

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Mogelijkheden Grifthoekbrug

Voorzitter	Tim Schipper	
Tijd	19.30 –20.25 uur	
Zaal	Perskamer	
Soort Bijeenkomst:	Bespreken commissiebrief	
Werkvorm bijeenkomst	Regulier	
Geagendeerd door:	Cees Bos	
Doel van de bijeenkomst	De raad wordt breed geïnformeerd en hoort graag de mening van betrokkenen.	
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Robert Gijsen	Milieu en Mobiliteit (presentatie)
	Marjan van Caspel	Milieu en Mobiliteit
	Trix Aarts	Milieu en Mobiliteit
Meepraters	Ria Glas	Fietzersbond (presentatie)
	Sara Schrievers	Bewonersgroep Wolvenbuurt
	Jacques Blommendaal	Centrummanagement Utrecht (CMU)
	Wilfried Claus	bewoner
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk	
Aanwezige griffiedewerker(s)	Petra de Graaff	
Programma	Presentatie door Robert Gijsen Vragen raadsleden Meepraters aan het woord (presentatie Ria Glas) Vragen raadsleden	
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de commissie.	

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De raad wil een toelichting op de mogelijkheden voor een langzaam verkeer brug die de Grifthoekgarage verbindt met de binnenstad. Bij deze bijeenkomst bent u welkom als meeprater.

Motivatie Cees Bos, Stads Belang Utrecht

De fractie van SBU is er van overtuigd dat de realisatie van de Grifthoekbrug bijdraagt tot ontwikkel- mogelijkheden van de Wolvenpleingevangenis, een gezondere exploitatie van de Grifthoekgarage, alsook een betere bereikbaarheid van de binnenstad. Graag gaat Stadsbelang Utrecht in gesprek met de burgers en ondernemers over de herziene mogelijkheden en de randvoorwaarden voor het verkrijgen van draagvlak onder de bevolking. Een ambtelijke toelichting is gewenst ter visualisatie van integratie van de brug en mogelijke vervolgroute, in mogelijke planvorming. Uiteraard begrijpt de fractie dat een dergelijke visualisatie een grove pennenschets behelst, maar zeker nu lijkt het de fractie zinnig de gedachten hierover met diverse partijen te delen en van gedachten te wisselen.

Ria Glas, Fietzersbond

De Wolvenbrug wordt handig voor veel fietsers. Niet geschikt maken voor fietsers zou een gemiste kans zijn!

Sara Schrievers, Bewonersgroep Wolvenbuurt

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Het toelichten van ons bezwaar mbt de mogelijke aanleg van de grifthoekbrug ,als Bewonersgroep Wolvenbuurt.

Geachte Commissieleden, geachte Gemeenteraadsleden, Mijn naam is Sara Schriever en ik spreek namens de Bewonersgroep Wolvenbuurt. Bestaande verder uit Sherman de Jesus; Bas Savenije; Koen Scherer; Ellen van Aken; José Simons; Walter Kahn. 1999 2009 2016 In de jaren 1999 en 2009 hebben wij als Bewonersgroep Wolvenbuurt actie ondernomen tegen de aanleg van een loopbrug over de Wittevrouwensingel en die uitkomt in de Wolvenstraat. Naar aanleiding van onze argumenten, heeft de gemeente tot twee keer toe besloten om de bouw niet door te laten gaan. Het is met name niet doorgeslagen omdat wij nog steeds met geldige argumenten aangetoond hebben dat het zeker in relatie tot de kosten, een brug onvoldoende daadwerkelijke extra parkeerders zou opleveren voor de Grifthoekgarage. Het verbaast ons des te meer, dat de aanleg van een brug , maar nu in de vorm van een langzaam verkeer brug, in 2016 opnieuw naar voren wordt gebracht. Uit de commissiebrief hebben wij begrepen dat dit in verband staat met het feit dat U; het college van B&W de langzaam verkeer brug wil meenemen in de herontwikkeling van de voormalige gevangenis Wolvenplein. Die herontwikkeling is inderdaad een nieuw gegeven, maar we willen vooropstellen dat een beslissing over het eventueel aanleggen van een brug pas genomen zou moeten worden, als de definitieve bestemming van het voormalige gevangeniscomplex bekend is. Zolang dat niet duidelijk is, is een loop- dan wel een langzaam verkeer-brug op deze locatie prematuur. De argumenten die we de twee eerdere keren aangevoerd hebben zijn nog steeds geldig. (Zie zienswijze drs. Koen Scherer en Ing. Friso Roest , 2009) Feit blijft, dat naar ons inziens de plannenmakers voorbij gaan aan de nadelige effecten die de brug op de buurt zou hebben. Deze zijn: De brug vergroot de verkeersonveiligheid. De bijzonder smalle middeleeuwse Wolvenstraat is nu al een druk gebruikte doorgaande route vanuit twee kanten. Het noordoostelijk deel van de stad zou er nu bij komen zodat een driesprong ontstaat waarbij er maar liefst sprake is zes mogelijke verkeersstromen. Doordat het wegdek (= rijwielpad) van de Wolvenstraat op het smalste deel maar 1,85 m is en de straat krom loopt is er nu al regelmatig sprake van gevaarlijke situaties zeker met bromfietsen. Wij hebben nauwelijks noemenswaardige trottoirs (nog geen meter), dat geldt ook voor de Plompstorengracht, en de woonfunctie is sinds 1999 flink toegenomen. Daarmee ook het aantal gezinnen met spelende kinderen. Mensen met kinderwagens en rolstoelers zijn gedwongen om van het fietspad gebruik te maken. Wij denken daarom eerder aan de Wolvenstraat als een voetgangersgebied of Woonerf en een Wolvenpark voor de buurt in plaats van een brug die verkeer aantrekt. De brug verstoort het monumentale karakter van de buurt. Naast levendig wordt onze buurt gekenmerkt door een mooi middeleeuws en besloten karakter, de Gemeente heeft het Wolvenplein en de Wolvenstraat op de stille plekkenkaart van Utrecht geplaatst en geeft daarmee aan dat zij belang hechten aan stille plekken in onze stad. Daarmee zijn wij het hardgrondig eens. Een brug vergroot de onveiligheid t.a.v. criminaliteit ,de brug vormt een nieuwe vluchtroute voor brommers/scooters die voor politie niet toegankelijk is. In die zin staat de brug averechts op het handhavingsbeleid van de politie, het vergroot ook de sociale onveiligheid, de overlast van hangjongeren wordt groter. Tot slot willen wij twee alternatieven noemen, die we de twee eerdere keren in 1999 en 2009 ook hebben uitgewerkt en aangedragen. De Asch van Wijckskade-brug, die uitkomt op de parkeerplaats aan de Begijne kade, en voor een goede verbinding zou zorgen met de binnenstad voor langzaam verkeer. Een tweede alternatief voor voetgangers is een wandelpromenade langs de Wittevrouwensingel naar de Wittevrouwenbrug. Dit alternatief is logistiek het meest aantrekkelijk vanwege de aansluiting op het openbaar vervoer. Dit is met name van belang omdat de parkeergarage, voor voetgangers, te ver van de binnenstad gesitueerd is en de loop route over de voorgestelde brug brengt daar geen verbetering in. Het promenade- alternatief is ook in mentaal-psychologisch opzicht aantrekkelijker, omdat het een overzichtelijke wandelroute met duidelijk oriëntatiepunten biedt. Immers, de Dom is vrijwel de gehele route zichtbaar. Tot slot levert de wandelroute aansluiting op de oostzijde van de binnenstad, de Biltstraat als winkelgebied, de Schouwburg de Wittevrouwenstraat en de Voorstraat. De laatste twee worden ook in de verkeersnota genoemd in verband met een herinrichting, ten aanzien van voetgangers en fietsers. Met deze alternatieven in gedachten, vragen wij U om het voorafgaande nog eens in overweging te nemen. We nodigen U uit voor een bezoek aan de buurt

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

zodat U kennis kunt nemen van de situatie ter plekke. En we zijn te allen tijde bereid met U mee te denken.
Dank voor Uw aandacht, Namens de Bewonersgroep Wolvenbuurt. Sara Schriever

Bijlage Bewonersgroep Wolvenbuurt

Tekst uit:

Zienswijze

op

Bestemmingsplan Binnenstad Utrecht, Ontwerp, 15 juni 2009

(1e terinzagelegging 18 juni 2009)

Status: definitief

Versie: 1

Datum: 20 juli 2009

ing. F.M. Roest

drs. K.G. Scherer

1. Inleiding

Onderhavige zienswijze betreft een bezwaar op de functieaanduiding voor de Grifthoekbrug. In de inspraakronde zijn verschillende argumenten aan bod gekomen, en deze zijn vastgelegd en becommentarieerd in de Nota van Inspraak van juni 2009. Een aantal zaken zijn ons inziens in de reactie van de Gemeente onderbelicht gebleven of niet bevredigend beantwoord. In deze zienswijze zullen we de belangrijkste argumenten in meer detail onderbouwen, in de hoop dat de Gemeente de vraagstukken en zorgpunten nader zal beschouwen. Belangrijkste aandachtspunt zijn de gevolgen voor de brug in de directe omgeving, met name voor de Wolvenstraat.

Afbeelding 1: Wolvenstraat



2. Situatieschets

De Wolvenstraat is een monumentaal straatje met middeleeuwse dimensies. Het betreft een smalle autovrije straat die in het midden nauw toeloopt. Afbeelding 2 laat zien dat de Wolvenstraat verreweg de nauwste ontsluiting in de Noordelijke binnenstad is.

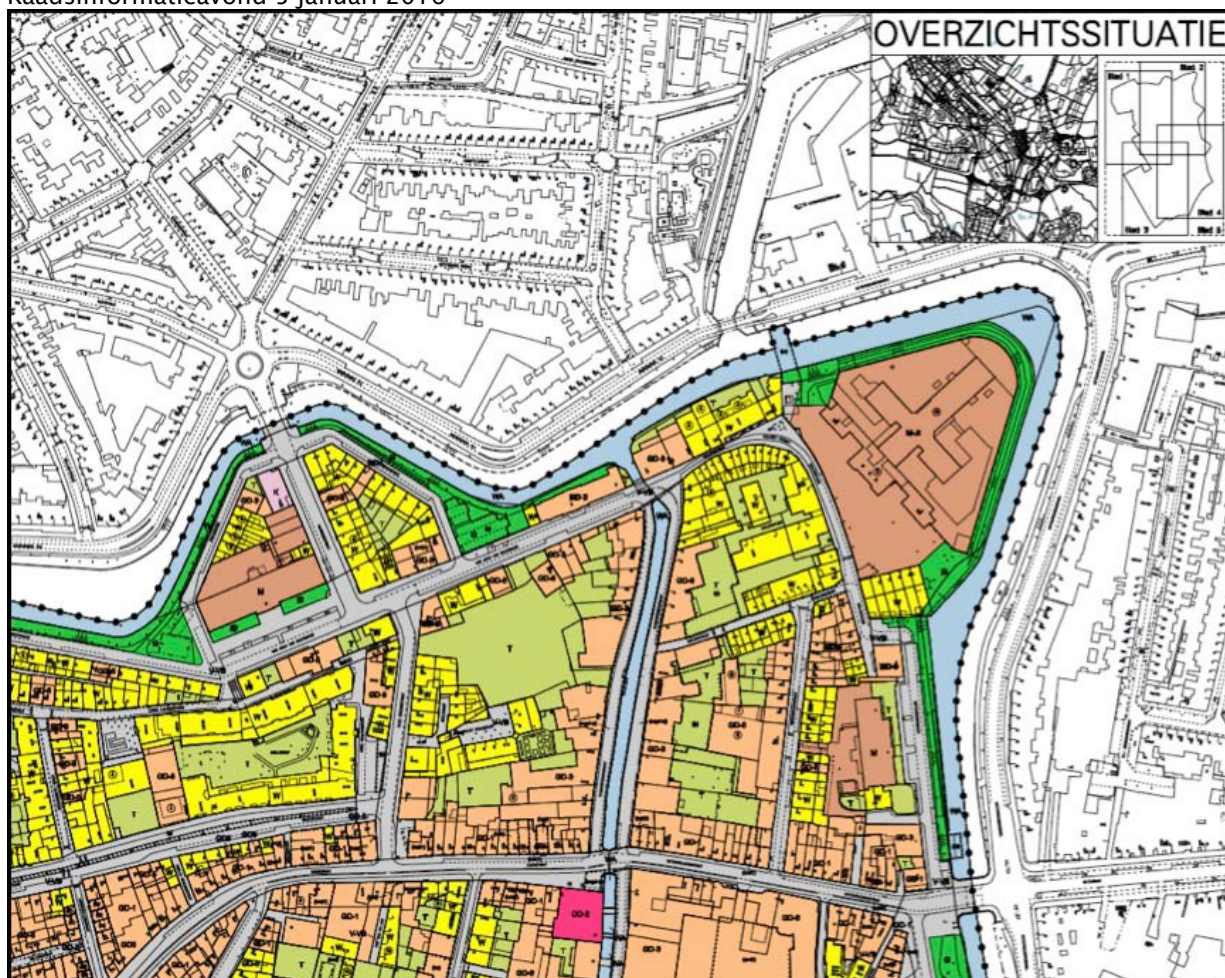
In de huidige situatie kan de Wolvenstraat gedefinieerd worden als een "rustig straatje". Gedurende het grootste deel van de dag en in het weekend is er weinig verkeer. Tijdens de ochtend- en middagspits kan het wel redelijk druk zijn.

Onderstaande spitstelling (Tabel 1) onderstreept dat. Deze telling is bewust in deze zienswijze opgenomen als nulmeting van de verkeerssituatie.

3

Afbeelding 2: "flessenhals" Wolvenstraat

Raadsinformatieavond 5 januari 2016



Tabel 1a: Ochtendspits* week 29

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Tabel 1a: Ochtendspits* week 29

Dag	Voetgangers	Brommers	Fietzers
maandag	9	7	142
dinsdag			
woensdag	21	13	185
donderdag	14	11	190
vrijdag	3	9	87
zaterdag	4	1	14
zondag			

* Ochtendspits gemeten tussen 7:00 en 9:00

Tabel 1b: Middagspits* week 29

Dag	Voetgangers	Brommers	Fietzers
maandag	37	7	111 186
dinsdag			
woensdag	55	11	236
donderdag	50	15	220
vrijdag	45	12	166
zaterdag			
zondag			

* Middagspits gemeten tussen 16:00 en 18:00

Tabel 1c: Dagtelling 16 Juli 2009

Tabel 1c: Dagtelling 16 Juli 2009

Uur	Voetgangers	Brommers	Fietsers
5:00 - 6:00	-	1	-
6:00 - 7:00	2	1	7
7:00 - 8:00	4	4	65
8:00 - 9:00	10	12	125
9:00 - 10:00	11	1	54
10:00 - 11:00	9	3	40
11:00 - 12:00	6	-	32
12:00 - 13:00	6	-	12
13:00 - 14:00	3	2	18
14:00 - 15:00	5	7	41
15:00 - 16:00	8	7	76
16:00 - 17:00	27	5	85
17:00 - 18:00	23	10	135
18:00 - 19:00	22	7	85
19:00 - 20:00	11	2	63
20:00 - 21:00	7	-	44
21:00 - 22:00	4	2	46

NB1: Aangezien bovenstaande telling na ingang van de zomervakantie (4 juli 2009) plaatsvond, zou iets minder drukte te verwachten zijn. De omwonenden schatten de drukte echter in als representatief. Wellicht werd de afname als gevolg van vakanties gecompenseerd door een toename omdat het een week van mooi weer was. Het zou ons inziens goed zijn als de gemeente in aanvulling op bovenstaande telling enkele weken een telling van fietsers en bromfietzers doet met een mechanische fietsteller (telslang).

NB2: De meeste fietsers en brommers passeren richting het oosten. De Wolvenstraat lijkt dus een logischere route komend vanaf de Asch van Wijckskade richting Bildstraat dan andersom.

3. Brommers en scooters



Aandachtspunt in de huidige situatie zijn vooral de brommers (bijvoorbeeld voedselkoeriers), vanaf de Asch van Wijckskade (blauwe pijl in afbeelding 2) met hoge snelheid de Wolvenstraat inrijden. Gegeven de nauwheid van de straat ervaren bewoners dan het gevoel "van de sokken gereden te worden". Aan het begin en eind van de Wolvenstraat is duidelijk het G11 verkeersbord aangegeven, omdat de Wolvenstraat verboden is

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

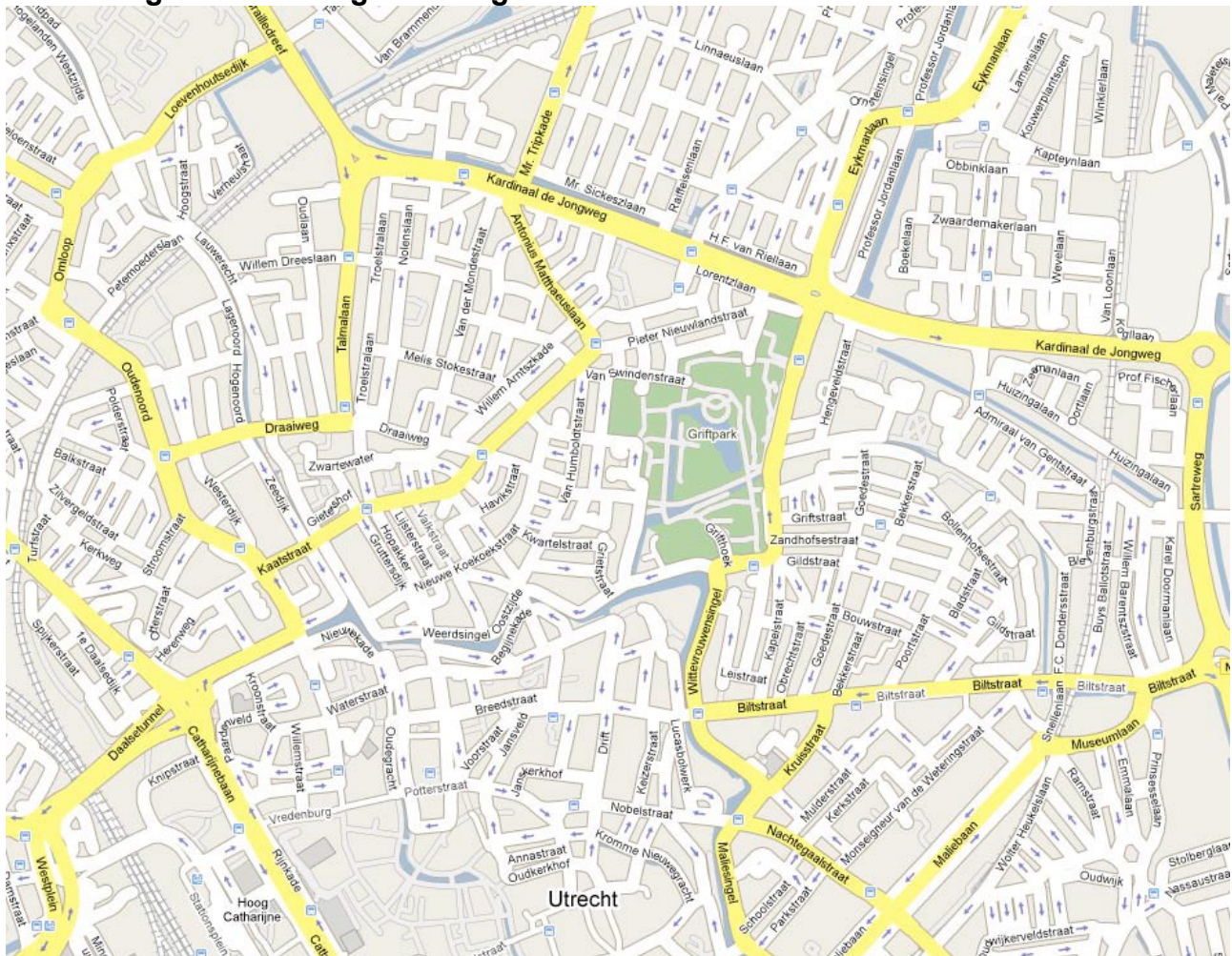
voor bromfietzers. Wij realiseren ons dat dit verbod moeilijk te handhaven is, maar adviseren hier toch periodiek tijdens de spits op toe te zien, of om verkeersremmende elementen op te nemen om de lange rechtstand vanaf de Asch van Wijckskade te onderbreken.

Het is goed dat er aan weerszijden van het fietspad een klein verhoogd voetpad aanwezig is, waardoor er toch iets van een scheiding is van het voet- en brom(fiets)verkeer. Voor spelende kinderen is echter wel toezicht geboden.

4. Toename verkeersdruk

Een van de belangrijkste zorgpunten is dat door aanleg van de Griftbrug, een verschuiving van de verkeersstroom optreedt. Dit is ook de reden waarom de bewoners collectief besloten hebben een verkeerstelling te doen, zodat dit als nulmeting kan dienen om toekomstige verandering aan af te meten. Met de Griftbrug ontstaat een "snelle route" die naar verwachting veel verkeer zal aantrekken.

Afbeelding 3: Ontsluiting Griftbrug



Afbeelding 3 laat zien dat de Grifhoekbrug een interessante ontsluiting wordt voor een aanzienlijk deel van Noord Utrecht. Wij ondersteunen het doel van de Gemeente om de brug onaantrekkelijk voor fietsers te maken. Echter, aangezien de brug toegankelijk voor rolstoelen is, is onze zorg dat het ook voor fietsverkeer

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

een interessante route zal worden. In de Nota van Inspraak geeft de Gemeente in dit kader aan:

"De brug dient zo te worden ontworpen dat de binnenstad en de garage comfortabel te voet (inclusief kinderwagen en rolstoelen) bereikbaar zijn. daarmee is de brug ook toegankelijk voor fietsers, maar de vormgeving van de brug zal het gebruik door fietsers niet aanmoedigen. Voor (brom)fietsers en scooters zijn alternatieven aanwezig." (p. 58, Nota van Inspraak)

De laatste vaststelling is ons inziens wat kort door de bocht. De ervaring leert dat alternatieve (langere) routes niet gekozen worden. Men neemt nou eenmaal graag de kortste weg (zie box 1).

Box 1: Fietsers kennen snelste routes

Box 1: Fietsers kennen snelste routes

(bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 230)

Uit onderzoek naar het routekeuzegedrag [22] is gebleken dat de helft van de fietsers een route gebruikt die minder dan 6% langer is dan de kortste route. Nog beter dan afstand verklaart reistijd de routekeuze. Fietsers weten in 50% van de gevallen een route te kiezen die minder dan 5% verschilt van de snelste route in het netwerk.

De gemeente geeft zelf ook aan in de Nota van Inspraak:

"De huidige routes, zonder brug, zijn langer en voelen door de van het centrum afbuigende looprichting nog langer." (p.57, Nota van Inspraak).

De gemeente onderschrijft daarmee onze stelling dat eenieder die op weg naar het centrum een route langs of nabij de parkeergarage volgt, de kortste weg zal kiezen, via de brug.

De route zal niet direct ingeburgerd zijn, maar verwacht wordt dat deze toename in het eerste jaar na aanleg van de brug al optreedt.

5. Monitoren verkeersstroom

Wij wijzen de bouw van de brug af, maar mocht het plan doorgang vinden dan stellen wij dat de Gemeente er goed aan zou doen om de verkeersstroom te monitoren. Een eerste telling voor aanleg van de brug, en vervolgtellingen na aanleg van de brug. De Gemeente stelt in de Nota van Inspraak:

"De aanleg van de brug leidt niet tot extra verkeersbewegingen." (Nota van Inspraak, p.58)

Deze conclusie lijkt voorbarig en niet gegrond op een analyse van de situatie. Onze zorg betreft niet de toename in voetverkeer van de parkeergarage naar de binnenstad, of een toename van voetverkeer in het algemeen. Onze zorg betreft een toename van verkeersdruk van fietsers en brommers.

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Indien uit monitoring van de verkeersstroom blijkt dat het fiets- en bromverkeer een jaar na aanleg van de brug significant is toegenomen, stellen wij voor dat de Gemeente daar conclusies aan verbindt. Zie ons voorstel over alternatieve maatregelen.

6. Planschade

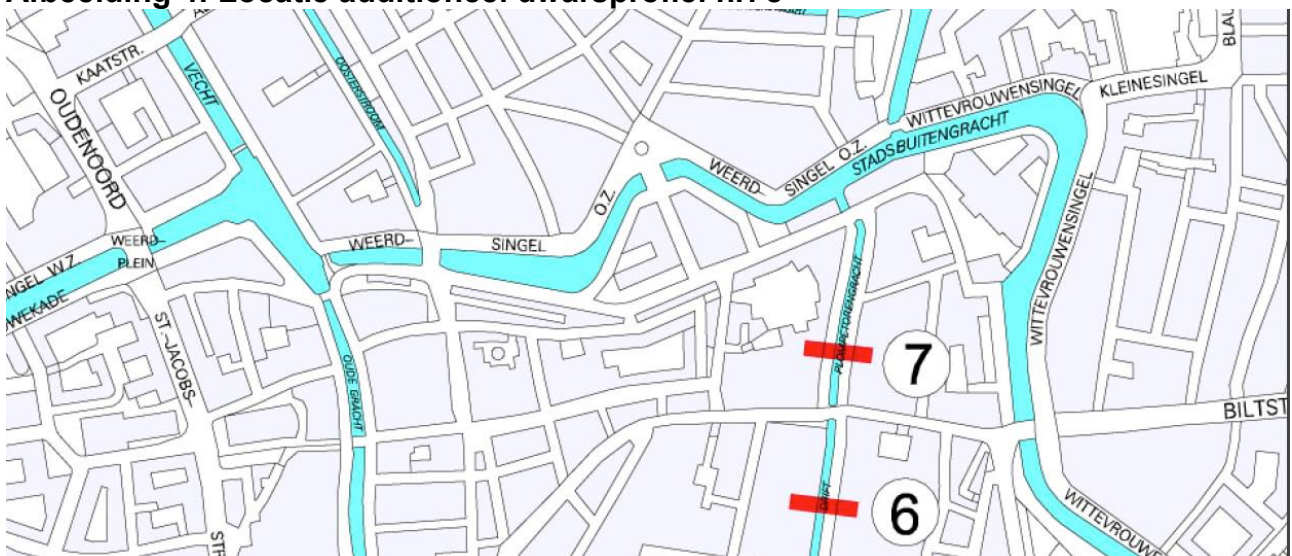
Huiseigenaren in de omgeving van de brug kunnen bij de bouw van de brug waarschijnlijk aanspraak maken op een planschadevergoeding. Hoewel dit geen inhoudelijke grond is om het plan af te wijzen, is dit in de toekomst mogelijk een forse kostenpost, en in die zin van belang voor de Gemeente om in de overwegingen mee te nemen. Het beperkte profijt van de brug voor bewoners (ontsluiting Griftpark), zal naar verwachting niet opwegen tegen de negatieve gevolgen van een toename in verkeer, en wij verwachten dan ook dat de planschade ruim boven het in de nieuwe wro gestelde minimum van 5% (bagatelkosten) ligt.

Indien er inderdaad een toename van verkeersdruk optreedt, ondervinden gezinnen met jonge kinderen in de Wolvenstraat (bijv. nr. 3, 15, 17, 18) last van verdergaande verkeersonveiligheid en geluidsoverlast. Voor de waarde van de huizen vervalt de omgevingswaarde (rustig straatje), en daarmee valt een deel van de kopersmarkt (gezinnen met kinderen) weg en/of daalt de waarde voor deze markt.

7. Veiligheid

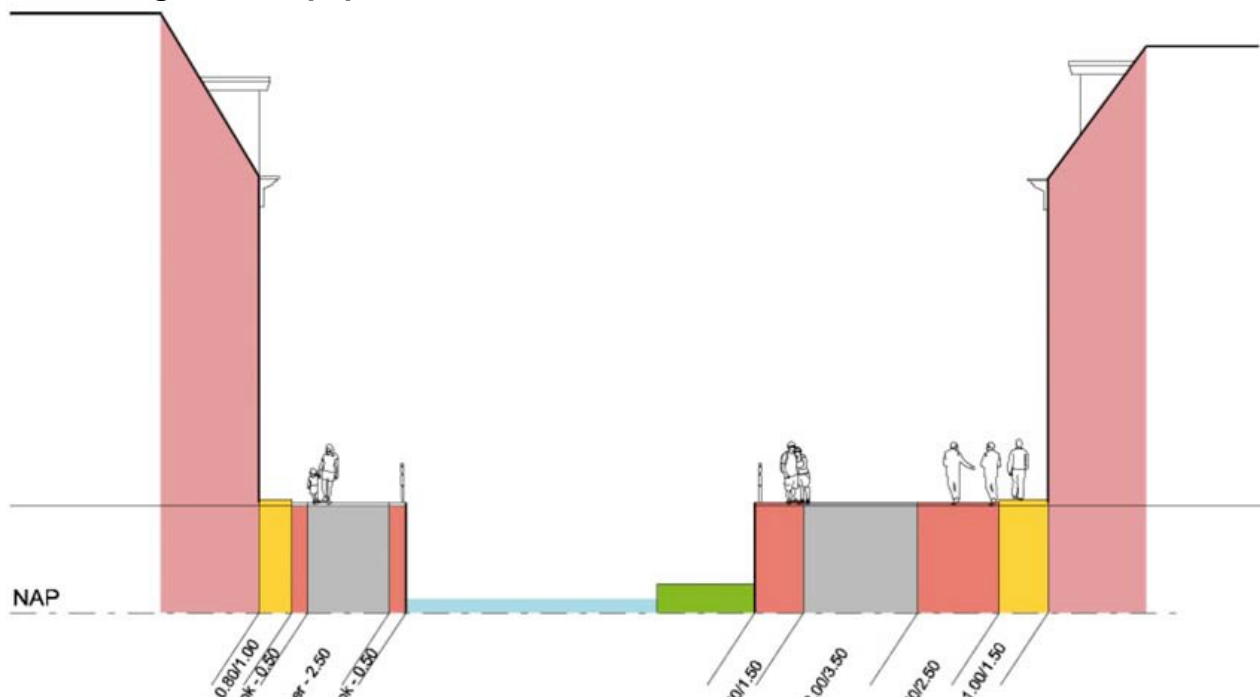
Bijlage 2 van het bestemmingsplan geeft zeven dwarsprofielen van een aantal locaties in de binnenstad. Opvallend is dat er geen doorsnede in de Wolvenstraat is genomen. Ons inziens is een dwarsprofiel in de Wolvenstraat relevant omdat in het licht van de Griftbrug juist door deze flessenhals de grootste toename van verkeer gewrongen moet worden. Hieronder geven wij een dwarsprofiel (nr. 8, afbeelding 4 en 5) en enkele aandachtspunten.

Afbeelding 4: Locatie additioneel dwarsprofiel nr. 8



Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Afbeelding 5: Principeprofiel nr. 8 Wolvenstraat



Bovenstaande doorsnede is genomen op het smalste deel van de Wolvenstraat, nabij huis nummer 7. De breedte van het voetpad varieert, maar is op die locatie 1.00 en 1.10 m aan de noord respectievelijk zuidzijde. Het fietspad is 2.00 m breed.

De principe doorsnede laat duidelijk zien dat de situatie zich eigenlijk niet leent voor een combinatie van fiets- en voetverkeer. Volgens de ASVV 2004 (CROW) zou een fietspad met tweerichtingsverkeer normalitair een breedte van meer dan 3,50 m moeten hebben, en 3,00m voor lage intensiteit. Ook het voetpad is te smal gedimensioneerd. Daarvoor geldt een richtlijn van >2.00 m waarbij alleen bij vernauwingen korter dan 10 m een breedte >1.20 m toegestaan is. Er is dus onvoldoende manoeuvreerruimte voor mensen met een handicap, met zware bagage of kinderwagens. In de huidige situatie wijken mensen met kinderwagens vaak uit naar het fietspad, wat soms gevaarlijke situaties oplevert. Voor het geprojecteerde rolstoelverkeer van- en naar de parkeergarage zal hetzelfde gelden.

Wij zijn ons ervan bewust dat het in de binnenstad van Utrecht niet altijd mogelijk is om de dimensionering van de ASVV toe te passen. Duidelijk is echter dat de Wolvenstraat zodanig nauw en ondergedimensioneerd is, dat de overweging zou moeten zijn de Wolvenstraat voetgangersgebied te maken, eens te meer in het licht van de beoogde toegankelijkheid voor rolstoelgangers en toename van voetverkeer.

Naast verkeersveiligheid is sociale veiligheid van belang. De bewoners hebben tijdens de inspraak argumenten hieromtrent (penitentiaire inrichting, project strafrechtelijke opvang verslaafdenzorg, etc.) ingediend en deze zijn in de Nota

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

nog onvoldoende meegenomen in discussie. Voorkomen moet worden dat de brug een 'hangplek' wordt.

8. Alternatieve route

De alternatieve route via de Wittevrouwensingel is nog niet goed onderzocht. Dit wordt (ook door buitenstaanders) als een logische oplossing gezien. Er ligt al een breed en rustiek pad langs de singel en voor rolstoelgangers is deze route minder stoepje-af-stoepje-op dan de doorlooprouten via de Plompetorengracht, en zonder conflict met auto's, fietsers en brommers. Daarnaast vindt de route aansluiting bij winkeleigenaren in de Wittevrouwenstraat. De looproute langs de singel ook voordelen heeft voor de net opgeknapt Biltstraat. Bezoekers van de nieuwe uitgaansgelegenheden die daar zijn bijgekomen zullen geen enkele baat hebben van de brug.

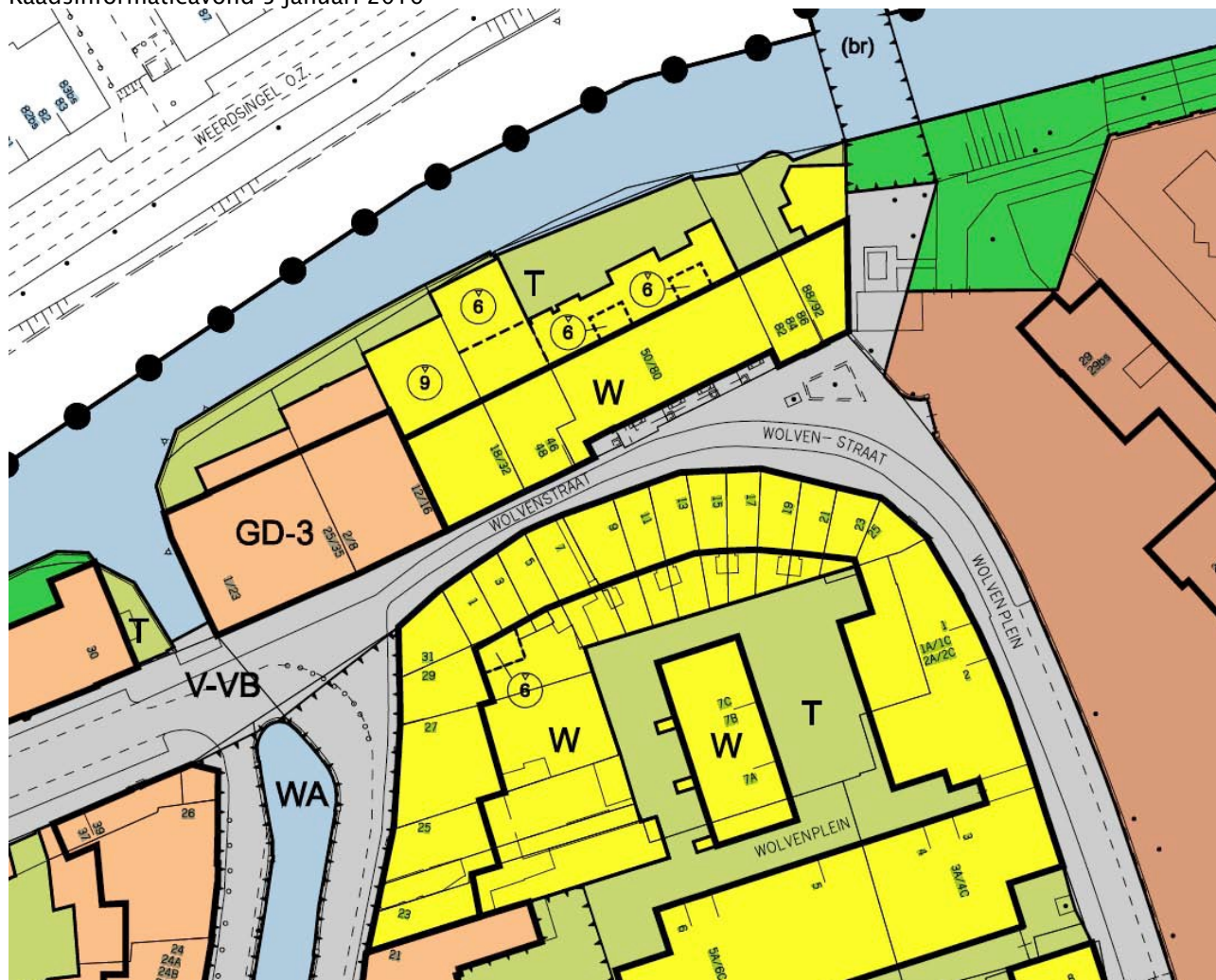
Het ons inziens beter om eerst andere goedkope opties en optimalisaties een kans te geven en uit te voeren (bijvoorbeeld ook bewegwijzering naar garage) voordat tot het irreversibele en relatief kostbare plan van de brug wordt overgegaan.

9. Alternatieve maatregelen

Indien passende maatregelen worden genomen om een toename van fiets- en bromverkeer te voorkomen, vervalt daarmee een belangrijk punt van zorg met betrekking tot de aanleg van de Griftbrug. Een toename van voetgangersverkeer wordt niet als groot bezwaar gezien. Ons inziens is hier ook winst te behalen. Indien de Wolvenstraat als voetgangersgebied bestemd wordt, kunnen de beide smalle voetpaden samengetrokken worden tot een enkel breed voetpad, waar vervolgens voldoende manoeuvreerruimte is voor rolstoelgangers en voor een toename in voetverkeer. Tevens wordt daarmee de ongewenste en onveilige situatie van hard rijdende brommers aankomend van de Asch van Wijckskade opgelost.

Afbeelding 6: Voetgangersgebied Wolvenstraat

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

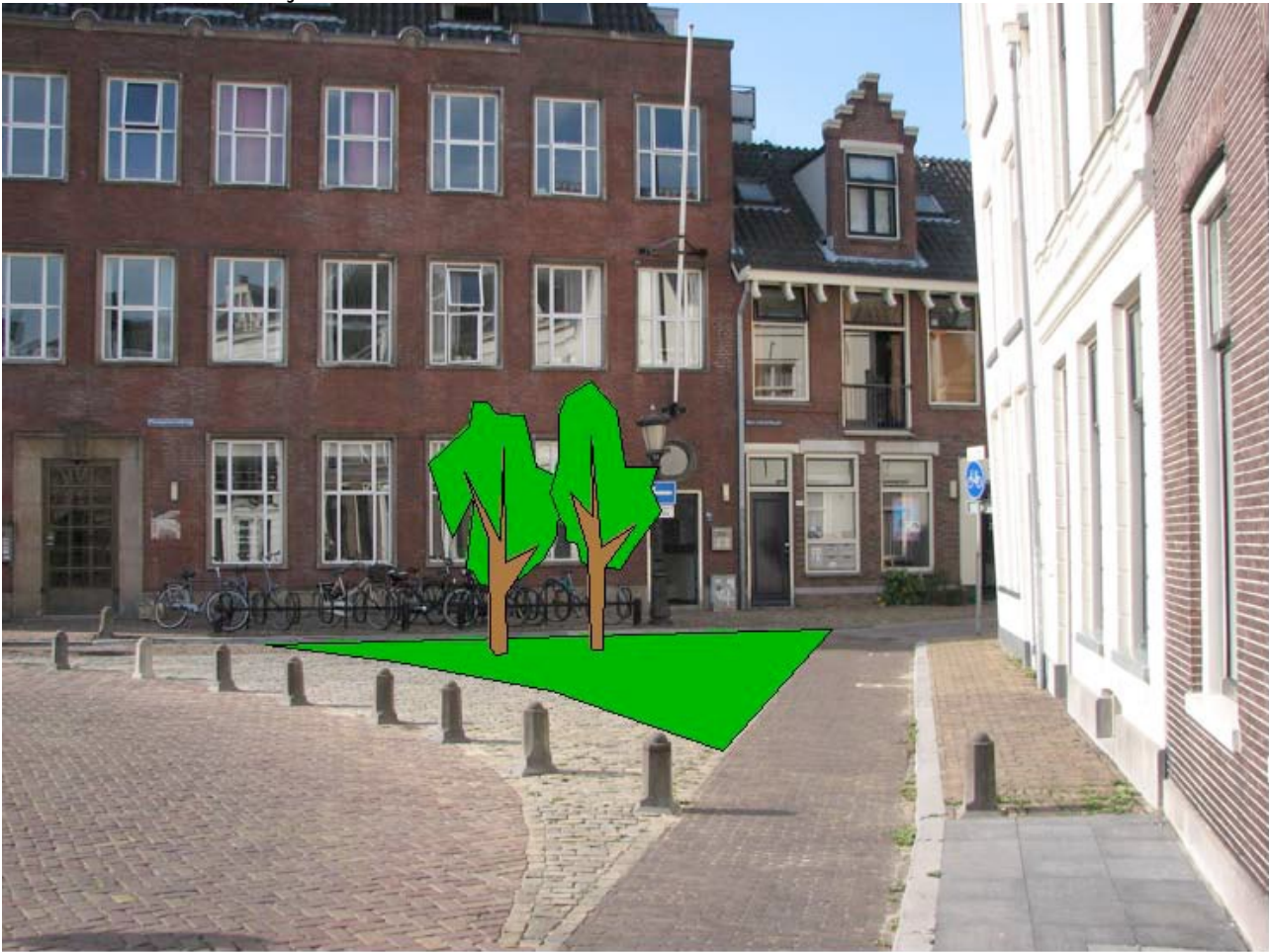


Een brom- en fietsverbod is echter moeilijk te handhaven en werkt alleen als de fietsroute op een slimme manier geblokkeerd wordt. De huidige afzetting bij de Plompetorenbrug zou versterkt kunnen worden door een verhoogd groenperk aan te leggen. Zie vlak "A" in afbeelding 6 en de impressie in afbeelding 7. Ook aan de zijde van het Wolvenplein kan de fietsroute gebroken worden door een 'lus' in de bestaande vloeiende bocht te creëren (Zie vlak "B" in afbeelding 6). Wel dient rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid voor ambulance en brandweer en incidenteel bestemmingsverkeer (laden en lossen) voor bewoners van de Wolvenstraat, en Moira.

Het creëren van een plantsoen is wellicht een vrij drastische ingreep. Er zijn ook andere (minder drastische) maatregelen die een oplossing bieden. Wij denken hierin graag met de Gemeente mee.

Afbeelding 7: Plantsoen

Raadsinformatieavond 5 januari 2016



Afbeelding 6 laat zien hoe de doorgaande route vanuit de Asch van Wijckskade kan worden geblokkeerd/afgebogen. De route van en naar de Wittevrouwenstraat en Biltstraat via de Wolvenstraat wordt dan minder aantrekkelijk, en fietsers en brommers zullen eerder voor een route via Begijnestraat en Plompetorengracht kiezen.

Overigens is de verkeerssituatie langs de Plompetorengracht ook een aandachtspunt, met name de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers met kinderwagen en rolstoelgebruikers (zie afbeelding 8).

Duidelijk is dat het strategisch plaatsen van groenperken, sierkeien of andere vaste elementen verkeersregulerend kan werken.

De Gemeente geeft in dit kader aan:

"De Grifhoekbrug biedt de mogelijkheid om parkeerplaatsen op te heffen en de Plompetorengracht anders in te richten." (p.58, Nota van Inspraak)

Herinrichten van de Plompetorengracht lijkt ons een uitstekend idee. Wij denken dat dit plan echter onafhankelijk van de brug kan en moet worden beschouwd. De brug wordt ook als argument gebruikt voor het deels autovrij maken van het Janskerkhof. Nu al is het zo dat er op zaterdag - de drukste dag in de stad - minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het Janskerkhof vanwege de Bloemenmarkt. Dat lijkt niet tot problemen te leiden, dus de vraag is of de brug

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

wel noodzakelijk is voor het deels autovrij maken van het Janskerkhof, of voor de Plompetorengracht.

Opgemerkt wordt dat de logische orde van maatregelen is eerst de Plompetorengracht autovrij te maken en te herinrichten, zodat de looproute kan functioneren, en pas dan het Janskerkhof autovrij te maken.

Afbeelding 8: Plompetorengracht



10. Haalbaarheid

Inspraakreactie nr.41 wordt aangehaald als zijnde een opmerkingen over "uitvoerbaarheid". Dit is niet correct. De betreffende inspraakreactie stelt geen vraagtekens bij de uitvoerbaarheid maar bij de (financiële) "haalbaarheid". Het plan voor het bouwen van de Grifhoekbrug betreft een grote onomkeerbare ingreep op de omgeving, waarbij ook sprake is van een significante financiële investering (aanleg brug, mitigerende maatregelen voor omgeving en verkeer, en planschade). Het is dus belangrijk de financiële kosten en baten eens naast elkaar te zetten in een rekensommetje (kapitalisatie) van kosten en opbrengsten tot netto contante waardes. Daarnaast zijn er uiteraard de maatschappelijke kosten (en baten) waar wij in deze zienswijze de aandacht op richten.

In het licht van haalbaarheid is het interessant om na te gaan waarom het plan voor de brug van acht jaar geleden uiteindelijk als onwenselijk en niet haalbaar

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

werd beoordeeld, en of diezelfde redenen nu niet net zo goed of zelfs in sterkere mate van kracht zijn. De Gemeente gaf hierop het volgende antwoord:

Een brug over de singel is inderdaad eerder onderwerp van politieke besluitvorming geweest. Met het nu opnemen van de brug in het bestemmingsplan Binnenstad heeft het college een nieuwe afweging gemaakt. (p.57, Nota van Inspraak)

Dit is geen antwoord op de vraag. Welke afweging? Het is goed om te leren van onze fouten, dus wij gaan er vanuit dat de gemeente het dossier van acht jaar geleden nauwkeurig heeft geanalyseerd. Met "nieuwe afweging" wordt ongetwijfeld niet bedoeld dat u tabula rasa een afweging maakt, maar dat er nieuwe argumenten zijn? Hoe zit het met de oude argumenten? Het betoog wordt vervolgd met:

De aanduiding in het voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad maakt het planologisch mogelijk om hier een brug aan te leggen, maar legt geen realisatie verplichting op. (p.57, Nota van Inspraak)

Wat wil de Gemeente hiermee zeggen? De Gemeente is tot alles in staat maar tot niets verplicht?

11. Participatie en Klankbordgroep

In de Nota van Inspraak wordt niet ingegaan op een aantal belangrijke aandachtspunten (zoals geluidsoverlast en verkeersonveiligheid). De gemeente herhaalt daarbij telkens dat overleg met omwonenden en belanghebbenden wordt gepleegd:

"In de klankbordgroep wordt in overleg met omwonenden en belanghebbenden gezocht naar maatregelen om geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen." (p.57, Nota van Inspraak)

"In de klankbordgroep wordt gesproken over maatregelen om het gebruik van de brug door (brom)fietzers en scooters te ontmoedigen." (p58, Nota van Inspraak)

De klankbordgroep bestaat inmiddels bijna een jaar, en is slechts eenmaal bijeengekomen. De dialoog heeft weinig opgeleverd omdat de Gemeente van de deelnemers verwacht dat zij instemmen met de brug. Het kan niet de bedoeling zijn dat de klankbordgroep slechts bestaansrecht heeft om de bouw van de brug te accorderen en vervolgens als mede-eigenaar te fungeren voor problemen die niet opgelost kunnen worden. Is de Gemeente bereid om ook de doorgang van het project ter discussie te stellen op het moment dat de klankbordgroep tegen de bouw van de brug is?

De Nota van Inspraak geeft de indruk dat de Gemeente de doorgang van de brug wil forceren, en de objectiviteit en nuance daarin verliest. Zo stelt de Nota van Inspraak over de toename van passanten:

"De ene bewoner zal dit als negatief ervaren, terwijl een andere bewoner dit juist als prettig ervaart." (p.59, Nota van Inspraak)

Met deze zin wordt de zorg ten aanzien van de verkeersveiligheid en herrie van brommers gebagatelliseerd tot een kwestie van persoonlijke voorkeur.

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Daarnaast verdraaid de Gemeente de verhouding - het overgrote deel van de inspraak reacties is negatief ten opzichte van de bouw van de brug. Met onderhavige zienswijze hopen we dat de discussie in de toekomst vooral de feiten onder ogen zal zien. Voor zover er in dit document naast feiten ook meningen en ideeën worden gegeven, wijzen wij u erop dat dit niet slechts de gedachten van een enkeling zijn. Onderhavig document wordt breed gedragen door omwonenden (zie Bijlage 1, lijst met handtekeningen). Wij spreken de Gemeente aan op haar voornemen bewoners en belanghebbenden in het beslissingsproces te betrekken, en gaan ervan uit dat u de aandachtspunten en ideeën in deze zienswijze ter harte zal nemen.

Lijst van medeopstellers en steunbetuigingen voor deze zienswijze, opgesteld door ing F.M.Roest en drs. K.G. Scherer, waarbij bezwaar aangemaakt wordt tegen de aanleg van de Grifthoekbrug.

Jacques Blommendaal, Centrummanagement Utrecht (CMU)
BRUGVERBINDING WITTEVROUWENSINGEL – WOLVENPLEIN E.O.

Inleiding

De vraag wel/geen brugverbinding van de Wittevrouwensingel ter hoogte van de Grifthoekgarage naar het gebied Wolvenplein als verbeterde entree tot het historisch centrum is afhankelijk van de doelstellingen die met een dergelijke investering beoogt worden. Een dergelijke vraag speelt in meerdere deelgebieden van het historische centrum. Het is om die reden dat we als CMU in nauwe samenwerking met de gemeente in 2015 een gezamenlijke opdracht hebben gegeven aan een extern bureau tot het uitwerken van een Strategische agenda voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het centrum van Utrecht in de periode 2015 – 2020: 'Kwartieren verbonden'. Dit rapport is op 8 december 2015 opgeleverd en zoals u zult begrijpen nog niet besproken in het bestuurlijk overleg tussen gemeente en CMU. Deze brugverbinding komt in dit advies ook aan de orde.

Doelstellingen

Twee doelstellingen zijn belangrijk:

- Het versterken van de aantrekkelijkheid om het Universiteitskwartier met de veelheid aan kwaliteiten te versterken en nieuwe bezoekers aan te trekken. Het gaat dan expliciet om bezoekers die nu de weg naar het Universiteitskwartier niet weten te vinden en nieuwe bezoekers van buiten de stad (in het verlengde is ook de aansluiting op de Bilstraat van belang).
- De vindbaarheid van het Universiteitskwartier vergroten. Dit vraagt om duidelijke, gemakkelijke en als plezierig ervaren voetgangersverbindingen tussen het Universiteitskwartier en de andere kwartieren, met name het aansluitende *Stadhuiskwartier*.

Een loopbrug zoals bedoeld met als bronpunt de Grifthoekgarage is noodzakelijk om de entreefunctie van de oostelijke zijde van het Universiteitskwartier te verbeteren en de verbinding van het Universiteitskwartier met de beoogde schakelroute binnen het historische deel van het centrum toegankelijker te maken.

Randvoorwaarden

De brug is geen op zichzelf staande oplossing. De loopafstand tussen Grifthoekgarage en Voorstraat is te groot om heel erg aantrekkelijk te zijn: het is 20 minuten lopen tot aan de Schouwburg en 25 minuten tot aan het begin van het Oudkerkhof. Daarom is het belangrijk dat er enkele randvoorwaarden worden vervuld om de verbinding tot een succes te maken. Er zijn maatregelen die op het bordje van de gemeente liggen en andere maatregelen zijn primair een aangelegenheid van ondernemers (als breed begrip, de Universiteit

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

behoort ook hierbij). Dat betekent dat er een samenhangend plan voor de komende jaren nodig is die ondernemers, CMU en gemeente met elkaar uitwerken. Daarbinnen wordt dan de functie van de brug opgenomen. Zonder uitpuittend te willen zijn kan worden gedacht aan een mix van de volgende maatregelen:

- Marketing/promotie van het Universiteitskwartier.
- Versterken economische functies in het Universiteitskwartier (bijv. herbestemming Wolvenplein)
- Aantrekkelijk maken van looproutes.
- Tarieven Grifthoekgarage (welke doelgroep wordt aangetrokken?).

Wilfried Claus, bewoner ook namens de burens op de Plomptorengracht Westzijde

Graag wil ik mijn waardering en ondersteuning uitspreken voor de realisatie van de Grifthoekbrug. De Grifthoekbrug. Met veel interesse en waardering heb ik kennis genomen van het zeer degelijke beleidsdocument 'Het gemeentelijk verkeersplan: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Ambitueus en noodzakelijk. Als bewoner van het gebied Wolvenstraat/Plomptorengracht wil ik graag mijn waardering en ondersteuning uitspreken voor de 'realisatie van de Grifthoekbrug'. Het belang van deze brug is sterk toegenomen door de activiteiten ten gevolge van de komst van het Gezondheidscentrum Binnenstad, de (geplande) activiteiten in de voormalige gevangenis en de toegenomen activiteit in Moira. Door de brug kan toenemende verkeersdruk vermeden worden en eenvoudig de bereikbaarheid van het gebied vergroot worden zonder dat er overlast ontstaat van extra verkeer. Toegenomen activiteit kan daardoor in evenwicht blijven met de gewaardeerde rust in het gebied. Een uniek stukje Utrecht. Het gebied en de gracht zou verder autoluw kunnen gemaakt worden. Op dit moment is de Plomptorengracht een gevaar voor voetgangers. Er komen te veel rondjes-rijders en sluipverkeer over de gracht met een te hoge snelheid en voorbijgaand aan de zogenaamde voetgangerszone op de weg. Bereikbaarheid voor de lokale ondernemers, bewoners en gevestigde organisaties kan ook geregeld worden conform winkelwandelgebieden of enkel plaatselijk verkeer. De parkeerdruk wegnemen zou daarbij ook tegemoet komen aan de bescherming van de monumentale gewelven en kademuur. Mogelijk zou het veranderen van de rijrichting, van Voorstraat naar Asch van Wijckskade voor beide zijden van de gracht, ook kunnen bijdragen aan de oplossing samen met het invoeren van plaatselijk verkeer en strikte handhaving van 30 km snelheid. De Plomptorengracht hoort overwegend een mooie wandelgracht te zijn waar fietsers welkom zijn. Dat geldt ook voor de Wolvenstraat; nu voelt het als een fietspad waar voetgangers welkom zijn. Een rustige wandelroute van Griftpark over een wandelbrug Grifthoekbrug, door de Wolvenstraat en over de Plomptorengracht, de Drift en Janskerkhof wordt dan een mooie en veilige stadswandeling door en naar de oude binnenstad met parkeermogelijkheid in de Grifthoekgarage.

Als Plomptorengrachtbewoner (nummer 20A) wil ik u graag doen weten een groot voorstander te zijn van de Grifthoekbrug. Ga er mee door en maak er iets moois van !

Meedenken: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen.

Met veel interesse en waardering heb ik kennis genomen van het zeer degelijke beleidsdocument. Ambitueus en noodzakelijk.

Als bewoner van het gebied Wolvenstraat/Plomptorengracht wil ik graag mijn waardering en ondersteuning uitspreken voor de 'realisatie van de Grifthoekbrug'.

Het belang van deze brug is sterk toegenomen door de activiteiten ten gevolge van de komst van het Gezondheidscentrum Binnenstad, de (geplande) activiteiten in de voormalige gevangenis en de toegenomen activiteit in Moira en het Universiteitskwartier. Door de brug kan toenemende verkeersdruk vermeden worden en eenvoudige bereikbaarheid van het gebied vergroot worden zonder dat er overlast ontstaat van extra verkeer.

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Toegenomen activiteit kan daardoor in evenwicht blijven met de gewaardeerde rust in het gebied. Een uniek stukje Utrecht. Het gebied en de gracht zou verder autoluw kunnen gemaakt worden. Op dit moment is de Plomptorengracht een gevaar voor voetgangers. Er komen te veel rondjes-rijders en sluipverkeer over de gracht met een te hoge snelheid en voorbijgaand aan de zogenaamde voetgangerszone op de weg.

Bereikbaarheid voor de lokale ondernemers, bewoners en gevestigde organisaties kan ook geregeld worden conform winkelwandelgebieden of enkel plaatselijk verkeer. De parkeerdruk wegnemen zou daarbij ook tegemoet komen aan de bescherming van de monumentale gewelven en kademuur.

Mogelijk zou het veranderen van de rijrichting, van Voorstraat naar Asch van Wijckskade voor beide zijden van de gracht, ook kunnen bijdragen aan de oplossing samen met het invoeren van plaatselijk verkeer en strikte handhaving van 30 km snelheid. De Plomptorengracht hoort overwegend een mooie wandelgracht te zijn waar fietsers welkom zijn. Dat geldt ook voor de Wolvenstraat; nu voelt het als een fietspad waar voetgangers welkom zijn.

Een rustige wandelroute van Griftpark over een wandelbrug Grifthoekbrug, door de Wolvenstraat en over de Plomptorengracht, de Drift en Janskerkhof wordt dan een mooie en veilige stadswandeling door en naar de oude binnenstad met parkeer mogelijkheid in de Grifthoekgarage.

Nagekomen reactie van: Stadsdorp Wolvenburg

"Raadsinformatieavond Cie S&R: Grifthoekbrug"

Verzonden per mail aan: commissiestadenruimte.secr@utrecht.nl.

Datum: 11 januari 2016

Te laat hebben we gehoord over de Raadsinformatieavond 5 januari j.l. met als onderwerp de Grifthoekbrug. Helaas, wij houden onze bijna 500 leden graag op de hoogte wat er speelt, dit informatieve moment hebben wij geheel gemist. Andersom ook, wij hadden u graag geïnformeerd over ideeën die bij Stadsdorp Wolvenburg leven.

De Grifthoekgarage is weer actueel. Daarvoor zal ongetwijfeld een reden zijn, maar welke? Ook de vraag van het raadslid kwam waarschijnlijk niet uit de lucht vallen. Als buurt kunnen we slechts gissen. In de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' staat de summiere regel betere verbindingen binnenstad, voor verblijfskwaliteit. Dat levert geen antwoord op de vraag. Dus voor wie een Grifthoekbrug en op wiens verzoek?

De Grifthoekbrug is inmiddels een dossier. Wij hebben op onze site een item aan de brug gewijd www.wolvenburgutrecht.nl. We hebben de geschiedenis 2007-2010 over de brug niet in deze reactie opgenomen: dat is op de avond inmiddels gedaan door Bewonersgroep Wolvenbuurt.

Desalniettemin, een raadsinformatieavond is ter informatie. We willen graag n.a.v. de RIA van 5 januari u nog enkele overwegingen en alternatieven meegeven bij de verdere gedachtevorming over de Grifthoekbrug. Deze bijdrage kan ook van belang zijn voor de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Wij hopen op nog een ander moment met u informatie uit te kunnen wisselen, dat is één van onze wensen.

Overwegingen

Voor het voeren van de discussie over nut en noodzaak van de Grifthoekbrug geven we de volgende overwegingen mee:

- Indien er argumenten zijn om de Grifthoekbrug alsnog te realiseren, zouden wij graag zien dat de discussie in alle openheid en met openheid

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

van alle argumenten daarvoor plaats gaat vinden.

Het is bekend dat de gemeente de afgelopen jaren de nodige ervaringen heeft opgedaan met de te hanteren parkeernormen bij binnenstedelijke ontwikkelingen. Voor de verbouwing van de Bijenkorf moest heel wat uit Stadsdorp Wolvenburg

Stadsdorp Wolvenburg – een lokaal initiatief voor het realiseren van een nieuwe bestemming voor bolwerk Wolvenburg

e-mail: wolvenburg@gmail.com website: www.wolvenburgutrecht.nl

Blad 2 van 5

de kast gehaald worden (tot twee keer voor de Raad van State) om het plan aan de parkeernormen te laten voldoen. Er zijn meer projecten die op de rol staan om te faciliteren met parkeergelegenheid. Elk project moet immers aan de eisen van parkeerruimte voldoen. Woningen, werkruimte, winkelen en hotel, allen trekken nu eenmaal verkeer. Met een minimumnorm voor de binnenstad moet dat gefaciliteerd worden in de vorm van parkeerplaatsen.

Wat is die norm? De parkeerplaats mag op een maximum loopafstand van tussen de 750 meter voor wonen en 1.000 meter voor werken en bezoek zijn (NSP2013 Nota Parkeernormen Fietsen–Auto.pdf). Parkeergarage Grifthoek ligt momenteel buiten de straal van 1.000 meter vanaf bijvoorbeeld het Neude! Welk belang vereist dat de Grifthoekbrug er nu wel moet komen, gaat dit deel van de binnenstad met een brug faciliteren voor andere doelen?

- Inmiddels is Justitie geen gebruiker meer van gevangenis Wolvenplein. Het Rijk gaat bolwerk Wolvenburg verkopen. Het college heeft als standpunt ingenomen dat zij geen belang ziet om voor de bestemming van Wolvenburg met een eigen visie te komen, een standpunt zoals verwoord door de verantwoordelijk wethouder in 2014. Dat standpunt betreuren we overigens.

Wat willen we als gemeente met een compleet bolwerk in de binnenstad? Het initiatief daarvoor laten we toch niet over aan de eigenaar sinds 1852 het Rijk of aan 'toevallige' initiatiefnemers? Als de gemeente wel een visie ontwikkelt, laat het dan een langere termijn visie voor het gehele bolwerk zijn, niet op een deelontwerp als een brug.

- Wanneer heeft Utrecht de grens bereikt in het faciliteren van economische functies in de binnenstad. In de jaren 1950 dachten we de verkeersroutes er doorheen en direct omheen te moeten leggen. In de loop van de jaren 1970 zagen we de grenzen aan het bedrijfsmatig gebruik met al haar transport in de binnenstad overschreden worden. Inmiddels zijn vele bedrijven verplaatst naar elders. Nu zijn het vooral de vele Retail en horeca functies die voor veel traffic (bezorgauto's, leveranciers, bezorgscooters, voetgangers, fietsers, terrassen, ook auto's, etc.) zorgen.

Wanneer heeft de binnenstad de grens bereikt van deze door haar te faciliteren economische en recreatieve functies? Moet de binnenstad steeds meer en ook met steeds meer toegangswegen ten dienste komen te staan van deze functies en haar traffic?

- In de binnenstad wordt gewoond, gewerkt, geshopt, gerecreëerd en ongetwijfeld wordt er nog meer gedaan. Het bewaken van de leefbare

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

Stadsdorp Wolvenburg

Stadsdorp Wolvenburg – een lokaal initiatief voor het realiseren van een nieuwe bestemming voor bolwerk Wolvenburg

e-mail: wolvenburg@gmail.com website: www.wolvenburgutrecht.nl

Blad 3 van 5

balans in die functies is de taak van het college en de raad, met ondersteuning van het ambtelijk apparaat. Er lijkt een onevenredige aandacht te bestaan voor initiatiefnemers die de binnenstad nog meer willen bestemmen voor de bezoekersfunctie ten koste van andere gebruikers, ook als in het structuurplan van de binnenstad anders is bepaald.

Zijn er geen alternatieven voor de Grifthoekbrug?

Een procedurele en enkele inhoudelijke suggesties cq. vragen:

- De discussie over de Grifthoekbrug vraagt een eigen voorbereid plan en planpresentatie. Daarin mogen niet ontbreken het waarom, welke mogelijkheden of alternatieven, welke criteria en keuze en het besluitvormingsproces.

Bestemmingsplan Binnenstad 2010: locatie brug en alternatief

- De naam Grifthoekbrug is ongelukkig gekozen, een oude koe wordt uit de sloot gehaald. Waarom niet een nieuwe naam?
- In 2010 is de locatie van een te bouwen brug over de stadsbuitengracht vastgelegd in het bestemmingsplan Binnenstad. Dat was met de argumenten (de coalitie) van toen en rekening houdend met de wensen van de toenmalige gebruiker van het bolwerk, Justitie. De gebouwen op het bolwerk zijn geen gevangenis meer. Er is geen reden om vast te houden aan een toen uit onderhandelde locatie op basis van de indertijd geldende argumenten voor een directe looproute naar de Griftparkgarage. De eigenaar wordt anders en de argumenten zijn ook gewijzigd?

Stadsdorp Wolvenburg

Stadsdorp Wolvenburg – een lokaal initiatief voor het realiseren van een nieuwe bestemming voor bolwerk Wolvenburg

e-mail: wolvenburg@gmail.com website: www.wolvenburgutrecht.nl

Blad 4 van 5

- Waarom fietsers en scooters faciliteren? De nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' voorziet in betere fietsmogelijkheden langs de Wittevrouwensingel en Weerdsingel Oostzijde. De verbindingen tussen de binnenstad en Utrecht Oost zijn dan toch helemaal vlot met de Noorderbrug en de Wittevrouwenbrug!

- Op een historische plaats, over de stadsbuitengracht, kan mogelijk een historische brug. Is dit geen mooi voorbeeld:

Een ooit over de Vecht gelegen brug ter hoogte van Zijdebalen

Bovenstaande overwegingen en suggesties kunnen niet door iedereen gedeeld worden, ook niet binnen Stadsdorp Wolvenburg. Daarvoor zijn we als binnenstadsbewoners te divers. Met bovenstaande overwegingen hopen we wel aangegeven te hebben dat een visie binnen een bredere context geen overbodige exercitie beloofd te zijn.

Twee wensen:

De grenzen van de binnenstad met haar mix aan functies en de verhouding

Raadsinformatieavond 5 januari 2016

tussen die functies vraagt om balanceren. De behoefte zal gaan groeien om de leefbare stad groter te maken dan alleen de binnenstad. Die opgave ligt er, niet alleen omdat Utrecht groeit, de belangstelling voor binnensteden in het algemeen groeit. Een vergroting van een leefbare binnenstad lukt niet met plannen zoals Hooch Boulandt is uitgevoerd en nu met het plan Zijdebalen in aanbouw is. Wellicht is het er prettig wonen zo nabij het centrum. Maar een Stadsdorp Wolvenburg

Stadsdorp Wolvenburg – een lokaal initiatief voor het realiseren van een nieuwe bestemming voor bolwerk Wolvenburg

e-mail: wolvenburg@gmail.com website: www.wolvenburgutrecht.nl

Blad 5 van 5

leefbare stad bestaat uit een mix van functies en een diverse bewoning. Retail en horeca hoort daarbij, met de goede dosering. Ook stilte en ruimte moeten om de hoek geborgd worden, maar dat kan en hoeft niet ieders achtertuin te zijn. Planologie bestaat uit meer dan het voldoen aan woonwensen en dromen van projectontwikkelaars, dat is hetzelfde als het wensdenken van de korte termijn makelaar.

Een leefbare stad is ontstaan na jaren en dient gekoesterd te worden. Neem daarbij de bestaande kwaliteiten als uitgangspunt, welk gebied dan ook tot ontwikkeling dient te komen. Utrecht kan het, over de structuurnota van de binnenstad is bijvoorbeeld goed nagedacht. En zo zal Utrecht blijven voor wat het voor ons is, de mooiste stad om in te wonen.

Een tweede wens. Wij nodigen jullie uit voor een bezoek aan bolwerk

Wolvenburg, de locatie van de voormalige gevangenis Wolvenplein. Stadsdorp Wolvenburg organiseert rondleidingen, ook voor groepen. Heeft u belangstelling?