

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 kluiswanden 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' dilemma's werden geschetst over de oorzaken van achteruitgang, schade aan de werven, de scope, het werven 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 verschilden 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 kluiswanden, de projectleider wettelijk 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 werkdelders) 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 kluiswanden, 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 kluiswanden 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 kluiswanden, juridische vragen over o.a. eigenaarschap, weren te zwaar verkeer en samenwerking.

Bijlage VII: Gebundelde vragen en antwoorden

I. Online participatiebijeenkomsten

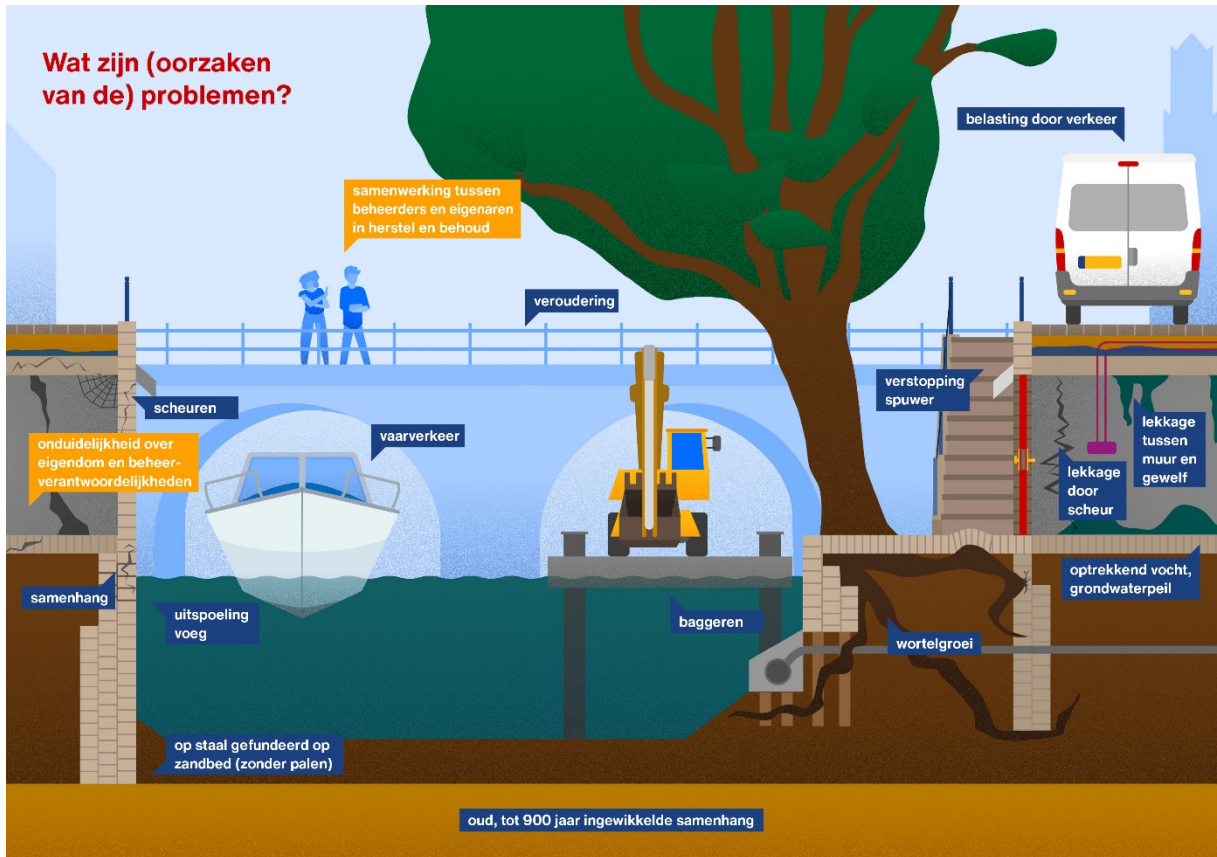
Deze drie online bijeenkomsten zijn gehouden op 22 en 24 maart. Per bijeenkomst zijn er twee verslagen gemaakt: een getekend en een geschreven verslag. Ieder onderwerp werd toegelicht met een praatplaat. De praatplaten, geketende en geschreven verslagen zijn opgenomen in deze bijlage.

Praatplaten

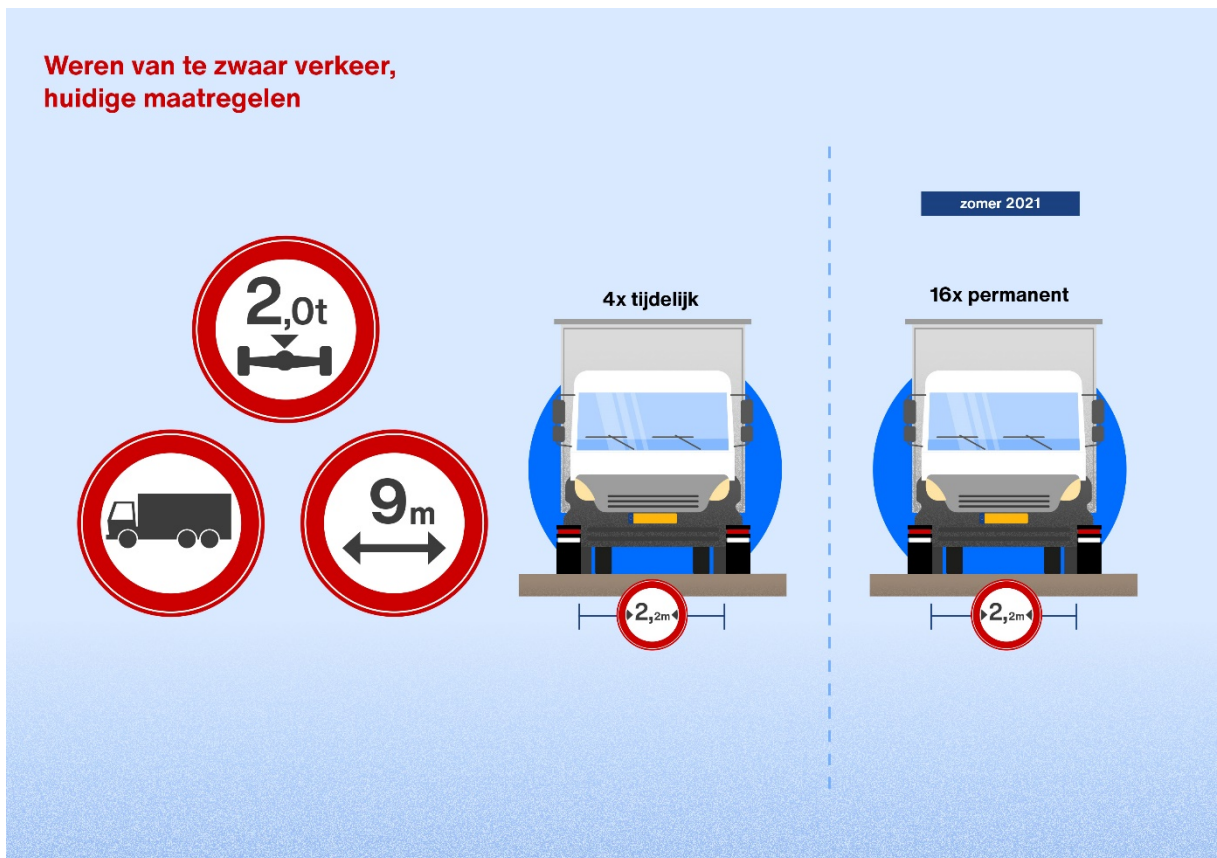
Scope van het programma wervengebied



Wat zijn (oorzaken van de) problemen?



Weren van te zwaar verkeer, huidige maatregelen



Weren van te zwaar verkeer, mogelijkheden



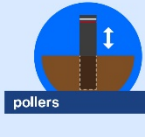
voor het gebied binnen de singels (groot gebied)



alleen de straat (klein gebied)



slagboom



pollers



weegbrug



ANPR



breedtebeperking



werkverkeer



bestelbusjes



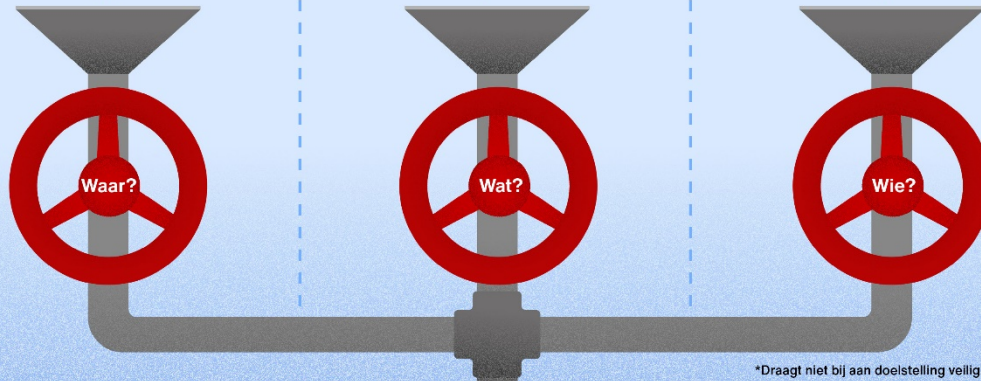
personenauto's*



noodhulpdiensten



bestemmingsverkeer*



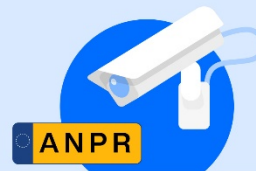
*Draagt niet bij aan doelstelling veiligheid en erfgoed

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

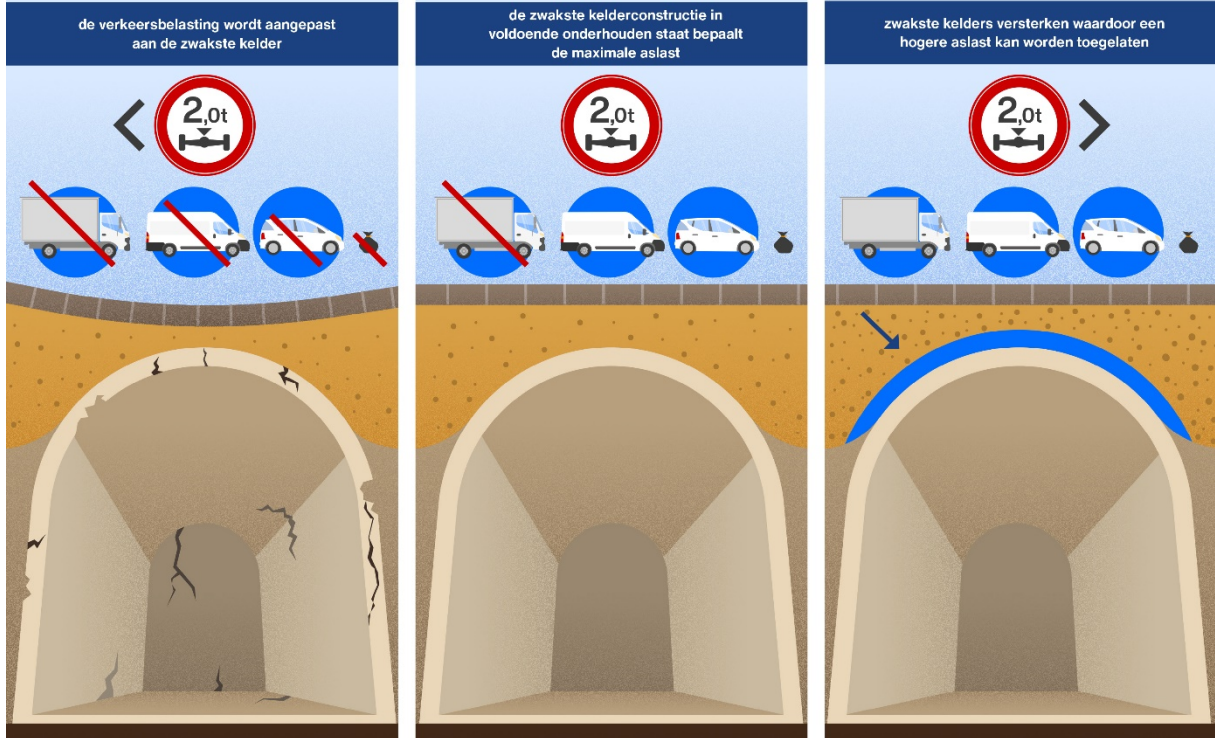


ANPR

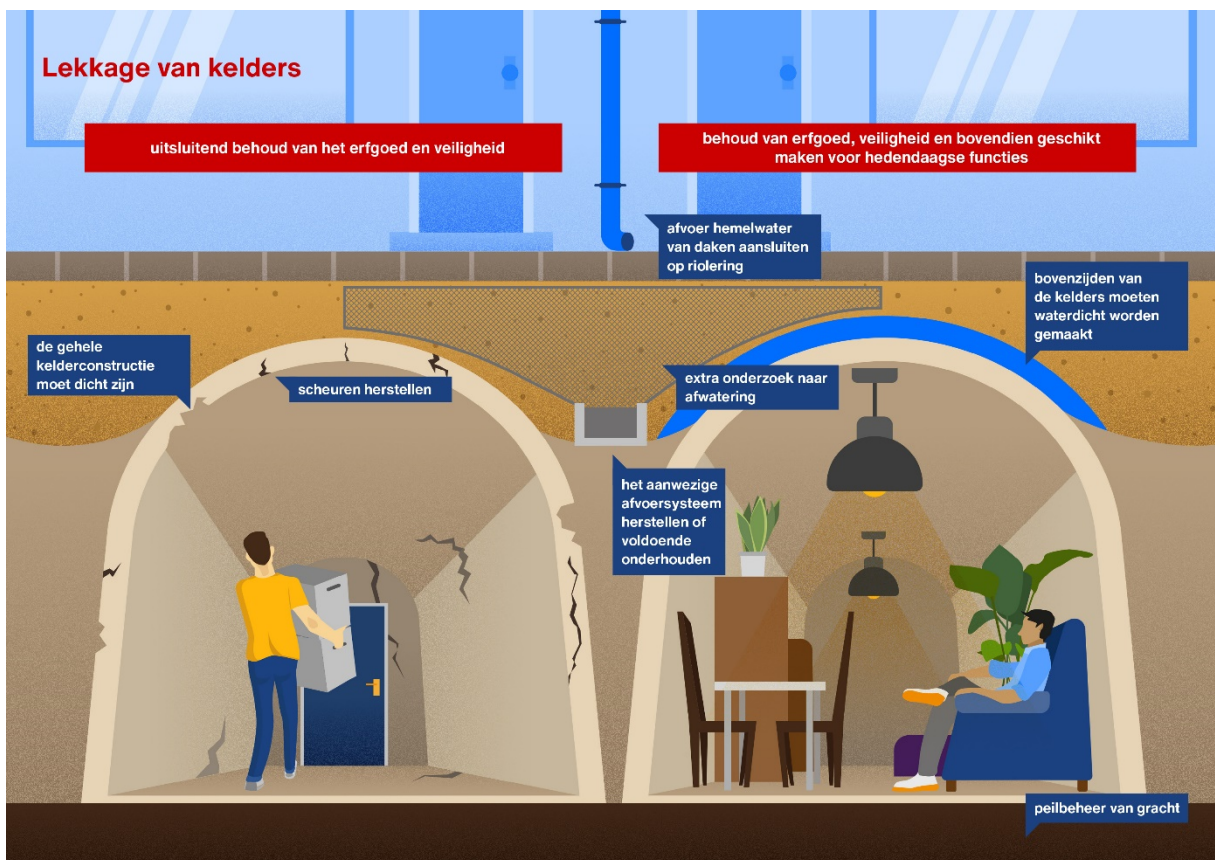
ANPR (kenteken) cameratoezicht met ontheffingsysteem

- + 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



Lekkage van kelders





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 kluisuren), Eelko van den Boogaard (programmamanager), 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 kennismakingsronde 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/uniëk 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 heel 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, kluiswanden, 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 stuiten 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. **Belastbaarheid kelders**

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 wioldruk 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.

Verkeersbelasting aanpassen aan de zwakste kelder (<2 ton)

OF

Zwakste kelders versterken voor een hogere aslast (>2 ton)

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. Maatregelen weren te zwaar verkeer

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?

Fysiek afsluiten voor zware voertuigen

OF

Kenteken camerahandhaving

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. Lekkages van kelders

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.

Vocht accepteren, lekkages verhelpen

OF

Waterdicht maken voor wonen en werken

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 doorstroombaanfunctie. 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 terecht komt, 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.

UTRECHT WERVEN GEBIED
 16^{de} EEUW
 KENNIS
 WELKOM
 WERVEN

STELLINGEN
 1. VEILIGHEID
 ALLES!
 2. GEBODEN: BELANGS IS NIET WAARDIG
 3. PERZONLIJKHEID
 4. HEDERLIJKHEID

LEKKAGE VAN KELDERS
 HOE GAAN WAARDIG?
 MOEGLIJKHEIDEN
 WOVEN
 WELKEN
 SIEVIC-VEILIG
 "ZO IS HET NIET BEDOELD"
 BASIS
 EERST RETOURNEREN!!

WRAP-UP
 EERST V.O.S. BOOGAARD
 WE GAAN 'MOEGLIJK' VERVOLG
 MAKEN SAMEN MET...
 MAATREGELEN
 VERVOLG
 1. FIND APRIL
 2. RAAD/COLLEGE (INFO)
 3. RAAPPORTEN
 4. VERSLAGEN
 5. OERNAME

MAATREGELEN
 WERVEN TE ZWAAR VERKEER
 WARE? WAT? WIES?
 VERKEERSPLAN
 VERSTERKEN

BELASTBAARHEID
 1. 2. 3. 4.
 VERKEERSPLAN
 VERSTERKEN

SCOPE
 EELKO
 PROGRAMMA
 PLAN
 VEILIGHEID
 ERFGOED
 FUNCTIONALITEIT
 GEBIED
 LEVEL TO GEBIED
 VERBODEN
 VERBODEN
 VERBODEN

TOP TOP
 "WE MISTEN HET MET ZIN ALLEN DOEN IN"
 UTRECHT
 COMPROMIS VAN HANDELS
 FINE gesprekken
 (SAMEN) DOEN IN
 MOEDER
 MAKEN
 MOVIE
 BIJENKOMST

24 MAART 2021
 ...MIDDAG...

VISUAL NOTES



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 kluisuren), Eelko van den Boogaard (programmamanager), 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. Welkom en toelichting op programma

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:

Werkeldereigenaren	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 werkelders 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 werkelders 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 werkelders;
- 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	30%
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. Vruchtverkeer 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 maatregelen 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. Agevraagd 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. Lekkages van kelders

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.

Uitsluiten behoud erfgoed en veiligheid

OF

Behoud veiligheid, erfgoed en geschikt voor hedendaagse functies

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. 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.

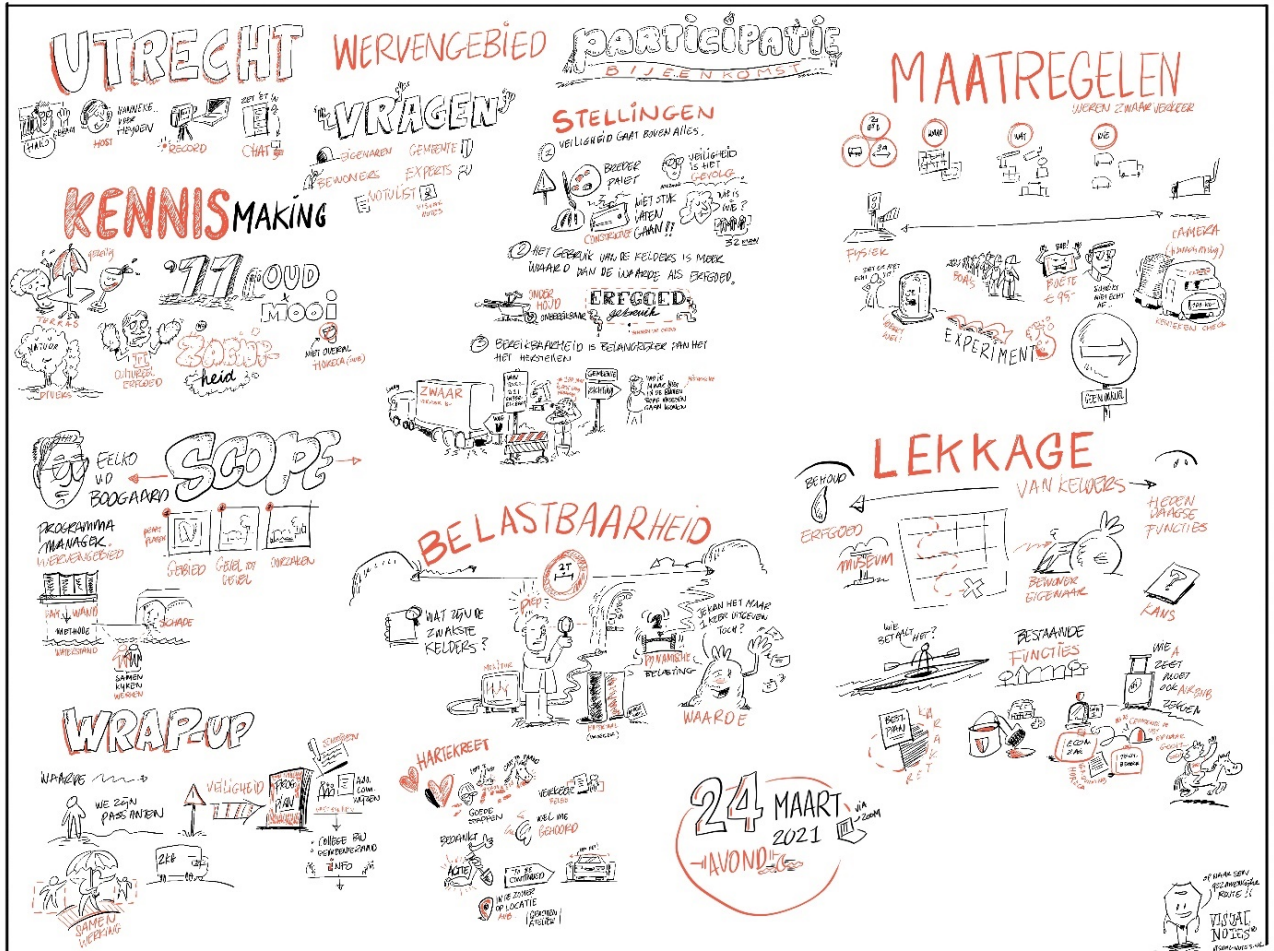
Eelko van den Boogaard vond het een inspirerende bijeenkomst. De standpunten en de argumentatie bieden het projectteam nieuwe inzichten en dit zal gebruikt worden in het vervolgproces. Hij geeft aan dat belangrijk is om te bepalen welk gebruik mogelijk moet zijn (bijvoorbeeld het varen met de rondvaartboten) 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 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 opgeschoven 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.



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 kluisuren), 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 (werven 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. **Kennismaking**

Nanneke van der Heijden inventariseert wie aanwezig zijn:

Werkeldereigenaar:	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. **Werven waardenkader**

Nanneke van der Heijden legt de aanwezigen een aantal stellingen voor.

Veiligheid van het wervengebied gaat boven alles: Eens 38% / neutraal 50% / oneens 13%

- 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.

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%

- 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);
- Agevraagd 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 belangrijkste. 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 Boogaard 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 maatregelen 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 gevraagd 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 kluisuren

De data van de duikonderzoeken twee jaar geleden worden opnieuw gebruikt om de levensduur van de kluisuren 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 kluisuren 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 Bevoorradingaangelegenheden 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 brandweezorg 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 Plompelorengracht
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 kluiswanden en het verder autoluw maken van de straten boven de kelders zijn 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 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 kluiswanden 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

wergroepen 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 lagen 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 beïnvloed, 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 leidt 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)

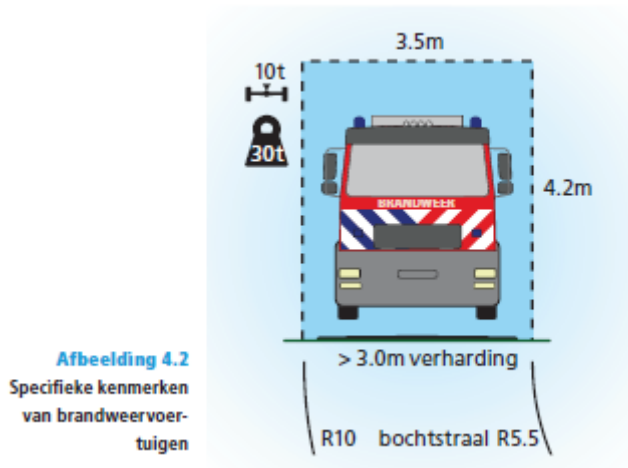
Het is al lange tijd een punt van zorg van de VRU als het gaat om het volledig fysiek beperken van de toegang tot de binnenstad.

De voorkeur van hulpdiensten gaat dan ook uit naar een systeem met kentekherkenning. 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 kentekzone 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.



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 werfgebied 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.

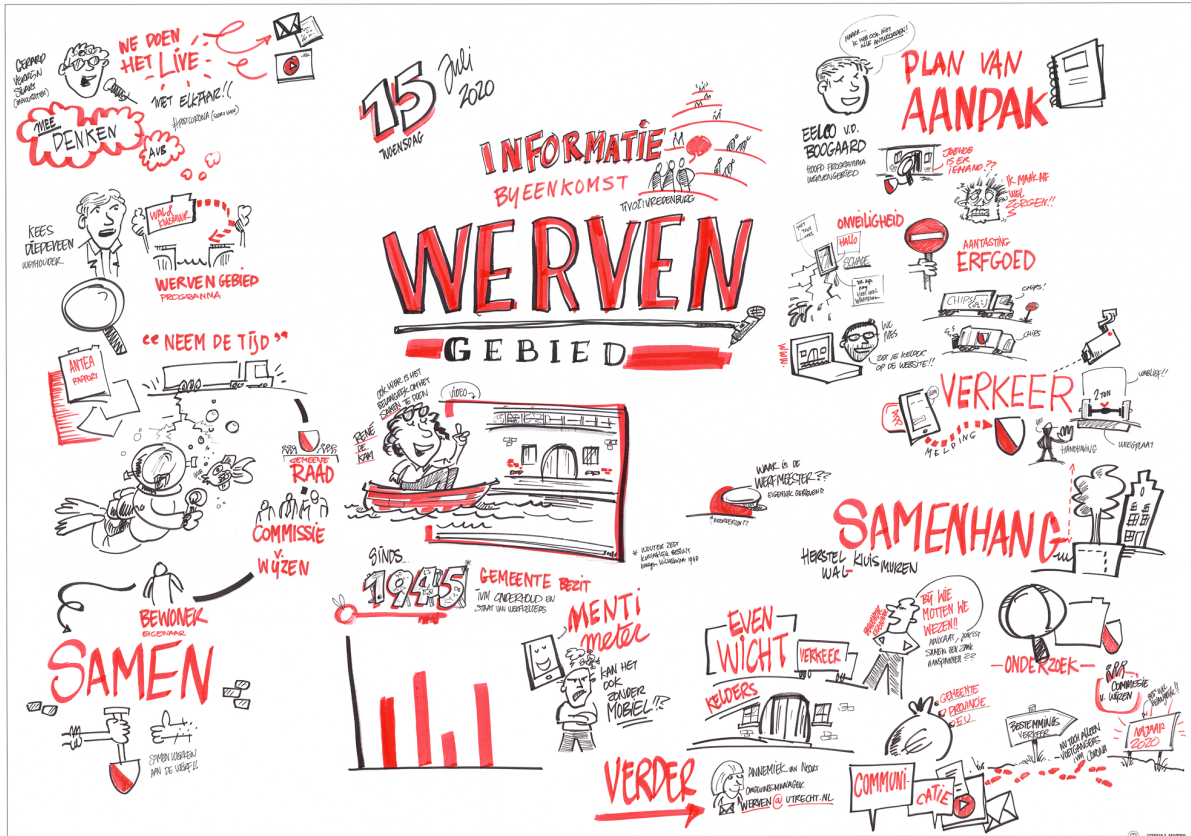
Voldoen aan de regels

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 werfgebied 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



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 kluiswanden. Inmiddels is twee derde van de wal- en kluiswanden voldoende hersteld om een aantal decennia veilig te kunnen functioneren. Deze informatieavond gaat niet alleen over de wal- en kluiswanden maar gaat over het wervengebied. De scope van het project wal- en kluiswanden 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 'recluser 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 kluiswanden 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.

Plan van aanpak doel

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 kluisuren in zeer slechte staat en deze moesten worden opgeknapt. De gemeente heeft de wal- en kluisuren in eigendom gekregen en heeft de wal- en kluisuren opgeknapt. De muren kunnen echter niet los gezien worden van de kelders. Wanneer aan de wal- en kluisuren 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 kluisuren.

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 kluiswanden 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 Nieuwegracht 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 herstellkosten, 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 bijeenkomsten 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 wordt 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 goederenvervoeders 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 goederenvervoeders 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.

Herstel wal- en kluiswanden in samenhang

Eelko van den Boogaard geeft aan dat wanneer de wal- en kluiswanden 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 erfdiensbaarheid te verwerven. De eigenaar moest een x bedrag betalen en hiermee verkreeg een bewoner een gebruiksrecht 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 doorgeslagen 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 eigendomsverhoudingen 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 collega's 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 gemaïld 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	Raadvragen
22-3-2021	Deelnemers Online Participatie

In het navolgend overzicht zijn de vragen weergegeven per onderwerp:

- *Wal- en Kluisuren (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 kluis muren						
1. Dynamische belasting						
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelders onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vraag: Hoe denkt de gemeente serieus (dus niet zoals het lopende schijn-onderzoek) de constructieve gevolgen van de overbelasting van de kelderaken 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	<p>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 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 krachten wordt geheel niet meegenomen in het huidige onderzoek. Ook snel rijdend en 'stuitend' 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.</p>	<p>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.</p>
21-2-2021	Werkgroep Nieuwegracht, Oudegracht, Kromme Nieuwegracht (rak22)	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<ul style="list-style-type: none"> • 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? 	<p>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.</p>

15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<p>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.</p>	<p>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.</p>
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Dynamische belasting werfkelders	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<ul style="list-style-type: none"> • 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 kluis-kelders zou gekozen moeten worden voor een eindige elementen methode (Samcef, SDC Verifier). Alle werfkelders en kluis-kelders 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 developed for the assessment of failure of masonry arches 2008). 	<p>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.</p>

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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang d 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	<p>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.</p>	<p>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.</p>
15-2-2021	Werkgroep Rak22	Brief	Wie betaalt bepaalt	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<p>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 constatering 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 éézijdige 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</p>	<p>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.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenwerking	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<p>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.</p>	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 fundamenteeler 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	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<p>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 hoeven.</p>	Naast de boring heeft ook een visuele inspectie plaatsgevonden van de vrij gegraven constructie.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<p>het draagkrachtvermogen van de kelders. Voor dat onderzoek dacht men enkele kelderaken '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.</p>	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 kluis-kelder 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Op de Kromme Nieuwgracht 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 Nieuwgracht 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 Nieuwgracht 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 nieuwbouwkelder 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	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang d systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Vooraf willen wij twee opmerkingen plaatsen: 1. Kelders en gewelven en kluisuren 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, kluisuren en grachtenmuren zijn met elkaar verbonden; de binnenstad is als het ware een 'aaneengeklonken' brok steen.	Samenhang wordt juist ook door de gemeente onderkend.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang d 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	Samenhang d 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	Samenhang d systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	Het afscheuren van de kelders van de voorgevel is een goed voorbeeld van de onderlinge afhankelijkheid van de bouwdeelen, die in feite de juridische aansprakelijkheidsdeling 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	Werkkelders 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 tussendeck 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 kelderaken 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 laste 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	Werkkelders 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 kelderakafdichting 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	Werkkelders 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 opgenomen. 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	Samenhang end systeem	Rapport Spoor 2 – Voorlopige Expertbeoordeling	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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 komt met 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 kluiswanden 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.</p>	<p>In het programmaplan wordt een verbeterde werkwijze voor het voorbereiden en uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de wal- en kluiswanden 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</p>
-----------	-----------------------------------------------------------------	-------	---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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/kluiskeiders 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	<ul style="list-style-type: none"> • Omdat op diverse plaatsen op de Kromme Nieuwegracht de fundering onder de kluiswanden ontbreekt kunnen er grote spanningen op de werf/kluiswanden 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	<ul style="list-style-type: none"> • Op pagina 21 staat dat het aannemelijk is dat verkeer met een aslast van 2 ton veilig kan kruisen echter moet de rekenkundige onderbouw 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 welke 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 maatregelen 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenhang end 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Hemelwater afvoer	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	Werkelder s 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)	<p>Is het college bereid om ook metingen (o.a. van trillingen) uit te voeren, of zijn hier al plannen voor?</p> <p>Antwoord 17</p> <p>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.</p> <p>Uit de onderzoeken (zie website van de Commissie) is niet gebleken dat trillingen de oorzaak zijn van schade aan werfkelders en wal- en kluisuren. Er zijn geen plannen om andere onderzoeken naar trillingen te laten uitvoeren.</p>

JURIDISCHE VRAGEN o.a. EIGENDOM

Datum	Vraagsteller	Bron	Onderwerp	Onderzoek	Vraag	Antwoord
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s 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	Werkkelder s 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	Werkkelder s 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Vraagstellin g 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Vraagstellin g 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 nodige 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Interpretati e	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	Werfkelder s 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 belangtegenstellingen.
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werfkelder s 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	Werfkelder s 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	Werfkelder s 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	Werfkelder s 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	Werkelder s 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	Werkelder s 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 lijd. 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	Werkelder s 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	Werkelder s 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 Nieuwegrac ht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Erfdienstbaa rheid	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 aanneme. 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 Nieuwegrac ht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Mandelighei d	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 Nieuwegrac ht Ir G.J.W. Gijzel c.i.	Mail	Onrechtmati ge 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	Werkkelders 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 nodige 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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Onduidelijk rapport VBK	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<p>Toerekening op basis van het profijitbeginsel 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 mogelijkwijs 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).</p> <p>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.</p>	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Eigendom grond onder werfkelder	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<p>• P 2/3:</p> <p>'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)</p> <p>Maar:</p> <p>'De vraag is evenwel hoe de eigendomsverhouding ligt ten aanzien van het kelderdeel dat niet in de grond van de eigenaar van het pand ligt maar daarmee wel is verbonden.' (pp 11/35)</p> <p>Want:</p> <p>'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.'</p> <p>De laatste zin volgt absoluut niet logisch uit het voorafgaande en is als conclusie 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</p>	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	Werkelder s 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	Werkelder s 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 burens van kluiswanden en werven. Gezien deze bepalingen hier kan verondersteld worden dat de bewoners de werven en kluiswanden 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	Werkelder s onder druk / Een code oranje boek	Recht grout te spuiten onder de keldervloer	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<ul style="list-style-type: none"> • 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 beweerd 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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Trekankers	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<p>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.</p>	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Kosten maatregelen aan kelders - niet kunnen financieren	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<p>Punt 104:</p> <p>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.'</p> <p>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.</p>	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Bestandelen regel toegepast op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<p>Er worden in het rapport van VBK nogal eens appels met peren vergeleken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 aanwijzing is dat deze zaken naar verkeersopvatting als één zaak moeten worden gezien.' (pp 12/35). <p>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?</p> <p>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 verkeersopvatting juist geen bestanddeel is. Het is dan niet bestemd om duurzaam ter plaatse te verblijven.'</p> <p>Alsof je een werfkelder zou kunnen verwijderen als het zijn 'tijdelijke hulpfunctie' heeft vervuld.</p> 	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<ul style="list-style-type: none"> • 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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Het begrip weg in de Wegenwet	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<ul style="list-style-type: none"> • 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'. <p>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.</p>	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Bouwbesluit : toepassing op werfkelders	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<ul style="list-style-type: none"> • 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 gyroclaag zou moeten worden bekleed vanwege 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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Publiek belang: juridisch en politiek beschouwd	Juridisch document Van Benthem en Keulen	<ul style="list-style-type: none"> • 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.' <p>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.</p>	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	Werfkelder s onder druk / Een code oranje boek	Verkeer	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	<p>Het verkeers- c.q. vervoersprobleem : De oplossing van dit probleem ligt in de sfeer van het autovrij maken van de binnenstad wat een krachtadig beleid van de gemeente Utrecht en een men-taliteitsverandering van de betrokken bewoners vraagt.* zoveel mogelijk ruimte geven aan de voetganger in de binnenstad, uitbreiding voetgangersgebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> * grachten geheel afsluiten voor zwaar verkeer. * grachten alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer t.b.v. laden en lossen, arts, taxi, invaliden (aanvoer bouw materiaal e.d. evt. via de gracht), * aanzienlijke beperking aantal parkeerplaatsen, * vervangende parkeerplaatsen voor bewoners op beloopbare afstand, * strikte handhaving van de maatregelen. 	<p>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.</p>
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief		Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	<p>de conclusie dat alleen toestaan van bestemmingsverkeer niet zo werken is niet onderbouwd (geen tellingen of andere gegevens), dit lijkt een aanname !</p>	<p>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.</p>

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 ?	<p>Sinds tijden geldt er een aslastbeperking van maximaal 2 ton en een lengtebeperkingen van maximaal 9 meter op de grachten met werfkelders.</p> <p>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.</p> <p>In maart 2021 zijn vrachtwagenverboden op alle grachten ingevoerd en tijdelijke breedtebeperkingen op een viertal straten gerealiseerd. Meer en definitieve breedte beperkingen op de toegangswegen zijn in zomer 2021 voorzien.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
----------	-------------------------------	-------	------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 ontheffingssysteem. 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	<p>Wat stellen wij concreet voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 zouwieso 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) 	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
--------------	-------------------------------------	-------	------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

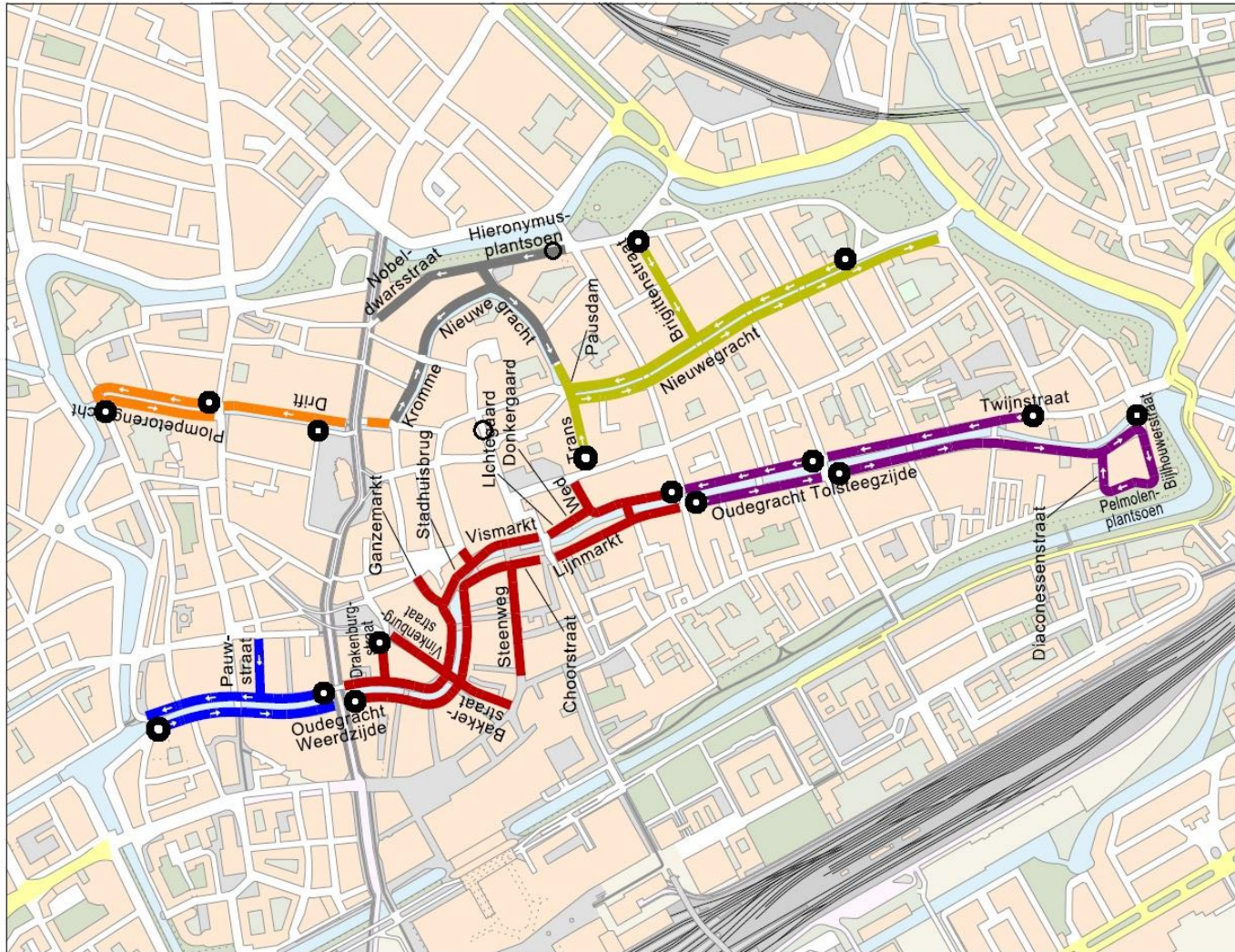
5-2-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Brief	Weren te zwaar verkeer rapport XTNT en Decisio	Laten we nu, als was het maar één keer, uitgaan van een idee en die in praktijk brengen en hier in volharden en gezamenlijk in optrekken, en niet vanuit de praktijk handelen en na een paar maanden schouderophalend 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 'ontheffingsysteem' 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 enquête 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 toegestane 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	Werkelder s 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 <i>gezamenlijk</i> 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	Werkelder s 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	Werkelder s 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	Werkelder s 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 wervenherstelproject 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	Werkelder s 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: raadvragen 26 feb 21)

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkelder s 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	Werkelder s 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 brillen 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	Werkelder s 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 fundamentele 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	Werkelder s 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 fundamentele 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 'samenwerken aan het behoud van onze stedelijke cultuurschatten' zo lelijk kon uitpakken. Een plan van aanpak over werven, kluisen 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	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenwerki ng	Reactie op Code Oranje Boek	<p>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.</p> <p>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?</p>	<p>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)</p>
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenwerki ng		<p>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.</p>	<p>Er worden niet onderbouwd over elk overleg het gaat. In het Plan van Aanpak wordt juist ingegaan op samenwerking met eigenaren.</p>
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenwerki ng		<p>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.</p>	<p>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.</p>
26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkkelder s onder druk / Een code oranje boek	Samenwerki ng		<p>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</p>	<p>Dit is een belangrijke wens van beide zijden, van de eigenaren en de gemeente.</p>

26-1-2021	Comité werfkelders Oudegracht	Werkelder s 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	Werkelder s 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 bereid 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	Werkelder s 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	<p>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)</p>	<p>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.</p>