Plan van aanpak programma wervengebied

23 april 2020
Kenmerk: 7327455 202004231700 EB

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

1 Inhoudsopgave

1 Inhoudsopgave 2

2 Samenvatting 3

3 Aanleiding, context en scope 9

4 Wat willen we samen met de stad bereiken? 13

5 Hoe gaan we dat doen 22

Bijlage 1: componenten wervengebied & verdeling eigendom en beheer 35

Bijlage 2: overzicht en toelichting onderzoeken 38

2 Samenvatting

2.1 Context en aanleiding

Rijksmonument en erfgoed

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

In stand houden werven en muren

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

Herziening van de aanpak wal- en kluismuren

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

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

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

2.2 Wat willen we samen met de stad bereiken?

Doel programmatische aanpak wervengebied

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

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

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

Het programma is opgebouwd uit drie hoofdopgaven:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Hoe gaan we dat doen

Register van alle eigendommen

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

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

Samenwerking, omgevingsmanagement en communicatie

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

omgevingsmanagement.

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

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

Organisatie

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

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

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

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

Planning

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

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

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

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

3 Aanleiding, context en scope

3.1 Herstel wal- en kluismuren

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

Onderzoek Antea Group naar het project wal- en kluismuren

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

3.2 Herzien van de aanpak van Wal- en kluismuren

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

Nader onderzoek en beleid

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

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

Sturing en projectbeheersing

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

Omgevingsmanagement

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

3.3 Werven en erfgoed

Ontstaansgeschiedenis en gebruik

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



Figuur 1: Oudegracht nabij Geertebrug (1953)



Figuur 2: Oudegracht in de jaren '50



Figuur 3: aanleg riolering Nieuwegracht (1987)



Figuur 4: Werkzaamheden Oudegracht (1993)

Veranderingen in het gebruik vanaf de 19de eeuw

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

Gezamenlijk herstellen: werfkelders waterdicht (1993 - 2002)

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

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

4 Wat willen we samen met de stad bereiken?

4.1 Doelstelling van het programma Wervengebied

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

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

Sturen vanuit waarden

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

Scope

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

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

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

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

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

Wat is er aan de hand

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

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

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

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

Wat willen we bereiken:

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

Wat is er al gedaan:

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

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

Wat gaan we doen:

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

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

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

Wat is er aan de hand

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

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

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

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

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

Wat willen we bereiken:

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

Wat is er al gedaan:

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

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

Wat gaan we doen:

Afronden en overdragen van rakken in uitvoering

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

Stappenplan/afwegingskader voor het voortzetten van herstelwerkzaamheden op korte termijn

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

Deze afweging organiseren we als volgt:

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

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

Relevante technische gegevens beschikbaar en juridische verplichtingen duidelijk

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

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

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

Aangepaste werkwijze voor de uitvoering van de herstelwerkzaamheden.

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

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

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

Programmering werkzaamheden

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

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

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

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

Wat is er aan de hand:

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

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

Wat willen we bereiken:

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

Wat is er al gedaan:

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

Wat gaan we doen:

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

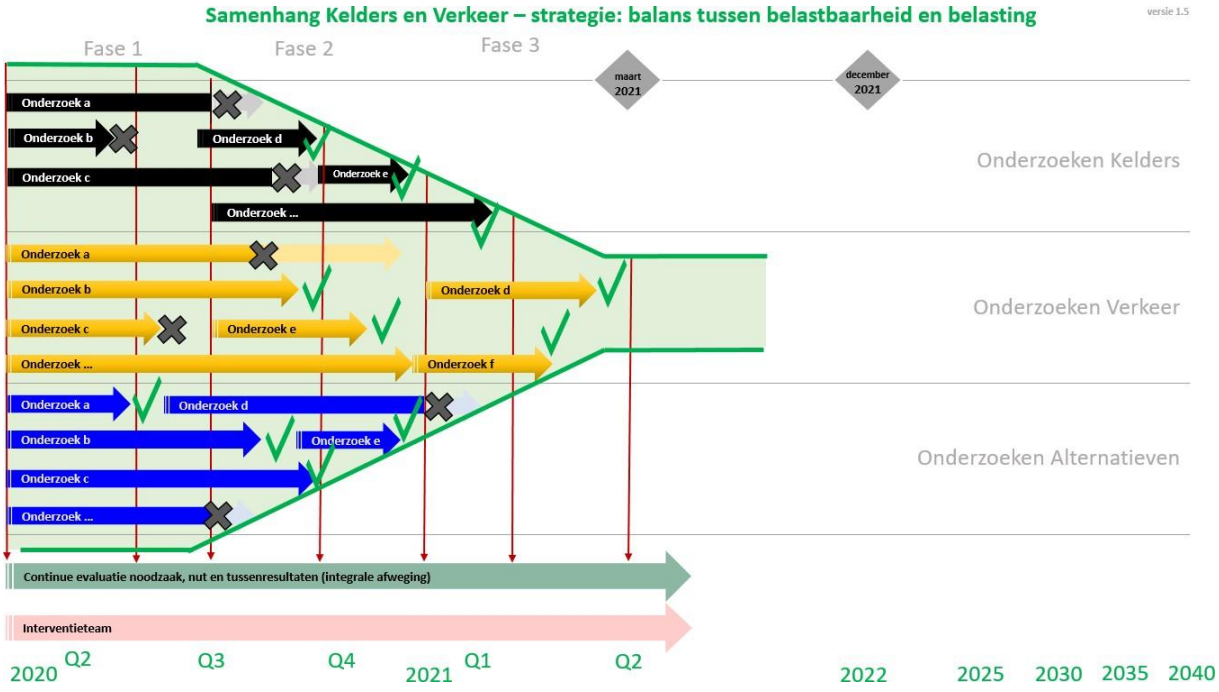
- We maken een beleidskader met verplichtingen en rechten van de eigenaren van kelders en de gemeente voor het in stand houden van de werf- en wegkelders.
- We voeren verdere kortetermijnmaatregelen door voor een betere naleving van de aslastbeperking, zoals continuering van de verhoogde inzet van handhaving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

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

Werkwijze

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

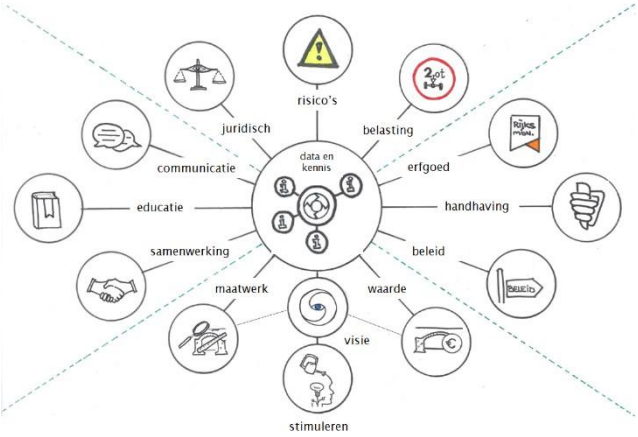
De bedoeling is om in het eerste kwartaal van 2021 richtinggevende keuzes te kunnen maken op basis waarvan een meerjarenaanpak voor het vervolg kan worden gemaakt. Bij dit proces worden stakeholders betrokken. De uitkomsten van de onderzoeken en de keuzes naar aanleiding daarvan zullen worden betrokken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


Samenhang Kelders en Verkeer – strategie: balans tussen belastbaarheid en belasting
versie 1.5
Fase 1
Fase 2
Fase 3
maart 2021
december 2021
Onderzoeken Kelders
Onderzoeken Verkeer
Onderzoeken Alternatieven
Onderzoek a
Onderzoek b
Onderzoek c
Onderzoek d
Onderzoek e
Onderzoek ...
Onderzoek f
Continue evaluatie noodzaak, nut en tussenresultaten (integrale afweging)
Interventieteam
2020
Q2
Q3
Q4
2021
Q1
Q2
2022
2025
2030
2035
2040

5 Hoe gaan we dat doen

5.1 Register van alle eigendommen

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



Wat is er aan de hand

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

Wat willen we bereiken

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

de Werelderfgoedlijst van UNESCO.

Wat is er al gedaan

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

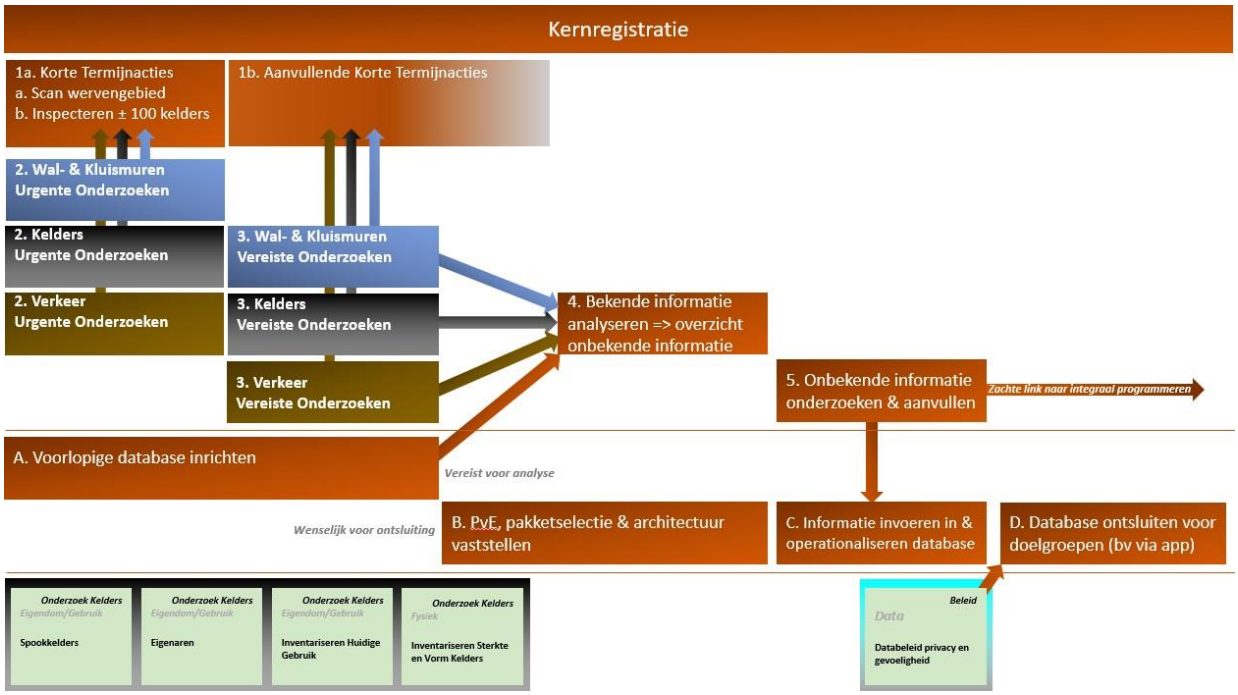
Wat is daarvoor nodig

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

Wat gaan we doen

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

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



5.2 Samenwerking tussen de eigenaren van elementen in het wervengebied

Wat is er aan de hand

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

Wat willen we bereiken

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

Samenwerken met eigenaren, beheerders en direct betrokkenen

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

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

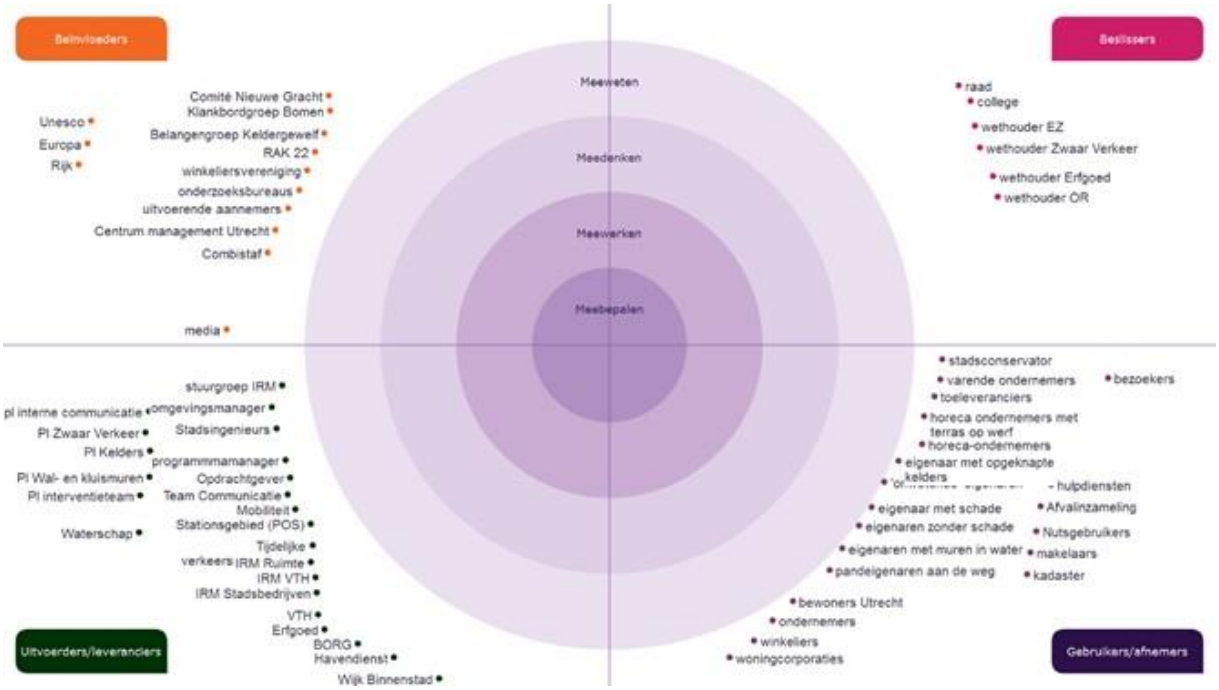
Bij het opstellen van het plan van aanpak betrekken we de stad. Door de maatregelen in het kader van het Coronavirus hebben we dat beperkt kunnen doen. We hebben een tussentijdse versie van het plan van aanpak gedeeld met vier betrokken bewonersgroepen die eigenaren zijn van kelders. Het gaat om eigenaren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

Communicatie en omgevingsmanagement

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

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

Krachtenveldanalyse



Figuur 9: krachtenveldanalyse

Deze analyse wordt gebruikt om in kaart te brengen wie op basis van welk belang betrokken wordt bij dit project. Hiermee kunnen we in elke fase bepalen wie belang heeft en hoe deze partijen op de juiste manier te betrekken. Via deze methode sluiten we aan bij de omgeving in de boodschap (wat wil en kan de ander horen) maar ook zeker in netwerken en de juiste vormen van communicatie (wanneer en op welke manier komt de boodschap ook aan), zodat de 'zwijgende meerderheid' ook een stem heeft in het proces.
In de afbeelding zijn vier niveaus van betrokkenheid: meeweten, meedenken, meewerken en mede koers bepalen. De rollen zijn beslisser, gebruiker, beïnvloeder en leverancier. De actoren zijn in kaart gebracht. We bepalen samen met hen wat hun rol nu is, wat hun rol zou moeten zijn en wat er nodig is om ze in de gewenste rol te krijgen.

Wat is er al gedaan:

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

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

Wat is daarvoor nodig

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

Wat gaan we doen

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

5.3 Organisatie

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

Bestuurlijk opdrachtgeverschap

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

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

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

Ambtelijk opdrachtgeverschap

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

Ambtelijk opdrachtnemerschap, programmamanagement

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

Interventieteam wervengebied

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

Programmateam wervengebied

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

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

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

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

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

5.4 Risicobeheersing

Uitgangspunten

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

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

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

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

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

Sturing en governance

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

De sturing op het reguliere werk vindt plaats binnen de organisatieonderdelen, waarvan de

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

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

Risicobeheersing op project- en programmaniveau

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

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

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

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

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

Voortgangsrapportage

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

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

5.5 Planning

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

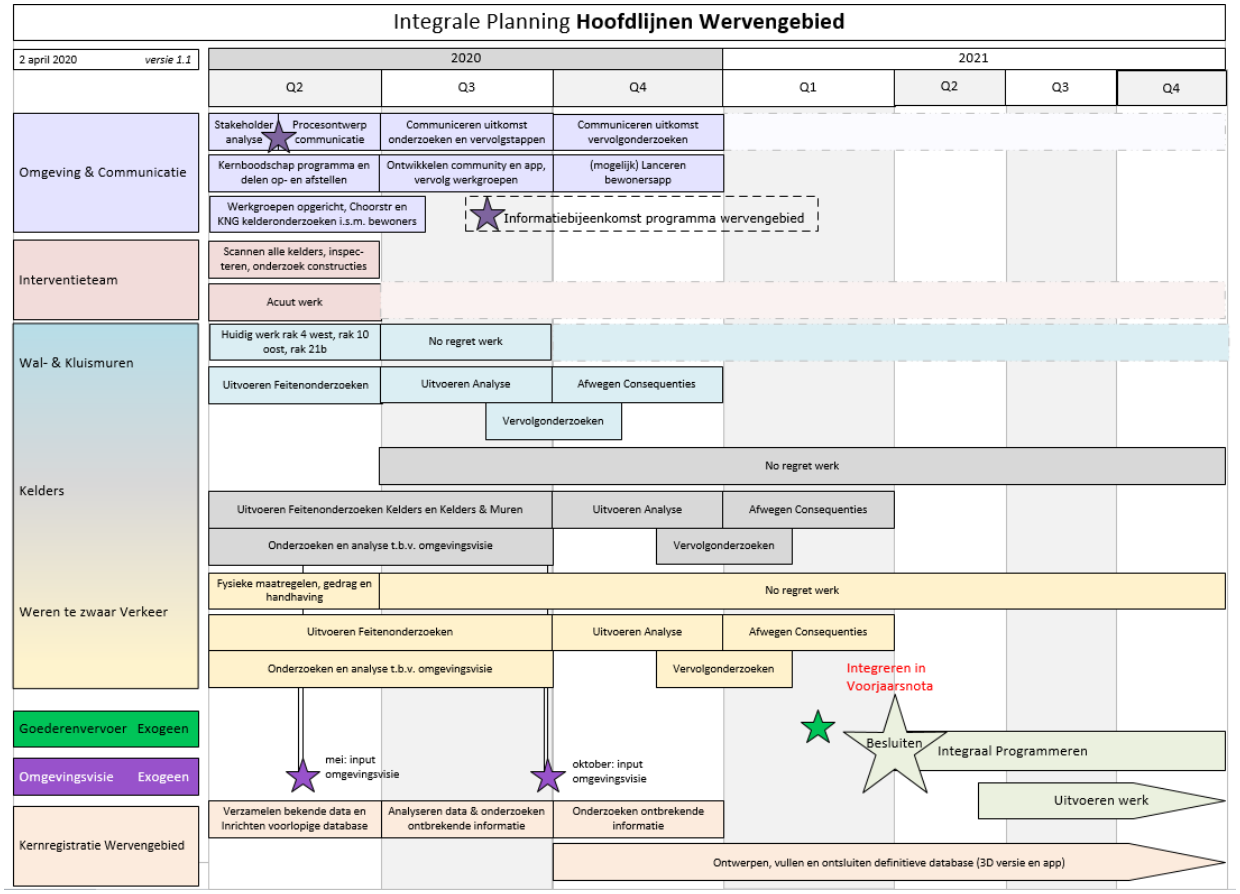
Voor de periode 2020 – 2021 is inmiddels een globale planning gemaakt. In het tweede kwartaal van 2020 worden de planningen van de projecten en van het omgevingsmanagement nader uitgewerkt. Op basis daarvan zal de programmaplanning worden geactualiseerd.

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

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

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

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



5.6 Financiën

Project Wal en Kluismuren

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

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

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

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

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

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

Programma wervengebied

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

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

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

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

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

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

Fasering

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

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

kader van de veiligheid (interventieteam) en behoud van het erfgoed en de werkzaamheden die nodig zijn om invulling te kunnen geven aan de toezegging om in het voorjaar 2021 een integrale aanpak van het wervengebied gereed te hebben. Onderdeel daarvan is ook onderzoek naar het mogelijk hervatten van werkzaamheden voor het onderhoud van de wal- en kluismuren in 2020 of 2021 waarmee stagnatiekosten kunnen worden voorkomen. Daarover is een stappenplan met een afwegingskader opgenomen. Ook is onderzoek naar de stabiliteit van de werfkelders en het effect van verkeer daarop onderdeel van de eerste fase.
Parallel aan het uitwerken van de programmatische aanpak onderzoeken we of er op provinciaal-, rijks- en Europees niveau subsidie of co-financieringsmogelijkheden zijn, die mogelijk mede kunnen worden benut voor subsidie aan eigenaren in gezamenlijk beheer en onderhoud. Ook kan gedacht worden aan het verkennen van de wenselijkheid en haalbaarheid om het wervengebied op te laten nemen als UNESCO-Werelderfgoed.

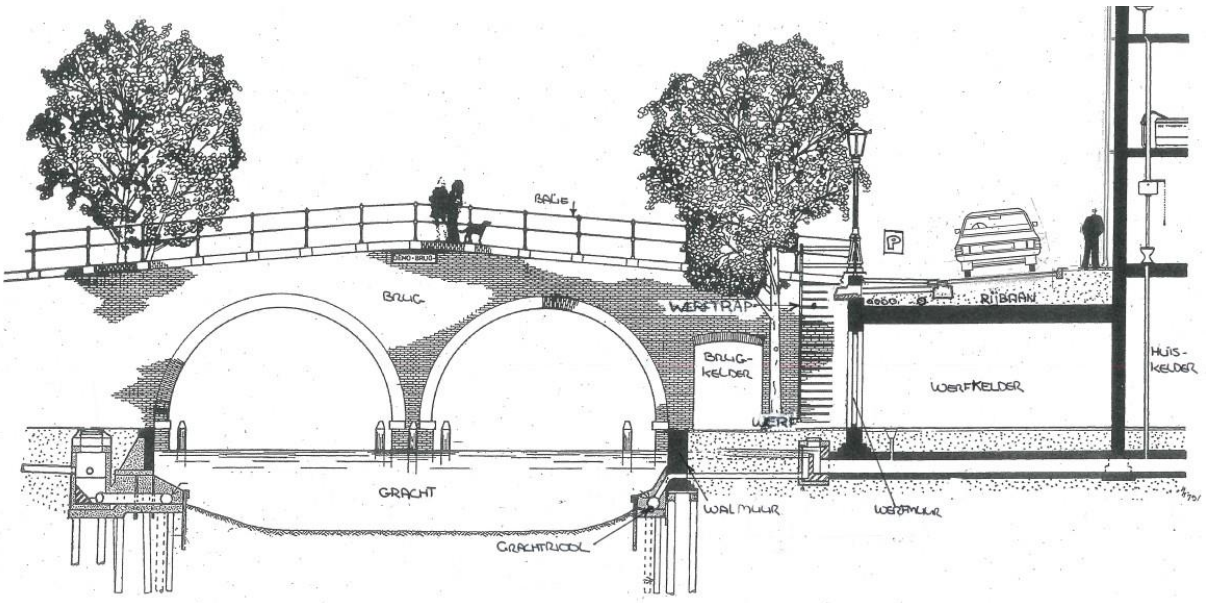
De dekking van de kosten van €15,2 miljoen voor het project wal- en kluismuren wordt betrokken bij de integrale afweging van de Programmabegroting 2021. De mogelijk resterende meerkosten zijn nog niet bekend, en worden op basis van het op te stellen herzieningsplan betrokken bij de Voorjaarsnota 2021.

Bijlage 1: componenten wervengebied & verdeling eigendom en beheer

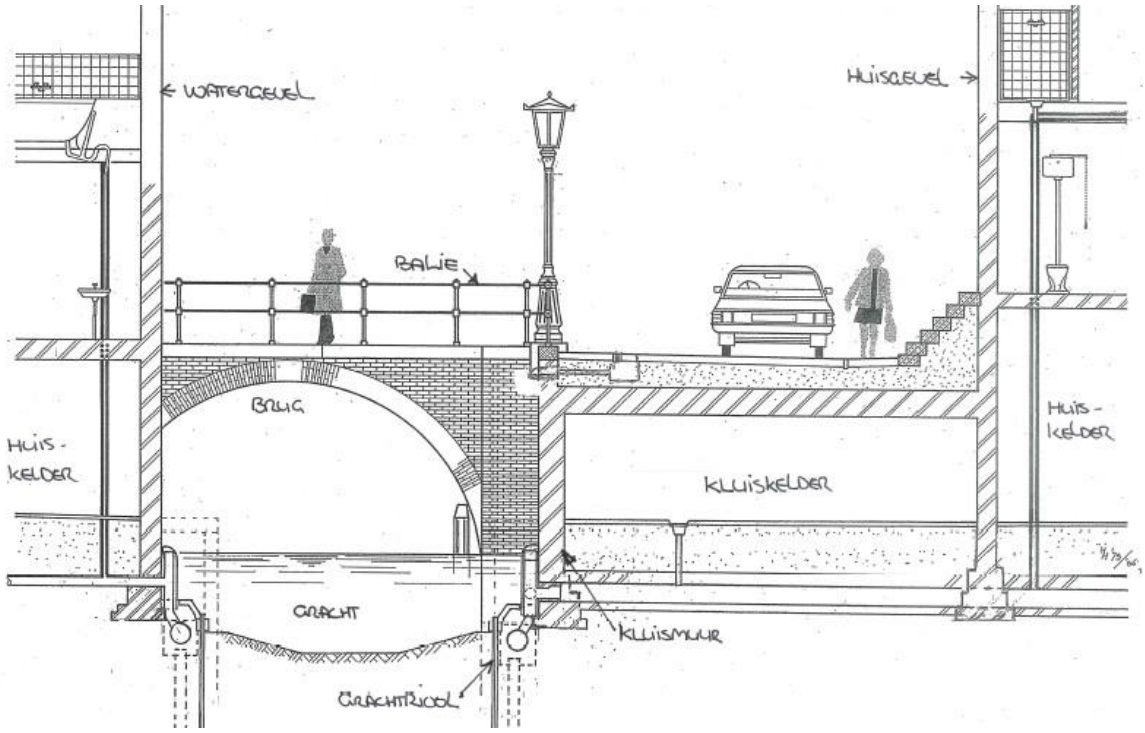
Definiëring componenten van het wervengebied

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

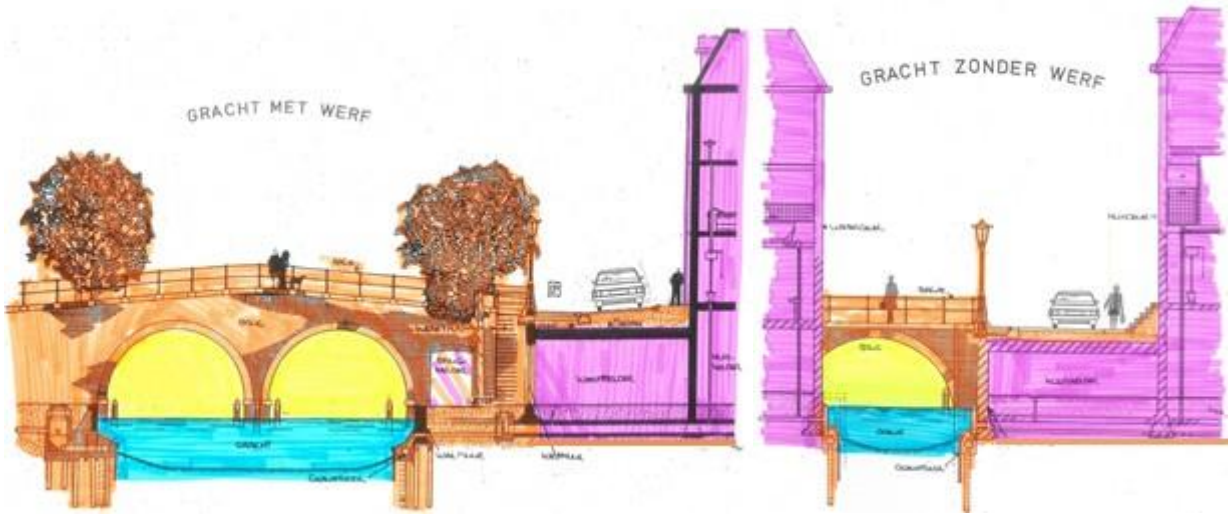
Impressie componenten wervengebied (via rapport *Kelders in de oude binnenstad*)



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



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



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

Eigendom werven, werf- en kluismuren en werfkelders

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

Juridische bescherming als monument en consequenties

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

Bijlage 2: overzicht en toelichting onderzoeken

De programmatische aanpak wervengebied werkt middels drie hoofdopgaven:

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

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

Interventieteam

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

Wal- en Kluismuren

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

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

Kelders

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

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

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

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

Verkeer

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

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