Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Jorinke Vos	**Datum**	20 mei 2026
E-mail	jorinke.vos@utrecht.nl	**Kenmerk**	34155728
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Voortgang Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort, waaronder de samenhang met het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Draaiweg. In de verkenning onderzoeken we hoe we het gebied Noordpoort[1] leefbaarder en verkeersveiliger kunnen maken. In de raadsbrief Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort van 13 februari jl. hebben we u geïnformeerd over de start en aanleiding van deze verkenning. Nu informeren we u verder over de aanpak en samenwerking met de stad.

Samenhang verkeersveiligheid Draaiweg
Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort hangt nauw samen met het onderzoek naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Draaiweg en David van Mollemstraat. Om de verkeersveiligheid op de Draaiweg te verbeteren is door DTV een voorkeursvariant (variant 1) geadviseerd. Randvoorwaardelijk voor deze variant is dat de verkeersdruk op de Draaiweg substantieel vermindert. In het Ruimtelijk Toekomstperspectief brengen we in beeld hoe we de verkeersdruk op de Draaiweg kunnen verlagen om daarmee de realisatie van de maatregelen uit het voorkeursalternatief mogelijk te maken, die ook onze voorkeur heeft.

Op 10 juli a.s. verlagen we in de stad de maximumsnelheid naar 30 km/uur op wegen zonder vrijliggende fietspaden met een huidige maximumsnelheid van 50 km/uur. We verlagen dan ook op de Draaiweg en de David van Mollemstraat de maximumsnelheid naar 30 km/uur en treffen daarbij maatregelen, zoals belijning, markering, bebording en communicatie. Verder plaatst het Openbaar Ministerie op ons verzoek opnieuw een tijdelijke flitspaal op de Draaiweg tussen half mei en begin juni gericht op het handhaven van de maximumsnelheid. We verwachten dat beide ontwikkelingen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Verder verminderen we de groene golf voor automobilisten op de Kardinaal de Jongweg, waardoor de route via de Draaiweg – Kardinaal de Jongweg minder aantrekkelijk wordt voor gebiedsvreemd autoverkeer.

[1] het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brailledreef en de Talmalaan.

In de raadsbrief d.d. 13 februari hebben we verder aangegeven dat we een aantal van de door bureau DTV geadviseerde maatregelen om de verkeersveiligheid op de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan te verbeteren verder uitwerken en dit jaar realiseren. De uitwerking van deze maatregelen verloopt volgens planning.
Verder onderzoeken we welke maatregelen we op korte termijn kunnen nemen om de verkeersveiligheid op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht ook bij de huidige verkeersdruk te verbeteren. Daarbij onderzoeken we o.a. het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling, de mogelijk gefaseerde invoering van variant 1 en het plaatsen van tijdelijke drempels nabij de Vechtbrug, gericht op snelheidsremming voor het gemotoriseerde verkeer. We verwachten rond de zomer te kunnen aangeven welke van deze onderzochte maatregelen we gaan realiseren.

Integrale aanpak
Om tot een ruimtelijk toekomstperspectief voor de Noordpoort te komen passen we de systematiek van een verkenning toe. Daarmee onderzoeken we op een gestructureerde manier mogelijke oplossingsrichtingen (varianten/ruimtelijke scenario's/ perspectieven) met als doel om tot een goed onderbouwd besluit te komen voor de herinrichting van het gebied. Het komen tot een variant die tegemoetkomt aan alle doelstellingen voor het hele gebied zal hierbij een uitdaging zijn. Daarom onderzoeken we meerdere varianten. De varianten beoordelen we aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader om zicht te krijgen welke (combinatie) van maatregelen het meest kansrijk zijn. Op basis van de beoordeling werken we de meest kansrijke maatregelen uit in een voorkeursalternatief. Dit kan een combinatie van maatregelen uit de verschillende varianten zijn.

<u>Stappenplan</u>
Stap 1: In kaart brengen van de knelpunten, (kern)waarden, wensen en identiteit van het gebied.
Stap 2: Uitwerken van concrete bouwstenen om het gebied leefbaarder en verkeersveiliger te maken. Denk aan bouwstenen als: het verbeteren van verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid van fiets en voetgangers en de kwaliteit van openbaar vervoer. Ook kijken we hoe we meer groen kunnen terugbrengen in het gebied. We voorzien hierbij dat het een uitdaging is om al deze doelen te halen, waardoor naar verwachting keuzes gemaakt moeten worden. Om zoveel mogelijk van de hierboven genoemde doelstellingen te behalen denken we in ieder geval aan maatregelen om het gebiedsvreemde autoverkeer te weren.
Stap 3: Opstellen van een beoordelingskader waar we de oplossingsrichtingen aan afwegen.
Stap 4: Op basis van kwalitatieve analyse selecteren we de meest kansrijke bouwstenen. Met die bouwstenen stellen we een aantal varianten samen.
Stap 5: Analyseren en beoordelen van de varianten.
Stap 5: Opstellen van een voorlopig voorkeursalternatief waarmee we een voorstel doen voor het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Met deze aanpak brengen we een *netwerkstudie* om de mogelijkheden van het terugdringen van de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van stad samen met *ontwerpend onderzoek*, waarin we mogelijke oplossingen verbeelden en verschillende perspectieven ruimtelijk in beeld brengen. In de studie Zuidpoort hebben we onlangs een soortgelijke verkenning gedaan. De Zuidpoort studie vormt om die reden een goede referentie. Binnen de netwerkstudie kijken we naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat je met de auto niet meer van west naar oost kunt rijden (en vica versa), maar alle delen van de stad wel bereikbaar blijven. Het doel hiervan is om het doorgaande autoverkeer te weren. Ook kijken we naar mogelijkheden voor knijpen, eenrichtingswegen en afslagverboden. Ook nemen we de knip op de Monicabrug en het versmallen van het profiel in de Daalsetunnel mee, in reactie op de aangenomen moties. Daarnaast maken we in een subvariant mogelijke maatregelen op de Koekoekstraat inzichtelijk, met als doel de leefbaarheid in de Koekoekstraat, te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar verschillende vervoerswijzen, waaronder het vrachtverkeer

Samen Stad Maken
Voor Samen Stad Maken komen we volgens het kompas uit op peilen. We halen belangen, wensen en knelpunten op. We luisteren en stellen vragen. Het doel van peilen is om inzicht te geven in de verschillende belangen als, onderdeel van een integrale afweging.

De belangrijkste groepen die we bij de verkenning betrekken zijn de bewoners, ondernemers, gebruikers van maatschappelijke voorzieningen, (OV)-reizigers en stadsbrede belangenorganisaties. Belangrijkse buurten in de verkenning zijn Pijlsweerd, Staatsliedenbuurt, Lauwerecht, Ondiep en Votulast. Bewoners uit deze buurten hebben zich georganiseerd in de Verenigde Bewonersgroep Noordpoort, die optreedt als aanspreekpunt richting de gemeente.

We verdelen het peilen met de stad in twee fasen:

1. Voor de zomer halen we (kern)waarden, wensen, zorgen en vragen op bij stakeholders op de thema's leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid
   Stakeholders krijgen de mogelijkheid zowel online als offline te reageren. We verspreiden een vragenlijst via Denkmee. In juni 2026 houden we een inloopbijeenkomst. We gaan 2 dagdelen de straat op om voorbijgangers te vragen de vragenlijst in te vullen. Verder voeren we 1 op 1 gesprekken met een aantal stakeholders o.a. de Fietsersbond, verenigde bewonersgroep Noordpoort en CMU. De vervoersbehoefte van busreizigers halen we uit al bestaande onderzoeken gedaan voor de omgevingsvisie Overvecht. Als dit niet voldoende is wordt er een aparte peiling gehouden. De input die we uit deze ronde ophalen, wordt meegenomen in de varianten.

   Communicatie
   De vragenlijst en de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst verspreiden we via een wijkbericht. Daarnaast vragen we de verenigde bewonersgroep Noordpoort ons te helpen bij het verspreiden van de vragenlijst. Verder adverteren we de digitale vragenlijst ook op social media en bieden we ook de mogelijkheid om telefonisch contact met ons op te nemen. Daarnaast biedt het wijkbureau ook hulp bij het invullen van de vragenlijst. Algemene informatie over het onderzoek is te vinden de projectpagina: www.utrecht.nl/noordpoort

2. Na de zomer koppelen we de input terug en halen we reacties op over de schetsen en toekomstbeelden voor het gebied. We betrekken de stakeholders dan ook bij de varianten. Waarschijnlijk weer via een vragenlijst en bijeenkomst.

Met een specifieke vertegenwoordiging van belanghebbenden, zoals de verenigde bewonersgroep Noordpoort, blijven we doorlopend in gesprek.

Resultaat
Met de verkenning werken we toe naar het bestuurlijk en door de raad vaststellen van een voorkeursalternatief, waarvoor in een rapportage Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort de beslisinformatie is uitgewerkt. Onderdeel van het resultaat is een overzicht van de kosten voor de uitvoering van maatregelen (t.a.v. groen, verblijven, mobiliteit) op de korte, middellange en lange termijn.

Financiering
De dekking van de plankosten voor de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort komt uit het restbudget van de Kop Oudenoord/Kaatstraat (As Votulast), waarover door u besloten is in het MPR 2019 (700.000 euro).

Op concrete financiële dekking voor de uitvoering van de maatregelen die voortkomen uit de verkenning is nog geen zicht. Wel is de verwachting is dat er vanuit de programma's Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed (beheer openbare ruimte) en Duurzame bereikbaarheid (verkeersveiligheid) en OV-Alliantie en Provincie Utrecht middelen beschikbaar komen voor de realisatie van het toekomstperspectief. Deze zijn qua omvang echter nog niet duidelijk bepaald. Onzeker is daarom of het budget dat voortkomt uit deze kansen, voldoende is om de gewenste aanpassingen aan het wegprofiel van de wegen en buitenruimte in het studiegebied volledig op te pakken. Als dit het geval is, zal gekomen worden tot een voorstel met prioritering en fasering van de maatregelen.

Globale planning
We streven ernaar om nog voor de zomer de omgeving te betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld kunnen brengen. In de eerste helft van 2027 kunnen wij volgens planning

een raadsvoorstel aan u aanbieden, zodat uw raad een besluit kan nemen over het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

We vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort en informeren u opnieuw als we de varianten in beeld hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,