

Aan de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	Gerard Verrijn Stuart	<b>Datum</b>	13 februari 2026
<b>E-mail</b>	g.verrijnstuart@utrecht.nl	<b>Kenmerk</b>	34044161
<b>Type brief</b>	Actualiteit	<b>Onderwerp</b>	Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en start verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
<b>Bijlage(n)</b>	4	<b>Beleidsveld</b>	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over twee samenhangende trajecten in de Noordpoort, het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brilledreef en de Talmalaan:

- De uitkomsten van het verkeersveiligheidsonderzoek op de Draaiweg en de David van Mollemstraat;
- De start van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Naar aanleiding van het dodelijk verkeersongeval op de Draaiweg op 1 februari 2025 en de zorgen van bewoners over de verkeersveiligheid in dit gebied, hebben we een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren (zie voor meer informatie [Raadsbrief Toezeggingen verkeersveiligheid](#) uit juli 2025). De uitkomsten daarvan laten zien dat de huidige inrichting onvoldoende aansluit op het intensieve gebruik door auto's, fietsers en voetgangers. Met name op de kruispunten leidt de combinatie van hoge verkeersdruk, snelheidsverschillen en veel oversteekbewegingen tot verhoogde risico's.

Op dinsdagavond 10 februari 2026 hebben wij de uitkomsten van het onderzoek en de voorgenomen maatregelen toegelicht tijdens een bewonersbijeenkomst. Bewoners konden daar vragen stellen, zorgen delen en met het projectteam en de wethouder in gesprek gaan over het vervolg. De opgehaalde signalen en suggesties nemen wij mee in het vervolgtraject en bij de verdere uitwerking van de maatregelen.

De volgende maatregelen zijn op de korte termijn in uitvoering. Op 10 juli 2026 voeren wij versneld 30 km/uur in op alle wegen in Utrecht, die op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/uur kennen en geen vrijliggende fietspaden hebben. Dit betekent dat de maximumsnelheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat van 50 naar 30 km/uur gaat. Daarnaast werken we maatregelen uit die, waar mogelijk, dit najaar al kunnen worden gerealiseerd (binnen het door uw raad beschikbaar gestelde budget via [amendement A25/192 Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg](#)). Het betreft o.a. het aanpassen van de verkeersregelininstallaties op de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan en enkele kleine maatregelen op laatstgenoemde kruising. Hiermee verbeteren we de zichtbaarheid van - en de oversteekbaarheid voor – fietsers en voetgangers en sturen we op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de route Draaiweg – David van Mollemstraat, passend bij een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In bijlage 1 hebben we het door verkeersbureau DTV uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de meest ingrijpende en structurele veiligheidsverbeteringen op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht alleen goed en veilig

uitvoerbaar zijn als de intensiteit van het autoverkeer op deze route substantieel afneemt van nu gemiddeld 11.000 motorvoertuigen per etmaal naar gemiddeld circa 6.000 motorvoertuigen. Dit betekent dat om de meest optimale variant in uitvoering te brengen, randvoorwaardelijke maatregelen nodig zijn.

In het onderzoek heeft DTV een voorkeursvariant opgesteld, waarmee de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat significant verbetert. Deze variant gaat uit van menging van fiets- en gemotoriseerd verkeer op een aantal kruisingen van de Draaiweg en de David van Mollemstraat. Vooral de kruisingen met de Zeedijk en de Lauwerecht zijn hierbij belangrijk vanwege de vele overstekende fietsers.

We kunnen ons vinden in het advies van DTV en dat betekent dus ook dat die variant de voorkeur heeft. Effectief de verkeersdruk verminderen is echter randvoorwaardelijk. Dat betekent dat we in beeld brengen hoe we de verkeersdruk op de route Draaiweg kunnen verlagen om daarmee realisatie van de maatregelen uit variant 1 mogelijk te maken. Dit onderzoek naar maatregelen om de verkeersstromen in het gebied te verminderen voeren we uit in de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

In deze verkenning onderzoeken we hoe we het gebied Noordpoort leefbaarder en verkeersveiliger kunnen maken en meer verblijfskwaliteit kunnen geven, en hier concrete maatregelen voor uit te werken. We bekijken daarvoor onder andere hoe we het gebiedsvreemde autoverkeer kunnen terugdringen, in samenhang met de ontwikkelambities in het gebied en de opgave voor een hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Overvecht.

We hadden als college graag nu al de beslisinformatie gehad om de keuzes te kunnen maken, maar gezien de groei in aantallen zoals ook blijkt uit het DTV onderzoek, zijn varianten die gebaseerd zijn op de drukkere verkeerssituatie essentieel. In bijlage 2 informeren we u nader over de aanleiding, aanpak en scope van de verkenning Noordpoort. Daarbij hoort bijlage 3 waarin een historisch overzicht is opgenomen van de achtergrond van de verkeersplannen in Noordwest.

Onderstaand gaan we eerst verder in op de resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat. Vervolgens gaan we in op de verkenning van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. Tot slot geven we aan welke vervolgstappen we gaan nemen om de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat te verbeteren en welke planning daarbij hoort.

### **Resultaten verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat**

Bureau DTV concludeert dat de huidige inrichting van beide wegen onvoldoende aansluit op zowel de huidige verkeersintensiteiten als op het toekomstbeeld met een GOW30-profiel (gebiedsontsluitingsweg). Dit leidt tot een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik, in strijd met de principes van Duurzaam Veilig. Hoge verkeersdruk, interactie met openbaar vervoer en frequente oversteekbewegingen creëren complexe situaties, waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Grote verschillen in snelheid en massa tussen verkeersdeelnemers vergroten de kans op (bijna) ongevallen en ondermijnen de principes van homogeniteit en vergevingsgezindheid. Bureau DTV geeft aan dat een herinrichting noodzakelijk is om functie, gebruik en veiligheid weer in balans te brengen.

### **Aanbevelingen**

Op basis van bovenstaande conclusies heeft bureau DTV de volgende vier varianten ontwikkeld:

1. Een GOW30-profiel met fietsstroken, waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn *gemengd* op alle kruispunten van de David van Mollemstraat en de Draaiweg en *gescheiden* op de kruising David van Mollemstraat/Westerdijk;
2. Een GOW30-profiel met fietsstroken, waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn *gescheiden* op de kruispunten van de David van Mollemstraat met de Zeedijk en de Westerdijk en het kruispunt Draaiweg/Lauwerecht en *gemengd* op de overige kruispunten;
3. Een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad;
4. Een GOW30-profiel met aanliggende eenrichtingsfietspaden.

DTV heeft de eerste variant als voorkeursvariant bestempeld. Deze variant zorgt voor de meeste verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op de Draaiweg en de David van Mollemstraat, terwijl de kwaliteit van de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk behouden blijft. Deze variant sluit ook het beste aan op het profiel van een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) (conform het [Mobiliteitsplan 2040](#)) met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Door op alle kruispunten te kiezen voor menging (met dominantie van fietsverkeer), kruispuntplateaus en bredere middengeleiders ontstaat een consistentere en herkenbaarder verkeersbeeld in vergelijking met de overige varianten. De lagere snelheden en betere zichtlijnen leiden tot meer vergevingsgezindheid en homogeniteit, dat vooral bij de hoge dichtheid aan verkeersdeelnemers op de kruispunten extra verkeersveiligheidswinst oplevert. Deze extra winst zit niet zozeer in één afzonderlijke maatregel, maar in de samenhang en consequentie van het ontwerp.

Met de realisatie van de maatregelen in deze variant creëren we de meeste verkeersveiligheidswinst. Deze variant heeft daarmee onze voorkeur. Realisatie van de maatregelen uit deze variant past binnen het door uw raad via het amendement beschikbaar gestelde bedrag van 750.000 euro. In bijlage 1 van deze brief beschrijven we de in deze variant opgenomen maatregelen.

#### *Realisatie variant 1 kan alleen bij minder autoverkeer*

Het DTV-onderzoek adviseert variant 1 als het meest passend voor de Draaiweg en de David van Mollemstraat, uitgaande van het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in combinatie met het realiseren van een geloofwaardige weginrichting volgens het wegprofiel van een gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Het bureau geeft daarbij ook duidelijk aan dat dit alleen mogelijk is als het huidige aantal gemotoriseerd verkeer per etmaal op beide wegen daalt van de huidige circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal naar circa 6.000 mvt/etmaal. Realisatie van een deel van de maatregelen in deze variant is met de huidige aantallen gemotoriseerd verkeer niet mogelijk. De beperkt beschikbare ruimte bij de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht in combinatie met de huidige hoge aantallen gemotoriseerd verkeer, maken dat de geadviseerde maatregelen om beide kruisingen aan te passen (uitgaande van het principe van menging van verkeer) niet verkeersveilig zijn en niet goed gerealiseerd kunnen worden. Dit is een van de aanleidingen waarom we starten met de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. In deze verkenning gaan we onderzoeken hoe we de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort kunnen verbeteren onder andere door de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van de stad verder terug te dringen.

#### **Vervolgstappen en planning**

##### *Kruispunten Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan*

Het verkeersveiligheidsonderzoek laat zien dat de door bureau DTV geadviseerde maatregelen op de kruispunten Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan ook met de huidige aantallen motorvoertuigen gerealiseerd kunnen worden. Deze maatregelen werken we de komende maanden uit tot een ontwerp en realiseren we dit najaar.

##### *Kruispunten David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht*

Het onderzoek laat ook zien dat de maatregelen om de verkeersveiligheid op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht te verbeteren alleen te realiseren zijn als we het aantal motorvoertuigen op deze route eerst weten te verlagen van circa 11.000 naar 6.000 mvt/etmaal. Alleen bij het mengen van gemotoriseerd en fietsverkeer op deze kruisingen is het mogelijk de rijbaan te versmallen en de weg wat te verleggen, waardoor een beter zicht ontstaat vanuit de Lauwerecht op de kruising. Menging van verkeer kan echter alleen verkeersveilig als het aantal motorvoertuigen flink kan worden verlaagd. Hiervoor zijn we afhankelijk van de resultaten uit de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Juist op de kruispunten David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht is een snelle verbetering van de verkeersveiligheid echter ook noodzakelijk. We onderzoeken daarom op dit moment welke verbetermaatregelen hier op korte termijn mogelijk zijn in afwachting van de resultaten van de verkenning. Hierbij kijken we naar het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Oudenoord/David van Mollemstraat, de mogelijke gefaseerde invoering van variant 1 en de mogelijke plaatsing van tijdelijke drempels aan weerszijde van de Vechtbrug, gericht op snelheidsremming van het gemotoriseerde verkeer.

**Burgemeester en wethouders**

Datum 13 februari 2026  
Ons kenmerk 34044161

Met de realisatie van bovengenoemde maatregelen in combinatie met de invoering van 30 km/uur op de David van Mollemstraat en de Draaiweg deze zomer verbeteren we de verkeersveiligheid op beide wegen.

We zijn gestart met de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. We gaan in het voorjaar de omgeving betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld hebben. Na de zomer verwachten we de eerste resultaten van de verkenning te hebben, zodat we eind van dit jaar het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort af kunnen ronden. In Q1 2027 kan dan besloten worden over het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

We informeren u voor de zomer over de nader onderzochte maatregelen, waarmee we de verkeersveiligheid op de David van Mollemstraat en de Draaiweg op korte termijn gaan verbeteren en de daarbij te volgen planning. Ook informeren we u dan over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,