Gemeente Utrecht

Bijlage 3

In de afgelopen decennia zijn in Utrecht forse discussies gevoerd over het autoverkeer in de stad, waaronder in Noordwest. Directe aanleiding hiervoor vormde een aantal hardnekkige knelpunten in de luchtkwaliteit, o.a. op de Weerdsingel Westzijde en het Westplein. Omdat wettelijke normen daar werden overschreden, was ingrijpen nodig. Maar ook toen al werden leefbaarheidsproblemen op de Westelijke Stadsboulevard geconstateerd. In dit memo nemen we u mee in het historische overzicht van de verkeersplannen die daarop volgden en hebben geleid tot hoe de situatie nu buiten is.

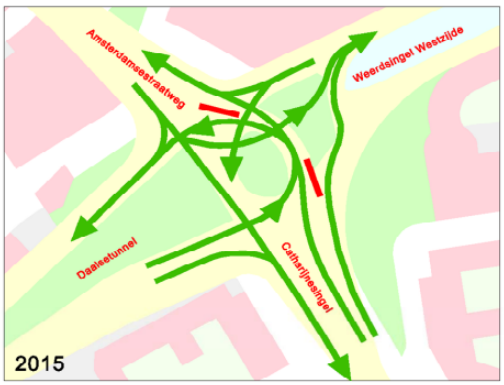
Ontstaan van de huidige wegenstructuur

In 1920 verscheen een uitbreidingsplan voor de stad, het 'plan Berlage'. Dit plan vormde de basis voor een stelsel van nieuwe wegen die het Vredenburg gingen verbinden met het noordwesten. Rond 1950 werd de St. Jacobsstraat aangelegd en in het verlengde hiervan de Oudenoord. De St. Jacobsstraat werd dwars door bestaande bebouwing heen getrokken. Voor de aanleg van de Oudenoord werd de Westerstroom gedempt. Het doel was om de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto te verbeteren.

In de jaren 1950 verschenen meerdere plannen om de bereikbaarheid voor de auto verder te verbeteren, waaronder de plannen Feuchtinger en Kuiper. Volgens die plannen zouden nieuwe wegen worden aangelegd door en rond de binnenstad, compleet met fly-overs, ongelijkvloerse kruisingen en grootschalige sloop van bebouwing. Verzet vanuit cultuurhistorisch oogpunt leidde ertoe dat maar een beperkt deel van deze plannen werd uitgevoerd. Zo werd rond 1970 het westelijk deel van de Weerdsingel gedempt om ruimte te maken voor het autoverkeer. In 2001 kwam het water terug in het westelijk deel van de Weerdsingel, werd de rijbaan voor doorgaand verkeer tussen Paardenveld en Oudenoord aangelegd aan de noordzijde van het water (Weerdsingel Westzijde) en werd de Monicabrug aangelegd.

Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht

In het 'Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht' (ALU) van oktober 2009 werd voorspeld dat op acht wegen in Utrecht in 2015 de norm voor de luchtkwaliteit zou worden overschreden, waaronder de Oudenoord en de Weerdsingel Westzijde. Met het actieplan werd besloten om de luchtkwaliteit te verbeteren met een integraal pakket van maatregelen en de introductie van het sectorenmodel.
Het principe van het sectorenmodel is dat het centrum bereikbaar blijft met de auto vanuit vier richtingen. Om doorgaand autoverkeer door de oudere stadsbuurten te verminderen zou ingezet worden op het stimuleren van fiets en ov en het noodzakelijk autoverkeer gefaciliteerd worden via de stedelijke verdeelring en de Ring Utrecht. Onderdeel van het sectorenmodel vormden ingrijpende wijzigingen in de verkeerscirculatie: de knips. Een van de beoogde knips was de Paardenveldknip[1]. Deze knip zou de beweging Daalsetunnel-Weerdsingel Westzijde en vice versa onmogelijk maken.

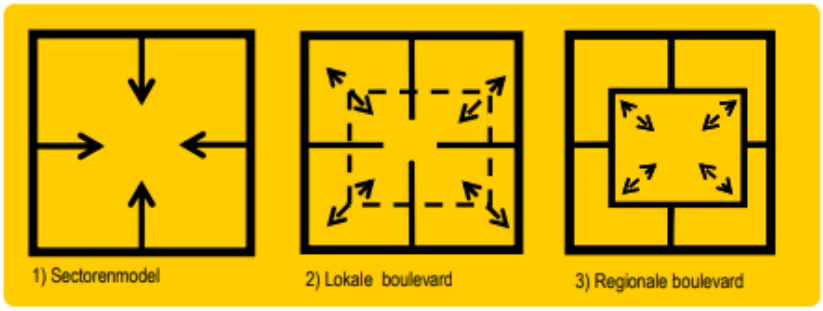


[1] In de verdere uitwerking werd dit later in de technische uitwerking de knip Monicabrug.

Figuur 1: de knip Paardenveld zoals voorgesteld in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht uit 2009.

Ambitiedocument Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar

In het ambitiedocument Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (juni 2011) is het sectorenmodel verder uitgewerkt (zie figuur 2 hierboven). De stad kent twee 'ringen': de Ring Utrecht (A2, A12, A27, NRU en Zuilensering) en een stedelijke verdeelring (o.a. Kardinaal de Jongweg, Cartesiusweg, Beneluxlaan, Waterlinieweg). In het ambitiedocument werd ervoor gekozen om de stedelijke verdeelring te zien als 'lokale boulevard' in plaats van als 'regionale boulevard'. Dat betekent dat de stedelijke verdeelring enkel een functie heeft voor verplaatsingen binnen de stad en dat regionaal verkeer via de Ring Utrecht rijdt. Door vermindering van de hoeveelheid verkeer zou de stedelijke verdeelring kunnen worden ingericht als 'stadsboulevard' met een 1+1-profiel, goede oversteekbaarheid en een hoge ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 2: uitwerkingen van het sectorenmodel

Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht

In het uitvoeringsprogramma 2013 – 2015 "Gezonde Lucht voor Utrecht" (mei 2013) werd vastgelegd dat de Knip Paardenveld uit het ALU 2009 niet op het Paardenveld gerealiseerd zal worden, maar een stukje verderop op het kruispunt Oudenoord/St. Jacobstraat/Weerdsingel Westzijde. Met de knip zou verkeer niet meer van de Weerdsingel Westzijde naar de Oudenoord kunnen rijden en vice versa. Dit werd de zogeheten Monicabrug-variant of knip Monicabrug. De knip Monicabrug zou volgens het uitvoeringsprogramma eind 2014 gerealiseerd moeten zijn.

Figuur 3: Uitwerking van de beoogde knip bij de Monicabrug, zoals voorgesteld in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht uit 2013.

In gesprekken met ondernemers, bewoners en belanghebbenden stuitte de genoemde knip bij de Monicabrug, door sommigen als een te rigoureus middel gezien, op veel weerstand. De knip zou de verkeersdruk op de Amsterdamsestraatweg (ASW) en Westelijke Stadsboulevard (WSB) verhogen en het extra moeten omrijden zou tot verslechterde luchtkwaliteit leiden, daar waar de maatregelen nu juist precies voor bedoeld waren om op te lossen: de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder zou een knip sluipverkeer veroorzaken in de wijken Pijlsweerd, Ondiep, Daalsebuurt, Zuilen en Wijk C. En de ondernemers op de ASW maakte zich zorgen om de bereikbaarheid voor klanten.

Coalitieakkoord 2014 en uitvoering van de 'knijp'

In het coalitieakkoord "Utrecht maken we Samen" van april 2014 (met D66, GroenLinks, VVD en SP), werd ervoor gekozen om autoverkeer niet te 'knippen', maar in plaats daarvan te 'knijpen'. Dat betekent dat het verkeer de route wel kan rijden, maar dat verkeer gedoseerd wordt toegelaten om de verkeersdruk te beperken. De keuze voor knijpen in plaats van knippen werd in het coalitieakkoord

genoemd als algemeen uitgangspunt voor verkeerskundige ingrepen, zonder specifieke locaties te noemen.

De uitspraak in het coalitieakkoord leidde tot het uitwerken van een aantal vervangende maatregelen voor de knip. Op de Weerdsingel Westzijde werd de maximumsnelheid aangepast naar 30 km/u en werd de weg versmald waarbij aan de waterzijde een fietsstrook op de rijbaan werd toegevoegd. In Pijlsweerd werden op een aantal plekken paaltjes geplaatst tegen sluipverkeer door de buurt. Met behulp van de afstelling van verkeerslichten op twee plekken werd het verkeer op de Weerdsingel Westzijde gedoseerd: op de Oudenoord voor het kruispunt bij de Monicabrug en op de weg Daalsetunnel voor het kruispunt bij Paardenveld. Al deze maatregelen bij elkaar vormden de 'knijp'. In oktober en november 2024 werden deze maatregelen uitgevoerd. Er is daarmee gekozen voor – zoals toen gezegd – 'het beste van twee werelden'. Alle bestemmingen bleven bereikbaar en doorgaand autoverkeer bleef mogelijk met een iets langere reistijd, terwijl de luchtkwaliteit binnen de norm bleef.

Gebiedsagenda Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar Overvecht en Noordwest
In 2015 werd voor de wijken Overvecht en Noordwest een gebiedsagenda opgesteld. Hierin werd aangegeven dat op de Oudenoord en de Weerdsingel de nadruk nog teveel op de verkeersfunctie ligt en dat hier relatief veel verkeer rijdt dat geen bestemming of herkomst heeft in het gebied. Aangegeven wordt dat de knijpmaatregelen bij de Monicabrug, de inrichting van het Paardenveld en het verbeteren van de verblijfsfunctie op de Amsterdamsestraatweg en Oudenoord het autoverkeer moeten verleiden tot het kiezen van andere routes.

Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord
In 2016 werd in de ontwikkelkoers "naar een leefbare en gezonde Oudenoord" de ambitie vastgelegd om de Oudenoord en Nijenoord leefbaarder en gezonder in te richten. De ontwikkelkoers was gewenst omdat het karakter van het gebied aan het veranderen was: scholen en kantoorpanden werden woningen. Om een groene en gezonde straat hier mogelijk te maken is toen de ambitie gesteld om het verkeer over de Oudenoord/Nijenoord terug te dringen om van de straat met veel doorgaand verkeer een straat te maken die onderdeel is van de wijk.

Dit was in lijn met het ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' (2011) waarin de Oudenoord al benoemd was als 'Poort van de binnenstad'. Dit is een entreegebied waar voetgangers, fietsers en OV-reizigers de binnenstad betreden en waar een grote kwaliteitsslag is te behalen in de openbare ruimte. De ambitie was daarmee om de Kop van Noord meer onderdeel te maken van de binnenstad.

"Bij Kop van Noord is in de huidige situatie sprake van een sterke dominantie van het autoverkeer in de ruimtelijke inrichting. De inzet is erop gericht het gebied Oudenoord meer onderdeel te maken van de binnenstad en fiets en openbaar vervoer een heldere plaats in het profiel te geven."

Het college gaf in juli 2016 aan dat de 'knijp' Monicabrug de hoeveelheid doorgaand verkeer heeft verminderd, maar dat in een ontwerp voor de Oudenoord 'uitwerking zal worden gegeven aan de wijze waarop de werking van de knijp Monicabrug kan worden versterkt en de huidige ongewenste effecten op de verkeersdoorstroming kunnen worden beperkt'. Dat ontwerp voor de Oudenoord is niet gemaakt.

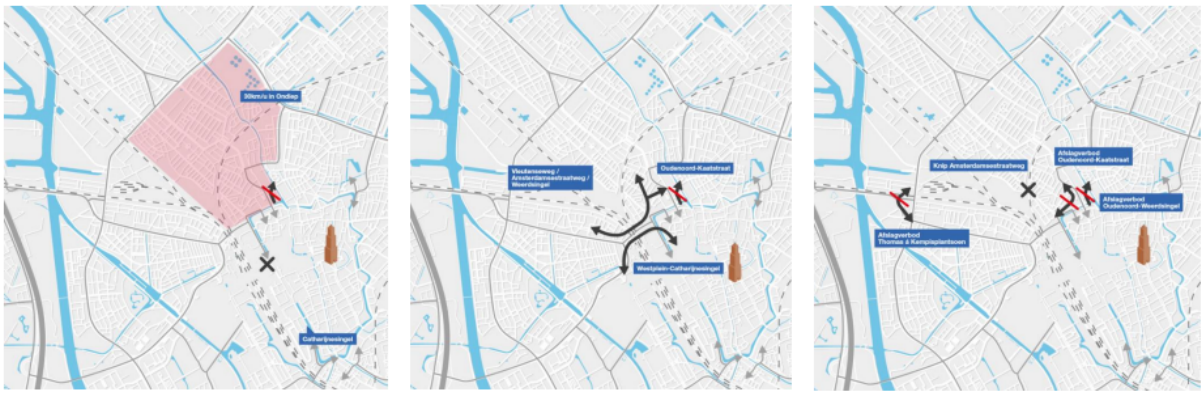
Verkenning verkeersroute Votulast en 'afslagverbod' Kaatstraat
De eerste vervolgstap van de ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord werd de Verkenning Verkeersroute Votulast (december 2017). Hierin werd aangegeven dat, om de ontwikkelkoers Oudenoord uit te voeren, de hoeveelheid verkeer omlaag gebracht zou moeten worden op de Oudenoord en op de 'Votulastroute' (Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noortstraat-Antonius Matthaeuslaan). Een van de maatregelen uit deze studie is een 'afslagverbod' van de Oudenoord naar de Kaatstraat. Met deze maatregel is gestuurd op het verschuiven van een deel van de verkeersstroom richting de stedelijke verbindingsweg Oudenoord - David van Mollemstraat - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg, zoals aangewezen in het mobiliteitsplan uit 2016: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Het afslagverbod werd uitgevoerd in april 2023 door een fysieke aanpassing van de kruising Oudenoord-Kaatstraat.

De evaluatie van het afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat (2024) laat op basis van telresultaten zien dat het afslagverbod heeft geleid tot de gewenste verschuiving in verkeerstromen vanaf de Kaatstraat en Adelaarstraat richting de stedelijke verbindingsweg Oudenoord - David van Mollemstraat - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg. Het gaat hierbij om een verschuiving van ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Wel is in de evaluatie geconstateerd dat de toename van het verkeer op de route David van Mollemstraat – Draaiweg – Talmalaan hoger was dan aanvankelijk op basis van modelberekeningen verwacht, maar dat de verkeersintensiteit op die route vergelijkbaar was met andere stedelijke verbindingswegen. Aangegeven werd ook dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de route Draaiweg op termijn zal afnemen door de voorgenomen knip op de Catharijesingel en de herinrichting van het Westplein.

Verkeerstudie Utrecht Noordwest

In 2019 is in de verkeerstudie Utrecht Noordwest onderzocht hoe met ingrepen in de verkeerscirculatie het gebiedsvreemde autoverkeer door Noordwest verder verminderd kon worden. Aanleiding van de studie was de voorgenomen herinrichting van de ASW en WSB voor een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid en het verzoek van de Raad om op het Westplein maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal toe te staan.

Onderzochte scenario's Verkeersstudie Utrecht Noordwest



Figuur 4: Voorgestelde scenario's in Verkeersstudie Utrecht Noordwest uit 2019

De uitkomst van de oorspronkelijke studie waren 3 scenario's waaruit gekozen kon worden. Na een aantal vervolgonderzoeken was in 2020 de uitkomst dat geen van de drie scenario's een 'oplossing bood voor alle ambities'. Scenario 2 en 3 hadden dusdanig negatieve effecten op het economisch functioneren van o.a. Lage Weide, Werkspoorkwartier en Leidsche Rijn Centrum of te veel negatief effect op de omzet van winkeliers op de ASW, dat daar niet voor is gekozen. Scenario 1 hielp de goede kant op te gaan voor de ASW en het Westplein maar deed niet genoeg voor een goede herinrichting van de ASW. Er is daarom gekozen voor een zogenoemde 'begrenzingsvariant'. In deze variant is scenario 1 als vertrekpunt genomen (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat[2]) waar een aantal begrenzingsmaatregelen (doseren op het Westplein en WSB[3]) aan zijn toegevoegd. Effect van de gekozen maatregelen was een (bewuste) keuze voor toename van verkeer via de route David van Mollemstraat – Draaiweg, in het mobiliteitsplan opgenomen als stedelijke verbindingsweg.

Netwerkeffecten Verkeerstudie Noordwest

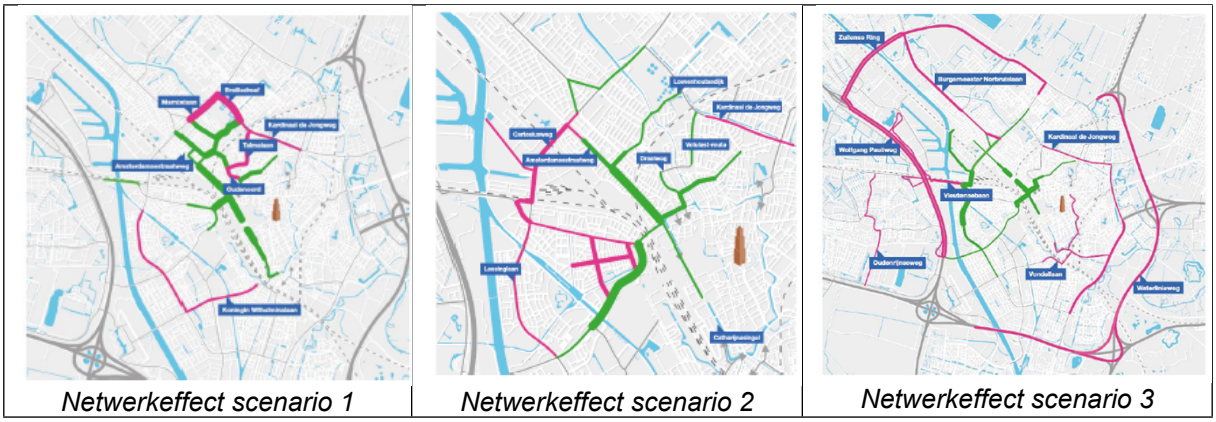
---

[2] *No-regret maatregel, voortgekomen uit de Verkenning Verkeersroute Votulast (2017), als eerste studie n.a.v. de ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord. Geconstateerd werd dat deze route teveel gebruikt werd door doorgaand gemotoriseerd verkeer om het centrum van Utrecht in en uit te komen van/naar de Kardinaal de Jongweg.*

[3] *Dit wil zeggen dat op de WSB en het Westplein niet meer verkeer wordt toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).*

- **Scenario 1**: voldeed op zichzelf onvoldoende voor de ASW en het Westplein. Er is daarom gezocht naar aanvullende maatregelen.

- **Scenario 2**: de knip op het Paardenveld in dit scenario zorgde voor een sterke toename van autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard waardoor op deze route vertraging optreedt en het extra verkeer niet aan kan. Hierdoor treedt er sluipverkeer op door met name Lombok. Bovendien werd gevreesd voor een negatief effect van dit scenario op de omzet van de winkeliers op de ASW.

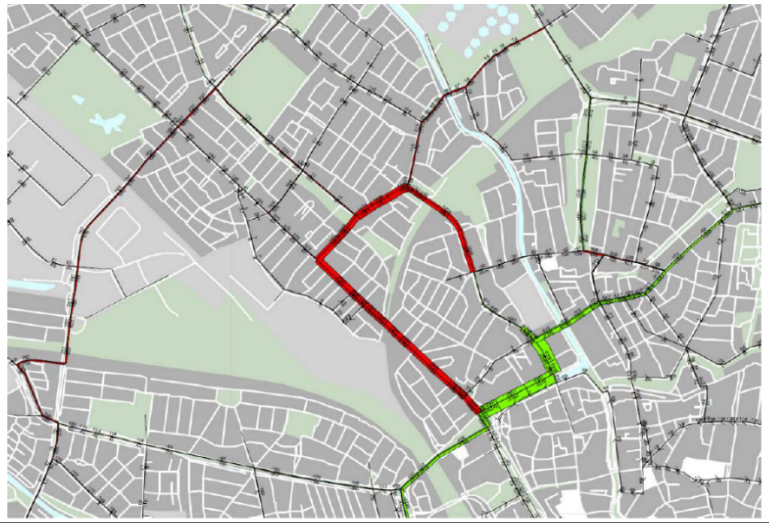


Netwerkeffect scenario 1 | *Netwerkeffect scenario 2* | *Netwerkeffect scenario 3*

Figuur 5: Netwerkeffecten van de scenario's uit de Verkeersstudie Utrecht Noordwest

- **Scenario 3**: dit scenario zou leiden tot grote toenames van reistijd op de (aansluitingen van) de Zuilense Ring en de A2. En ook aan de oostzijde ontstaat er netwerkproblemen rondom de Waterlinieweg/Pythagoraslaan en rondom Ledig Erf/Albatrosstraat. Het verkeersnetwerk kan de toenames hier niet verwerken. Hierdoor ontstaan files die op elkaar ingrijpen waardoor het verkeer vastloopt. Ook op de A27 neemt de vertraging als gevolg van extra autoverkeer sterk toe. Daarnaast was dit scenario vanuit economisch perspectief niet wenselijk, omdat dit scenario een verslechterde bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden Lage Weide en Werkspoorkwartier. Vooral op Lage Weide zijn veel logistieke bedrijven gevestigd (als DHL, Picnic , UPS, Hema, Structon , etc). Een verslechterde bereikbaarheid heeft een direct effect op het vestigingsklimaat van deze gebieden

Knip Monicabrug als losse maatregel onderzocht in verkeerstudie Noordwest
De knip Monicabrug is in de studie Utrecht Noordwest als losse maatregel opnieuw onderzocht. Daaruit bleek dat de Kaatstraat en Weerdsingel WZ rustiger werden, maar het verkeer in het model alsnog via de Amsterdamsestraatweg een blokje om rijdt om op de Draaiweg uit te komen en dus negatieve consequenties had op de ASW. Deze maatregelen is daarom in de scenario's niet verder onderzocht.



Figuur 6: Effect knip Monicabrug als losse maatregel, verkeersstudie Noordwest (2019)

Intensiteiten keuzes verkeerstudie Noordwest

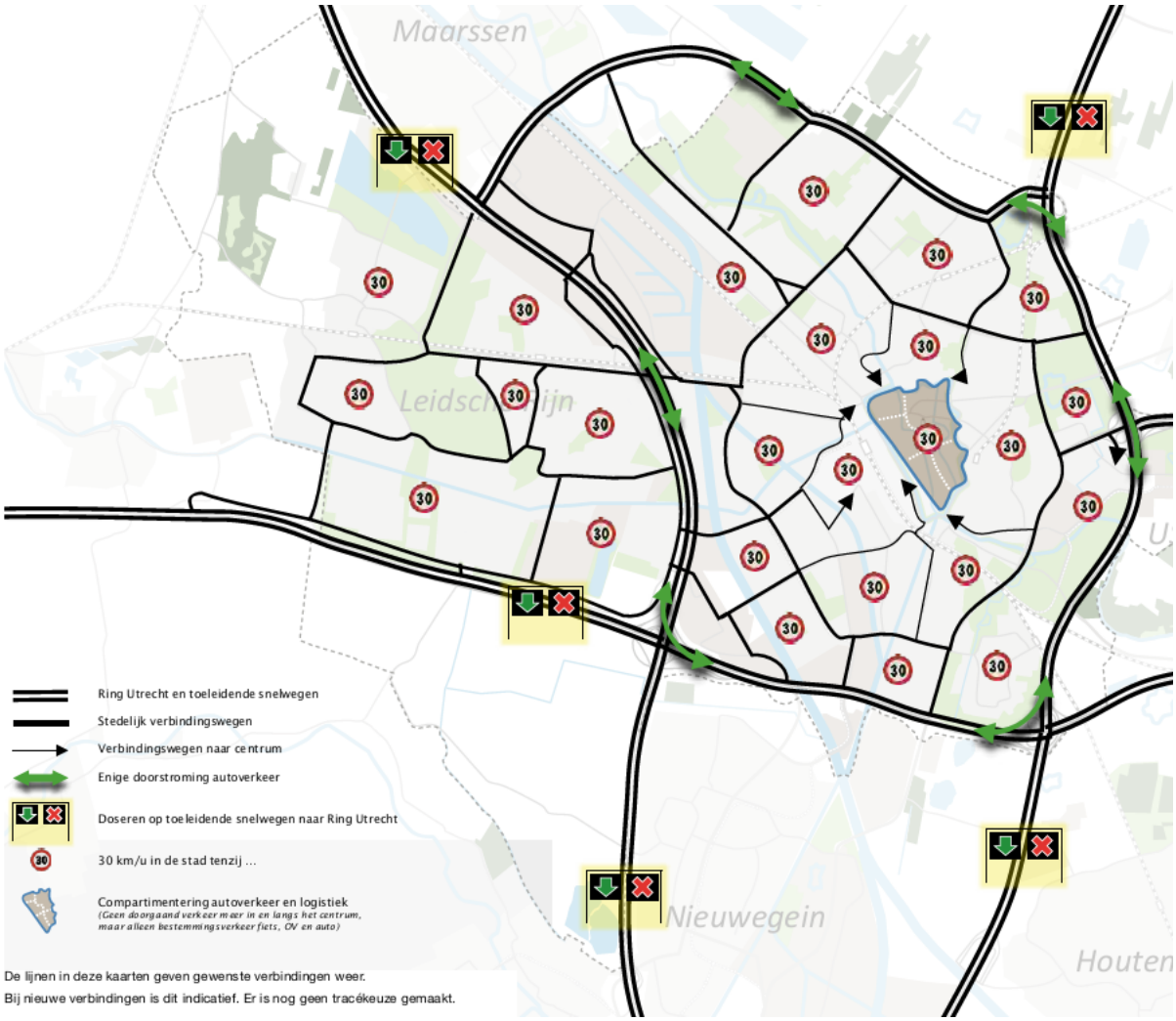
De verkeerstudie Noordwest laat zien dat met het afslagverbod Kaatstraat (gerealiseerd in 2023) ervoor is gekozen om meer verkeer over de David van Mollemstraat - Draaiweg – Talmalaan te laten gaan. De verwachte intensiteiten zonder maatregelen van de studie Noordwest op de David van Mollemstraat betroffen 10.400 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Met de maatregelen Noordwest, zouden die naar ongeveer 12.500 mvt/etmaal gaan. Deze zelfde toename zie je in de prognoses op de Oudenoord midden: de intensiteiten werden daar gemodelleerd op van 11.400 naar 12.800 mtv/etmaal. Op de Oudenoord zuid zie je wel een afname (van 12.000 naar 10.100 mvt/etmaal), vermoedelijk omdat het verkeer dat op de Kaatstraat of Adelaarstraat moet zijn, met het afslagverbod een andere route zal pakken.

wegvak	**intensiteiten**	
	referentie 2030	**maatregelen noordwest**
David van Mollemstraat	10400	12500
Adelaarstraat	6800	3700
Oudenoord zuid	12000	10100
Oudenoord midden	11400	12800

Figuur 7: Modelberekening VRU 3.4 t.b.v. studie Noordwest

Mobiliteitsplan 2040

In 2021 werd het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld. Hierin werd het gewenste autonetwerk weergegeven. Behalve de categorie ‘stedelijke verbindingsweg’ kent het plan een categorie ‘verbindingsweg naar centrum’. De route Talmalaan-Draaiweg-David van Mollemstraat-Oudenoord is weergegeven als een verbindingsweg naar het centrum, met een indicatieve pijl die stopt voor de Monicabrug.



Figuur 8: uitsnede uit het Mobiliteitsplan 2040, waarin het gewenste autonetwerk is weergegeven.

Bijlage tijdlijn vastgestelde nota's Utrecht Noordwest: hierin zijn de vastgestelde nota's die in bovenstaand stuk genoemd worden in chronologische volgorde onder elkaar gezet.

Tijdlijn vastgestelde nota's Utrecht Noordwest

Mei 2007	Discussienota en Kadernota Binnenstad	Constatering word gedaan dat het centrumgebied uitdijt naar buiten de singels.
Oktober 2009	Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht	Introductie van het sectorenmodel. Geconstateerd wordt dat om de luchtkwaliteitsknelpunten op de Weerdsingel, Oudenoord, de Catharijnebaan en de Catharijnesingel op te lossen, invoering van knips noodzakelijk is. Alleen door het weren van doorgaand verkeerd door de oude stad kan het aantal auto's in voldoende mate worden teruggebracht.
Juni 2011	Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar	Verkenning verschillende functies van de stadsring: sectorenmodel, lokale boulevard, regionale boulevard. Oudenoord benoemd als 'Poort van de binnenstad'.
Mei 2013	Gezonde lucht voor Utrecht Uitvoeringsprogramma 2013-2015	De Paardenveldknip uit het ALU 2009 zal technisch worden uitgevoerd op het kruispunt Oudenoord/Jacobstraat/Weerdsingel in de buurt van de Monicabrug, door de wegstructuur zo vorm te geven dat de verbinding Oudenoord/Weerdsingel in beide richtingen niet meer mogelijk is (Monicabrugvariant). De planvoorbereiding en besprekingen met omwonenden zijn gestart, mede om het sluipverkeer door de aangelegen wijken onmogelijk te maken.
April 2014	Coalitieakkoord Utrecht maken we samen	Gekozen voor knijpen in plaats van knippen in het autoverkeer.
Maart 2016	Mobiliteitsplan Utrecht 2025 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	De route David van Mollemstraat - Draaiweg – Talmalaan is aangeduid als stedelijke verbindingsweg. De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u.

		Gekozen wordt voor 30 km/u als uitgangspunt voor een betere veiligheid. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van 30 km/u, behalve de stedelijke verbindingswegen (50 km/u). De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes door de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de B-zone. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger en fietser. In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden. Samenvattend: doorgaand autoverkeer wordt verleid om te verschuiven vanuit de B-zone naar de Ring.
Juli 2016	Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord “Naar een leefbare en gezonde Oudenoord”	Samenhangende ambitie voor de openbare ruimte voor de gehele Oudenoord en het Nijenoord. De ambitie is om de Oudenoord/Nijenoord in te richten tot een groene en gezonde straat met hoge verblijfskwaliteit. De ontwikkelkoers was gewenst omdat meerdere scholen en kantoorpanden langs de Oudenoord en Nijenoord getransformeerd werden en een woonbestemming krijgen waardoor het karakter van het gebied verandert.
December 2017	Verkenning Verkeersroute Votulast	
September 2019	Verkeerstudie Utrecht Noord West	
Juli 2021	Mobiliteitsplan 2040	Een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen uit 2016.
Januari 2024	Evaluatie afslagverbod Oudenoord Kaatstraat	
Juli 2026	Versnelde aanpak 30 km/u	In één keer 30 kilometer per uur invoeren op straten zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie. 30 km/u wordt o.a. ingevoerd op de Oudenoord/Nijenoord - David van Mollemstraat – Draaiweg.