



Bijlage 2 Aanpak Ruimtelijke Toekomstperspectief Noordpoort

In deze bijlage informeren wij u over het starten van de verkenning voor het Ruimtelijk toekomstperspectief Noordpoort, het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brilledreef en de Talmalaan (zie op pagina 4 een kaart van het gebied).

Aanleiding

Voor het starten van dit onderzoek zijn kortweg vier aanleidingen te benoemen:

- Ontwikkelambitie voor de Oudenoord/Nijenoord
- Effecten van de verkeerstudie Noordwest en verkeersroute Votulast
- Toegenomen verkeersonveiligheid David van Mollemstraat/Draaiweg
- Ambitie voor opwaarderen van OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Overvecht

We constateren enerzijds dat de ontwikkelambities voor het gebied conflicteren met de urgentie voor het opwaarderen van de OV-verbinding. En anderzijds dat de verkeersdruk in het gebied nog altijd hoog is en daardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Hieronder lichten we de aanleidingen voor deze verkenning en de reden waarom het starten van een Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort noodzakelijk is, nader toe.

Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord: naar een leefbare en gezonde Oudenoord

Voor de Oudenoord/Nijenoord is in 2016 de [ontwikkelkoers “naar een leefbare en gezonde Oudenoord”](#) bepaald om het gebied leefbaarder en gezonder in te richten. De ontwikkelkoers was gewenst omdat het karakter van het gebied aan het veranderen was: de scholen en kantoorpanden werden woningen. De Oudenoord en de directe omgeving krijgt daarmee steeds meer het karakter van een woongebied. Meer mensen zullen door deze functiewijziging dagelijks vanuit hun woning de straat op stappen. Dit leidt tot meer betrokkenheid van bewoners tot de openbare ruimte, wat vraagt om een openbare ruimte die daar bij past met meer aandacht voor verblijfsfunctie, leefbaarheid en groen. Daarom is de wens om met een groene en gezonde straat een bijdrage te leveren aan de gezonde stad; o.a. het stimuleren van bewegen (wandelen, fietsen), het creëren van meer (aantrekkelijk) groen en het stimuleren van ontmoeten. Bovendien sluit de Oudenoord/Nijenoord direct aan op de binnenstad en is deel van de zogenaamde As van Berlage¹, een structuurbepalende straat die doorloopt van Ondiep en Zuilen naar Maarssen. 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 verkeersontsluitingsweg een stadsstraat te maken die onderdeel is van de wijk.

Dit was in lijn met het ambitiedocument '[Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar](#)' (2011) waarin de Oudenoord 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.

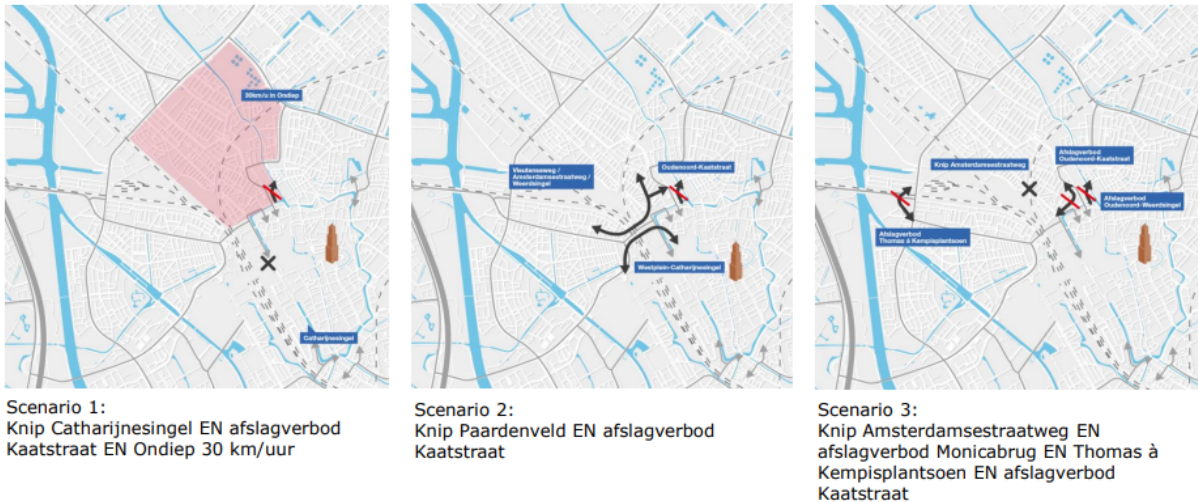
“Bij Kop van Noord is in de huidige situatie sprake van een sterke dominantie van het autoverkeer in de ruimtelijke inrichting. De inzet is erop gericht het gebied Oudenoord meer onderdeel te maken van de binnenstad en fiets en openbaar vervoer een heldere plaats in het profiel te geven.”

Verkeerstudie Utrecht Noordwest

Om het verkeer in het gebied terug te dringen is in 2019 in de [verkeerstudie Utrecht Noordwest](#) onderzocht hoe met ingrepen in de verkeerscirculatie het gebiedsvreemde autoverkeer door

¹ een monumentale, ruim twee kilometer lange verkeersas in de wijk Zuilen met op delen een zeer kenmerkende boombeplanting.

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.



Figuur 1: Onderzochte scenario's Verkeersstudie Utrecht Noordwest

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 Kaatstraat²) waar een aantal begrenzingsmaatregelen (doserende op het Westplein en WSB³) 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.

Toegenomen verkeersonveiligheid David van Mollemstraat/Draaiweg

De verkeersonveiligheid op de David van Mollemstraat/ Draaiweg, die twee drukke fietsroutes kruist: Zeedijk/Hogenoord en Lauwerecht, nam door de keuze uit de verkeerstudie Noordwest toe en bereikte begin 2025 een dieptepunt met een dodelijk verkeersongeluk op de kruising Lauwerecht/Draaiweg. Naar aanleiding van dit tragische incident is medio 2025 besloten om een verkeersveiligheidsonderzoek te starten en daarbij de versnelde invoering van 30 km/u in juli 2026 als uitgangspunt te nemen. Resultaat van het onderzoek is dat het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u in combinatie met het realiseren van een geloofwaardige weginrichting volgens het wegprofiel van een gebiedsontsluitings-weg (GOW30) vraagt om het verlagen van de huidige intensiteiten op de David van Mollemstraat/Draaiweg.

Ambitie voor BRT corridor Utrecht Centraal – Overvecht

Tot slot is Utrecht Noordwest een belangrijke schakel voor de OV-verbinding tussen de binnenstad en Overvecht. De recent vastgestelde [omgevingsvisie Overvecht 2040](#) (maart 2025) vraagt om het beter ontsluiten van Overvecht met Utrecht Centraal per OV (en daarmee ook met grote delen van de regio en de Randstad), om de doorgroei van de wijk met ca 5.000 woningen, extra arbeidsplaatsen en

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).

voorzieningen mogelijk te maken. Een hoogwaardige busverbinding, ook wel aangeduid als Bus Rapid Transit (BRT) kan dit bieden, maar is nog niet voorhanden tussen Utrecht Centraal en Overvecht. Uitdaging voor Utrecht Noordwest is dat er ruimte gevonden moet worden om Overvecht goed te ontsluiten.

Kortom: naast de reeds vastgestelde ambities voor Utrecht Noordwest, vragen de huidige ontwikkelingen om aanvullende, meer ingrijpende netwerkmaatregelen in dit deel van de stad. Duidelijk is dat in het gebied een spanningsveld bestaat tussen verschillende strategische ambities, de kwaliteit van de (beperkte) openbare ruimte, en de huidige verkeersdruk. Dit vraagt om gedegen onderzoek aanvullend op de verschillende onderzoeken van de afgelopen jaren. Hiervoor starten wij nu de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

In bijlage 3 zijn de vastgestelde nota's in chronologische volgorde onder elkaar gezet.

Integrale aanpak

De hierboven beschreven aanleidingen in combinatie met de keuzes op netwerkniveau laten een beeld zien waarbij nog steeds doorgaand verkeer door het Noordpoortgebied – en meer concreet over de David van Mollemstraat/Draaiweg – rijdt. Zolang dit verkeer in deze aantallen hier rijdt zijn doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid niet haalbaar: een verdergaande aanpak op netwerkniveau is nodig. Duidelijk is dat maatregelen op specifieke plekken, herhaaldelijk leidt herhaaldelijk tot knelpunten elders (waterbed-effect). Voor het gebied Noordpoort is daarom een gebiedsstudie nodig om de mogelijkheden van het terugdringen van de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van de stad te onderzoeken en daarmee de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dit combineren we met ontwerpend onderzoek, om de mogelijke oplossingen te verbeelden en ook de verschillende perspectieven in beeld te brengen. De ervaring leert dat oplossingen concreet en visueel inzichtelijk te maken, helpt bij het maken van een integrale afweging. Het brengt in beeld wat je ervoor terugkrijgt. Hierbij betrekken, mede in reactie op de door uw raad aangenomen moties, eerdere bestudeerde maatregelen zoals de knip Monicabrug en het versmallen van het profiel in de Daalsetunnel. In de studie Zuidpoort, hebben we onlangs een soortgelijke verkenning gedaan en geeft een goede referentie. Met het onderzoek zetten we in op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort in het algemeen en op de Oudenoord en David van Mollemstraat/Draaiweg in het bijzonder. Dit doen we in samenwerking met de bewoners en andere belanghebbenden in o.a. Pijsweerd, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt.

Belangrijkste knelpunten die we zien zijn:

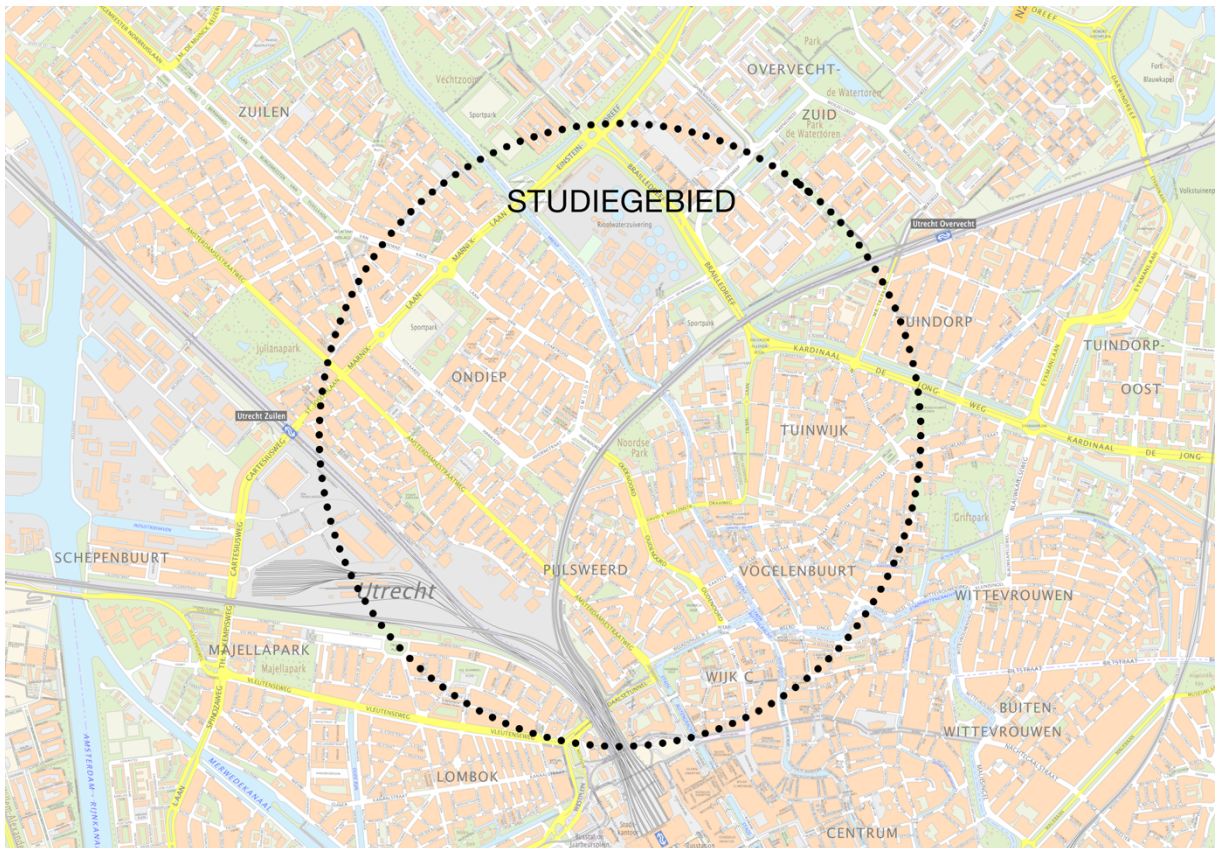
- Structuren, netwerken en functies concurreren om dezelfde ruimte
- (Doorgaand) autoverkeer is op dit moment nog te dominant in dit gebied en zit een groene en gezonde straat met hoge verblijfskwaliteit in de weg
- Intensiteiten gemotoriseerd verkeer matchen niet met actuele ontwikkelingen: 30 km/u en BRT-verbinding Overvecht

Gegeven het versneld invoeren van 30 km/u constateren we dat de intensiteiten verder omlaag moeten om een inrichting te realiseren die past bij de ambities om de verblijfskwaliteit en leefbaarheid in de Noordpoort te verbeteren. Met het onderzoek zetten we in op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort in het algemeen en op de Oudenoord en David van Mollemstraat/Draaiweg in het bijzonder.

Gezien er al veel onderzocht is kunnen we qua analyse t.b.v. de snelheid voortborduren op reeds gedane onderzoeken, waaronder de verkeerstudie Noordwest. Recente ontwikkelingen, zoals het versneld invoeren van 30 km/u en de verhoogde urgentie van het opwaarderen van de kwaliteit van het OV tussen Utrecht Centraal en Overvecht, maakt echter dat zorgvuldig onderzoek geboden is.

Scope

Op onderstaande afbeelding is de scope voor de Noordpoort met een zwarte cirkel weergegeven. Hiermee geven we het studiegebied voor de Noordpoort aan. Dit is het gebied waarin we maatregelen onderzoeken.



We kijken daarbij in het gebied vooral naar het functioneren van het netwerk op de hoofdwegen.

Financiering

De dekking van de plankosten voor de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort komt uit het restbudget van de EIF- (Economisch InvesteringsFonds)-gelden, waarover door u besloten is in het MPR 2019 (700.000 euro).

Type maatregelen en ruimtelijk ontwerpen

In het ruimtelijk toekomstperspectief Noordpoort gaan we verschillende varianten met knippen en knippen, éénrichtingswegen en afslagverboden onderzoeken. Het heroverwegen van de typologie van de weg maakt ook onderdeel uit van het onderzoek. We onderzoeken het effect van de varianten op:

- Openbaar vervoer
- Fiets & voetganger
- Alternatieve routes/wegennet
- Routes bevoorrading

Daarbij kijken we vooral ook naar de ruimtelijke baten, zoals de verkeersveiligheid en ruimtewinst voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer door met schetsontwerpen en visualisaties het toekomstperspectief te verbeelden.

Resultaat

Het resultaat van de verkenning is het bestuurlijk vaststellen van de rapportage Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. In de rapportage is de beslisinformatie beschreven, om een keuze te maken voor het voorkeursalternatief, incl. het vrijmaken van budget om tot uitvoering (t.a.v. groen, verblijven, mobiliteit) over te gaan op de korte, middellange en lange termijn (à la Zuidpoortstudie).

Globale planning

We streven ernaar om z.s.m. met de verkenning te starten en nog voor de zomer de omgeving te betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld hebben. Na de zomer hopen 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.