mogelijk incidenteel ontheffing te verlenen voor zwaardere voertuigen, als dat onvermijdelijk is, met voldoende voorzorgmaatregelen zodat schade aan erfgoed wordt voorkomen. De hulpdiensten hebben een permanente vrijstelling.

Daarnaast breiden we het aslastverbod uit naar 't Hoogt en verlagen we de aslast in de Zadelstraat en Haverstraat. Hier zijn kwetsbare

middeleeuwse kelders gevonden en geïnspecteerd die we preventief willen beschermen. De maximale aslast van 2 ton gaat in deze drie straten gelden. Voor de overige goederenvervoerroutes waar een maximale aslast van 8 ton geldt verandert de aslast niet, tenzij inspecties of onderzoeken naar belastbaarheid van de straatkelders daar aanleiding toe geven. Deze bestaande routes voor goederenvervoer waar een maximale aslast van 8 ton is toegestaan worden de komende maanden opnieuw bestudeerd, en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen ten aanzien van de stabiliteit van kelders.

De invloeden van dynamische belasting zijn tot op heden niet onderzocht, althans dit blijkt niet uit de thans door het College openbaar gemaakte onderzoeksrapporten (Spoor2). De opmerking van het College dat er in de onderzoeken rekening gehouden wordt met dynamische belasting, eventueel in combinatie met de snelheid van het verkeer in het wervengebied, wordt verder gestaafd.

Eigenaren zijn verheugd dat er eindelijk maatregelen worden genomen ten aanzien van de verkeersbelasting op de kelders. Eigenaren zien dat er eerste stappen zijn gezet om fysieke maatregelen te treffen, ook al wordt nog vermeld dat deze tijdelijk van aard zijn. Er wordt gehoopt dat er een permanente oplossing komt voor het hele wervengebied. Eigenaren gaan daar nu wel van uit en hebben het vertrouwen dat binnen afzienbare tijd permanente maatregelen verwezenlijkt worden en dat deze plannen nu (anders dan dezelfde intentie en plannen die er toen in de jaren negentig waren) wel worden waargemaakt.

Op dit punt staan eigenaren achter het voorstel van het College.

Argument 1.4
Het geeft inzicht in de oorzaken van lekkage van kelders

Conform het plan van aanpak zijn de oorzaken van lekkages van kelders onderzocht. Regenwater wordt gedeeltelijk afgevoerd naar het riool. Het overige water zakt door de verharding van de straat, via het zand op de kelders. Daar zakt het naar de afvoergoten tussen de kelderbogen. Via de spuwers in de werf- en kluismuren komt het water op de werf of in de gracht. Bij straatkelders is dit niet altijd duidelijk, hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Het oude metselwerk is poreus en daarnaast komt water in de kelder via scheuren, gaten in de boog of kieren of tussen de kelder en de muren. Ook is er optrekkend vocht.

(Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed

kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in speciefieke situaties extra drainage mogelijk is. Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Lekkage en vochtinwerking verminderen daarnaast de bruikbaarheid van de kelder voor hedendaagse functies als woon-, werk- of bedrijfsruimte. Indien een eigenaar een kelder voor een dergelijke functie gebruikt is waterdichtheid en voldoende vochtregulering vereist en wenselijk. Hiervoor is onder meer een waterdichte, afdekkende laag op de kelder en voldoende ventilatie nodig. Voor het waterdicht maken van kelders is van 1993 tot 2002 een project geweest waarin de gemeente samen met eigenaren kelders heeft hersteld en waterdicht heeft gemaakt. Ongeveer 80% van de eigenaren heeft hier aan deelgenomen. Hierbij hebben eigenaren gemiddeld genomen circa 40% van de kosten betaald en de gemeente de overige 60%.

Het College geeft aan dat het om een gezamenlijke verantwoordelijkheid zou gaan. Echter is een keldereigenaar vrij machteloos om het hemelwater dat op de straat valt en door de bestrating zakt op een gedegen manier af te laten vloeien. Die verantwoordelijkheid ligt, zoals blijkt uit het advies van CvWW, bij de gemeente. Voor de gemeente geldt conform de Waterwet (art 3.5) een zorgplicht.

Kanttekeningen / Risico's 1.1
Het is niet uit te sluiten dat ondanks alle maatregelen toch te zwaar verkeer op de grachten rijdt.

Door het toepassen van ANPR-camerahandhaving met ontheffingsysteem blijft het mogelijk dat te zware voertuigen op de straten met kwetsbare kelders komen. Door het vrachtwagenverbod en de breedtebeperkingen is het gebied in beginsel voor vrachtwagens fysiek niet toegankelijk. Fysieke afsluiting voor andere voertuigen dan

vrachtwagens is niet of nauwelijks mogelijk. Verwacht wordt dat door de camerahandhaving, aangevuld metfysieke handhaving met wegen van voertuigen en de grote pakkans inclusief hoge boetes de overschrijding tot een minimum wordt beperkt. Via monitoring volgen we de ontwikkelingen. Indien nodig overwegen we aanvullende maatregelen. Zie ook argument 1.3

Kanttekeningen / Risico's 1.2
Het herstel en beheer van het wervengebied blijft onvoorspelbaar, de

bijna 900 jaar oude werven zullen voor verrassingen blijven zorgen.

Tijdens de realisatie van het herstel kunnen ontdekkingen gedaan worden die niet voorzien (onderzocht) hadden kunnen worden met verstrekkende gevolgen t.a.v. tijd, kwaliteit en geld. Er wordt gewerkt volgens de regels van risicomanagement en er is continu inzage in de risico's en de effecten op het programma. Gezien de complexiteit, de omvang en de doorlooptijd is het een zekerheid dat het herstel en beheer anders zal lopen dan op dit moment bekend is. Conform de aan u voorgestelde regeling risicovolle projecten zal twee keer per jaar een voortgangsrapportage aan de raad worden aangeboden waarin expliciet stil wordt stilgestaan bij de nieuwe inzichten, risico's en de beheersing daarvan. Scope, tijd, geld, risico's, kwaliteit worden in relatie tot elkaar en met behulp van prognoses in beeld gebracht zodat op basis daarvan sturing kan worden gegeven. Onderdeel daarvan is het vierjaren uitvoeringsplan, zoals in argument 4.2. wordt toegelicht.

Beslispunt 2

Het college opdracht te geven om samen met (kelder)eigenaren en beheerders, onder leiding van een onafhankelijke derde, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te maken ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

Essentiële voorwaarde voor een vruchtbare samenwerking is dat het belangrijkste aspect van het advies van de commissie van wijzen wordt opgevolgd, namelijk de systematiek van bewijsvermoedens.

In had kader van vertrouwen, is het verstandig deze onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen, als volgt:

Het college opdracht te geven om samen met (kelder-)eigenaren een onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen en in te stellen, om onder leiding daarvan, conform het advies van de commissie van wijzen wervengebied, met in begrip van de systematiek van bewijsvermoedens, een samenwerkingsarrangement te organiseren ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

OF

Het college opdracht te geven om samen met (kelder-)eigenaren een onafhankelijke derde gezamenlijk te benoemen en in te stellen, om onder leiding daarvan, conform het advies van de commissie van wijzen wervengebied, een samenwerkingsarrangement te organiseren ten aanzien van de samenwerking en financiering van het herstel en behoud van het wervengebied, waarbij de (door de commissie van wijzen beschreven) systematiek van bewijsvermoedens wordt opgevolgd, en hierover in het eerste kwartaal van 2022 aan de raad te rapporteren.

Argument 2.1
Het advies van de commissie van wijzen bevat contouren voor de toekomstige samenwerking tussen gemeente, keldereigenaren en beheerders in het beheer en herstel van het wervengebied .

Er dient hier een onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de kelders (die eigendom van de eigenaren zijn) en het wervengebied waar diverse belanghebbenden zich manifesteren.

Met betrekking tot de “kelders” geeft de CvWW een gedegen en zeer afgewogen advies voor de toekomstige samenwerking tussen de gemeente en de keldereigenaren, namelijk om een stichting op te richten waarbij in de statuten een aantal aspecten dienen te worden vastgelegd, waaronder het aspect van bewijsvermoeden.

Met betrekking tot het “wervengebied” bevat het adviesrapport de CvWW inderdaad contouren voor een mogelijke / toekomstige samenwerking en spreekt de CvWW over het wervengebied als “gebiedsprofiel”, maar wijst er wel op “first things first”.

Antea Group adviseerde in haar rapport om voldoende de tijd te nemen om het omvang van het werk in zijn totaliteit in beeld te brengen en, met het oog op de complexiteit en samenhang, een nauwe samenwerking met eigenaren in te richten. Ook moest de communicatie en het omgevingsmanagement verbeteren. Daaraan is begin 2020 al uitvoering gegeven door de vorming van werkgroepen met keldereigenaren, online participatiebijeenkomsten, het gebruik van de wervenapp, gesprekken met stakeholders en de aanstelling van twee omgevangsmanagers. Zie hiervoor ook de bijlage met het participatieverslag.

Antea Group heeft in opdracht van de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd. Daarbij dient vermeld te worden dat die opdracht niet gezamenlijk met (kelder-)eigenaren is verstrekt, en dat (kelder-)eigenaren niet zijn gehoord. De aanbeveling van Antea Group was niet

alleen dat de communicatie en het omgevingsmanagement moest verbeteren, maar ook dat de organisatie qua kennis op orde gebracht moest worden. De bouwwerkzaamheden in het wervengebieden zijn voornamelijk technisch van aard. Als eigenaren destijds wel waren gehoord door Antea Group was dit (zoals ook uit het advies van CvWW blijkt), een van de voornaamste kritiekpunten geweest. Desalniettemin is het projectteam wel uitgebreid met PR-managers, maar niet met ingenieurs.

Met betrekking tot het aspect participatie dient het volgende te worden vermeld. De gemeente Utrecht kent drie vormen van participatie: 1) Raadplegen, 2) Advies vragen en 3) Samenwerken. Eigenaren kregen aanvankelijk het idee dat er zou worden samengewerkt en dat gezamenlijk een nieuw plan zou worden opgesteld. Deze samenwerking hebben eigenaren afgelopen jaar niet ervaren. Het enige is dat eigenaren wel hebben ervaren is dat ze geraadpleegd werden, maar dat was vooral op een reactieve manier, en niet op een proactieve wijze. Eigenaren werden niet betrokken bij de onderzoeksopdrachten (behalve die van de CvWW), en ook niet bij de onderzoeksvragen. Pas achteraf werden eigenaren geraadpleegd en aan het einde van het traject werd de vraag om advies gesteld. In de ogen van de eigenaren was dit slechts om te voldoen aan de participatieverplichting van de gemeente, maar niet meer dan dat. Sterker nog, bepaalde eigenaren die wel gaandeweg het participatie-traject advies hadden gegeven, merkten dat er niks met hun advies werd gedaan. Op een uitzondering na, hebben de verschillende werkgroepen derhalve ook geen advies gepresenteerd. Eigenaren voelden zich (uitzonderingen daargelaten) niet serieus genomen. Dit resulteerde onder andere in het Code-oranje-boek van het Comité Oudegracht. Zowel dit comité als ook andere werkgroepen hebben afgelopen jaar de gesprekken met het pr-team gestaakt. De ervaringen met de aangestelde omgevingsmanagers zijn niet positief. Het heeft zelfs tot formele klachten geleid. Aan het eind van het traject werd door het pr-team nog een aantal (online) participatiebijeenkomsten georganiseerd. De eigenaren die deelnamen aan de werkgroepen waren weliswaar uitgenodigd, maar niet aanwezig, gezien hetgeen eraan vooraf was gegaan. Door marketing wist de gemeente toch nog een handjevol gegadigden uit het wervengebied te laten deelnemen. Het PR-team vond dat het veel deelnemers waren. Het waren slechts 20 eigenaren die over het algemeen pas aan het eind waren opgetrommeld, die op een paar eenzijdige stellingen, tegenover een grote afvaardiging van de gemeente konden reageren. Er was een nogal sturend karakter. Het filmpje waarin in het raadsvoorstel een link staat, geeft een gekleurd en eenzijdig beeld van de participatie en is zeker niet representatief voor hoe gesprekken met eigenaren zijn verlopen. De beeldvorming wordt betreurd. Indien er een cijfer aan de participatie gegeven zou moeten worden, zou dat een onvoldoende zijn.

Het programmaplan zoals dat aan de Raad is aangeboden is dus zeker niet gezamenlijk met eigenaren opgesteld. Daar komt bij dat het programmaplan ook niet in conceptvorm is voorgelegd aan eigenaren/werkgroepen.

Met het advies 'De vergeten burenplicht' heeft de commissie van wijzen wervengebied verdere aanbevelingen gegeven over de samenwerkingsvorm, beheerverantwoordelijkheden en eigendomsverhoudingen. Zoals ook in onze reactie op het conceptadvies staat, is dit een belangwekkend advies om te komen tot het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het wervengebied. We herkennen het door de commissie – en in participatiebijeenkomsten - gesignaleerde beeld dat er sprake is van een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente. De commissie geeft aan dat dit mede te wijten is aan een te afhoudende opstelling van de gemeente, onder meer ten aanzien van zwaar verkeer en lekkage. We hebben ons in het verleden met name gericht op de uitvoering van onze eigen beheertaken en minder aandacht gehad voor de samenhang en het gemeenschappelijk belang bij het beheer en behoud van het erfgoed.

Naar aanleiding van de reactie van het College op het conceptadvies van de CvWW is een reactie opgesteld met o.a. de volgende passages:

Met een bepaalde mate van verbazing is kennis genomen van de collegereactie. Naar aanleiding van het conceptadvies was de verwachting dat de gemeente met enigszins gepaste terughoudend en acceptatie zou reageren. Weliswaar herkent de gemeente haar afhoudende opstelling. Echter verandert de gemeente haar opstelling niet, omdat opvalt dat ook deze collegereactie dermate afhoudend is, afhoudend in de zin van samenwerking met eigenaren, afhoudend in de zin van erkenning van tekortkomingen (laat staan aansprakelijkheden), afhoudend ten aanzien van het systeem van bewijsvermoeden en afhoudend betreft een blijk van vertrouwen in eigenaren dat zij bereid zijn oplossingsgericht deel te nemen in de stichting en op een eerlijke en rechtvaardige wijze met publieke middelen (hun eigen betaalde belasting) kunnen omgaan. De collegereactie wordt betreurd.

De gemeente schrijft dat zij zich zorgen maakt dat het werken met een systeem van bewijsvermoeden tot gevolg kan hebben dat er conflicten tussen de gemeente en eigenaren ontstaan, en dat zij dit juist wil voorkomen.
Vooropgesteld wenst eenieder conflicten te voorkomen. Maar waarom de gemeente denkt dat door het bewijsvermoeden er juist conflicten zullen ontstaan, is niet duidelijk. De gemeente geeft daarvoor geen verklaring. Het systeem van bewijsvermoeden zal toch voor de

gemeente ook een prettigere, eenvoudigere en mogelijk zelfs kostenbesparende methodiek zijn?

1) *Een eigenaar meldt schade.*
2) *De gemeente (of in de nabije toekomst; de stichting) neemt de schade op en bekijkt of er een onbetwistbare schade-oorzaak bestaat die niet aan de gemeente is toe te rekenen.*
3) *Indien dat niet het geval is wordt op kosten van de gemeente de schade hersteld.*

Gekeken naar de kwestie van "het gat in het gewelf en de weg" (Nieuwegracht, 18 november 2019) zijn er 9 maanden gesprekken gevoerd door ambtenaren met de VVE, zijn er diverse onderzoekers aan te pas gekomen, heeft de gemeente maandenlang hekken moeten huren, werden er verkeersregelaars ingeschakeld, enzovoort, terwijl (achteraf) bleek dat de schade in een week tijd voor slechts een paar duizend euro op te lossen was. Daarbij dient nog opgemerkt te worden dat het conflict bijna tot een juridische procedure had geleid dat vervolgens nog veel meer geld voor de gemeente en de VVE had gekost. Indien destijds het systeem van bewijsvermoeden van kracht was, had dit waarschijnlijk een enorme besparing van de publieke middelen opgeleverd.

Eenzelfde vergelijking zou ook op grotere schaal gemaakt kunnen worden.
De (geraamde) kosten voor het "programma wervengebied" bedragen ruim 10 miljoen Euro: 4,6 miljoen aan personeelsinzet, 4,1 miljoen aan onderzoek en 1,5 miljoen aan uitvoeringskosten. Voor die bedragen is dan nog geen één kelder hersteld. Stel er zijn 100 kelders waar herstelwerkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd en de 10 miljoen Euro wordt niet aan het programmateam, interventieteam, omgevingsmanagement, ingehuurde experts, en aan allemaal onderzoeken besteed, maar aan de kelders zelf. Dan betekent dat er eigenlijk een budget van 100.000 Euro per kelder is. Voor dat geld kan waarschijnlijk een werfkelder zo goed als compleet worden herbouwd. Het is onwaarschijnlijk dat de situatie in het wervengebied zó ernstig is dat zulke grootscheepse ingrepen bij zóveel werfkelders nodig zijn.

De gemeente wenst een verantwoorde verdeling van publieke middelen. Is het dan wel verantwoord om zo veel geld te besteden aan alleen al het "programma wervengebied"? Zou het niet zo zijn dat door het systeem van bewijsvermoeden er een streep kan door de enorme kostenposten van het "programma wervengebied", zoals al die onderzoeken?
De gemeente reflecteert op de vraag of het advies wel een belangrijke bouwsteen vormt voor het "programma wervengebied". Misschien zou

de vraag andersom gesteld moeten worden? Het is de vraag wat het (thans nog voorliggende) “programma wervengebied” (nog) bijdraagt, indien de door uw commissie geadviseerde stichting wordt ingesteld?

Een ander kritisch punt van zorg is of de publieke middelen wel op de juiste manier door de gemeente (kunnen) worden (aan-)besteed. Er zijn tal van voorbeelden bekend dat de kosten van uitbesteedde (bouw-)werkzaamheden in opdracht door de gemeente soms wel meer dan 5 keer zo hoog zijn dan wanneer hetzelfde werk in opdracht van een particulier wordt verstrekt. Een van de gedachten daaromtrent is dat de ambtenaren die opdrachten uitbesteden weinig tot geen affiniteit met de bouw / techniek hebben, waardoor het beoordelen en vergelijken van offertes en onderhandeling daarover te wensen over laat.

De gemeente schrijft dat zij thans bij diverse kelders met schade en lekkageproblemen onafhankelijk onderzoek laat doen. De opdracht aan de desbetreffende onderzoeksbureaus is niet samen met keldereigenaren opgesteld, laat staan gezamenlijk verstrekt. Derhalve kan er geen sprake zijn van een “onafhankelijk onderzoek”. Diverse keldereigenaren zien dit reeds terug in de bevindingen en de (voorlopige) onderzoeksresultaten en maken zich ernstig zorgen over het verdere verloop.

Voorts schrijft de gemeente dat zij keldereigenaren wil faciliteren in het verhalen van schade die is veroorzaakt door andere overheden en nutsbedrijven. De gemeente wil daarmee keldereigenaren “ontzorgen” (PS dit woord komt niet in de VanDale voor, maar staat wel op nr1 “jeukwoorden”). Dit zou volgens de gemeente recht doen aan het uitgangspunt dat de veroorzaker van de schade ook gehouden is deze te betalen. Dat de gemeente mogelijk zelf de veroorzaker / de aansprakelijke partij is, wordt nergens benoemd. Kennelijk is voor de gemeente die mogelijkheid uitgesloten. Het lijkt erop dat elke (vorm van) zelfreflectie ontbreekt. Over de (eventuele) aansprakelijkheid ten aanzien van het ontoereikend toezicht en handhaving met betrekking tot het te zware verkeer dat decennialang over de grachten rijdt, wordt door de gemeente geen enkel woord gerept. Evenmin de (eventuele) aansprakelijkheid als gevolg van zettingen die zijn ontstaan door (tijdelijke) grondwateronttrekkingen. Ook daarover schrijft de gemeente niets. Wel schrijft de gemeente iets over de Waterwet, maar anders dan dat duidelijk in de Waterwet de gemeentelijke zorgplicht staat omschreven, stelt de gemeente dat dit niet om een zorgplicht gaat, maar een “inspanningsplicht”. Op de (eventuele) aansprakelijkheid vanwege het onvoldoende nakomen van de zorgplicht zoals die omschreven staat in de Waterwet, gaat de gemeente dus ook niet in.

Stelselmatig herhaalt de gemeente hun standpunt dat er verschillende oorzaken van schade bestaan. Ook combinaties van oorzaken kunnen voorkomen. De gemeente schrijft dat uit de technische onderzoeken blijkt dat een van de oorzaken van schade is: achterstallig onderhoud. In de (voorlopige) conclusies van het onderzoek (spoor2) wordt niet benoemd dat achterstallig onderhoud een oorzaak is van de waargenomen scheuren in de kelders. Wel wordt juist belasting door (te zwaar) verkeer aangewezen als oorzaak en ook zettingen als schadeoorzaak.

Hierbij dient nog het volgende te worden opgemerkt. Het verklaart namelijk ook het feit dat gewelfde huiskelders amper tot geen schades vertonen, simpelweg omdat daar geen verkeer overrijdt en gevolgen van bronbemaling (tijdens werkzaamheden aan wal- en kluismuren) daarop dermate minder van invloed zijn. De hamvraag is hoe een scheur in de kelderconstructie zou kunnen ontstaan door achterstallig onderhoud.

Blijkbaar heeft de gemeente zich ook onvoldoende in de geschiedenis van de kelders verdiept. Als dit wel zo was geweest, had de gemeente niet gesteld dat de kelders van oorsprong niet bedoeld waren als werk- of bedrijfsruimte. Er zijn namelijk tal van kelders in het verleden gebouwd die wel degelijk bedoeld waren om in te werken en een bedrijf te houden. Er werden zelfs een aantal kelders zodanig ingericht dat deze voor bewoning bedoeld waren. Ook zijn er talrijke kelders gebouwd die bedoeld waren om handelswaar op te slaan, met wel de intentie dat de waar droog bleef.

De gemeente stelt een werkwijze voor om de schade per kelder met behulp van een onafhankelijk bureau te laten onderzoeken en deze onafhankelijke derde een advies te laten geven over de kostenverdeling. Daarbij wenst de gemeente de onderzoeksresultaten van de door hen gecontracteerde drie onderzoeksbureaus in te brengen. Zoals eerder opgemerkt worden deze onderzoeksresultaten niet als onafhankelijk beschouwd. Ook hier lijkt het er weer op dat de gemeente poogt conclusies naar haar hand te zetten. (Net zoals dat het rapport van VBK de commissie zou moeten dienen.)
Op voorhand kan hierover gezegd worden dat de voorgestelde werkwijze tot (oeverloze) conflicten gaan leiden, waar onderzoeksbureaus, juristen, advocaten, interim managers en ingehuurde deskundigen alleen maar beter van worden, en de kelders niet.

Eigenaren zijn zich bewust dat voor een (succesvolle) integrale aanpak tot herstel van het wervengebied (voornamelijk de kluismuren), dat samenwerking een noodzakelijk vereiste is. De propaganda die de

gemeente daaromtrent heeft gevoerd is mede gezien de opstelling van de gemeente contraproductief. Juist het niet-werken met een systeem van bewijsvermoeden heeft zichzelf al bewezen dat er veel conflicten tussen de gemeente en eigenaren zijn ontstaan. Er wordt gehoopt dat daarin verandering komt en dat conflicten tot de verleden tijd zullen gaan behoren en dat er echt samengewerkt zal worden, waarbij de publieke middelen op een efficiënte en doeltreffende manier besteed worden aan de verwezenlijking van oplossingen (en niet aan 1001 onderzoeken), en niet onbelangrijk ook aan het herstel van (wederzijds) vertrouwen.

Wij zien het als onze maatschappelijke verantwoordelijkheid om het vertrouwen van de betrokken inwoners in het wervengebied te herstellen. We gaan beter invulling geven aan de door de commissie beschreven burenplicht en onze maatschappelijke zorgplicht. Het advies heeft ons nog meer bewust gemaakt van de vele actoren waar individuele

keldereigenaren mee te maken hebben. Alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over de instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen. Met het programmaplan markeren we een nieuw startpunt voor de samenwerking met keldereigenaren.

Eigenaren hopen dat deze intentie door de gemeente Utrecht waargemaakt zal worden. Wat het College bedoelt dat alleen de (gemeentelijke) overheid beschikt over instrumenten om die belangen bij elkaar te brengen en op elkaar af te stemmen, is niet duidelijk.

De eigendomsverhoudingen liggen volgens de commissie als volgt. De gemeente is de eigenaar en beheerder van wegen, werven, werfmuren, kade-, wal- en kluismuren (met de fundamenten daarvan), bruggen en bomen. De werfkelders behoren toe aan de eigenaren van de daarmee verbonden grachtenpanden. “Losse” kelders (wees- en spookkelders) zijn eigendom van de gemeente. Het advies van de commissie over de eigendomsverhoudingen nemen we over, met dien verstande dat nog nader wordt onderzocht of een kelder automatisch eigendom wordt van de gemeente als de horizontale verbinding tussen de kelder onder het pand en de kelder onder de straat wordt verbroken.

De commissie heeft ook in hoofdlijnen de rechten en plichten benoemd die uit het eigendom voortvloeien. Dat advies nemen we op hoofdlijnen over: de gemeente moet onder meer haar eigendommen goed beheren en onderhouden en is verantwoordelijk voor het weren van te zwaar verkeer, de verplichtingen die voortvloeien uit de Waterwet en het onderhouden van de waterspuwers. De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders.

Het College schrijft in deze dat het advies “op hoofdlijnen” wordt overgenomen. Dat roept de vraag op, of er punten zijn waarop het College het advies inzake de rechten en plichten niet overneemt.

Voor het volledige beeld van beheerverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie twee aspecten niet zijn benoemd. De politite is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders. Het Hoogheemraadschap onder meer verantwoordlijk is voor het peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.

Bovenstaande lijkt erop dat het College bepaalde beheerverantwoordelijkheden aan andere instanties wenst toe te kennen.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gemeente Utrecht wel verantwoordelijk is voor het bepalen van de maximumsnelheid in het wervengebied. Derhalve is de gemeente Utrecht ook verantwoordelijk voor schade als gevolg van dynamische (verkeers-)belasting.

Er zou kunnen worden voorgesteld om de maximumsnelheid in het wervengebied te verlagen naar 15 km/uur.

Weliswaar verleent het HDSR watervergunningen aan de Gemeente Utrecht. Dat wil niet zeggen dat daarmee de verantwoordelijkheid niet meer bij de gemeente Utrecht ligt. Integendeel, met betrekking tot de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren waarbij tijdelijk de grondwaterstand wordt verlaagd, ligt primair de verantwoordelijkheid (en aansprakelijkheid voor schade) bij de gemeente Utrecht.

Eenzelfde visie gaat op inzake het baggeren. Indien er namelijk sprake is van gebrekkig onderhoud aan (de funderingen van) de kluismuren, zodanig dat er schade optreedt bij het baggeren, impliceert dat niet dat het HDSR daarvoor verantwoordelijk is, maar wel de gemeente Utrecht. (zoals ook blijkt uit het rapport van de CvWW)

Argument 2.2
De adviezen voor samenwerking en de financiering van herstel van kelders vragen een nadere uitwerking, samen met (kelder)eigenaren en beheerders.

Om te komen tot een goede samenwerking is een nadere uitwerking van de adviezen van de commissie van wijzen belangrijk. Voorstel is om de komende maanden onder leiding van een onafhankelijke derde te werken aan een samenwerkingsarrangement. Dit betreft de samenwerking in het dagelijkse beheer en in het gezamenlijk herstel van kelders.

We gaan, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking. Daarnaast wordt de inzet van het interventieteam gecontinueerd, als mutidisciplinair gemeentelijk team voor acute situaties ten aanzien van veiligheid en erfgoed.

Mogelijk voorstel:

We gaan, gezamenlijk met eigenaren op het moment dat de stichting is opgericht, conform het advies van de commissie, een wervenmeester met bevoegdheden en slagkracht aanstellen, als aanspreekpunt voor het dagelijks beheer.

We gaan in lijn met het advies van de commissie een stichting oprichten waarin de gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdracht geven voor het herstel van kelders. Voorafgaand daaraan gaan we, als onderdeel van het samenwerkingsarrangement met keldereigenaren in gesprek over de invulling en uitwerking.

Is het niet verstandig die gesprekken te voeren gezamenlijk met de aan te stellen onafhankelijke derde?

(Is het dan wel verstandig dat het College al 3 online participatie-bijeenkomsten heeft georganiseerd over dit onderwerp, net voor de commissievergadering, zonder dat er al een besluit is genomen om een onafhankelijke deskundig erbij te betrekken?)

Zoals ook vermeld in onze reactie op het conceptadvies van de commissie willen we in de uitwerking ook de democratische legitimiteit van de stichting betrekken. Dit ook in relatie tot de inzet van publieke middelen, integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel) en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders.

Dit impliceert een verbreding van de scope. De CvWW adviseert met betrekking tot de stichting een samenwerking tussen de gemeente en eigenaren inzake het herstel en behoud van de kelders. Het College wenst de scope te verbreden tot het wervengebied (van gevel tot gevel). Er zijn enkele eigenaren die deze wens onderschrijven, maar niet iedereen. De CvWW adviseert om de stichting eenvoudig/kleinschalig te laten beginnen, met als gedachte dat vertrouwen langzaam zou moeten terugkeren. Het grote gevaar is dat wanneer men een te grote broek aantrekt, de samenwerking klapt. Eerst een onderbroek, daarna verder, zou gedacht kunnen worden.

Een van de aanbevelingen van de commissie is, kort samengevat, dat de deelname van keldereigenaren aan herstel en inspecties vrijwillig is,

terwijl burenplicht wederkerigheid inhoudt. Het is gelet op de complexiteit en de samenhang (bijvoorbeeld herstel van kluismuren en kluiskelders, of herstel van naastgelegen kelders) essentieel dat alle eigenaren deelnemen in de stichting en gemeente en eigenaren samenwerken. De wijze waarop deelname van alle keldereigenaren kan worden bevorderd wordt betrokken bij het samenwerkingsarrangement.

Het is duidelijk dat het College toegang wenst tot elke kelder. Toegang kan echter slechts worden afgedwongen binnen de kaders van de wet, indien een eigenaar geen toegang verleent. Van belang is dat het vertrouwen herstelt. Van cruciaal belang is dat deelname aan de stichting door een eigenaar meerwaarde biedt ten opzicht van niet-deelnemen. De CvWW had daar ook over geadviseerd om deelname voor eigenaren aanlokkelijk te maken. De systematiek van het bewijsvermoeden wordt daarbij genoemd.

De commissie concludeert, kort samengevat, dat de keldereigenaren verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder en dat de gemeente verantwoordelijk is dat de waterdichtheid niet door haar handelen of nalaten wordt aangetast (zie ook argument 2.1). Wij onderschrijven deze conclusie. We onderschrijven ook de constatering van de commissie dat de gemiddelde levensduur van een bitumenlaag rond de 30 jaar is. Dat geldt ook voor het afdichten van de naden en kieren tussen de gevel-, wal- en kluismuren en de kelders.

Anders dan het College schrijft is het niet zo dat de CvWW heeft geconcludeerd dat keldereigenaren “verantwoordelijk zijn voor het waterdicht maken van de kelder”, maar heeft de CvWW gesteld dat de gemeente niet verantwoordelijk is dat een kelder waterdicht is. Het College suggereert in diverse stukken dat van origine het niet de intentie was dat kelders waterdicht waren. Het tegendeel is waar. Gezien de bouwwijze van de kelders duidt het er wel degelijk op dat men (in de Middeleeuwen) de kelders zodanig bouwden, dat deze waterdicht dienden te zijn. Dat getuigt ook uit de geschiedenis, omdat kelders in het verleden ook al gebruikt werden voor bewoning en bedrijfsmatige doeleinden, waaronder opslag van goederen.

Het is bekend dat de levensduur van een bitumen dak ongeveer 30 jaar is. De levensduur van een bitumen dak wordt voornamelijk bepaald door weersinvloeden, temperatuurwisselingen en UV-straling, oftewel zonlicht. Het bitumen dat over de keldergewelven is aangebracht, wordt niet beïnvloed door zonlicht en het weer, behalve dan dat het nat wordt. Hard geworden bitumen kan breken wanneer er scheuren ontstaan in het keldergewelf, als gevolg van zettingen. Echter is niet duidelijk vastgesteld dat bitumen onder een laag zand is aangebracht en dus niet wordt beïnvloed door weer en zonlicht, ook “maar” gemiddeld 30 jaar meegaat. Indien dit wel zo is, dan is in de jaren 90 gekozen voor

een inferieure oplossing. Wanneer de levensduur van bitumen op een keldergewelf 30 jaar zou zijn, zou dat impliceren dat wanneer een herstelproject van de kelders in het hele wervengebied bijna 10 jaar duurt er slechts twee-derde van de tijd geen herstelwerkzaamheden zijn. Dat lijkt onwenselijk.

Het komt voor hier gedegen onderzoek naar te laten doen door een onafhankelijke materiaaldeskundige. Ook naar de vraag of er betere alternatieven zijn.

Mogelijk heeft de CvWW en het College zich in deze vergist en kan bitumen in de ondergrond (zonder zonlicht) wel 50, of zelfs 100, of nog meer jaar mee? Dat verandert de zaak. De vraag is of daar eerst duidelijkheid over moet komen.

Dat betekent dat het na circa 30 jaar nu weer tijd is voor een nieuwe project waterdichtmaken van kelders. We staan positief tegenover de voorgestelde aanbeveling van de commissie voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis. Bij het waterdicht maken van de kelders worden de kelders tot het gewelf vrijgegraven en worden ook schades aan de kelders zichtbaar. Die kunnen dan in het kader van werk-met- werk maken direct worden hersteld. We zien in dat we eerder en meer maatregelen hadden kunnen nemen om zwaar verkeer te weren en de fundering van wal- en kluismuren te stabiliseren. We trekken ons dat aan. We zijn bereid het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen.

CvWW schrijft:

Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50- 50%-basis).

De 50-50%-verdeling die de CvWW aanbeveelt/suggereert ziet dus op “de materiële kosten en aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag”, niet op het opbreken van de straat, afgraven van de zandbedding en het veilig stellen van de netwerklaag. De insinuatie van het College dat de door de CvWW gesuggereerde 50-50%-kostenverdeling ziet op een nieuw project waterdichtmaken van de kelders, dient te worden opgemerkt. De CvWW heeft gesteld dat de straat en de zandbedding eigendom is van de gemeente Utrecht. Het moge duidelijk zijn dat de kosten voor het opbreken van de straat en afgraven van de zandbedding en veilig stellen van de netwerklaag niet ten laste van de eigenaren komen.

Mocht het toch zo zijn dat het College heeft bedoeld dat die 50-50% kostenverdeling ziet op de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag dan staan eigenaren daar ook positief tegenover, indien daadwerkelijk de levensduur van het bitumen 30 jaar zou zijn. Om dit werk te kunnen uitvoeren dient de gemeente Utrecht tijdelijk haar straat op te breken en de zandbedding onder de straat af te graven. De kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn logischerwijs voor de gemeente Utrecht. (Dit was in de jaren negentig ook de reden dat het grootste deel van de kosten van het project ten laste van de gemeente kwam.)

Echter wanneer blijkt dat de bitumenlaag gescheurd is, als gevolg van scheuren die in het keldergewelf zijn ontstaan na het project van de jaren negentig, is gerechtvaardigd dat de kosten voor 100% ten laste van de gemeente Utrecht komen.

En wanneer uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde levensduur van het bitumen bijvoorbeeld 100 jaar is i.p.v. 30 jaar, ligt voor de hand een andere kostenverdeling ten aanzien van het vervangen van de bitumenlaag te hanteren.

Eigenaren zijn blij te vernemen dat het College (eindelijk) erkent dat de gemeente Utrecht tekortgeschoten is met het nemen van maatregelen tegen het weren van te zwaar en te snel verkeer en dat de gemeente Utrecht de schade als gevolg daarvan op zich zal nemen.

Tevens zijn eigenaren verheugd te vernemen dat het College erkent dat de gemeente Utrecht tekortgeschoten is bij het onderhoud en herstel van de wal- en kluismuren en dat zij maatregelen had moeten nemen om onderspoeling van funderingen te voorkomen, en dat zij (eerder) maatregelen had moeten nemen om schade als gevolg van de werkzaamheden aan de wal- en kluismuren, met inbegrip van het verlagen van de grondwaterstand, te voorkomen; en dat de gemeente Utrecht de schade die daarvan het gevolg is zal vergoeden / herstellen.

We stellen voor een, door eigenaren en de gemeente gezamenlijk aangewezen, onafhankelijk deskundige, op kosten van de gemeente, op basis van de schadepatronen, de schade en de schadeoorzaak te laten vaststellen. We zijn bereid keldereigenaren te ondersteunen in het overleg met andere overheden en nutsbedrijven over het bijdragen aan herstel van schade. Naar onze opvatting kan deze werkwijze zorgen voor een zo eerlijk en eenvoudig mogelijke verdeling van kosten voor het herstel van kelders. Het voorkomt dat keldereigenaren de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies. Het kan daarmee de basis vormen voor samenwerking. Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). Bij die

werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling. De werkwijze die wij voorstaan sluit wel aan bij dezelfde achterliggende uitgangspunten van de commissie om te komen tot een zo eenvoudige en eerlijke mogelijke verdeling van kosten, waarbij keldereigenaren niet de schade moeten bewijzen op basis van kostbaar deskundigenadvies, die niet leidt tot juridiseren maar tot samenwerken.

Dit voorstel van het College om, op kosten van de gemeente, gezamenlijk een onafhankelijke deskundige aan te stellen die de schade(-patronen) onderzoekt en daarover onafhankelijk de schade, oftewel de kosten van herstel, vaststelt, werd vorig jaar in de Raadsvergadering op 9 juli 2020 al aangenomen, in de zin dat dit onderdeel uitmaakte van de opdracht aan de onafhankelijke deskundigen van de CvWW die over de rechten en plichten van eigenaren en de gemeente (dus ook op de vraag wie betaalt wat?) moest adviseren. De CvWW heeft een zeer gedegen en nauwkeurig onderzoek uitgevoerd en belangen gewogen en is met een definitief advies gekomen dat op 12 april 2021 is gepresenteerd aan het College, de Raad en de eigenaren. In dit adviesrapport hebben drie onafhankelijke deskundigen zeer goed onderbouwd hoe de kosten van herstel van de kelders verdeeld zouden moeten worden en op wat voor manier deze kostenverdeling tot stand is gekomen. De CvWW vermeldt dat de systematiek van bewijsvermoeden geldt als "een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding".

Het nieuwe voorstel van het College is een herhaling van zetten.

Feitelijk komt dit nieuwe voorstel er op neer dat het College de essentie van het advies van de CvWW afwijst. Dat het College het onafhankelijk advies afwijst, ondanks dat het College een jaar geleden had aangegeven dat dit advies zwaarwegend voor de beleidsvorming zou zijn, wordt ernstig betreurd. Unaniem zijn keldereigenaren het er over eens dat de essentie van het advies van de CvWW opgevolgd dient te worden. De conclusie van het de CvWW is dat, ook voor het herstel van wederzijds vertrouwen, de systematiek van bewijsvermoeden toegepast dient te worden. Dit is niet enkel een advies, maar volgt ook linea-recta uit de wetgeving zoals blijkt uit het adviesrapport. De CvWW geeft een zeer uitgebreide onderbouwing dat de bepaling van artikel 150 Rv van toepassing dient te zijn, wat erop neer komt dat de gemeente Utrecht dient te bewijzen dat de schade door de keldereigenaar is ontstaan, en wanneer dat niet het geval is dat de gemeente Utrecht de schade dient te herstellen en/of te vergoeden. Het is derhalve niet meer dan logisch de CvWW te volgen, al is het maar om de verstandhouding tussen de

gemeente Utrecht en de keldereigenaren weer op orde te krijgen. Voor keldereigenaren is de werkwijze/ systematiek van bewijsvermoeden een zo eerlijk en eenvoudig en rechtvaardig mogelijke verdeling van kosten van herstel van de kelders. Daarvan afwijken gaat tot oeverloze discussies, veel juridische conflicten en procedures leiden.

Juist het nieuwe voorstel van het College doet geen recht aan de situatie. Bij die voorgestelde methodiek is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van vele kostbare deskundigenonderzoeken (zoals het College zelf al zegt!), naast de kosten van vele juridische procedures, en veel ambtelijke kosten moet betalen.

De angst van het College dat de gemeente bij de systematiek van bewijsvermoeden de kosten van het herstel van kelders betaalt die los staan van het ambtelijk handelen of buiten de invloedsfeer van de gemeente vallen, is ongegrond. Sterker nog, dit risico is niet aanwezig. Het is namelijk simpel. De constructieve schade aan de werf- en kluiskelders, zeker die in de jaren negentig zijn hersteld, zijn niet veroorzaakt door keldereigenaren (tenzij een keldereigenaar een ondoordachte verbouwing heeft uitgevoerd). Weliswaar suggereert het College met een soort indoctrinerende werking dat achterstallig onderhoud schadeoorzaak nr1 is, maar dat zou inhouden dat de huiskelders (waar dus geen verkeer overheen rijdt) ook in zo'n slechte staat zouden verkeren. Aangezien de huiskelders over het algemeen geen constructieve schade bevatten, is de enige conclusie dat de werf- en de kluiskelders zijn beschadigd door gemeentelijk handelen of door invloeden waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Dit volgt ook uit het advies van de CvWW.

De werkwijze die het College voorstaat sluit niet aan op de (uitgangs-)punten van de CvWW. Het zorgt niet voor samenwerking met eigenaren, maar voor verdeeldheid, ellenlange discussies met het ambtelijk apparaat en juridische procedures. Is dat wat het College en de heer Diepeveen, die zelf ook jurist is, wenst?

Het nieuwe voorstel zal er niet toe leiden dat eigenaren in de nog op te richten stichting zullen gaan samenwerken. Sterker nog het zal ertoe leiden dat eigenaren zich genoodzaakt voelen, om met het advies van de CvWW in hand, naar de rechter te stappen.

In deze wordt nog gewezen naar "het gat in de weg" bij de Nieuwegracht. In deze kwestie ging veel gemeenschapsgeld verloren aan het ambtelijke apparaat, aan onderzoekers en adviseurs, werd 9 maanden lang de straat afgezet met de nodige kosten daaromtrent, terwijl achteraf bleek dat de kelder in minder dan een week voor slechts een paar duizend Euro hersteld kon worden.

Zoals eerder in het commentaar op de reactie van het College op het advies van de CvWW kan dit ook in een groter perspectief geplaatst worden:
De (geraamde) kosten voor het "programma wervengebied" bedragen ruim 10 miljoen Euro: 4,6 miljoen aan personeelsinzet, 4,1 miljoen aan onderzoek en 1,5 miljoen aan uitvoeringskosten. Voor die bedragen is dan nog geen één kelder hersteld. Stel er zijn 100 kelders waar herstelwerkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd en de 10 miljoen Euro wordt niet aan het programmateam, interventieteam, omgevingsmanagement, ingehuurde experts, en aan allemaal onderzoeken besteed, maar aan de kelders zelf. Dan betekent dat er eigenlijk een budget van 100.000 Euro per kelder is. Voor dat geld kan waarschijnlijk een werfkelder zo goed als compleet worden herbouwd. Het is onwaarschijnlijk dat de situatie in het wervengebied zó ernstig is dat zulke grootscheepse ingrepen bij zóveel werfkelders nodig zijn de komende drie/ vier jaren.

De commissie adviseert als uitwerking van de Omgevingsvisie binnenstad een gebiedsprofiel voor het wervengebied op te stellen. In de participatiebijeenkomsten en gesprekken met keldereigenaren is aan bod gekomen dat er naast een overleg voor het gezamenlijk opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders, behoefte is aan een integrale visie en integraaoverleg over de functie en het gebruik van het wervengebied. Dat is breder dan de 'erfgoed-scope' van het programma wervengebied en bevat ook aspecten in bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie binnenstad. De wijze waarop dat het beste vorm en inhoud kan worden gegeven zal worden betrokken in de gesprekken over het samenwerkingsarrangement.

In deze is van belang te weten wat de CvWW daadwerkelijk adviseert. De CvWW stelt het hierna volgende.

CvWW: *De vraag is natuurlijk: gaat het gezamenlijk opstellen van een gebiedsprofiel nu werkelijk helpen in de huidige situatie? Het antwoord daarop is: alleen onder de voorwaarde van een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders. Als deze voorwaarde is vervuld, kan een gezamenlijk opgestelde visie richting geven, inspireren en bijdragen aan de noodzakelijke verbinding tussen gemeente en eigenaren.*

CvWW: *Voordat samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied mogelijk is, moet er zicht zijn op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade.*

CvWW: *De stichting is er voor het herstel van werfkelders.*

CvWW: *Denkbaar is een verruiming van de doelstelling van de stichting in een later stadium, maar daarvoor is het nu te vroeg.*

Er dient dus bewust gekeken te worden wat haalbaar en schaalbaar is en dat met deze aspecten in het achterhoofd de stichting zou kunnen worden opgericht.

Kanttekeningen/Risico's 2.1
Er bestaan juridische onzekerheden die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het project

De juridische complexiteit is groot, ook na het advies van de commissie blijven er op een aantal punten nog (juridische) onzekerheden, waaronder de vraag naar de verdeling van de kosten van herstel. De gevolgen voor zowel de gemeente als de particuliere eigenaren kunnen wij nu niet ten volle overzien, maar we beseffen dat die ingrijpend zullen zijn. Het advies geeft handvatten voor het vervolg. Hoewel de gemeente juridische procedures zal trachten te voorkomen, is het niet uit te sluiten dat procedures tussen eigenaren en de gemeente ontstaan en het uiteindelijk de rechter is die de rechtsrelatie tussen gemeente en de eigenaar vaststelt.

Wanneer hierdoor nieuwe juridische inzichten ontstaan zal zo nodig het beleid worden aangepast. Op voorhand is niet te overzien wat de financiële impact is of op welke andere wijze dit ingrijpt op het programma.

Anders dan het College stelt is het niet zo dat het advies van de CvWW een grote onzekerheid met zich meebrengt op juridisch vlak. Integendeel, het opvolgen van advies van de CvWW brengt "rust in de tent" en voorkomt juist vele juridische procedures.

Indien het College het advies van de CvWW niet wenst op te volgen, zal dit wel tot juridische procedures leiden. Dat is wat keldereigenaren graag zouden willen voorkomen, maar als de instelling van het College niet wijzigt, kan niet achteraf gezegd worden dat dit aan de keldereigenaren heeft gelegen.

Beslispunt 3

De huidige budgetten van in totaal €38,9 miljoen voor wal- en kluismuren en wervengebied te autoriseren voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode 2021 tot en met 2023 en aan te wenden voor de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen uit het uitvoeringsplan.

Hiermee kunnen de onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare onderdelen uit het Uitvoeringsplan worden uitgevoerd.

Wat het College bedoeld met het “Uitvoeringsplan” of waar dat naar verwijst, is onbekend.

Het gaat om veel gemeenschapsgeld. Zodoende dient er gepast met dit geld te worden omgegaan. Steeds vaker doemen er berichten op dat aannemers (maar ook onderzoeksbureaus) exorbitante bedragen offreren. Het gaat soms om wel 5x zo veel als wanneer een bv/particulier de opdracht zou uitzetten.

Mogelijk is het een idee dat de gemeente een kostendeskundige (met affiniteit met de bouwwereld) in dienst neemt.

Argument 3.1
In het programmaplan is op basis van de onderzoeken en het verbeterde afwegingskader, ondersteund door een verbeterde beoordelingsmethode, gekomen tot een nieuwe (integrale) programmering van de urgente maatregelen voor de periode 2021 tot en met 2023.

Dat leidt tot een uitvoeringsprogramma met (a) herstel van wal en kluismuren dat niet uitstelbaar is, (b) een eerste start met herstel van kelders en de aanpak van ernstige lekkages, (c) maatregelen om te zwaar verkeer te weren, (d) inzet van het interventieteam ten behoeve van bescherming van veiligheid en erfgoed, (e) de noodzakelijke onderzoeken naar schade en herstel van kelders, (f) de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in te vullen en (g) intensivering beheer.

De onuitstelbare, onvermijdelijke en onoplosbare maatregelen in het programmaplan de komende 3 jaar worden geraamd op €38 miljoen. Met het autoriseren van de huidige budgetten is voldoende budget voor de uitvoering van deze maatregelen tot halverwege 2023.

De totale kosten van het uitvoeringsplan urgente maatregelen is geraamd op €48 miljoen. Dat is als volgt opgebouwd:

Het resterende budget dat nodig is voor de totale uitvoering van de programmering voor 2021 – 2023 bedraagt €9,4 miljoen en daar zullen we een voorstel voor doen bij de de voorjaarsnota.

Argument 3.2
Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan het advies van de commissie van wijzen

Met dit budget worden ook kelders aan de Kromme Nieuwegracht versterkt die binnen de scope vallen van het project voor herstel van kluismuren.

Daarnaast is er budget geraamd voor de aanpak van een eerste serie kelders met ernstige lekkage.

Argument 3.3
De beschikbare middelen voor het project wal- en kluismuren worden hiermee ingezet voor een integrale aanpak volgens het programma wervengebied.

Door de samenstelling van het budget onder één noemer/label, wordt de financiële sturing en verantwoording eenvoudiger gemaakt en meer inzicht aan uw raad geboden in het financiële verloop van het programma en kan uitvoering worden gegeven aan de programmering voor de komende periode. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de financiële status i.r.t. het project WKM en het programma Wervengebied.

Beslispunt 4

Het college opdracht te geven om een financiële strategie uit te werken voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 en die te betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022.

Eigenaren zijn verheugd dat er ook aandacht naar de toekomst van het wervengebied uitgaat. Wel wordt afgevraagd in hoeverre het nu relevant is om een meer gepreciseerde begroting op te stellen voor 30 jaar als nog zo veel onzeker en onduidelijk is. Mogelijk ligt een meer pragmatische aanpak meer voor de hand.

Argument 4.1
De kosteninschatting is indicatief en wordt nauwgezetter na vooronderzoek conform de voorgestelde aanpak

In onze raadsbrief van 16 december 2020 staat: “Afhankelijk van de uiteindelijke scope van het programma, de uitkomst van de onderzoeken en het advies van de commissie van wijzen wervengebied kan dat leiden tot een langjarige aanpak met een grote financiële impact.”

Het programmaplan geeft inzicht in de complexiteit en samenhang van

het wervengebied, dat nog complexer is dan gedacht. Het programmaplan zorgt voor verdieping, verbreding en verlenging van de opgave. De scope wordt verbreed. Ten opzichte van het project wal- en kluismuren is de scope van gevel tot gevel en bevat nu ook het herstel van de wal- en kluismuren aan de Drift en Plompetorengracht, het herstel van kelders, maatregelen om zwaar verkeer te weren en andere maatregelen om beschadiging van erfgoed te voorkomen. Door de verbreding en verdieping worden de geraamde kosten aanmerkelijk hoger en wordt ook de looptijd van het herstel van muren en kelders verlengd naar circa 30 jaar. Dan zijn alle herstelde werken in de beheerfase, tenzij uit inspecties blijkt dat op onderdelen opnieuw herstel noodzakelijk is.

Met de nieuwe scope worden de totale kosten voor de gemeente en (kelder)eigenaren voor de komende circa 30 jaar ingeschat op 450 tot 550 miljoen euro. De kosten zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Het betreft een grove raming die op basis van de vierjarenuitvoeringsplannen steeds verder wordt verfijnd. Het betreft een investering die over tientallen jaren wordt gespreid. Er is een eerste indicatieve inschatting van de kosten gemaakt met de onderdelen wal- en kluismuren (circa 110 miljoen), kelders (circa 250 miljoen), overige onderdelen zoals toegangsbruggen (circa 40 miljoen) en extra beheer en onderhoud en handhaving (circa 100

miljoen). De kosten binnen die onderdelen zijn ruwweg de bouwkosten, voorbereiding en begeleidingskosten en een marge (risico). Zie voor kostenverdeling en dekking de argumenten 2.2. en 4.2. De raming is gebaseerd op ervaringscijfers en inschattingen. Bij het opstellen van de vierjaren uitvoeringsplannen zijn de ramingen nauwkeuriger. Ook zal in de loop van de jaren op basis van de ervaringscijfers de totale raming steeds preciezer worden. (zie ook argument 4.4.)

Antea geeft in haar advies in 2019 aan dat “de kosten van de resterende werkzaamheden aan de wal- en kluismuren tussen de €19,7 miljoen en €32,4 miljoen liggen”. Op basis van de huidige inschatting van de kosten wordt de afronden van de oorspronkelijke scope van het herstel van de wal- en kluismuren geraamd binnen deze bandbreedte.

De dekking van de ondergrens van €19,7 miljoen is meegenomen in de programmabegroting 2021. De resterende dekking is onderdeel van de raming van de

programmakosten voor de komende circa 30 jaar.

De doorlooptijd van het programma is gebaseerd op een ruwe planning, welke is opgezet op basis van de ervaringen van het WKM project. Gezien de ouderdom en de historische waarde van het wervengebied

en de noodzaak altijd onderhoud en herstel uit te voeren, wordt ook na circa 30 jaar een permanente inspanning gevraagd (Net als de Dom, het is nooit af).

Over 30 jaar zijn naar verwachting alle wal- en kluismuren hersteld, inclusief de funderingen. Daarna kunnen deze muren weer 100 jaar mee. Daarna is iedere circa 30 jaar groot onderhoud nodig, waarna over 100 jaar weer een herstelprogramma volgt. Over 30 jaar kunnen ook alle kelders weer in goede staat zijn. Mede afhankelijk van de bereidheid en deelname van de eigenaren vindt de komende 30 jaar bij 70% van de kelders herstel plaats. Deze kelders hebben dan weer een levensduur van 100 jaar. De overige 30% van de kelders verkeren volgens onze inschatting op dat moment constructief in goede staat en komen na circa 30 jaar in aanmerking voor herstel. Van de kelders die een waterdichte laag

hebben gekregen zal deze na circa 30 jaar weer vervangen moeten worden.

250 miljoen Euro ten behoeve van de kelders in de komende 30 jaar voor 70% van de kelders, impliceert ongeveer 500.000 Euro per kelder. Het is voor eigenaren onbegrijpelijk dat het College van plan is om zoveel gemeenschapsgeld aan de kelders te spenderen. Als complete herbouw 100.000 Euro zou kosten, wil het College dan om de 10 jaar alle kelders compleet herbouwen? Dat het College zo veel geld in het wervengebied wenst te investeren, wordt wel gewaardeerd, maar eigenaren wensen wel dat dit zorgvuldig en efficiënt gebeurd.

Het is niet wenselijk om elke 30 jaar het wervengebied jarenlang op de schop te gooien voor het aanbrengen van een nieuwe bitumenlaag. Dat was waarschijnlijk niet de intentie in de jaren negentig toen men die bitumenlaag aanbracht. Het ligt voor de hand naar duurzamere oplossingen te kijken, indien die bitumenlaag daadwerkelijk maar 30 jaar mee zou gaan. Het is de vraag hoe de Raad daar tegen aankijkt.

Argument 4.2
De dekking voor een langere termijn is nog onzeker

Voor de dekking van de kosten voor de uitvoering van het programmaplan wervengebied voor de periode van 2024 tot circa 2050 stellen we een financiele strategie op die we betrekken bij de Voorjaarsnota in 2022. Een aanzienlijk deel van de kosten zal voor rekening van de gemeente komen. Een deel komt voor rekening van keldereigenaren. De totale omvang van de werkzaamheden en bijbehorende kosten is zeer groot. Daarom is reeds een onderzoek

gestart naar subsidiemogelijkheden bij de Europese Unie, het Rijk en de provincie. Het wervengebied is onderdeel van de top 70 lijst met grote restauratieopgave van het IPO die wordt aangeboden aan de kabinetsonderhandelaars.

Onderdeel van de financiele strategie is een structurele financiering van de uitvoering van het programma Wervengebied door de gemeente, waarbij duidelijk wordt welk deel te activeren is en welk deel ten laste van de exploitatie komt. De financiering van het programma wervengebied is voor het herstelprogramma circa 30 jaar en daarna een continu, doorlopend proces omdat de opgave van beheer en onderhoud altijd zal doorgaan.

Om de opgave behapbaar en beheersbaar te maken wordt ieder jaar een uitvoeringsprogramma gepresenteerd met een korte looptijd, waarbij de te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. De uitvoeringsplanhorizon in dit programmaplan is 3 jaar. In 2022 wordt een vierjaren uitvoeringsplan gemaakt, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en er zal worden aangesloten bij de bestaande systematiek van de meerjarenbegroting en de recent vastgestelde nota beheer openbare ruimte. In dat vierjaren uitvoeringsplan staat wat er de komende 4 jaar wordt uitgevoerd en wat dat gaat kosten. Bij de actualisatie na een jaar wordt het plan weer met een extra jaar aangevuld. Naast een investeringsbudget voor herstel is intensivering van beheer nodig, bijvoorbeeld voor het ontstoppen van de spuwers (oorzaak lekkage) en inspectie en stabilisatie van funderingen van wal en kluismuren die nog niet zijn hersteld.

Argument 4.3
Werken in middeleeuws erfgoed kent veel onzekerheden

We weten daarom nooit met zekerheid wat we bij werkzaamheden gaan aantreffen. Zie ook kanttekening 1.2 over onzekerheid en argument 4.4. programmabeheersing.

Is het derhalve niet iets te voorbarig om zo veel tijd en gemeenschapsgeld aan programma-plannen te besteden?

Argument 4.4
Er is een goed systeem van programma- en risicobeheersing ingevoerd

Ramingen met een lange doorlooptijd en ramingen t.a.v. risicovolle projecten kennen per definitie een grote mate van onzekerheid. Pas na vooronderzoek en soms pas vlak voor de start van de voorbereiding weten we preciezer wat nodig is en wat dat gaat kosten.

Dit systeem voor programma- en risicobeheersing wordt verder ontwikkeld waardoor inzicht in de te verwachten kosten wordt verkregen. Er zal op basis van vooronderzoek ieder jaar een actualisatie gegeven worden over de verwachtingen (zowel in scope, tijd,

risico als geld) van de komende jaren.

Doordat het programma in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten wordt ieder half jaar met voortgangsrapportage aan de raad gerapporteerd over de risico's en programmabeheersing.

Onlangs is de raad voorgesteld de Regeling risicovolle projecten vast te stellen, waarmee de kaderstelling en de informatievoorziening aan de gemeenteraad over de meest risicovolle projecten van de gemeente wordt gestructureerd en het programma wervengebied onder het regime van de Regeling te brengen. In de regeling is opgenomen dat kaders worden vastgelegd in een startdocument, waarmee de raad een goed beeld krijgt van alle relevante en risicovolle aspecten van een project. Het Programmaplan Wervengebied kan worden beschouwd als basis voor het startdocument voor de Regeling Risicovolle Projecten.

From: "Keldergewelf Belangenorganisatie" <info@keldergewelf.nl>
Sent: Wed, 26 May 2021 15:44:16 +0200
To: "!Gemeenteraad" <Raadsleden@Utrecht.nl>;"Commissie Stad en Ruimte secretariaat" <commissiestadenruimte.secr@utrecht.nl>
Subject: agendastukken Vergadering van de Commissie Stad en Ruimte aanstaande 3 juni
Attachments: brief-aan-de-RaadsCommissie-Stad-en-Ruimte.pdf, Reactie-op-Raadsvoorstel-College.pdf, CvWW - aantekeningen bij raadsvoorstel B&W - 20-05-2021.pdf

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de email van Manon Leenders, verzoeken wij u hierbij de volgende stukken bij de agendastukken t.b.v. aanstaande Raadsvergadering van de Commissie Stad en Ruimte op 3 juni toe te voegen.

Graag ontvangen wij bevestiging in deze.

Met vriendelijke groet,

Namens Keldergewelf, de GrachtenComités,
(met thans meer dan 200 geregistreerde belanghebbenden)

Wervengebied Utrecht, 15 mei 2021

Onderwerp: Raadsinformatiebijeenkomst Wervengebied 18 mei aanstaande

Geachte Raadseden van de Commissie Stad en Ruimte,

Vorig jaar heeft uw Raad besloten om een Commissie van Wijzen in te stellen om onderzoek te laten verrichten en advies aan uw Raad, het College en de eigenaren uit te brengen. De Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) heeft op 12 april jl. haar adviesrapport uitgebracht. Op 30 april jl. presenteerde het College het Programmaplan Wervengebied en diende bij uw Raad een voorstel in.

Als uw Raad eigenaren zou vragen wat zij wensen, is hun antwoord kort:
Dat het advies van de CvWW wordt opgevolgd, niet alleen op een aantal punten die mogelijk voor de ene partij beter uitkomen dan voor de andere partij, maar op alle aspecten van het advies.

Het College schrijft in haar berichtgeving dat zij enkel het advies van de CvWW "als leidraad" neemt. Dit blijkt ook uit het door het College gepresenteerde raadsvoorstel, waarin staat dat het College het advies van CvWW om te werken met bewijsvermoedens **niet** opvolgt. Daarentegen doet het College een eigen voorstel: namelijk het bepalen van een kostenverdeling met behulp van een **andere** onafhankelijk deskundige. Feitelijk komt dit neer op een herhaling van zetten. Eigenaren betreuren dat het College een raadsvoorstel doet waarbij de essentie en de intentie van het advies van de CvWW wordt afgewezen.

Wil de beoogde samenwerking slagen is van primair belang dat het advies van de CvWW wel door de gemeente wordt opgevolgd. Eigenaren zijn daartoe bereid. Zelfs meer dan dat. Er zijn eigenaren die in de beoogde stichting, als start voor gezamenlijk beheer en onderhoud, een verder reikende samenwerking met verbreding van de scope zien weggelegd. Voorwaarde is wel dat er constructief met elkaar wordt samengewerkt, zonder dat partijen op een juridische manier tegenover elkaar staan. Die basis voor samenwerking wordt gecreëerd door het advies van de CvWW te volgen.

Daar komt bij dat, ook al lijkt het een grote kostenpost voor de gemeente te worden, het opvolgen van het CvWW waarschijnlijk voor de gemeente veel minder kost dan waar kennelijk het College voor vreest. Het bespaart namelijk vele kostbare (juridische) procedures, langdurige onderzoekstrajecten, dure adviseurs, etc. En, zeker niet minder belangrijk, het voorkomt eindeloze discussies en het biedt het fundament voor het terugkeren van wederzijds vertrouwen.

Indien de gemeente zich niet committeert aan het advies van de CvWW, impliceert dit dat deelname voor eigenaren in het beoogde samenwerkingsarrangement niet interessant is. Voor een eigenaar is het dan helaas interessanter om zich te wenden tot de rechter die ongetwijfeld in dezelfde lijn als het advies van de CvWW zal oordelen. Nadere argumentatie op dit punt treft uw Commissie aan in het hiernavolgende overzicht, als wel een aantal andere standpunten.

Mogelijk heeft uw Commissie vragen of wenst u van gedachten te wisselen. Een aantal afgevaardigden van de Grachtencomités zullen aanstaande dinsdag tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst aanwezig zijn. Desgewenst kunt u een van de ondergetekenden telefonisch bereiken.

Met vriendelijke groet,

Namens Comité Nieuwegracht, [redacted]
Namens Comité Kromme Nieuwegracht, [redacted]
Namens Comité In Koor, [redacted]
Namens Comité Oudegracht, (comiteoudegracht@keldergewelf.nl)

SAMENVATTING

Standpunten grachtencomité's m.b.t. het CvWW Advies en het Programmaplan Wervengebied.

(toelichting kan verschaft worden)

WAT GOED IS

Er is waardering voor het werk van de CvWW en voor de wijze waarop zij heeft geprobeerd met alle betrokkenen in overleg te treden.

Het CvWW Advies

Er zijn grote pluspunten in het Advies van de CvWW:

- De constatering dat de gemeente Utrecht faalt in haar zorgplicht jegens de burgers.
- De erkenning dat onderhoud en zorg voor het wervengebied een algemeen belang is en niet een aangelegenheid van de gemeente of van de burgers.
- Een duidelijke omschrijving van de eigendomsverhoudingen.
- De erkenning dat er een samenwerkingsorgaan moet komen om de samenwerking tussen burgers en overheid 'te organiseren'.
- De conclusie dat in de gegeven situatie en gegeven de zorgplicht van de gemeente **op grond van de wet** (vanwege de 'redelijk en billijkheid') de bewijslast ten aanzien van de schadeveroorzaking niet bij de eigenaar ligt maar bij de gemeente, en dus dat de gemeente de schade moet vergoeden tenzij de gemeente kan aantonen dat de eigenaar de schade heeft veroorzaakt.
- Het advies om daarbij eenvoudige regels te gebruiken met als doel de kwestie van de schadeveroorzaking verder uit het juridische circuit te trekken en zodoende een goede basis te creëren voor toekomstige samenwerking.

Ook het P**rogrammaplan** verdient op een aantal punten waardering.

Het Programmaplan

- Het besef dat er voor de lange termijn een visie, planning en begroting moet komen.
- Het besef dat de scope breder dan het erfgoed zal moeten zijn, d.w.z. een visie waarin bewoning, handel, ontmoeting en cultuur worden samengebracht.
- De erkenning dat samenwerking tussen burgers en de overheid de sleutel is tot succesvolle aanpak van het wervengebied.
- De acceptatie van de gemeente van de verplichting om van schade door te zwaar verkeer en schade als gevolg van instabiliteit van fundering te vergoeden.

WAT BETER HAD KUNNEN ZIJN OF BETER MOET

Kanttekeningen bij het Advies

Het CvWW Advies

- De CvWW heeft haar Advies vooral gericht op juridische aspecten omdat die gezien werden als barrières voor de noodzakelijke samenwerking.
- Zij geeft weinig invulling aan de uitwerking van de vraag hoe gemeente, eigenaren en andere belanghebbenden hun toekomstige samenwerking vorm moeten geven.
- Zodoende is het advies niet het eindpunt van de vormgeving van de beoogde samenwerking, maar slechts het beginpunt. Dat betekent dat er tussen gemeente en belanghebbenden op heel wat punten overeenstemming moet worden bereikt ten behoeve van de toekomstige samenwerking.

Kanttekeningen bij het Programmaplan

Het Programmaplan

Er wordt vastgesteld dat het college geen invulling geeft aan het Advies als geheel en daarmee (in de woorden van de CvWW) "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" niet opvolgt.

Het college negeert de notie dat hetgeen de CvWW voorstelt niets anders is dan wat redelijk en billijk is in de gegeven situatie, niet gezien moet worden als een afwijking van het recht en dus ook zonder het advies de basis vormt voor al bestaande aansprakelijkheid van de gemeente.

Bewijsvermoedens

Het college leeft kennelijk in de veronderstelling dat het voorstel van de CvWW een belangrijke afwijking is van wat normaal zou gelden. Dat is niet zo. De CvWW beschrijft dat zich hier een situatie voordoet, waarin duidelijk is:

- dat een werfkelder een constructie omvat die zonder bijzondere invloeden de eeuwen kan doorstaan;
- dat schade aan de kelderconstructie in beginsel een 'externe oorzaak' moet hebben, behalve als duidelijk is dat de eigenaar zelf de schade heeft veroorzaakt;
- dat elke 'externe oorzaak' die de CvWW heeft belicht binnen de invloedssfeer van de gemeente ligt en dat de gemeente schade door juist beleid en juiste maatregelen had kunnen voorkomen, terwijl
- de schade die is opgetreden heel goed verklaarbaar is als het gevolg van een of meer van deze oorzaken.

De CvWW maakt duidelijk dat in zo'n geval het recht (op basis van de 'redelijkheid en billijkheid') met zich meebrengt dat de schadelijdende partij niet hoeft te bewijzen dat de schade door (of onder de verantwoordelijkheid van) de gemeente is veroorzaakt, maar dat de gemeente moet bewijzen dat de schade niet onder haar verantwoordelijkheid is veroorzaakt, maar door de eigenaar. De CvWW heeft niet anders gedaan dan duidelijk gemaakt dat het haar advies beschrijft dat de rechter op deze manier met de gegeven situatie zal omgaan. (Er is genoeg rechtspraak die dat bevestigt.) Op basis daarvan heeft de CvWW in eenvoudige regels vastgelegd hoe dit juridische aspect omtrent schadekwesties in het wervengebied in de praktijk afgehandeld dient te worden. Duidelijk moet zijn dat als de gemeente op dit punt het advies niet gaat volgen er niet aan "*een wezenlijke voorwaarde voor normalisering van de verhouding*" wordt voldaan en dus dat dan het fundament ontbreekt voor de door de gemeente en de burgers gewenste samenwerking.

Kosten waterdicht maken

Het college is onduidelijk omtrent de kosten van waterdicht maken. Het college schrijft in de toelichting daarvan dat zij in het kader van het "*project waterdichtmaken*" "*… positief [staat] tegenover de voorgestelde aanbeveling van de CvWW voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%- basis*". De CvWW schreef: "*Voor het geval dat het nodig is om de bitumenlaag te vervangen, of als het opportuun is dat te doen omdat met het oog op een hersteloperatie de weg toch wordt opengebroken, doen wij de suggestie de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag te verdelen tussen de gemeente en de eigenaar (op 50-50%-basis).*" Duidelijk moet zijn dat de suggestie van de CvWW alleen doelt op het (beperkte) gedeelte van de kosten van het "project" dat hierboven onderstreept is. Die duidelijkheid is er niet in het raadsvoorstel. Overigens valt hierover nog meer te zeggen, bijvoorbeeld over de duurzaamheid van afdichtmaterialen, zoals bitumen.

Technische expertise

Uit het rapport van CvWW blijkt dat eigenaren een aanzienlijk gebrek aan kennis en kunde bij de gemeente ervaren. Dit is een van de aspecten waardoor het vertrouwen ook geschonden is. Naar ons oordeel dient daarom (maar ook vanwege de beheersing van de kosten) het projectteam in de leiding versterkt te worden met een ervaren academisch geschoolde technisch leidinggevende die ook het contact met schade lijdende partijen tot zijn verantwoordelijkheid rekent. Op dit moment is het risico van onjuiste beslissingen en verkeerde aansturing van aannemers en adviseurs te groot.

Het programmaplan ontbeert een duidelijk voorstel ten aanzien van de inhoud, reikwijdte en financiering van de beoogde samenwerking en de fasering daarin.

Ook in dit opzicht inhoud moet uitvoering worden gegeven aan het voorstel van de CvWW dat een stichting als samenwerkingsorgaan wordt opgericht die zich in eerste instantie richt op het herstel van de kelders. De CvWW geeft aan dat "*een krachtige uitvoering, met voldoende samenwerking met de eigenaren van werfkelders."* vereist is. Pas als "*zicht* [is] *op terugkeer naar de nulsituatie, een situatie zonder schade",* is "*samenwerking aan een nieuwe gezamenlijke toekomst in het wervengebied*" mogelijk. Als dan blijkt dat het vertrouwen voldoende hersteld is, kan – zo stelt ook de CvWW voor – inhoud, reikwijdte en financiering van de stichting zo uitgebreid worden als wenselijk is. Als die latere uitbreiding van de samenwerking tussen burger en overheid tot stand komt, dan kan worden vastgesteld wat de scope van die samenwerking is, zowel wat betreft de ruimte in de binnenstad waar het over gaat, als wat betreft de zaken die tot de competentie van de samenwerking gerekend mogen worden. In onze ogen is te zijner tijd een brede vereniging van belanghebbenden vereist om (via de stichting) als een passend vertegenwoordigend orgaan beschouwd te kunnen worden.

Samenvattend komen onze kanttekeningen erop neer dat de eigenaren alleen een voldoende basis voor samenwerking zien als het advies van de CvWW integraal wordt overgenomen.

20 mei 2021

Enkele opmerkingen van de Commissie van Wijzen voor het wervengebied ("CvWW") naar aanleiding van het raadsvoorstel van B&W

Vooraf, bij wijze van algemene opmerking: In het navolgende komen vier hoofdthema's aan de orde. De CvWW beperkt zich hier tot passages in het raadsvoorstel die naar haar mening mogelijk berusten op verkeerde lezing van haar eindadvies. De tussen haakjes geplaatste nummers verwijzen naar de nummering van het raadsvoorstel.

De CvWW beseft uiteraard dat zij slechts een *advies* heeft uitgebracht en dat het nu aan de gemeente (B&W en raad) is om, na goed overleg met de belanghebbende eigenaren, besluiten te nemen en tot maatregelen over te gaan. Het zou echter spijtig zijn als daarbij een verkeerd beeld blijft hangen over de inhoud van het advies. De hier volgende opmerkingen van de CvWW strekken ertoe om dat te voorkomen.

Thema 1: oorzaken schade (1.2)

B&W bespreken diverse schadepatronen en vermelden daarbij de volgende oorzaken:

- scheuren dwars op rijrichting: overbelasting door te zwaar verkeer;
- scheuren parallel aan rijrichting: verzakkingen in kluismuren als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden;
- wal- en kluismuren: achteruitgang komt door veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstromen, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren.

In deze opsomming is geen rekening gehouden met de uitgebreide, genuanceerde, beschouwingen van de CvWW in de nrs. 7.22-25 van het eindadvies. De CvWW verwijst daarnaar. De opsomming van B&W suggereert dat scheuren parallel aan de rijrichting het gevolg van zijn factoren die in beginsel binnen het domein van de eigenaren vallen. Dat is niet het standpunt van de CvWW. Uit haar advies blijkt dat ook schade aan werfkelders en -muren kan zijn ontstaan o.m. door bomen, het wegspoelen van zand (door gebrekkige afwatering of andere tekortkomingen van de gemeente) of wegzakkende werfmuren. Dit zijn potentiële oorzaken binnen het domein van de gemeente. Zij is immers de eigenaar van de wal- en kluismuren.

Thema 2: aansprakelijke partijen (2.1[1])

B&W vermelden dat de CvWW twee aspecten betreffende de beheerverantwoordelijken niet heeft "benoemd", te weten de politie en het hoogheemraadschap (HDSR). Hierbij zien B&W enkele passages in het eindadvies over het hoofd. In nr. 7.4 heeft de CvWW de eigen bevoegdheden en (in het verlengde daarvan) verantwoordelijkheden van de gemeente ten aanzien van het verkeer genoemd. Die leveren volgens de CvWW al voldoende grond op voor de conclusies die zij daaraan heeft verbonden. De verantwoordelijkheid van HDSR is, na een introductie daarvan in nr. 5.11 onder de letter m, aan de orde gekomen in de nrs. 7.13 (laatste bullet) en 7.29 van het advies. Daarin heeft de CvWW vermeld dat – en waarom – zij adviseert om de primaire verantwoordelijkheid tegenover individuele eigenaren bij de gemeente te leggen en het kostenverhaal van deze overheid op andere

[1] Het raadsvoorstel bevat tweemaal het randnummer 2.1. Bedoeld is hier het eerste randnummer (p. 7 van het raadsvoorstel).,

overheden aan haar, de gemeente, over te laten. Opmerking verdient overigens dat er een zekere verwevenheid is tussen de bevoegdheden en taken van de gemeente en die van HDSR, o.m. bij de verlening van bepaalde vergunningen.

Thema 3: kostenverdeling (2.2)

B&W schrijven dat zij positief staan tegenover de voorgestelde aanbeveling van de CvWW voor een kostenverdeling tussen gemeente en de eigenaar op 50-50%-basis. Dit heeft de CvWW niet aanbevolen. Een dergelijke gelijke verdeling komt alleen voor op p. 10 en in nr. 7.13 van het eindadvies, maar heeft daar een veel beperkter strekking. In het advies zou deze verdeling (alleen) moeten gelden voor de materiële kosten en de aanlegkosten van een nieuwe bitumenlaag.

B&W verklaren zich "bereid" (de kosten van) het herstel van de schade door zwaar verkeer en de fundering te betalen". Het komt de CvWW voor dat dit vanzelfsprekend is. De eigenaren zijn niet verantwoordelijk voor te zwaar verkeer en de hier bedoelde fundering van de wal- en kluismuren is eigendom van de gemeente.

In het eindadvies van de CvWW vormen de bewijsvermoedens een belangrijk thema als hulpmiddel tot dejuridisering (vereenvoudiging van het debat) en om recht te doen aan haar bevindingen over de oorzaken van schade, de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden en de veelal ongelijke positie van de betroken partijen eigenaren en gemeente). Niet alle voorgestelde bewijsvermoedens werken overigens in het voordeel van de eigenaren; zie bijvoorbeeld het schema in nr. 7.28 van het eindadvies, dat enkele voorbeelden van het tegendeel bevat. De CvWW heeft toegelicht waarom de door haar aanbevolen bewijsvermoedens niet "uit de lucht komen vallen", maar aansluiten bij de wettelijke regeling van de bewijslastverdeling en bij datgene wat een rechter in een concreet geschil over aansprakelijkheden in het wervengebied zou (kunnen) beslissen. Dit is toegelicht in nr. 7.20 van het eindadvies. Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat B&W al dergelijke beschouwingen in hun overwegingen hebben betrokken. Zij achten het risico te groot dat de gemeente de kosten van herstel betaalt bij schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen. Deze algemene overweging miskent de vele en genuanceerde beschouwingen van de CvWW in haar eindadvies over de strekking (de ratio) en de grenzen van de bewijsvermoedens. Als duidelijk is dat de gemeente niets van doen heeft met de oorzaken van schadegevallen die het bewijsvermoeden in beginsel in haar domein brengt, is er alle ruimte om het vermoeden opzij te zetten. Ook dat gebeurt geregeld bij de gewone rechter. Als er fundamentele onzekerheid blijft bestaan over de oorzaken maar oorzaken aan de zijde van de gemeente wel aannemelijk zijn, kan er goede grond zijn om het bewijsvermoeden in stand te laten. Andere oplossingen zijn dan ook denkbaar, maar het gaat hierbij waarschijnlijk om uitzonderingen. De CvWW heeft bij herhaling beschreven dat zij tot vuistregels voor de "normale" gevallen is gekomen. Uit het advies van de CvWW blijkt dat er een heel groot aantal mogelijke schadeoorzaken is waarmee de eigenaren niets van doen hebben en ten aanzien waarvan de gemeente de primaire verantwoordelijkheid heeft.

Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat B&W rekening hebben gehouden met de aanbevelingen van de CvWW in haar eindadvies over de "spijtoptanten", d.w.z. de eigenaren van werfkelders die niet betrokken zijn geweest in de hersteloperatie van de jaren '90. Dit betrof toen ongeveer 20% van de werfkelders. Voor deze categorie heeft de CvWW de bij die operatie toegepaste verdeelsleutel 60-40% (gemeente versus eigenaar) aanbevolen. Hierbij is zij tegemoetgekomen aan het commentaar van B&W op haar conceptadvies. Zie hiervoor o.m. de nrs. 7.12 en 7.27 van het eindadvies.

B&W zoeken de oplossing in het inschakelen van een onafhankelijke deskundige, die op kosten van de gemeente de schade en de schadeoorzaak kan "vaststellen". Het raadsvoorstel maakt niet duidelijk wat het karakter van deze vaststelling is. Is het een bindend advies (en zo ja, welke waarborgen van een daarop afgestemde semi-rechterlijke procedure zal het moeten bevatten, en zo nee: wat gebeurt er als een van de betrokken partijen het oneens is met de vaststelling)? Juist om de kans op dergelijke nadere juridische problemen te verkleinen heeft de CvWW de bewijsvermoedens en specifieke vormen van geschiloplossing en -beslechting (mediation, bindend advies) voorgesteld. Uit het raadsvoorstel blijkt niet dat deze op dejuridisering gerichte aanbevelingen in de beoordeling zijn betrokken.

Thema 4: de stichting (2.2)

B&W achten het "essentieel" dat *alle eigenaren* deelnemen in de stichting. De CvWW heeft het belang van een zo groot mogelijke participatie onderschreven o.m. in nr. 9.8 van het eindadvies. Daar heeft zij vermeld dat geen eigenaar verplicht is hieraan mee te werken en dat er daarom prikkels in te bouwen voor een zo groot mogelijke participatie. Een vorm van "verleiden" dus. Kennelijk kiezen B&W hier niet voor, maar het is niet duidelijk hoe zij de medewerking van allen, die volgens hen *essentieel* is, zouden kunnen afdwingen.

De CvWW leidt uit het raadsvoorstel van B&W af dat B&W de voorkeur van de CvWW voor een stichting die zich concentreert op (samenwerking voor) het herstel van de werfkelders deelt. In dit verband roept een passage in de voorlaatste alinea op p. 8 van het raadsvoorstel de vraag op of dit inderdaad het geval is. Daar wordt gesproken over de democratische legitimiteit van de stichting mede in relatie tot de inzet van publieke middelen – een onderwerp dat o.m. in de nrs. 9.5, slot, en. 9.17 van het eindadvies is genoemd – "integraliteit van de opgave (niet alleen kelders, maar gevel tot gevel)" en de betrokkenheid van andere eigenaren en beheerders. De CvWW heeft op veel plaatsen beklemtoond dat een integrale benadering van alle problemen – niet alleen die van de werfkelders – nodig is, maar zij heeft in nr. 95 van haar eindadvies de redenen genoemd om de opzet van de stichting te beperken tot de kelders. Het spreekt vanzelf dat de stichting vol betrokken wordt bij het andere (herstel)werk in het gebied "van gevel tot gevel", voor zover dat aan de kelders raakt. Het gaat dan in het bijzonder om het herstel van de wal- en kluismuren. De beperkte taak van de stichting is er vooral op gericht om met focus en daadkracht te werken aan het punt dat eigenaren het meest raakt, en dat betreft hun lekkende en soms onveilige kelders. En dus niet om "integraliteit" van de aanpak te verstoren. Ook die integraliteit in de aanpak is immers noodzakelijk. Maar er is geen reden om vervolgens al het werk onder de stichting te brengen. Een vorm van samenwerking met de stichting is vanuit dit oogpunt voldoende.

Tot slot

Een slotopmerking over de "maatschappelijke zorgplicht" van de gemeente, al dan niet in relatie (of: in tegenstelling) tot de in de wet verankerde zorgplichten. Hierover hebben B&W iets vermeld op p. 3 van hun raadsvoorstel. Een kernpunt in het advies van de CvWW is dat beide plichten in elkaars verlengde liggen en ook relevant zijn voor de juridische verplichtingen van de gemeente. Zie o.m. in nrs. 7.2 en 7.8, derde bullet, van het eindadvies. Tegen deze achtergrond is de bedoelde passage op p. 3 van het raadsvoorstel niet duidelijk. B&W omschrijven de maatschappelijke zorg*plicht* van de gemeente als iets waarmee zij invulling *wil* geven aan het beheer (cursivering van de CvWW). Een plicht bestaat echter onafhankelijk van de wil om daaraan gevolg te geven.

2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte
cc: het College, Kees Diepeveen en Eelko van den Bogaard

Utrecht 2 juni 2022

Geachte leden van de Commissie Stad en Ruimte,

Namens het comité (van keldereigenaren) Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht wend ik mij tot u in aanvulling op de brief die u eerder ontving van het comité Oudegracht.

Het College benoemt in de §§ 1.2, 1.4, 2.1 en 2.2 (eerste nummer 2) van het Raadsvoorstel een groot aantal oorzaken van schade aan werfkelders en baseert de afwijzing van het de kern van dat Advies op de grond dat bij de door de CvWW voorgestelde "*werkwijze ... het risico groot [is] dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*".

Met deze brief wil ik u graag de argumenten in handen geven waarom de vrees van het college ongegrond is. In het raadsvoorstel noemt het college 19 'oorzaken' waarbij de suggestie is dat een (groot) deel daarvan "*los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". In **Bijlage 1** hebben wij die 'oorzaken' op een rijtje gezet en verrijkt met verdere informatie en argumenten.

- Er zijn 2 'oorzaken' die geen (aparte) oorzaak zijn (nrs. 8 en 13). "*Zettings- en stijfheidsverschillen*" zijn gevolg, geen oorzaak. De 'oorzaak' "*ernstige lekkage*" is niets anders dan de oorzaak "*neerslag en vocht*", die pas aan de orde komt als er schade door ontstaat en dus "*ernstig*" is.
- Van de 17 resterende 'oorzaken' die de gemeente noemt zijn er 4 (nrs. 1 t/m 4) die evident achter het bureau van een jurist zijn bedacht, maar die iedere feitelijke en technische realiteit missen. "*Veroudering*", "*onvoldoende of onjuist onderhoud*", "*bouwwijze*" of "*gebruik*" tasten de constructieve integriteit **niet** aan en leveren dus ook geen "schade" op.
- Van de 13 dan nog resterende oorzaken zijn er 5 waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt (nrs. 5 en 7 en de nrs. 9,10 en 11) en dus inderdaad wél het gevolg zijn van "*gemeentelijk handelen"* binnen "*de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Er is geen discussie dat oorzaak nr. 6 voor rekening van een keldereigenaar moet zijn.
- Van de resterende 7 zijn er 6 die kennelijk de kern vormen voor de vrees van het college "*dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen*". Die vrees berust op een kennelijke misvatting dat de gemeente niet verantwoordelijk kan zijn voor de gevolgen van schade waarvan de initiële oorzaak aan een persoon of instantie is te wijten die "*die los … van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente*" handelt, waarbij het college met name doelt op handelen van het waterschap, leidingen leggende nutsbedrijven, averij varende schepen of snelheid overtredende bestuurders van auto's. Dat zijn in juridische termen allemaal "derden'. Zoals de CvWW en ook 2E nogmaals tijdens de RIB heeft proberen duidelijk te maken is er weldegelijk een grond voor mede-aansprakelijkheid van de gemeente. De CvWW wijst erop dat het schade toebrengend handelen van derden in eerste instantie de eigendommen van de gemeente betreft, de wal- en kluis muren. Die verzakken daardoor en het gevolg is dat door die verzakking schade aan de achterliggende kelders optreedt. De CvWW acht de gemeente verantwoordelijkheid vanwege het verzuim om die verzakkingsschade aan haar

eigen eigendommen te voorkomen (waartoe zij wel de middelen heeft) en/of vanwege het verzuim om de gevolgen van verzakking die (desniettemin) optrad en te verwachten was met voortvarende spoed te repareren en zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente, die los staat van de verantwoordelijkheid van die derde. Het college verliest daarbij ook uit het oog dat zij als medeveroorzaker voor het geheel van de schade aan de kelders verantwoordelijk kan worden gehouden, maar dan wel recht op verhaal heeft bij de derde , in verhouding tot ieders aandeel. Daarmee is dan wel voldaan aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" waaraan het raadsvoorstel refereert.[1] Overigens: 'oorzaak' nr. 19 ("peilbeheer") is, net als oorzaken 1 t/m 4, er een die verzonnen is achter het bureau van de juristen. Het berust op een fabeltje dat kennelijk rondwaart, maar heeft op geen enkele manier iets te maken met de realiteit. Zie de toelichting bij nr. 19 van bijlage 3.

- Dan resteert er nog 1 'oorzaak' te weten "*neerslag en vocht*" (die gelijk te stellen is met "*ernstige lekkage*"). Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Ten onrechte suggereert het college dat het Raadsvoorstel daarmee aansluit op een kostenverdelingsvoorstel van de CvWW. [redacted] heeft hier ook op gewezen. De CvWW heeft erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven, zodat de gemeente vervolgens van de gelegenheid gebruik kan maken om (goedkoop) de schades aan de gewelven van de kelders waarvoor zij verantwoordelijk is (en die overigens de meest in aanmerking komende bron is van "*ernstige lekkages*") te repareren. Laat in ieder geval duidelijk zijn dat de CvWW van oordeel is de gemeente een zorgplicht heeft om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Met dit voorstel van het college tracht het duidelijk aan een belangrijk deel van de consequenties van deze en andere zorgplichten te ontkomen.

Het college zou er goed aan doen zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. [redacted] heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet "*hoe rechters denken*" en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Wat daar ook van zij, ook de houding van het college in dit opzicht zal niet helpen bij het herstel van vertrouwen en het leggen van een aantrekkelijke basis voor samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren.

Wij hopen u met deze toelichting duidelijk gemaakt te hebben dat het college allerminst overtuigend is met de suggestie dat er 'oorzaken' van schade aan kelders zouden zijn waarvoor in het voorstel van de CvWW ten onrechte verantwoordelijkheid zou moeten nemen. Alleen al kijkend naar de verantwoordelijkheden van de gemeente zal de "*werkwijze*" die door de CvWW is voorgesteld weinig tot niets veranderen aan wat de situatie zal zijn als de rechter eraan te pas

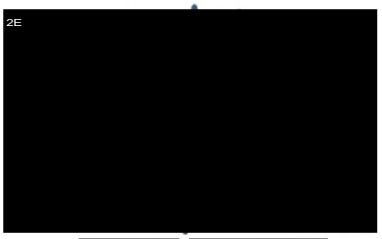
[1] Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als die basis is voor verantwoordelijkheden die het college wel heeft aanvaard! Zie nrs 9.10 en 11 van bijlage 3. Dat geldt overigens ook voor de schadeoorzaak "*Snelheid van het verkeer*" (nr. 17). Ook de verantwoordelijkheid voor die oorzaak is gebaseerd op de gedachte dat het de gemeente is die de maatregelen kan en dus moet nemen om verkeersschade te voorkomen. Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Wij zien het noemden van handhaving door de politie als een voorbode voor precies dezelfde tegenwerpingen die de gemeente jarenlang (ten onrechte) heeft volgehouden als het ging om zwaar verkeer.

moet komen. De conclusie kan geen andere zijn dan dat het college juist goede redenen zou moeten hebben om aan te nemen dat in door de CvWW voorgestelde werkwijze het risico juist klein is dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, terwijl de aanmerkelijke kans bestaat dat zij juist minder publieke middelen hoeft te spenderen doordat niet alleen procedures vermeden kunnen worden maar ook een goede basis voor kostenbesparende samenwerking kan worden verkregen. Daarnaast zal bij een door de samenwerking gefaciliteerd gecoördineerd beheer een beter zicht bestaan op het verkrijgen van nationale en internationale subsidies.

Voor de verdere toelichting verwijzen wij u naar de overige bijlagen bij deze brief. In Bijlage 2 vindt u een uitgebreidere juridisch argumentatie; in bijlage 3 een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit het raadsvoorstel en in Bijlage 4 een inventarisatie van alle oorzaken van schade die in het Rapport van de CvWW worden genoemd met verwijzing maar de vindplaatsen in het rapport (§5.11 en dan een letter). In Bijlage 1 vindt u deze vindplaatsen ook per schadeoorzaak aangeduid

Wij spreken de hoop uit dat de raad aanleiding zal zien het college op andere gedachten te brengen dan het tot nu toe heeft voorgesteld en (mede op de hierboven aangevoerde gronden) het raadsvoorstel in boven besproken opzicht zal willen amenderen conform de suggestie gedaan door het Comité Oudegracht.

Hoogachtend,
namens de in de aanhef genoemde comités,



2E 2E

BIJLAGE 1

ANALYSE VAN DOOR HET COLLEGE GENOEMDE SCHADEOORZAKEN IN VERHOUDING TOT DE IN BIJLAGE 4 GENOEMDE OORZAKEN EN HET DOOR DE CVWW GESCHETSTE PERSPECTIEF.

SAMENVATTING

a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 'oorzaken' van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW "het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen."

b) Van deze 19 'oorzaken' zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze 'oorzaken' op zijn zachtst gezegd 'curieus' en 'bedacht' te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door "veroudering", "de wijze waarop het destijds is gebouwd", "onvoldoende of onjuist onderhoud". Ook valt niet in te zien dat het "gebruik van de kelder" constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende 'oorzaken' kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen 'oorzaak' is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere 'oorzaak' (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, "Neerslag en vocht" (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "een gezamenlijke verantwoordelijkheid" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij "ernstige lekkage" er een "gezamenlijke verantwoordelijkheid" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een 'derde' (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het "uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling" niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een 'derde' verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het "uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling". Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

Het overzicht van deze bijlage vermeldt of er al dan niet een rapport over een schadeoorzaak voorhanden is. Als er 'Nee' staat is dat gebaseerd op het volgende. Aangezien de gemeente al haar onderzoeken bij de CvWW heeft aangemeld mag aangenomen worden dat geen onderzoek gericht is geweest op het vaststellen van het bestaan van een dergelijke mogelijke schadeoorzaak en de mate waarin dit voorkomt als het Advies van CvWW daar geen melding van maakt.

	Door College in het Raadsvoorstel genoemde oorzaken	Omschrijving/commentaar	Manifestatie schade?	Onderzocht door GU?	Beschreven in Rapport CvWW in §5.11 sub:
De onderstaande 4 door de gemeente genoemde oorzaken **worden niet door de CvWW genoemd**. Dat lijkt logisch want in de discussie over schadeoorzaken zijn deze "oorzaken" uiterst curieus te noemen. Geen constructeur zal kunnen bevestigen dat de kelders (bij afwezigheid van schadeveroorzakende invloeden van buitenaf) vanwege veroudering beschadigen en daardoor onderhoud behoeven. Deze niet bestaande onderhoudsnoodzaak kan dus ook niet "onvoldoende of onjuist" worden uitgevoerd. De bouwwijze (de afmetingen van de kelder) zal hoogstens invloed hebben op de draagkracht maar niet op de constructieve integriteit. Dat de wijze waarop een kelder gebruikt wordt invloed kan hebben op de constructieve integriteit is een vage bewering zonder grond. **N.B.:** Als een van deze schadeoorzaken werkelijk een rol zouden spelen dan ligt het in de verwachting dat die schadegevallen beschreven en bekend zouden zijn. Er is geen dergelijk schadegeval bekend bij Keldergewelf, waar zich honderden keldereigenaren hebben aangesloten. Als dergelijke gevallen bij de gemeente wel bekend zouden zijn, dan zou daar ongetwijfeld over gerapporteerd zijn.					
1	Veroudering	De kelders zijn eeuwenoud en worden ouder, maar veroorzaakt dat schade? Zonder invloeden van buitenaf blijft de constructieve integriteit intact. Een scheur in de constructie ontstaat niet door veroudering.	Nee	Nee	Nee
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Stuukwerk en schilderwerk (oftewel de binnenzijde van de constructie) zijn aan onderhoud onderhevig, maar de constructie zelf behoeft geen onderhoud wanneer deze niet beschadigd is door externe invloeden.	Nee	Nee	Nee
3	De bouwwijze	De kelders zijn in de 11^{e} t/m 15^{e} eeuw gebouwd en gezien hun eeuwenlange bestaan kennelijk naar de stand van de toenmalige techniek. Als de gemeente in de bouwwijze een oorzaak van schade ziet, dan is dat voorshands, gegeven ook de vorenstaande opmerkingen, een onbegrijpelijke stellingname. Als de gemeente wil betogen dat sommige constructies versterking behoeven om aan de eisen van de moderne tijd te voldoen, dan gaat het niet om schade maar om een omstandigheid die niet voor rekening van de eigenaar moet komen (zie Rapport CvWW)	Nee	Nee	Nee
4	Het gebruik	De kelders worden gebruikt voor wonen, bedrijfsmatig, horeca, evenementen, of opslag. Onduidelijk is hoe daarin een oorzaak van constructieve schade kan liggen.	Nee	Nee	Nee

Bij de beoordeling van de vraag of het volgen van het Advies van CvWW ertoe zou leiden dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt betreft schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, kunnen bovenstaande "oorzaken" dus buiten beschouwing worden gelaten. Alle andere door het College genoemde schadeoorzaken zijn beschreven en geduid in termen van verantwoordelijkheid door de CvWW. Slechts één daarvan ligt in het domein van de keldereigenaar en dat is ook niet in discussie. Hierna zal (per groep van oorzaken) worden besproken waaruit de verschillen tussen het Advies van de CvWW en de standpunten van het College dan nog bestaan.

GEEN VERSCHIL VAN INZICHT					
De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Het college heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen. Ook wordt schade als gevolg van boomwortelgroei voor haar rekening genomen. De schadelijke gevolgen van ingrepen door de eigenaar ten aanzien van kelderconstructies moeten voor diens rekening blijven.					
5	Te zwaar verkeer	Conform het Advies, al mist de snelheid van het verkeer (dynamische belasting) als oorzaak en preventiedoel in het Raadsvoorstel. (maar zie punt 17 hieronder).	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Ja, in spoor2	a
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Het aanbrengen of verwijderen van muren in de kelder, of slopen van deel van gewelf-constructie onder verantwoording van de eigenaar blijven voor diens rekening	Diverse schade-patronen	Nee	o
7	Boomwortelgroei	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schade-patronen	Ja	g
8	Zettings- en stijfheidsverschil-len	Zettingen zijn het gevolg van ingegrepen in de bodem, met in begrip van het wegpompen van grondwater, maar ook het afgraven van de werven waardoor gronddruk wegvalt. Ook te zware belasting (door verkeer) op de kelders leidt tot zettingen. **Maar zettingen zijn geen oorzaak op zich**. Dit door de gemeente als “oorzaak” aangemerkt gevolg in de causale keten is derhalve niet van belang voor de vraag of er sprake kan zijn van een schadeoorzaak die niet voor rekening van de gemeente zou moeten komen. Het zelfde geldt voor ‘stijfheidsverschillen’.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
9	Wisseling grondwaterstand door bemaling	Tijdelijke en plaatselijke verlaging van de grondwaterstand (door toepassen van bemaling zonder retourbemaling) hebben zeer omvangrijk plaatsgevonden en blijken alom tot zettingen en verzakkingen te hebben geleid als gevolg waarvan scheurvorming in kelders heeft plaatsgevonden. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid als opdrachtgever en toezichthouder.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	n, j
10	Achterstallig onderhoud aan funderingen wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Bij achterstallig onderhoud kunnen de funderingen onder de kluismuren bloot komen en spoelt door waterstromingen funderingszand nog verder weg. Houten palen onder de kademuren kunnen verrotten of achteruitgaan. In beide gevallen leidt dit tot zetting/verzakking van de wal- en kluismuren, maar door onvoldoende tijdig onderhoud kon ook schade ontstaan aan de achterliggende kelders. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid op grond van haar onderhoudsplicht.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n
11	Achterstallig onderhoud wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Hiervoor geldt hetzelfde als bij 10. .	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n

VERSCHIL VAN INZICHT (VOCHTWERING)					
Het college heeft voor het aspect vochtwering een aparte benadering gezocht door de creatie van een schadeoorzaak genaamd ”ernstige lekkage”. Daaraan verbindt het college de verplichting van de eigenaren om 50% bij te dragen aan de totale kosten van afvoerwaterregulering en onderhoud aan de waterdichting van het keldergewelf. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het ‘baat-principe’) een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting.					
12	Neerslag en vocht	De gemeente heeft een zorgplicht om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Dat is op veel plaatsen niet zo. Dat leidt tot vochtoverlast en lekkages. Lekkages worden verergerd door het ontstaan van scheuren (waarvoor normaal gesproken alleen een verklaring te vinden is in oorzaken waarvoor de gemeente haar verantwoording heeft aanvaard). De CvWW adviseert dat de gemeente voor het herstel van schade en het op orde brengen van de hemelwaterafvoer aansprakelijk is. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van “*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*” (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij “*ernstige lekkage*” er een “*gezamenlijke verantwoordelijkheid*” is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.	Uitspoe-ling van het metsel-werk	Nee	f 50%
13	Ernstige lekkage	Deze “oorzaak” heeft geen zelfstandige betekenis naast de vorige oorzaak.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

VERSCHIL VAN INZICHT (DERDEN)

De resterende 5 oorzaken kenmerken zich allemaal door de (mogelijke) betrokkenheid van een ‘derde’ (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*” niet voldaan zou zijn.
Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen. Of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen.
Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! (Zie oorzaak 10 en 11 hierboven). Dat de gemeente, in het geval waarin zij met een ‘derde’ verantwoordelijk is voor dezelfde schade, te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*”. Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Deze oorzaak treft in eerste instantie alleen de wal- en kluismuren die eigendom zijn van de gemeente. De schadelast van hierdoor (door derden) veroorzaakte schade treft in eerste instantie de gemeente, die hier dan regres voor kan nemen bij de veroorzaker. De aansprakelijkheid die de CvWW hier ziet berust niet op die van de primaire veroorzaker maar op de gemeente vanwege haar verzuim maatregelen te nemen om schade te voorkomen en/of het verzuim door tijdig onderhoud schade ontstaan aan de achterliggende kelders te voorkomen. Kortom het gaat hier om precies dezelfde grondslag als bedoeld bij de punten 10 en 11 hierboven (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt)	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Nee	m
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14. Maar dan met de bijkomende factor dat de gemeente hier als noodzakelijke vergunningverlener ten aanzien van het verkeer te water direct in de gelegenheid was de schadeveroorzaking te voorkomen. In dit opzicht wijkt haar aansprakelijkheid dus niet af van die voor het wegverkeer (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt). Daarnaast draagt de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door haar aannemers gebruikte middelen. **N.B.:** Als scheurvorming in kelders optreedt en onderspoeling daarvan de oorzaak is en dit alles is geconstateerd na intensief vaarverkeer in opdracht van de gemeente dan is dat een typisch voorbeeld van hoe in dat geval het bewijsvermoeden zal bestaan dat dat vaarverkeer de oorzaak is, behoudens bewijs van het tegendeel.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Ja	l
16	Aanvaringen	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14.	Fysieke schade	Nee	l
17	Snelheid verkeer	Een onderzoek naar de gevolgen van dynamische belasting als gevolg van het optrekken, afremmen van verkeer en de stootkrachten die veroorzaakt worden door de massa van een vervoermiddel die in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Nee	a

		'botsing' komt met oneffenheden in het wegdek is – ondanks aandringen van eigenaren – nog steeds niet gedaan. Zeer waarschijnlijk is niet de (wel onderzochte) statische belasting maar die dynamische belasting de belangrijkste oorzaak van schade aan de kelders. (Ook het rapport van de CvWW refereert daaraan.) Het is derhalve onmiskenbaar dat het college van oordeel is dat het intomen van de snelheid niet haar verantwoordelijkheid is, maar die van de Politie. Waarom anders in het Raadsvoorstel de volgende passage opnemen:" De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders." (§2.1) Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Haar zorgplicht en aansprakelijkheid worden bepaald door de vraag of zij maatregelen tot de gewenste beperking van de snelheid kán (en dan ook uit zorg voor het behoud van het erfgoed moet) nemen. Verzuimt zij dat, is de gemeente eigenstandig aansprakelijk voor alle gevolgschade. Onverminderd natuurlijk het regres dat zou kunnen bestaan op de primaire veroorzakers. De redenering is dezelfde als bij 10, 11, 14, 15 en 16.			
18	Ingrepen in de netwerklaag	De gemeente moet vergunning verlenen voor en toezicht houden op de aanleg van kabels, leidingen en stadsverwarming, die boven de kelders liggen en soms zelfs door de gewelven heen. Ook hier ziet de CvWW een verantwoordelijkheid (en daarmee samenhangende aansprakelijkheid) voor de gemeente om schade aan de gewelven bij de te vergunnen werkzaamheden te voorkomen en toezicht te houden op de deugdelijke uitvoering. Bij verzuim is de gemeente aansprakelijk voor de schadelijk gevolgen op dezelfde manier als 10, 11, 14, 15, 16 en 17. Uiteraard behoudens regres op de nutsbedrijven	Diverse schade-patronen	?	h

19	Peilbeheer	Het beroep op deze oorzaak van schade is om te beginnen zeer dubieus. Het waterschap heet pas in 1995 het beheer over de stadswateren overgenomen. Voorzover bekend heeft is nadien geen verandering in het waterpeil plaatsgevonden. Voordien is begin jaren 90 wel het besluit genomen om de jaarlijkse verlaging van het grondwaterpeil in de zomer voortaan achterwege te laten. Die algemene verlaging van het grondwaterpeil had overigens geen invloed op het peil van het water in de grachten; dat werd en wordt op een constant peil gehouden. Het is om die reden onwaarschijnlijk dat, als er al sprake zou zijn geweest van een algemene verlaging van het grondwaterpeil die verlaging invloed heeft gehad op de funderingen in de directe omgeving van de grachten. Maar wat daar ook van zij, als onder verantwoording van het waterschap het grondwaterpeil verlaagd zou gaan worden, dan was het aan de gemeente om - gezien de aan haar toevertrouwde zorg voor het erfgoed om onmiddellijk met het waterschap in overleg te treden om dit ongewenste effect te voorkomen en als dat geen effect zou hebben (wat betwijfeld mag worden) zou zij in ieder geval maatregelen genomen moeten hebben om de schadelijke effecten alsnog te voorkomen. De gemeente heeft geen onderzoek gedaan naar de vraag of er wel een relevante verlaging van het waterpeil heeft plaatsgevonden. Deze oorzaak is dan ook niet anders te kwalificeren als een uit de lucht gegrepen en bovendien niet effectief excuus om het Advies van de CvWW terzijde te stellen.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	m, n

Tot slot: Als bovengenoemde schadeveroorzakende feiten zich hebben voorgedaan past het de gemeente niet zich achter de rug van een ander overheidsorgaan of nutsbedrijf te verschuilen en dient het college zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. 2E [redacted] heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet "*hoe rechters denken*" en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Bijlage 2 NADERE JURIDISCHE ONDERBOUWING

1. Een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit na te noemen paragrafen van het Raadsvoorstel is bijgevoegd als **bijlage 3**.

2. Wij hebben in **bijlage 4** een inventarisatie gemaakt van alle oorzaken die in het Rapport worden genoemd en daarbij aangegeven wat (volgens de gemeente) de daarbij behorende schadeverschijnselen zijn, wie (naar het oordeel van de CvWW) de verantwoordelijkheid heeft om schade te voorkomen en opgetreden schade voor zijn rekening te nemen en of onderzoek is gedaan naar de mogelijke schadeoorzaak en het daadwerkelijk optreden van schades als gevolg van een mogelijke schadeoorzaak.

3. In §1.2 van het Raadsvoorstel noemt de gemeente een fors aantal mogelijke schadeoorzaken die van schade aan kelders en aan wal- en kluismuren hebben **kunnen** veroorzaken ("*diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*"), terwijl opvalt dat daar (vrijwel) alleen oorzaken worden genoemd die kennelijk in de ogen van het college los staan van gemeentelijk handelen of buiten haar invloedssfeer liggen. Genoemd worden:

    - **Ten aanzien van werfkelders**: "*veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren).*"

    - **Ten aanzien van wal- en kluismuren**: *"veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren*"**.**

4. In §2.1 wordt vervolgens gewezen op veroorzakende personen en instanties waarvoor de gemeente (in haar ogen) geen verantwoordelijkheid hoeft te dragen:

    - de eigenaar van een werfkelder die tekort schiet in zijn plicht tot "*goed onderhoud*" en daarmee samenhangend het verzuim van de (met de gemeente gedeelde) plicht om te voorkomen "*dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert*" (§1.4);

    - de politie, het waterschap en (bestuurders van) varende en aanvarende boten;

5. In §1.2 tenslotte wordt nogal raadselachtig ook een overweging gewijd aan de samenhang tussen een bepaald schadebeeld en de oorzaak daarvan. Onderscheiden wordt tussen schade door "*te zwaar verkeer*" (horizontale scheuren dwars op de rijrichting) en "*Verzakkingen van kluismuren*" (scheuren parallel aan de rijrichting). Kennelijk is deze bedoeld om op basis van het schadebeeld een oorzaak van schade vast te stellen. Duidelijk wordt dit niet, maar zie hierna.

6. Het geheel wekt de indruk dat de "geloofsopvatting' van het college is: Alleen "s*chade door zwaar verkeer en de fundering [van wal en kluismuren]"* (§2.2, twee na laatste alinea) wordt vergoed. Maar daarvoor is wel nodig dat een "*onafhankelijk deskundige …. op basis van de schadepatronen de schade en de schadeoorzaak*" kan vaststellen (§2.2, een na laatste alinea). Alle andere schade staat "*los ... van gemeentelijk handelen of [valt] buiten de invloedssfeer van de gemeente*"**.**

7. Een beetje wonderlijk is dat deze deskundige ook de "schade" moet vaststellen. Dat zijn toch de kosten van herstel (en gevolgschade) die zijn wat de best biedende aannemer

ervoor vraagt? De vaststelling door een deskundige zal hoogstens een bodem vormen voor de kostprijs; een aannemer zal zich daar verder weinig aan gelegen laten liggen. Zeer waarschijnlijk zijn dit dan ook verhullende woorden die betekenen dat de gemeente ook een beroep wil gaan doen op de aanwezigheid van "*een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*" (§1.2) en dat de deskundige dus moet bepalen in welke verhouding iedere andere oorzaak die de gemeente naar voren brengt haar bijdrageplicht vermindert aan de schade die zij wel voor haar rekening wil nemen. En dat is nu precies wat de CvWW met haar advies wil vermijden. Wat het college hier voorstelt is precies de opening tot het gejuridiseer dat al sinds jaar en dag plaats vindt, slecht is voor het vertrouwen en een ontkenning vormt van de juridische werkelijkheid.

8. De redenen die CvWW aangeeft waarom dit gejuridiseer moet worden vermeden zijn duidelijk:
   a) De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Dat accepteert het college ook en zij heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen.

   b) In de opvatting van de CvWW is iedere andere oorzaak er een die voor rekening van de gemeente komt, ook als er een andere persoon is die daarvoor (mede) aansprakelijk is, zodat de gemeente jegens de schadelijdende partij voor het geheel aansprakelijk is[1], tenzij het gaat om een schadeoorzaak die gecategoriseerd kan worden als een “onoordeelkundig uitgevoerde verbouwing” of van onderen optrekkend vocht betreft waarvoor de eigenaar aansprakelijk is.

   c) Dat is een benadering die moet voorkomen dat iedere keer weer een beroep gedaan kan worden op het bestaan van allerlei oorzaken van schade waarvoor de gemeente geen verantwoording zou hoeven dragen. De opsomming hierboven van dergelijke oorzaken (wij tellen er 11 waarvan er 5 niet op de realiteit aansluiten en de resterende 6 om niet navolgbare reden als ontlastend voor de gemeente worden gekwalificeerd) doet daarom het ergste vrezen voor de kwaliteit van het schadebehandelingsproces en daarmee ook voor de zin van een samenwerking met de gemeente.

9. Wij hebben in **bijlage 1** geanalyseerd hoe de door het college genoemde schadeoorzaken zich verhouden tot de in **bijlage 4** genoemde oorzaken en tot het door de CvWW geschetste perspectief. De samenvatting van de bevindingen in bijlage 1 is als volgt.

   a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 ‘oorzaken’ van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW “*het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.*”

   b) Van deze 19 ‘oorzaken’ zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze ‘oorzaken’ op zijn zachtst gezegd ‘curieus’ en ‘bedacht’ te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door “*veroudering*", "d*e wijze waarop het destijds is*

[1] Medeaansprakelijke personen zijn - behalve in een uitzonderingsgeval dat hier niet aan de orde is- ieder voor het geheel aansprakelijk behoudens de mogelijkheid dat een medeaansprakelijke persoon bij de ander verhaal kan halen voor diens aandeel in de schade.

gebouwd", "*onvoldoende of onjuist onderhoud".* Ook valt niet in te zien dat het "*gebruik van de kelder*" constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende 'oorzaken' kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen 'oorzaak' is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere 'oorzaak' (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, "*Neerslag en vocht*" (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een 'derde' (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een 'derde' verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*". Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

10. De analyse in Bijlage 1 laat zien dat dat het beroep dat het college doet op het risico dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen eigenlijk alleen berust op de gedachte dat, als een derde verantwoordelijk is voor een primaire schade, de gemeente zelf geen blaam treft. In dat opzicht verschilt het college van mening met de CvWW en valt het op dat het college dezelfde benadering van de verantwoordelijkheid van de gemeente wel heeft geaccepteerd voor wat betreft "s*chade door zwaar verkeer en de fundering*".

11. Die benadering heeft overigens ook niets te maken met bewijsvermoedens of omkering van de bewijslast. Daarover nog het volgende

a) Uitgangspunt is dat het college accepteert dat de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor s*chade door zwaar verkeer en de fundering*. Als dus een schade zich voordoet die het gevolg is van een van die oorzaken, dan is de gemeente bereid de schade te vergoeden, behalve als andere oorzaken ook een rol spelen.

b) Hoe kan dat dan worden vastgesteld? Het mag dan zo zijn dat andere schadeoorzaken een rol **kunnen** spelen, óf dat zo is staat in ieder individueel geval niet vast. Als de gemeente zou menen dat een speciale oorzaak wel (mede) een rol zou spelen, dan is het aan haar de gegrondheid van haar bewering aan te tonen. Dat is de toepassing van een bewijsvermoeden en zo zal een rechter er mee omgaan (zoals de deskundige bij uitstek, [redacted] aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte te kennen heeft gegeven).

c) Wat de CvWW op dit punt heeft geadviseerd is dat de gemeente zich beter kan realiseren dat het recht zo werkt en dus er beter aan doet daarop te anticiperen door te accepteren dat in de gegeven situatie bij schade zij alleen dan zich succesvol op een andere oorzaak kan beroepen als zij het bewijs of de onmiskenbare aanwijzing kan leveren dat er een oorzaak of een medeoorzaak is die niet voor haar rekening hoeft te komen. Alleen op die manier kan de gemeente het - in het licht van de te constateren schadepatronen - heel sterke vermoeden dat de schade afkomstig is van door haar erkende en voor haar rekening komende schadeoorzaken geheel of gedeeltelijk ontkrachten. Als de gemeente dergelijke argumenten serieus ter beschikking heeft, dan is er ook alle ruimte om te voorkomen dat "*de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen".*

d) Ook heeft [redacted] andermaal duidelijk gemaakt dat het de gemeente niet eenvoudig zal baten om te verwijzen naar andere veroorzakers van schade, zeker als dit aannemers zijn die in opdracht van de gemeente werken maar ook niet als het gaat om andere publieke of semi-publieke overheden zoals met name het waterschap of de nutsbedrijven. [redacted] waarschuwde ervoor dat de rechter zal vinden dat het de gemeente past de discussie over het aandeel van die bedrijven in het ontstaan van schade aan te gaan en de schadelijdende keldereigenaar daarbuiten te laten. Hij gaf ook aan dat de rechter eenvoudig de mogelijkheid heeft een schending vast te stellen van een zorgvuldigheidsverplichting die de gemeente mede-aansprakelijk maakt. Die ligt dan bijvoorbeeld in de rol die de gemeente ten opzichte van die partijen heeft gespeeld (bijvoorbeeld als vergunningverlenende en toezichthoudende autoriteit of als de primair beschadigde partij (bij haar eigen wal- en kluismuren) omdat zij onvoldoende zorg heeft gehad voor het voorkomen daarvan of het voorkomen van verdere gevolgschade.

12. Tot slot zij er – in navolging van [redacted] – nog op gewezen er graag op dat de CvWW geenszins heeft geadviseerd dat de kosten van het periodiek onderhoud ter bestrijding van lekkages voor 50% door de eigenaar zou moeten worden gedragen en evenmin heeft geadviseerd dat de gemeente en de keldereigenaren een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het 'baat-principe') een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting. Ook in dit opzicht geeft het college geen reden voor een afwijking van het advies.

Bijlage 3

EXTRACT VAN DE IN OGENSCHOUW GENOMEN PASSAGES UIT DE §§ 1.2, 1.4, 2.1 EN 2.2 (EERSTE NUMMER 2) VAN HET RAADSVOORSTEL

- (§ 1.2) “Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: **veroudering**, **de wijze waarop het destijds is gebouwd**, **neerslag en vocht**, **zettings- en stijfheidsverschillen**, te zwaar verkeer, **onvoldoende of onjuist onderhoud**, **ernstige lekkage**, **gebruik van de kelder** en **plaatselijke ingrepen** (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, **als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden.** Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door **veroudering**, het wegspoelen of **verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud**, **boomwortelgroei** en **beschadiging door aanvaren**. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.”
- (§1.4) **“(Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid** te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door **ernstige lekkage** verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in specifieke situaties extra drainage mogelijk is. **Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”**
- (§2.1) “De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheersverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie **twee aspecten niet zijn benoemd.** De **politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders.** Het **Hoogheemraadschap** onder meer verantwoordelijk is voor het **peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren**, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.”
- (§2.2) “Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). **Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.** Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling.”

BIJLAGE 4

INVENTARISATIE VAN ALLE SCHADE-OORZAKEN GENOEMD IN HET RAPPORT CVWW

Zie § 5.11 Rap-port sub:	**Oorzaak**	**Omschrijving**	**Schade**	**Verantwoordelijk (Volgens CvWW)**	**Onderzocht door GU**
a	Verkeer	Te zwaar, te snel, te frequent verkeer veroorzaakt schade vanwege te veel statische en/of dynamische belasting	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Handhavingsplicht conform de Wet)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
b	Verkeersmaat-regelen	Door maatregelen gedragen verkeersdeelnemers zich gevaarlijk en rijden te snel tegen de richting in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Nee
c	Ongelijk wegdek	Door hobbels, kuilen, drempels, ongelijke bestrating ontstaat trilschade	Scheuren in kelder door trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform de Wegenwet)	Nee
d	Parkeren	Voertuigen geparkeerd boven op de kelders oefenen een statische belasting uit.	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
e	Bevoorrading en afval-inzameling	Het winkelgebied dient bevoorraad te worden. Gemeentelijke vuilniswagens te zwaar	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente	Nee
f	Hemelwater-afvoer	Door gebrekkig hemelwaterafvoer, zoals verstopte spuwers, worden kelders te nat.	Metselwerk wordt aangetast en verzwakt	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
g	Bomen	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schadepatronen	Gemeente (Bomen zijn eigendom van de gemeente)	§1.3 van samenvatting onderzoeken
h	Netwerklaag	Kabels, leidingen, stadverwarming dwars door de gewelven, trilplaten beschadigen de kelders	Instabiliteit van de gewelven leidt tot scheuren	Gemeente (die de opbreekvergunningen verstrekt en toezicht moet houden)	Nee
i	Bestrating	Ongelijk, of losliggende straatklinkers	Geluidsoverlast en trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform Wegenwet)	Nee

j	Werkzaam-heden aan Wal- en kluismuren	Trillingen door het slaan van damwanden, afgraven van de werven, tijdelijk verlagen grondwaterstand	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Als opdrachtgever aansprakelijk indien er schade ontstaat)	Nee
k	Gebrekkig/ achterstallig onderhoud funderingen wal- en/of kluismuren	Houten palen onder walmuren verrotten, onderspoelde funderingen van kluismuren	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Onderhoudsplicht als beheerder van de openbare ruimte)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
l	Vaarverkeer	Trillingen van zware scheepsmotoren en boegschroef zorgt voor onderspoeling funderingen	Diverse schadepatronen	Gemeente (Als toezichthouder en vergunningverlener)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
m	Peilbeheer	Te hoog waterpeil leidt tot te veel vochtdoorslag, te laag waterpeil leidt tot aantasting houten funderingspalen, maar ook zettingen	Diverse schadepatronen	HDSR (sinds 1995) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee, alleen genoemd in “spoor2”-onderzoek, maar niet onderzocht
n	Bronbemaling	Tijdelijke verlaging van de grondwaterstand leidt tot zettingen	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Waterbarrières	Door damwanden en nieuwe ondoorlatende constructie wordt grondwaterstand instabiel	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af, vochtproblemen	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Graafwerk-zaamheden	Door het (tijdelijk) afgraven van de werven valt de gronddruk weg, waardoor kelders verzakken	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (vergunningverlener)	Nee
o	Onoordeelkun-dig uitgevoerde verbouwingen	Het slopen van tussenmuren en/of uitbreken van gewelf leidt tot instabiliteit	Diverse schade mogelijkheden, waaronder instabiliteit	Eigenaar (Aansprakelijkheid)	Ja, in “spoor2”-onderzoek

BIJLAGE 1

ANALYSE VAN DOOR HET COLLEGE GENOEMDE SCHADEOORZAKEN IN VERHOUDING TOT DE IN BIJLAGE 4 GENOEMDE OORZAKEN EN HET DOOR DE CVWW GESCHETSTE PERSPECTIEF.

SAMENVATTING

a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 ‘oorzaken’ van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW “het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.”

b) Van deze 19 ‘oorzaken’ zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze ‘oorzaken’ op zijn zachtst gezegd ‘curieus’ en ‘bedacht’ te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door “veroudering", "de wijze waarop het destijds is gebouwd”, "onvoldoende of onjuist onderhoud”. Ook valt niet in te zien dat het "gebruik van de kelder” constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende ‘oorzaken’ kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen ‘oorzaak’ is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere ‘oorzaak’ (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, “Neerslag en vocht” (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van “een gezamenlijke verantwoordelijkheid” (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij “ernstige lekkage” er een “gezamenlijke verantwoordelijkheid” is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een ‘derde’ (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het “uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling” niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een ‘derde’ verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het “uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling”. Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

Het overzicht van deze bijlage vermeldt of er al dan niet een rapport over een schadeoorzaak voorhanden is. Als er ‘Nee’ staat is dat gebaseerd op het volgende. Aangezien de gemeente al haar onderzoeken bij de CvWW heeft aangemeld mag aangenomen worden dat geen onderzoek gericht is geweest op het vaststellen van het bestaan van een dergelijke mogelijke schadeoorzaak en de mate waarin dit voorkomt als het Advies van CvWW daar geen melding van maakt.

	Door College in het Raadsvoorstel genoemde oorzaken	Omschrijving/commentaar	Manifestatie schade?	Onderzocht door GU?	Beschreven in Rapport CvWW in §5.11 sub:
De onderstaande 4 door de gemeente genoemde oorzaken **worden niet door de CvWW genoemd**. Dat lijkt logisch want in de discussie over schadeoorzaken zijn deze "oorzaken" uiterst curieus te noemen. Geen constructeur zal kunnen bevestigen dat de kelders (bij afwezigheid van schadeveroorzakende invloeden van buitenaf) vanwege veroudering beschadigen en daardoor onderhoud behoeven. Deze niet bestaande onderhoudsnoodzaak kan dus ook niet "onvoldoende of onjuist" worden uitgevoerd. De bouwwijze (de afmetingen van de kelder) zal hoogstens invloed hebben op de draagkracht maar niet op de constructieve integriteit. Dat de wijze waarop een kelder gebruikt wordt invloed kan hebben op de constructieve integriteit is een vage bewering zonder grond. **N.B.:** Als een van deze schadeoorzaken werkelijk een rol zouden spelen dan ligt het in de verwachting dat die schadegevallen beschreven en bekend zouden zijn. Er is geen dergelijk schadegeval bekend bij Keldergewelf, waar zich honderden keldereigenaren hebben aangesloten. Als dergelijke gevallen bij de gemeente wel bekend zouden zijn, dan zou daar ongetwijfeld over gerapporteerd zijn.					
1	Veroudering	De kelders zijn eeuwenoud en worden ouder, maar veroorzaakt dat schade? Zonder invloeden van buitenaf blijft de constructieve integriteit intact. Een scheur in de constructie ontstaat niet door veroudering.	Nee	Nee	Nee
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Stuukwerk en schilderwerk (oftewel de binnenzijde van de constructie) zijn aan onderhoud onderhevig, maar de constructie zelf behoeft geen onderhoud wanneer deze niet beschadigd is door externe invloeden.	Nee	Nee	Nee
3	De bouwwijze	De kelders zijn in de 11^{e} t/m 15^{e} eeuw gebouwd en gezien hun eeuwenlange bestaan kennelijk naar de stand van de toenmalige techniek. Als de gemeente in de bouwwijze een oorzaak van schade ziet, dan is dat voorshands, gegeven ook de vorenstaande opmerkingen, een onbegrijpelijke stellingname. Als de gemeente wil betogen dat sommige constructies versterking behoeven om aan de eisen van de moderne tijd te voldoen, dan gaat het niet om schade maar om een omstandigheid die niet voor rekening van de eigenaar moet komen (zie Rapport CvWW)	Nee	Nee	Nee
4	Het gebruik	De kelders worden gebruikt voor wonen, bedrijfsmatig, horeca, evenementen, of opslag. Onduidelijk is hoe daarin een oorzaak van constructieve schade kan liggen.	Nee	Nee	Nee

Bij de beoordeling van de vraag of het volgen van het Advies van CvWW ertoe zou leiden dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt betreft schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, kunnen bovenstaande "oorzaken" dus buiten beschouwing worden gelaten. Alle andere door het College genoemde schadeoorzaken zijn beschreven en geduid in termen van verantwoordelijkheid door de CvWW. Slechts één daarvan ligt in het domein van de keldereigenaar en dat is ook niet in discussie. Hierna zal (per groep van oorzaken) worden besproken waaruit de verschillen tussen het Advies van de CvWW en de standpunten van het College dan nog bestaan.

GEEN VERSCHIL VAN INZICHT					
De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Het college heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen. Ook wordt schade als gevolg van boomwortelgroei voor haar rekening genomen. De schadelijke gevolgen van ingrepen door de eigenaar ten aanzien van kelderconstructies moeten voor diens rekening blijven.					
5	Te zwaar verkeer	Conform het Advies, al mist de snelheid van het verkeer (dynamische belasting) als oorzaak en preventiedoel in het Raadsvoorstel. (maar zie punt 17 hieronder).	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Ja, in spoor2	a
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Het aanbrengen of verwijderen van muren in de kelder, of slopen van deel van gewelf-constructie onder verantwoording van de eigenaar blijven voor diens rekening	Diverse schade-patronen	Nee	o
7	Boomwortelgroei	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schade-patronen	Ja	g
8	Zettings- en stijfheidsverschil-len	Zettingen zijn het gevolg van ingegrepen in de bodem, met in begrip van het wegpompen van grondwater, maar ook het afgraven van de werven waardoor gronddruk wegvalt. Ook te zware belasting (door verkeer) op de kelders leidt tot zettingen. **Maar zettingen zijn geen oorzaak op zich**. Dit door de gemeente als “oorzaak” aangemerkt gevolg in de causale keten is derhalve niet van belang voor de vraag of er sprake kan zijn van een schadeoorzaak die niet voor rekening van de gemeente zou moeten komen. Het zelfde geldt voor ‘stijfheidsverschillen’.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
9	Wisseling grondwaterstand door bemaling	Tijdelijke en plaatselijke verlaging van de grondwaterstand (door toepassen van bemaling zonder retourbemaling) hebben zeer omvangrijk plaatsgevonden en blijken alom tot zettingen en verzakkingen te hebben geleid als gevolg waarvan scheurvorming in kelders heeft plaatsgevonden. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid als opdrachtgever en toezichthouder.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	n, j
10	Achterstallig onderhoud aan funderingen wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Bij achterstallig onderhoud kunnen de funderingen onder de kluismuren bloot komen en spoelt door waterstromingen funderingszand nog verder weg. Houten palen onder de kademuren kunnen verrotten of achteruitgaan. In beide gevallen leidt dit tot zetting/verzakking van de wal- en kluismuren, maar door onvoldoende tijdig onderhoud kon ook schade ontstaan aan de achterliggende kelders. De gemeente aanvaardt hiervoor aansprakelijkheid op grond van haar onderhoudsplicht.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n
11	Achterstallig onderhoud wal-en kluismuren	Het betreft gemeente-eigendom. Dat gaat door veroudering achteruit en behoeft onderhoud. Hiervoor geldt hetzelfde als bij 10. .	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	k, j, n

VERSCHIL VAN INZICHT (VOCHTWERING)					
Het college heeft voor het aspect vochtwering een aparte benadering gezocht door de creatie van een schadeoorzaak genaamd ”ernstige lekkage”. Daaraan verbindt het college de verplichting van de eigenaren om 50% bij te dragen aan de totale kosten van afvoerwaterregulering en onderhoud aan de waterdichting van het keldergewelf. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het ‘baat-principe’) een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting.					
12	Neerslag en vocht	De gemeente heeft een zorgplicht om de hemelwaterafvoer op orde te laten zijn. Dat is op veel plaatsen niet zo. Dat leidt tot vochtoverlast en lekkages. Lekkages worden verergerd door het ontstaan van scheuren (waarvoor normaal gesproken alleen een verklaring te vinden is in oorzaken waarvoor de gemeente haar verantwoording heeft aanvaard). De CvWW adviseert dat de gemeente voor het herstel van schade en het op orde brengen van de hemelwaterafvoer aansprakelijk is. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van “*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*” (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies op geen andere grond dan dat bij “*ernstige lekkage*” er een “*gezamenlijke verantwoordelijkheid*” is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.	Uitspoe-ling van het metsel-werk	Nee	f 50%
13	Ernstige lekkage	Deze “oorzaak” heeft geen zelfstandige betekenis naast de vorige oorzaak.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

VERSCHIL VAN INZICHT (DERDEN)

De resterende 5 oorzaken kenmerken zich allemaal door de (mogelijke) betrokkenheid van een ‘derde’ (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*” niet voldaan zou zijn.
Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen. Of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen.
Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! (Zie oorzaak 10 en 11 hierboven). Dat de gemeente, in het geval waarin zij met een ‘derde’ verantwoordelijk is voor dezelfde schade, te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het “*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*”. Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Deze oorzaak treft in eerste instantie alleen de wal- en kluismuren die eigendom zijn van de gemeente. De schadelast van hierdoor (door derden) veroorzaakte schade treft in eerste instantie de gemeente, die hier dan regres voor kan nemen bij de veroorzaker. De aansprakelijkheid die de CvWW hier ziet berust niet op die van de primaire veroorzaker maar op de gemeente vanwege haar verzuim maatregelen te nemen om schade te voorkomen en/of het verzuim door tijdig onderhoud schade ontstaan aan de achterliggende kelders te voorkomen. Kortom het gaat hier om precies dezelfde grondslag als bedoeld bij de punten 10 en 11 hierboven (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt)	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Nee	m
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14. Maar dan met de bijkomende factor dat de gemeente hier als noodzakelijke vergunningverlener ten aanzien van het verkeer te water direct in de gelegenheid was de schadeveroorzaking te voorkomen. In dit opzicht wijkt haar aansprakelijkheid dus niet af van die voor het wegverkeer (waarvoor het college verantwoordelijkheid aanvaardt). Daarnaast draagt de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door haar aannemers gebruikte middelen. **N.B.:** Als scheurvorming in kelders optreedt en onderspoeling daarvan de oorzaak is en dit alles is geconstateerd na intensief vaarverkeer in opdracht van de gemeente dan is dat een typisch voorbeeld van hoe in dat geval het bewijsvermoeden zal bestaan dat dat vaarverkeer de oorzaak is, behoudens bewijs van het tegendeel.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur breekt af	Ja	l
16	Aanvaringen	Hier speelt hetzelfde als bij 10, 11 en 14.	Fysieke schade	Nee	l
17	Snelheid verkeer	Een onderzoek naar de gevolgen van dynamische belasting als gevolg van het optrekken, afremmen van verkeer en de stootkrachten die veroorzaakt worden door de massa van een vervoermiddel die in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Nee	a

		‘botsing’ komt met oneffenheden in het wegdek is – ondanks aandringen van eigenaren – nog steeds niet gedaan. Zeer waarschijnlijk is niet de (wel onderzochte) statische belasting maar die dynamische belasting de belangrijkste oorzaak van schade aan de kelders. (Ook het rapport van de CvWW refereert daaraan.) Het is derhalve onmiskenbaar dat het college van oordeel is dat het intomen van de snelheid niet haar verantwoordelijkheid is, maar die van de Politie. Waarom anders in het Raadsvoorstel de volgende passage opnemen:” De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders.” (§2.1) Het college zou ook hier beter naar de CvWW moeten luisteren, want ook hier is de rol van de handhaving irrelevant voor de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bepaling van de maximumsnelheid, het nemen van maatregelen tot beperking van de snelheid in de publieke ruimte en zelfs het handhavingsbeleid behoren tot het domein van de gemeente. Haar zorgplicht en aansprakelijkheid worden bepaald door de vraag of zij maatregelen tot de gewenste beperking van de snelheid kán (en dan ook uit zorg voor het behoud van het erfgoed moet) nemen. Verzuimt zij dat, is de gemeente eigenstandig aansprakelijk voor alle gevolgschade. Onverminderd natuurlijk het regres dat zou kunnen bestaan op de primaire veroorzakers. De redenering is dezelfde als bij 10, 11, 14, 15 en 16.			
18	Ingrepen in de netwerklaag	De gemeente moet vergunning verlenen voor en toezicht houden op de aanleg van kabels, leidingen en stadsverwarming, die boven de kelders liggen en soms zelfs door de gewelven heen. Ook hier ziet de CvWW een verantwoordelijkheid (en daarmee samenhangende aansprakelijkheid) voor de gemeente om schade aan de gewelven bij de te vergunnen werkzaamheden te voorkomen en toezicht te houden op de deugdelijke uitvoering. Bij verzuim is de gemeente aansprakelijk voor de schadelijk gevolgen op dezelfde manier als 10, 11, 14, 15, 16 en 17. Uiteraard behoudens regres op de nutsbedrijven	Diverse schade-patronen	?	h

19	Peilbeheer	Het beroep op deze oorzaak van schade is om te beginnen zeer dubieus. Het waterschap heet pas in 1995 het beheer over de stadswateren overgenomen. Voorzover bekend heeft is nadien geen verandering in het waterpeil plaatsgevonden. Voordien is begin jaren 90 wel het besluit genomen om de jaarlijkse verlaging van het grondwaterpeil in de zomer voortaan achterwege te laten. Die algemene verlaging van het grondwaterpeil had overigens geen invloed op het peil van het water in de grachten; dat werd en wordt op een constant peil gehouden. Het is om die reden onwaarschijnlijk dat, als er al sprake zou zijn geweest van een algemene verlaging van het grondwaterpeil die verlaging invloed heeft gehad op de funderingen in de directe omgeving van de grachten. Maar wat daar ook van zij, als onder verantwoording van het waterschap het grondwaterpeil verlaagd zou gaan worden, dan was het aan de gemeente om - gezien de aan haar toevertrouwde zorg voor het erfgoed om onmiddellijk met het waterschap in overleg te treden om dit ongewenste effect te voorkomen en als dat geen effect zou hebben (wat betwijfeld mag worden) zou zij in ieder geval maatregelen genomen moeten hebben om de schadelijke effecten alsnog te voorkomen. De gemeente heeft geen onderzoek gedaan naar de vraag of er wel een relevante verlaging van het waterpeil heeft plaatsgevonden. Deze oorzaak is dan ook niet anders te kwalificeren als een uit de lucht gegrepen en bovendien niet effectief excuus om het Advies van de CvWW terzijde te stellen.	Scheuren parallel aan rijrichting, kluismuur / werfmuur breekt af	Nee	m, n

Tot slot: Als bovengenoemde schadeveroorzakende feiten zich hebben voorgedaan past het de gemeente niet zich achter de rug van een ander overheidsorgaan of nutsbedrijf te verschuilen en dient het college zich te realiseren dat het Advies van de CvWW is geschreven onder leiding van de oud-president van de prestigieuze rechtbank Den Haag. Mr Hofhuis heeft tijdens de RIB ook laten blijken dat hij weet “*hoe rechters denken*” en te kennen gegeven dat het Advies daar ook een reflectie van is. De boodschap aan het college lijkt duidelijk dat het college er verstandig aan zou doen het niet op rechtszaken te laten aankomen.

Bijlage 2 NADERE JURIDISCHE ONDERBOUWING

1. Een extract van de door ons in ogenschouw genomen passages uit na te noemen paragrafen van het Raadsvoorstel is bijgevoegd als **bijlage 3**.

2. Wij hebben in **bijlage 4** een inventarisatie gemaakt van alle oorzaken die in het Rapport worden genoemd en daarbij aangegeven wat (volgens de gemeente) de daarbij behorende schadeverschijnselen zijn, wie (naar het oordeel van de CvWW) de verantwoordelijkheid heeft om schade te voorkomen en opgetreden schade voor zijn rekening te nemen en of onderzoek is gedaan naar de mogelijke schadeoorzaak en het daadwerkelijk optreden van schades als gevolg van een mogelijke schadeoorzaak.

3. In §1.2 van het Raadsvoorstel noemt de gemeente een fors aantal mogelijke schadeoorzaken die van schade aan kelders en aan wal- en kluismuren hebben **kunnen** veroorzaken ("*diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*"), terwijl opvalt dat daar (vrijwel) alleen oorzaken worden genoemd die kennelijk in de ogen van het college los staan van gemeentelijk handelen of buiten haar invloedssfeer liggen. Genoemd worden:

    - **Ten aanzien van werfkelders**: "*veroudering, de wijze waarop het destijds is gebouwd, neerslag en vocht, zettings- en stijfheidsverschillen, te zwaar verkeer, onvoldoende of onjuist onderhoud, ernstige lekkage, gebruik van de kelder en plaatselijke ingrepen (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren).”*

    - **Ten aanzien van wal- en kluismuren**: *"veroudering, het wegspoelen of verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud, boomwortelgroei en beschadiging door aanvaren***”.**

4. In §2.1 wordt vervolgens gewezen op veroorzakende personen en instanties waarvoor de gemeente (in haar ogen) geen verantwoordelijkheid hoeft te dragen:

    - de eigenaar van een werfkelder die tekort schiet in zijn plicht tot "*goed onderhoud*" en daarmee samenhangend het verzuim van de (met de gemeente gedeelde) plicht om te voorkomen "*dat de bouwkundige staat van het erfgoed door ernstige lekkage verslechtert*" (§1.4);

    - de politie, het waterschap en (bestuurders van) varende en aanvarende boten;

5. In §1.2 tenslotte wordt nogal raadselachtig ook een overweging gewijd aan de samenhang tussen een bepaald schadebeeld en de oorzaak daarvan. Onderscheiden wordt tussen schade door "*te zwaar verkeer*" (horizontale scheuren dwars op de rijrichting) en "*Verzakkingen van kluismuren*" (scheuren parallel aan de rijrichting). Kennelijk is deze bedoeld om op basis van het schadebeeld een oorzaak van schade vast te stellen. Duidelijk wordt dit niet, maar zie hierna.

6. Het geheel wekt de indruk dat de "geloofsopvatting' van het college is: Alleen "s*chade door zwaar verkeer en de fundering [van wal en kluismuren]”* (§2.2, twee na laatste alinea) wordt vergoed. Maar daarvoor is wel nodig dat een "*onafhankelijk deskundige …. op basis van de schadepatronen de schade en de schadeoorzaak*" kan vaststellen (§2.2, een na laatste alinea). Alle andere schade staat "*los ... van gemeentelijk handelen of [valt] buiten de invloedssfeer van de gemeente***”.**

7. Een beetje wonderlijk is dat deze deskundige ook de "schade" moet vaststellen. Dat zijn toch de kosten van herstel (en gevolgschade) die zijn wat de best biedende aannemer

ervoor vraagt? De vaststelling door een deskundige zal hoogstens een bodem vormen voor de kostprijs; een aannemer zal zich daar verder weinig aan gelegen laten liggen. Zeer waarschijnlijk zijn dit dan ook verhullende woorden die betekenen dat de gemeente ook een beroep wil gaan doen op de aanwezigheid van "*een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen*" (§1.2) en dat de deskundige dus moet bepalen in welke verhouding iedere andere oorzaak die de gemeente naar voren brengt haar bijdrageplicht vermindert aan de schade die zij wel voor haar rekening wil nemen. En dat is nu precies wat de CvWW met haar advies wil vermijden. Wat het college hier voorstelt is precies de opening tot het gejuridiseer dat al sinds jaar en dag plaats vindt, slecht is voor het vertrouwen en een ontkenning vormt van de juridische werkelijkheid.

8. De redenen die CvWW aangeeft waarom dit gejuridiseer moet worden vermeden zijn duidelijk:
   a) De meest voorkomende schades zijn die als gevolg van verkeer en instabiliteit van de wal en kluismuren. Dat accepteert het college ook en zij heeft aangegeven dat de gemeente haar verantwoordelijkheid daarvoor wil nemen.

   b) In de opvatting van de CvWW is iedere andere oorzaak er een die voor rekening van de gemeente komt, ook als er een andere persoon is die daarvoor (mede) aansprakelijk is, zodat de gemeente jegens de schadelijdende partij voor het geheel aansprakelijk is[1], tenzij het gaat om een schadeoorzaak die gecategoriseerd kan worden als een “onoordeelkundig uitgevoerde verbouwing” of van onderen optrekkend vocht betreft waarvoor de eigenaar aansprakelijk is.

   c) Dat is een benadering die moet voorkomen dat iedere keer weer een beroep gedaan kan worden op het bestaan van allerlei oorzaken van schade waarvoor de gemeente geen verantwoording zou hoeven dragen. De opsomming hierboven van dergelijke oorzaken (wij tellen er 11 waarvan er 5 niet op de realiteit aansluiten en de resterende 6 om niet navolgbare reden als ontlastend voor de gemeente worden gekwalificeerd) doet daarom het ergste vrezen voor de kwaliteit van het schadebehandelingsproces en daarmee ook voor de zin van een samenwerking met de gemeente.

9. Wij hebben in **bijlage 1** geanalyseerd hoe de door het college genoemde schadeoorzaken zich verhouden tot de in **bijlage 4** genoemde oorzaken en tot het door de CvWW geschetste perspectief. De samenvatting van de bevindingen in bijlage 1 is als volgt.

   a) In het raadsvoorstel noemt het college 19 ‘oorzaken’ van schade die zij aanvoert ter illustratie van haar idee dat bij uitvoering van het advies van de CvWW “*het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.*”

   b) Van deze 19 ‘oorzaken’ zijn er 4 die niet door de CvWW zijn besproken en kennelijk niet onder hun aandacht zijn gebracht. Bij analyse blijken deze ‘oorzaken’ op zijn zachtst gezegd ‘curieus’ en ‘bedacht’ te zijn en ver te staan van de realiteit. Het gaat daarbij vooral om de suggestie dat keldergewelven onderhoud nodig hebben. Die zijn constructief heel sterk en gebouwd voor de eeuwigheid. Zonder invloeden van buitenaf kan geen sprake zijn van schade door “*veroudering*", "d*e wijze waarop het destijds is*

[1] Medeaansprakelijke personen zijn - behalve in een uitzonderingsgeval dat hier niet aan de orde is- ieder voor het geheel aansprakelijk behoudens de mogelijkheid dat een medeaansprakelijke persoon bij de ander verhaal kan halen voor diens aandeel in de schade.

gebouwd", "*onvoldoende of onjuist onderhoud".* Ook valt niet in te zien dat het "*gebruik van de kelder*" constructieve invloed kan hebben.

c) Van de 15 resterende 'oorzaken' kan vastgesteld worden dat er 2 buiten beschouwing kunnen blijven omdat de ene geen 'oorzaak' is (nr. 8) en de ander niet (zinvol) te onderscheiden is van een andere 'oorzaak' (nr.13).

d) Van de 13 resterende oorzaken zijn er 5 die vallen binnen de omschrijving van oorzaken waarvoor het college wel verantwoordelijkheid wil aanvaarden en 1 die voor rekening van de keldereigenaar moet komen (waarover geen verschil van menig bestaat).

e) Van de 7 resterende oorzaken is er een, "*Neerslag en vocht*" (nr. 12), die het college een aparte behandeling toedenkt. Het college heeft bedacht dat hier sprake is van "*een gezamenlijke verantwoordelijkheid*" (§1.4) en wijkt daarmee af van het Advies en doet dat op geen andere grond dan dat bij "*ernstige lekkage*" er een "*gezamenlijke verantwoordelijkheid*" is die de CvWW niet gezien zou hebben. Overigens heeft de CvWW erkenning gegeven voor het argument van het college dat een keldereigenaar baat heeft bij het periodiek herstel van de afdichting en geadviseerd heeft de kosten van die afdichting te delen met de gemeente en niet zoals de gemeente beoogt de totale kosten van herstel van wat er mis is aan de waterhuishouding inclusief het blootleggen van de keldergewelven.

f) De resterende 6 oorzaken zijn oranje gemarkeerd. Eén daarvan lijkt geen enkele realiteitswaarde te hebben. Alle 6 oranje gemarkeerde oorzaken kenmerken zich door de (mogelijke) betrokkenheid van een 'derde' (een andere persoon dan de gemeente) bij de schadeveroorzaking. Anders dan de CvWW, meent het college dat de gemeente in die gevallen niets te verwijten valt zodat in zijn ogen aan het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*" niet voldaan zou zijn. Evenzeer kenmerkend voor al deze schades is dat de CvWW de gemeente verantwoordelijkheid acht vanwege het verzuim om schades als gevolg van deze oorzaken te voorkomen of vanwege het verzuim om de gevolgen van schade die (desniettemin) optrad tijdig te repareren om zodoende schade aan de kelders te voorkomen. Een schending dus van een eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Opvallend daarbij is dat het om precies dezelfde schending van de zorgplicht van de gemeente gaat als de basis is voor verantwoordelijkheid die het college wel heeft aanvaard! Dat, in het geval waarin zij samen met een 'derde' verantwoordelijk is voor dezelfde schade, de gemeente te verplichten is de hele schade voor haar rekening te nemen vloeit voort uit de wet en is dus geen schending van het "*uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling*". Voorzover er een derde in het spel is kan de gemeente, in verhouding tot ieders aandeel, de door haar betaalde schade verhalen op de derde.

10. De analyse in Bijlage 1 laat zien dat dat het beroep dat het college doet op het risico dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen eigenlijk alleen berust op de gedachte dat, als een derde verantwoordelijk is voor een primaire schade, de gemeente zelf geen blaam treft. In dat opzicht verschilt het college van mening met de CvWW en valt het op dat het college dezelfde benadering van de verantwoordelijkheid van de gemeente wel heeft geaccepteerd voor wat betreft "s*chade door zwaar verkeer en de fundering*".

11. Die benadering heeft overigens ook niets te maken met bewijsvermoedens of omkering van de bewijslast. Daarover nog het volgende

a) Uitgangspunt is dat het college accepteert dat de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor s*chade door zwaar verkeer en de fundering*. Als dus een schade zich voordoet die het gevolg is van een van die oorzaken, dan is de gemeente bereid de schade te vergoeden, behalve als andere oorzaken ook een rol spelen.

b) Hoe kan dat dan worden vastgesteld? Het mag dan zo zijn dat andere schadeoorzaken een rol **kunnen** spelen, óf dat zo is staat in ieder individueel geval niet vast. Als de gemeente zou menen dat een speciale oorzaak wel (mede) een rol zou spelen, dan is het aan haar de gegrondheid van haar bewering aan te tonen. Dat is de toepassing van een bewijsvermoeden en zo zal een rechter er mee omgaan (zoals de deskundige bij uitstek, Mr Hofhuis, aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte te kennen heeft gegeven).

c) Wat de CvWW op dit punt heeft geadviseerd is dat de gemeente zich beter kan realiseren dat het recht zo werkt en dus er beter aan doet daarop te anticiperen door te accepteren dat in de gegeven situatie bij schade zij alleen dan zich succesvol op een andere oorzaak kan beroepen als zij het bewijs of de onmiskenbare aanwijzing kan leveren dat er een oorzaak of een medeoorzaak is die niet voor haar rekening hoeft te komen. Alleen op die manier kan de gemeente het - in het licht van de te constateren schadepatronen - heel sterke vermoeden dat de schade afkomstig is van door haar erkende en voor haar rekening komende schadeoorzaken geheel of gedeeltelijk ontkrachten. Als de gemeente dergelijke argumenten serieus ter beschikking heeft, dan is er ook alle ruimte om te voorkomen dat "*de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen".*

d) Ook heeft Mr Hofhuis andermaal duidelijk gemaakt dat het de gemeente niet eenvoudig zal baten om te verwijzen naar andere veroorzakers van schade, zeker als dit aannemers zijn die in opdracht van de gemeente werken maar ook niet als het gaat om andere publieke of semi-publieke overheden zoals met name het waterschap of de nutsbedrijven. Mr Hofhuis waarschuwde ervoor dat de rechter zal vinden dat het de gemeente past de discussie over het aandeel van die bedrijven in het ontstaan van schade aan te gaan en de schadelijdende keldereigenaar daarbuiten te laten. Hij gaf ook aan dat de rechter eenvoudig de mogelijkheid heeft een schending vast te stellen van een zorgvuldigheidsverplichting die de gemeente mede-aansprakelijk maakt. Die ligt dan bijvoorbeeld in de rol die de gemeente ten opzichte van die partijen heeft gespeeld (bijvoorbeeld als vergunningverlenende en toezichthoudende autoriteit of als de primair beschadigde partij (bij haar eigen wal- en kluismuren) omdat zij onvoldoende zorg heeft gehad voor het voorkomen daarvan of het voorkomen van verdere gevolgschade.

12. Tot slot zij er – in navolging van Mr Hofhuis – nog op gewezen er graag op dat de CvWW geenszins heeft geadviseerd dat de kosten van het periodiek onderhoud ter bestrijding van lekkages voor 50% door de eigenaar zou moeten worden gedragen en evenmin heeft geadviseerd dat de gemeente en de keldereigenaren een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben. De CvWW ziet alleen maar (ongedeelde) aansprakelijkheid van de gemeente, maar stelt (vanuit het ‘baat-principe’) een kostenverdeling voor van het kleiner onderdeel van de herstelwerkzaamheden, de waterdichting. Ook in dit opzicht geeft het college geen reden voor een afwijking van het advies.

Bijlage 3

EXTRACT VAN DE IN OGENSCHOUW GENOMEN PASSAGES UIT DE §§ 1.2, 1.4, 2.1 EN 2.2 (EERSTE NUMMER 2) VAN HET RAADSVOORSTEL

- (§ 1.2) “Conform het plan van aanpak is onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed en de maatregelen die veelal nodig zijn om dat te voorkomen en te herstellen. Schade aan kelders ontstaat door een combinatie van diverse oorzaken die per kelder sterk kunnen verschillen: **veroudering**, **de wijze waarop het destijds is gebouwd**, **neerslag en vocht**, **zettings- en stijfheidsverschillen**, te zwaar verkeer, **onvoldoende of onjuist onderhoud**, **ernstige lekkage**, **gebruik van de kelder** en **plaatselijke ingrepen** (zoals kabels en leidingen en andere ingrepen die invloed hebben op de constructie zoals het aanbrengen of verwijderen van muren) die de kelderconstructie aantasten. Er zijn meerdere schadepatronen vastgesteld. Overbelasting door te zwaar verkeer leidt tot horizontale scheuren dwars op de rijrichting. Verzakkingen van kluismuren leiden tot scheuren parallel aan de rijrichting, **als de stabiliteit van de fundering is aangetast door achterstallig onderhoud en/of wisselingen in grondwaterstanden.** Achteruitgang van wal- en kluismuren komt door **veroudering**, het wegspoelen of **verzakken van het zandpakket onder de fundering door waterstroming als gevolg van varen, spuien en/of te diep baggeren, achterstallig onderhoud**, **boomwortelgroei** en **beschadiging door aanvaren**. We gaan verschillende maatregelen treffen om schade te voorkomen: maatregelen om de funderingen van kelders en muren stabiel te houden en maatregelen om belastingen op muren en kelders van buitenaf en van binnenuit te beheersen.”
- (§1.4) **“(Kelder)eigenaren en de gemeente hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid** te voorkomen dat de bouwkundige staat van het erfgoed door **ernstige lekkage** verslechtert. Door ernstige lekkage kan de bouwkundige staat verslechteren, wat schadelijk voor het erfgoed kan zijn. Maatregelen hiertegen zijn de afvoer van regenwater van de daken niet op de werven laten komen, het dichten van (de grootste) kieren en gaten, alle dakafvoeren van belendende panden aansluiten op de riolering voor hemelwaterafvoer en het goed beheren van de afvoer via de spuwers. Onderzocht wordt of in specifieke situaties extra drainage mogelijk is. **Hierin hebben gemeente en keldereigenaar een gezamenlijke verantwoordelijkheid.”**
- (§2.1) “De eigenaren zijn in het licht van de door de commissie van wijzen beschreven ‘burenplichten’ verantwoordelijk voor goed onderhoud van hun werfkelders. Voor het volledige beeld van beheersverantwoordelijkheden geven we aan dat in het rapport van de commissie **twee aspecten niet zijn benoemd.** De **politie is verantwoordelijk voor de handhaving van snelheid, die relevant is voor de dynamische belasting van kelders.** Het **Hoogheemraadschap** onder meer verantwoordelijk is voor het **peilbeheer, bepalen van de waterdiepte en het baggeren**, dat relevant is voor de fundering van muren en kelders.”
- (§2.2) “Met deze aanpak volgen we niet het advies van de commissie om te werken met bewijsvermoedens (een soort omkering van bewijslast). **Bij die werkwijze is het risico groot dat de gemeente (met gemeenschapsgeld) de kosten van het herstel van kelders betaalt voor schades die los staan van gemeentelijk handelen of buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen.** Dat voldoet naar ons oordeel niet aan het uitgangspunt van een eerlijke kostenverdeling.”

BIJLAGE 4

INVENTARISATIE VAN ALLE SCHADE-OORZAKEN GENOEMD IN HET RAPPORT CVWW

Zie § 5.11 Rap-port sub:	**Oorzaak**	**Omschrijving**	**Schade**	**Verantwoordelijk (Volgens CvWW)**	**Onderzocht door GU**
a	Verkeer	Te zwaar, te snel, te frequent verkeer veroorzaakt schade vanwege te veel statische en/of dynamische belasting	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Handhavingsplicht conform de Wet)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
b	Verkeersmaat-regelen	Door maatregelen gedragen verkeersdeelnemers zich gevaarlijk en rijden te snel tegen de richting in	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Nee
c	Ongelijk wegdek	Door hobbels, kuilen, drempels, ongelijke bestrating ontstaat trilschade	Scheuren in kelder door trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform de Wegenwet)	Nee
d	Parkeren	Voertuigen geparkeerd boven op de kelders oefenen een statische belasting uit.	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente (Zorgplicht als beheerder van de openbare ruimte)	Onderzocht in “Spoor2— onderzoek; causaliteit vastgesteld
e	Bevoorrading en afval-inzameling	Het winkelgebied dient bevoorraad te worden. Gemeentelijke vuilniswagens te zwaar	Scheuren in gewelf dwars op rijrichting	Gemeente	Nee
f	Hemelwater-afvoer	Door gebrekkig hemelwaterafvoer, zoals verstopte spuwers, worden kelders te nat.	Metselwerk wordt aangetast en verzwakt	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
g	Bomen	Wortelgroei is schadelijk voor de oude constructies	Diverse schadepatronen	Gemeente (Bomen zijn eigendom van de gemeente)	§1.3 van samenvatting onderzoeken
h	Netwerklaag	Kabels, leidingen, stadverwarming dwars door de gewelven, trilplaten beschadigen de kelders	Instabiliteit van de gewelven leidt tot scheuren	Gemeente (die de opbreekvergunningen verstrekt en toezicht moet houden)	Nee
i	Bestrating	Ongelijk, of losliggende straatklinkers	Geluidsoverlast en trilschade	Gemeente (Onderhoudsplicht conform Wegenwet)	Nee

j	Werkzaam-heden aan Wal- en kluismuren	Trillingen door het slaan van damwanden, afgraven van de werven, tijdelijk verlagen grondwaterstand	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Als opdrachtgever aansprakelijk indien er schade ontstaat)	Nee
k	Gebrekkig/ achterstallig onderhoud funderingen wal- en/of kluismuren	Houten palen onder walmuren verrotten, onderspoelde funderingen van kluismuren	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (Onderhoudsplicht als beheerder van de openbare ruimte)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
l	Vaarverkeer	Trillingen van zware scheepsmotoren en boegschroef zorgt voor onderspoeling funderingen	Diverse schadepatronen	Gemeente (Als toezichthouder en vergunningverlener)	§1.2 van samenvatting onderzoeken
m	Peilbeheer	Te hoog waterpeil leidt tot te veel vochtdoorslag, te laag waterpeil leidt tot aantasting houten funderingspalen, maar ook zettingen	Diverse schadepatronen	HDSR (sinds 1995) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee, alleen genoemd in “spoor2”-onderzoek, maar niet onderzocht
n	Bronbemaling	Tijdelijke verlaging van de grondwaterstand leidt tot zettingen	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Waterbarrières	Door damwanden en nieuwe ondoorlatende constructie wordt grondwaterstand instabiel	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af, vochtproblemen	Gemeente (Zorgplicht conform de Waterwet)	Nee
n	Graafwerk-zaamheden	Door het (tijdelijk) afgraven van de werven valt de gronddruk weg, waardoor kelders verzakken	Scheuren in gewelf parallel aan rijrichting; werfmuren en kluismuren scheuren af	Gemeente (als opdrachtgever van de aannemers) (vergunningverlener)	Nee
o	Onoordeelkun-dig uitgevoerde verbouwingen	Het slopen van tussenmuren en/of uitbreken van gewelf leidt tot instabiliteit	Diverse schade mogelijkheden, waaronder instabiliteit	Eigenaar (Aansprakelijkheid)	Ja, in “spoor2”-onderzoek

2E 2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Aan de leden van de Commissie Stad en Ruimte

Utrecht, 3 juni 2021

Geachte leden van de Commissie Stad en Ruimte,

U hebt gisteren een brief met bijlagen ontvangen waarin wij de argumenten hopen aan te geven om zich te verzetten tegen het Raadsvoorstel van het College om het advies van de CvWW niet over te nemen. Later die dag is gebleken dat u nog een Raadsbrief over dit onderwerp hebt ontvangen waarin vooral ingegaan wordt op oorzaken van schade die "*niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen*". Ik schrijf u deze brief als een vervolg op mijn brief van gisteren en de Raadsbrief. Ik voeg een bijlage toe 'Bijlage 5' in aansluiting op de bijlagenummering van gisteren.

In de Raadsbrief worden 12 oorzaken genoemd die volgens het college niet voor haar rekening komen. Daarvan is er één (nr.6) die voor rekening van de eigenaren komt (zoals dat geaccepteerd is). Van de overige 12 zijn er 8 die (met doorgaans andere terminologie) dezelfde 'oorzaak' betreffen als die welke in 'Bijlage 1' genoemd worden en zij zijn dienovereenkomstig genummerd. De resterende (nrs. 20 t/m 24) zijn nieuw. Uit de Raadsbrief blijkt dat de gemeente alle in de brief genoemde 'oorzaken' ontleent aan het rapport "Spoor 2-Voorlopige expertbeoordeling". Dit rapport is een "Bureaustudie en Expertbeoordeling van de constructieve veiligheid van een aantal werf-, kluis-, en straatkelders in Utrecht". Dat rapport behelst een voorlopige beoordeling van de bezwijkbelasting van die kelders. Alles wat daarin staat heeft daarop betrekking en is met het oog daarop geschreven. Dat werpt een heel ander licht op de bewering dat de in de raadsbrief genoemde 'oorzaken' door de 'experts' zijn aangevoerd. Kennisneming van het rapport levert het volgende beeld op:

- Het Spoor 2 Onderzoek is louter gericht is op de vaststelling van de eigenschappen van kelders met als doel de bezwijkbelasting te kunnen berekenen. Vijf - vanuit de onderzoeksoptiek – negatieve eigenschappen van kelders zijn in de Raadsbrief opgevoerd als oorzaken. Dat is een "eigenschap" natuurlijk niet. Het betreft de 'oorzaken' nrs. 1 ,2, 3, 4/20 en 21.
- Er is daarnaast gekeken naar aantasting van de integriteit van de constructie, zoals scheurvorming. Er wordt in het rapport gespeculeerd naar de oorzaken daarvan. Naar de vraag of die speculatieve oorzaken zich ook feitelijk hebben voorgedaan is geen onderzoek gedaan.

Vastgesteld kan worden dat alle in de Raadsbrief genoemde 'oorzaken' ontleend zijn aan het Spoor-2 Rapport en dus allemaal speculatief zijn. Er is het college er kennelijk alles aan gelegen om vooral de indruk te wekken dat er serieuze andere mogelijkheden zijn die een verklaring kunnen vormen voor – met name – de zettingsschades, en zich in die poging niet laat hinderen door de vraag of het wel om oorzaken gaat, en de wetenschap dat het puur om speculatieve gedachtenvorming gaat zonder dat er enige feitelijke aanwijzing is dat die oorzaak ook feitelijk bestaat, terwijl zij weet dat er ook geen enkel onderzoek is gedaan. Als u de moeite neemt om bijlage 5 door te lezen zult u zien dat niet geschroomd wordt typisch voor veengrond geldende oorzaken als 'slappe lagen' (nr. 22) en 'verdroging' (nr. 23) op te voeren, terwijl vrijwel iedere Utrechter weet dat het oude Utrecht op de uitlopers van de Utrechtse heuvelrug is gebouwd dat louter bestaat uit glaciaal zand en derhalve een zeer vaste ondergrond voor funderingen oplevert.

2E 2E 2E
2E 2E
2E Utrecht
2E

Het is moeilijk in deze brief niet een poging te zien om politiek een resultaat te bereiken dat niet strookt met het meest wenselijke. Het bij herhaling met argumenten aankomen die irrelevant en feitelijk niet hard te maken zijn, is nu precies waarom de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren in het verleden zo verschrikkelijk spaak is gelopen. Het is een exacte kopie van de houding die gemeenteambtenaren keer op keer in individuele schadegevallen hebben ingenomen. De keldereigenaren mogen hopen dat de raadsleden willen inzien dat het Raadsvoorstel in ongeamendeerde vorm gedoemd is te mislukken, en dat daardoor veel geld en tijd zal moeten worden besteed aan procedures; en dat belangrijke subsidies zullen worden misgelopen.

Hoogachtend,

Namens de comités Kromme Nieuwegracht en Nieuwegracht,



2E 2E

Bijlage 5

Vergelijking van de 'oorzaken' van schade die "*niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen*" zoals deze in het kader van de beantwoording van vragen van raadsleden thans door de gemeente worden gepresenteerd in de bijlage bij een raadsbrief van 2 juni ("Raadsbrief").			
Zoals gepresenteerd in het Raadsvoorstel en als besproken in *Bijlage 1*		**Zoals gepresenteerd na raadsvragen in de Raadsbrief**	**Commentaar**
1	Veroudering	Degeneratie, ook: degradatie van het metselwerk	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het fenomeen 'degeneratie' en 'degradatie' van metselwerk wordt in verband gebracht met overmatige aanwezigheid van vocht hetgeen op zich weer in verband wordt gebracht met, onder meer, een slechte afwatering, waar de gemeente voor verantwoordelijk is. Het gaat hier om een eigenschap van een kelder, niet om een oorzaak van schade. De eigenschap kan overigens wel als schade worden beoordeeld als de eigenschap het gevolg zou zijn van het handelen van de gemeente.
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk;	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
3	De bouwwijze	De wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Dat brede kelders minder belastbaar zijn dan smalle is een natuurwet, die op zich ook weer geen oorzaak van schade is.
4	Het gebruik	Wellicht werd met 'gebruik' 'klimaatbeheersing' bedoeld; In Bijlage 1 is dat niet zo begrepen. Wordt hierna apart behandeld.	Zie bij nr. 20 maar ook de introducerende algemene opmerking en hetgeen hierboven bij 1 en 2 is opgemerkt.
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Aantasting van de constructie; ook: verstoring van de boogvorm	Dit is onderdeel van een schadeoorzaak waarvan niet in dispuut is dat die voor rekening van de keldereigenaar moet komen, zie Bijlage 1
12	Neerslag en vocht	De levensduur van de bitumenlaag (30 jaar),	Ten eerste wort opgemerkt dat onduidelijk is dat het aangebrachte bitumen op de gewelven daadwerkelijk slechts 30 jaar meegaat, omdat het bitumen niet kan verweren door de impact van UV-straling (zonlicht) en ook niet door erosie vanwege weersinvloeden zoals wind, anders dan bitumen

			dakbedekking waarvan wel bekend is dat vanwege die genoemde invloeden de levensduur beperkt is tot ongeveer 30 jaar. Overigens is dit onderdeel van het voorgestelde samenwerkingsarrangement waarbij voorgesteld is de kosten van het aanbrengen (of vervangen) van een bitumenlaag voor gezamenlijke rekening te nemen. Zie ook Bijlage 1
14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Baggeren	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Wel valt op dat 'spuien' nu niet genoemd wordt. Heeft dat betekenis?
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Niet opnieuw genoemd (behalve dat erkenning van verantwoordelijkheid is, als dat in opdracht van de gemeente gebeurde)	
16	Aanvaringen	Niet opnieuw genoemd	
17	Snelheid verkeer	Niet opnieuw genoemd	
18	Ingrepen in de netwerklaag	Kabels en leidingen	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding.
19	Peilbeheer	Waterpeilbeheer. Ook: Beweging in de grondwaterstand,	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het waterpeil in de grachten (en daarmee ook het onder de werf een aangrenzende grachtenpanden) wordt sinds 1993 op een vast peil gehouden (voorheen was er sprake van een (met 15cm) verlaagd zomerpeil). Opgemerkt zij dat het peil op minder dan een centimeter nauwkeurig kan worden bepaald en dat het waterschap zich zeer bewust is van de noodzaak het peil op het goede niveau te houden. In de jaren 80 zijn grote delen van de grachten compleet drooggelegd. Door deze drooglegging ontstond veel schade aan de kelders (die weliswaar op dat moment minder in gebruik waren), vanwege het feit dat door de drooglegging (/bemaling) de grondwaterstand aanzienlijk daalde met zettingen tot gevolg. Het is dan ook niet vreemd dat 10 jaar later er een grootscheeps project moest worden opgestart om de kelders weer te herstellen.

Nieuw aangevoerde schadeoorzaken			
20	(Is wellicht ook 4)	(Wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie	De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
21		Onvoldoende fundering van de kelders	Er zijn ons geen gevallen bekend van "onvoldoende fundering" van kelders of het moet zijn de beoordeling dat een bepaalde fundering de bezwijkbelasting negatief beïnvloed. Dat is wederom een eigenschap. Geen oorzaak van schade. Dat schept dan alleen maar de plicht van de gemeente het gebruik van de weg aan te passen. Overigens kunnen wij niet traceren dat deze oorzaak in Spoor-2 wordt genoemd.
22		Slappe lagen in de ondergrond (zand, veen)	Het fenomeen 'slappe lagen' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. In het Spoor 2 onderzoek wordt de mogelijkheid louter speculatief benoemd zonder onderzoek naar de vraag of deze mogelijkheid zich ook daadwerkelijk voordoet. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en hoogst ongeloofwaardig. Je hoeft geen geologisch expert te zijn om te weten dat het oude Utrecht is gebouwd op de uitlopers van de Utrechtse heuvelrug (met het Castellum op het hoogste punt) en dat de ondergrond bestaat uit louter (glaciaal) zand met zo hier en daar dunne laag van rivierklei daarboven op. De zandlaag betreft een uitstekende funderingslaag die in de loop der eeuwen volledig is ingeklonken en waarin geen secundaire zetting meer optreedt.
23		Bodemdaling	Deze komt in Utrecht simpelweg niet voor (in veengebieden des temeer)
24		Verdroging	Het fenomeen 'verdroging' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en zeer ongeloofwaardig. 'Verdroging' is ook geen fenomeen dat in zandbodems een rol speelt, maar alleen bij veenbodems.

Bijlage 5

Vergelijking van de 'oorzaken' van schade die "*niet het gevolg zijn van overheidshandelen of buiten de invloedssfeer van de overheid liggen*" zoals deze in het kader van de beantwoording van vragen van raadsleden thans door de gemeente worden gepresenteerd in de bijlage bij een raadsbrief van 2 juni ("Raadsbrief").			
Zoals gepresenteerd in het Raadsvoorstel en als besproken in *Bijlage 1*		**Zoals gepresenteerd na raadsvragen in de Raadsbrief**	**Commentaar**
1	Veroudering	Degeneratie, ook: degradatie van het metselwerk	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het fenomeen 'degeneratie' en 'degradatie' van metselwerk wordt in verband gebracht met overmatige aanwezigheid van vocht hetgeen op zich weer in verband wordt gebracht met, onder meer, een slechte afwatering, waar de gemeente voor verantwoordelijk is. Het gaat hier om een eigenschap van een kelder, niet om een oorzaak van schade. De eigenschap kan overigens wel als schade worden beoordeeld als de eigenschap het gevolg zou zijn van het handelen van de gemeente.
2	Onvoldoende of onjuist onderhoud	Onvoldoende beheer van de kelders en metselwerk;	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
3	De bouwwijze	De wijze waarop de kelders destijds zijn gebouwd	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Dat brede kelders minder belastbaar zijn dan smalle is een natuurwet, die op zich ook weer geen oorzaak van schade is.
4	Het gebruik	Wellicht werd met 'gebruik' 'klimaatbeheersing' bedoeld; In Bijlage 1 is dat niet zo begrepen. Wordt hierna apart behandeld.	Zie bij nr. 20 maar ook de introducerende algemene opmerking en hetgeen hierboven bij 1 en 2 is opgemerkt.
6	Ingrepen ten aanzien van de kelderconstructie	Aantasting van de constructie; ook: verstoring van de boogvorm	Dit is onderdeel van een schadeoorzaak waarvan niet in dispuut is dat die voor rekening van de keldereigenaar moet komen, zie Bijlage 1
12	Neerslag en vocht	De levensduur van de bitumenlaag (30 jaar),	Ten eerste wort opgemerkt dat onduidelijk is dat het aangebrachte bitumen op de gewelven daadwerkelijk slechts 30 jaar meegaat, omdat het bitumen niet kan verweren door de impact van UV-straling (zonlicht) en ook niet door erosie vanwege weersinvloeden zoals wind, anders dan bitumen

			dakbedekking waarvan wel bekend is dat vanwege die genoemde invloeden de levensduur beperkt is tot ongeveer 30 jaar. Overigens is dit onderdeel van het voorgestelde samenwerkingsarrangement waarbij voorgesteld is de kosten van het aanbrengen (of vervangen) van een bitumenlaag voor gezamenlijke rekening te nemen. Zie ook Bijlage 1
14	Waterstromingen als gevolg van spuien en/of baggeren	Baggeren	Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Wel valt op dat 'spuien' nu niet genoemd wordt. Heeft dat betekenis?
15	Waterstromingen als gevolg van vaarverkeer	Niet opnieuw genoemd (behalve dat erkenning van verantwoordelijkheid is, als dat in opdracht van de gemeente gebeurde)	
16	Aanvaringen	Niet opnieuw genoemd	
17	Snelheid verkeer	Niet opnieuw genoemd	
18	Ingrepen in de netwerklaag	Kabels en leidingen	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding.
19	Peilbeheer	Waterpeilbeheer. Ook: Beweging in de grondwaterstand,	Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Hetgeen opgemerkt is in Bijlage 1 behoudt zijn gelding. Het waterpeil in de grachten (en daarmee ook het onder de werf een aangrenzende grachtenpanden) wordt sinds 1993 op een vast peil gehouden (voorheen was er sprake van een (met 15cm) verlaagd zomerpeil). Opgemerkt zij dat het peil op minder dan een centimeter nauwkeurig kan worden bepaald en dat het waterschap zich zeer bewust is van de noodzaak het peil op het goede niveau te houden. In de jaren 80 zijn grote delen van de grachten compleet drooggelegd. Door deze drooglegging ontstond veel schade aan de kelders (die weliswaar op dat moment minder in gebruik waren), vanwege het feit dat door de drooglegging (/bemaling) de grondwaterstand aanzienlijk daalde met zettingen tot gevolg. Het is dan ook niet vreemd dat 10 jaar later er een grootscheeps project moest worden opgestart om de kelders weer te herstellen.

Nieuw aangevoerde schadeoorzaken			
20	(Is wellicht ook 4)	(Wisseling in) vochtigheid, verwarming, onvoldoende ventilatie	De hier behandelde 'oorzaak' is geen oorzaak van schade, maar van het optreden van een eigenschap. Hetgeen bij 1 is opgemerkt geldt hier evenzeer.
21		Onvoldoende fundering van de kelders	Er zijn ons geen gevallen bekend van "onvoldoende fundering" van kelders of het moet zijn de beoordeling dat een bepaalde fundering de bezwijkbelasting negatief beïnvloed. Dat is wederom een eigenschap. Geen oorzaak van schade. Dat schept dan alleen maar de plicht van de gemeente het gebruik van de weg aan te passen. Overigens kunnen wij niet traceren dat deze oorzaak in Spoor-2 wordt genoemd.
22		Slappe lagen in de ondergrond (zand, veen)	Het fenomeen 'slappe lagen' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. In het Spoor 2 onderzoek wordt de mogelijkheid louter speculatief benoemd zonder onderzoek naar de vraag of deze mogelijkheid zich ook daadwerkelijk voordoet. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en hoogst ongeloofwaardig. Je hoeft geen geologisch expert te zijn om te weten dat het oude Utrecht is gebouwd op de uitlopers van de Utrechtse heuvelrug (met het Castellum op het hoogste punt) en dat de ondergrond bestaat uit louter (glaciaal) zand met zo hier en daar dunne laag van rivierklei daarboven op. De zandlaag betreft een uitstekende funderingslaag die in de loop der eeuwen volledig is ingeklonken en waarin geen secundaire zetting meer optreedt.
23		Bodemdaling	Deze komt in Utrecht simpelweg niet voor (in veengebieden des temeer)
24		Verdroging	Het fenomeen 'verdroging' is als zodanig is geen onderwerp van specifiek onderzoek geweest. De bewering dat het ook de oorzaak is van schade aan de constructieve integriteit van een kelder is louter speculatief en zeer ongeloofwaardig. 'Verdroging' is ook geen fenomeen dat in zandbodems een rol speelt, maar alleen bij veenbodems.