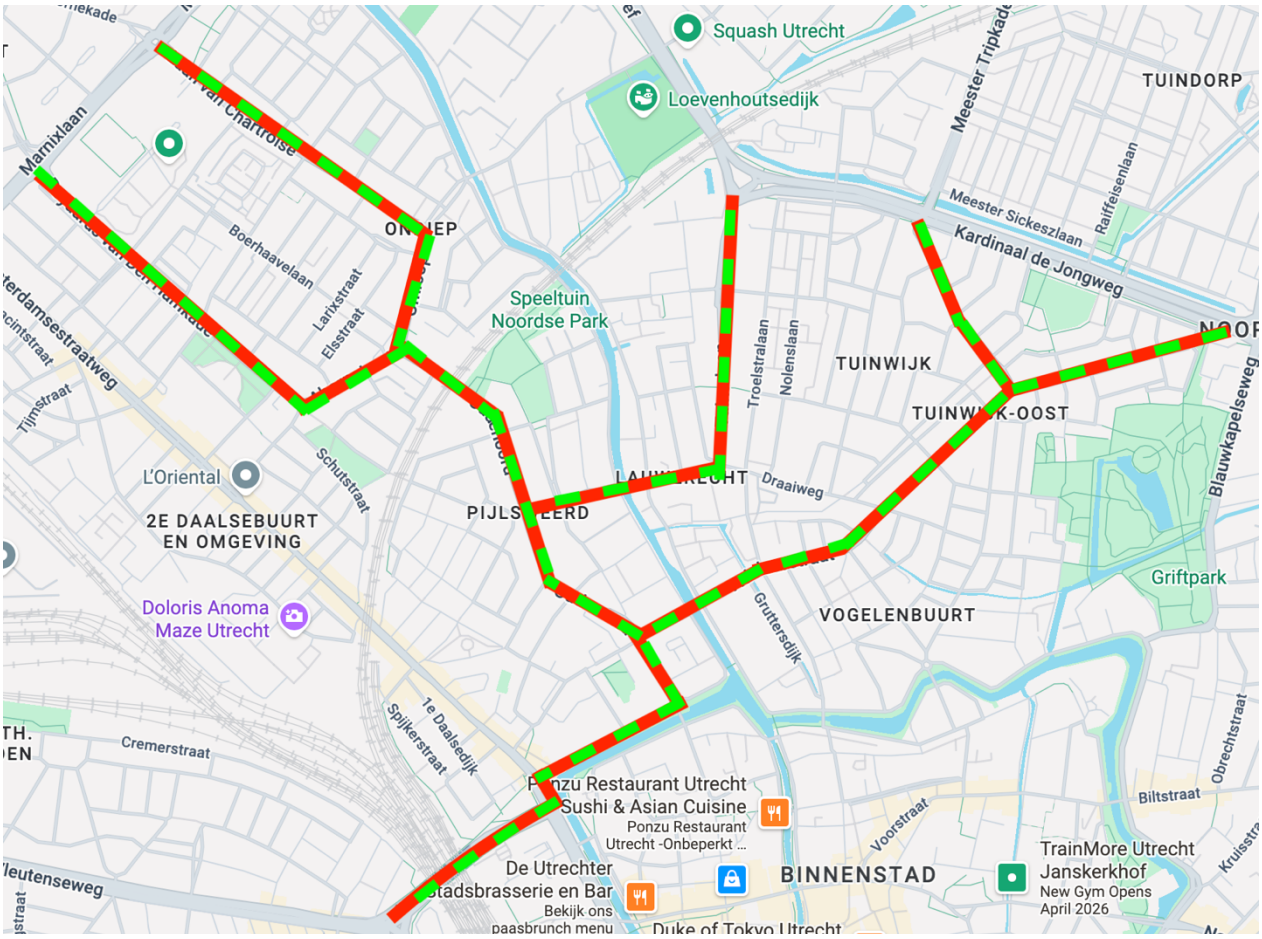
Bewonersvisie Noordpoort

Ruimte maken voor een veilige, gezonde en leefbare wijk

Leestijd: 6 minuten



Verenigde Bewonersgroep Noordpoort

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd • Verkeerswerkgroep Noord-Oost• Bewonersgroep Tuinwijkroute • Bewonersinitiatief Draaiweg/DVM

Contact: bewoners@noordpoortutrecht.nl

Maart 2026

Aan de gemeente, de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Utrecht

Waarom dit document

Utrecht groeit. In 2045 passeert de stad de een half miljoen inwoners. Maar groei heeft consequenties. Meer verkeersbewegingen, vollere straten, meer druk op bestaande wijken die niet op die hoeveelheden zijn ontworpen. Nieuwe stadsdelen als Merwede en Rijnenburg worden autoluw ontworpen. Bestaande wijken verdienen diezelfde bescherming.

De Noordpoort, bestaande uit de buurten Ondiep, Pijlsweerd en Votulast, is een gebied met ca. 30.000 inwoners. Het heeft een rijke geschiedenis, prachtig water en monumentale bomen. Maar de druk op onze straten is onhoudbaar geworden.

Over de Tuinwijkroute rijden dagelijks 5.500 auto's. Op de Draaiweg, de David van Mollemstraat, de Oudenoord en de Weerdsingel Westzijde zijn dat er meer dan 11.000 en dat worden er in de toekomst minimaal 13.000 volgens de prognoses van de gemeente. Dat zijn er evenveel als op menig provinciale weg. Onze straten, waar mensen wonen, kinderen fietsen en buren elkaar ontmoeten, worden onleefbaar.

Wij zijn de **Verenigde Bewonersgroep Noordpoort**: een samenwerking van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd, Verkeerswerkgroep Noordoost, Bewonersgroep Tuinwijkroute en Bewonersinitiatief Draaiweg/DVM. Vier bewonersgroepen die hun onderlinge verschillen opzij hebben gezet om met één stem te spreken. Wij bieden de gemeente één aanspreekpunt voor het hele gebied.

> *De bewoners van Noordpoort willen een buurt waar je veilig en gezond kan leven. Waar kinderen zelfstandig naar school kunnen fietsen en oversteken. Een omgeving waar buren elkaar ontmoeten, bomen schaduw geven en ramen open kunnen staan.*

Dit document is geen actiepamflet en geen sinterklaaslijstje. Het is een onderbouwde visie en een handreiking om de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort gezamenlijk aan te gaan. Onze ervaring met het onafhankelijke onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Draaiweg heeft ons geleerd dat de beste resultaten worden behaald wanneer de gemeente en de bewoners vanaf de start intensief samenwerken.

Een gezamenlijk initiatief met open vizier, gestoeld op wederzijds vertrouwen en respect voor elkaars ambities, behaalt naar onze mening het beste resultaat. Daarom hebben wij het initiatief genomen en het voorwerk gedaan, onze visies op elkaar gelegd, meningsverschillen uitgepraat en ons verenigd achter één collectief en positief verhaal.

Wat is er aan de hand

Wie door de Noordpoort fietst, ervaart wat het betekent als de auto de boventoon voert. Uit onafhankelijke metingen blijkt dat 85% van het verkeer de snelheidslimiet overschrijdt. In de nacht zijn snelheden van 90 km/u geen uitzondering. Op de drukste kruispunten komen een auto en een overstekende fietser elkaar iedere acht seconden tegen.

Het Draaiweg-onderzoek toonde aan dat 40% van het verkeer niet uit de buurt komt maar onze straten als sluiproute gebruikt. Bureau DTV concludeerde dat de huidige inrichting onvoldoende aansluit op het intensieve gebruik: een mismatch tussen vorm, functie en gebruik, in strijd met de principes van Duurzaam Veilig.

De gevolgen zijn tastbaar. Ouders durven hun kinderen niet alleen te laten fietsen. Op zomerse dagen wordt op balkons aan de Oudenoord 54 graden gemeten door gebrek aan schaduw en een overmaat aan asfalt. Geluidsoverlast dwingt bewoners hun ramen dicht te houden. Gezinnen vertrekken: een stille crisis die de sociale samenhang van de wijk ondermijnt.

Bekijk onze straten door de ogen van een kind: waar kan ik spelen? Waar kan ik veilig oversteken? Waar is het groen? Of door de ogen van een fietser, het beoogde vervoermiddel van de toekomst in deze stad: waar kan ik rustig fietsen zonder continu alert te zijn of door een stadsbus van de weg gedrukt te worden?

De openbare ruimte is er voor iedereen, maar bij ons regeert het recht van de sterkste, en dat is altijd gemotoriseerd verkeer.

Ons toekomstbeeld werd zichtbaar tijdens de recente sneeuwval. De straat veranderde spontaan in een speelparadijs: sleeën, sneeuwballengevechten, buren die elkaar voor het eerst in tijden spraken. Hoe mooi zou het zijn als dat altijd zo was?

Hoe zijn we hier gekomen

De huidige situatie is het resultaat van decennia verkeersbeleid waarin doorstroming zwaarder woog dan leefbaarheid.

In 2009 constateerde de gemeente dat op acht wegen de normen voor luchtkwaliteit werden overschreden. De oplossing was het sectorenmodel, met als kern de Paardenveldknip. In het coalitieakkoord van 2014 werd die knip afgezwakt tot een 'knijp': verkeerslichten die het verkeer doseren, maar uitsluitend van noord naar zuid. Het luchtkwaliteitsprobleem zou zich vanzelf oplossen door schonere auto's.

In 2016 publiceerde de gemeente de Ontwikkelkoers Oudenoord Nijenoord, met als veelzeggende ondertitel "naar een leefbare en gezonde Oudenoord." De gemeente erkende dat de straat vooral een verkeersontsluiting was en geen prettige verblijfsplek. Bewoners mochten meedenken via een uitgebreid participatietraject. Nu, tien jaar later, is er niets veranderd.

In 2023 leidde het afslagverbod op de Kaatstraat tot een verdubbeling van het autoverkeer op de David van Mollemstraat–Draaiweg: van 5.000 naar meer dan 11.000 voertuigen per dag, met een dodelijk verkeersongeval tot gevolg.

Het patroon is helder: het probleem wordt telkens vastgesteld, maar de oplossing wordt uitgesteld, afgezwakt of verschoven naar een andere straat. Voor ons als collectief is het overduidelijk dat *nu* het moment is gekomen om te kiezen.

Waar willen we naar toe

Onze visie voor een leefbare Noordpoort is als volgt:

> ***Een gebied waar het prettig en gezond is om te wonen, waar alle vormen van vervoer veilig kunnen passeren en waar de mens de maat der dingen is.***

De gemeente heeft hier prachtig beleid voor: het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, deelMobiliteit, Privé-auto), de 10-minutenstad, het Mobiliteitsplan 2040, het Handboek Openbare Ruimte met 'groen eerst' als uitgangspunt, en de Ruimtelijke Strategie die gezondheid en leefbaarheid vooropstelt.

In de Noordpoort komt van dit beleid niets terecht. Zelfs bij de herinrichting van de Tuinwijkroute blijft doorstroming het leidende ontwerpprincipe; brede rijbanen en rechte stukken asfalt geven bestuurders vrij baan om het gaspedaal intrappen. Onze doelstelling is dat de gemeente haar eigen ambities ook in bestaande wijken waarmaakt.

Concreet streven we naar een situatie waarin het gebiedsvreemde doorgaande autoverkeer via de ring rijdt waar het thuishoort. Daardoor ontstaat ruimte voor bredere fietsroutes gescheiden van zwaar verkeer, betrouwbaarder openbaar vervoer (bussen staan niet langer in de file), veilige oversteekplaatsen, vergroening die hittestress tegengaat en water opvangt bij piekbuien, en verblijfsplekken waar buren elkaar weer tegenkomen.

Iedereen die het gebied met de auto wil bereiken kan dat gewoon blijven doen; maar bestemmingsverkeer is iets wezenlijk anders dan de duizenden voertuigen die dagelijks door onze straten rijden op weg naar de Kardinaal de Jongweg, de A2 of de ring, zonder bestemming in de buurt. Die enorme gebiedsvreemde verkeersstroom ondermijnt alle doelstellingen op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid.

De Noordpoort is daarnaast een cruciale schakel in de OV-verbinding tussen CS en Overvecht, een wijk die de komende tijd fors groeit met circa 5.000 woningen en extra voorzieningen. Minder autoverkeer door de Noordpoort betekent minder vertraging en betrouwbaarder openbaar vervoer voor de hele noordflank van de stad.

De stad heeft deze moed eerder getoond. Niemand wil de auto terug op de Neude, de Steenweg of het Domplein. De Singel is weer rond. De Amsterdamsestraatweg is opnieuw ingericht. De Noordpoort verdient hetzelfde lef.

Draagvlak is inmiddels in ruime mate aanwezig. Uit een buurtpeiling rond de Tuinwijkroute verkiest 97% van de bewoners een 'fijne straat voor iedereen' boven 'doorstroming' (n=280). Daarnaast bleek bij een enquête onder bewoners in Pijlsweerd (n=184) dat vrijwel alle respondenten willen dat er *iets* aan het verkeer gebeurt, en 60% kiest zelfs expliciet vóór een ingrijpende maatregel in de verkeersstromen, zoals de knip bij de Monicabrug, ook als dat voor hen persoonlijk betekent dat ze om moeten rijden.

Niets doen is geen optie

Sinds 2011 zijn er ruim 66.000 Utrechters bijgekomen. Tot 2040 volgen er nog eens 100.000. Zonder tegenmaatregelen groeit het verkeer mee. Uit gemeentelijke prognoses blijkt dat de verkeersintensiteit de komende jaren alleen maar verder zal toenemen[1]. Onze vooroorlogse wijken zijn daar nooit voor gebouwd. Gemotoriseerd verkeer domineert het straatbeeld, asfalt beheerst de schaarse ruimte, kwetsbare verkeersdeelnemers kunnen niet veilig oversteken en de leefbaarheid erodeert met elke procentpunt groei.

De gemeente erkent inmiddels zelf dat veiligheidsverbeteringen alleen uitvoerbaar zijn als het verkeersvolume substantieel daalt[2]. Of, zoals wethouder Maatoug onlangs zei: "*Lang konden we in Utrecht en/en doen, maar nu zijn we te groot geworden, nu moeten er lastige keuzes worden gemaakt, het is nu tijd voor of/of*". Naar onze bescheiden mening is de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort het perfecte instrument om deze keuzes expliciet te nemen en middels gedegen bewonersparticipatie breed gedragen uit te voeren.

Oproep aan de gemeente en politiek

Wij komen met drie concrete vragen aan de gemeente, de nieuwe gemeenteraad, de coalitiepartijen en het college.

1. Kies voor *leefbaarheid* als randvoorwaarde, niet *doorstroming*

Maak in de Noordpoortstudie leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid tot de leidende ontwerpprincipes. Doorstroming van gebiedsvreemd autoverkeer mag geen randvoorwaarde meer zijn. Formuleer dit expliciet in de opdracht aan de Noordpoortstudie.

2. Geef de studie een scherpe onderzoeksvraag

De centrale vraag moet zijn: "Hoe reduceren we het gebiedsvreemde autoverkeer in de Noordpoort zodanig dat de straten veilig, gezond en leefbaar heringericht kunnen worden?" Betrek de bewoners vanaf de start, zoals bij het Draaiweg-onderzoek. Wij stellen ons beschikbaar als constructieve gesprekspartner en zullen proactief een onderzoeksvoorstel opstellen om alle belangen en aspecten voldoende te onderbouwen.

3. Reserveer nu budget voor de uitvoering

De geschiedenis leert dat goede plannen stranden zonder financiering. Om te voorkomen dat de uitkomsten van de Noordpoortstudie in een la belanden, vragen wij de raad om bij de eerstvolgende begrotingsbehandeling budget te reserveren voor de uitvoering van het voorkeursalternatief. Neem de reeds gereserveerde EIF-gelden voor de Oudenoord (€700.000) hierin mee. Houd daarbij in het achterhoofd dat de investering zichzelf terugverdient: minder asfalt is goedkoper in aanleg en onderhoud dan de huidige situatie, en de maatschappelijke baten van een veiligere en gezondere woonomgeving overtreffen de kosten van herinrichting ruimschoots.

Wij wensen jullie allemaal heel veel wijsheid en moed de komende ambtsperiode en kijken uit naar een constructieve samenwerking met de gemeente, de raad en het college om gezamenlijk onze wijk weer veilig, gezond en leefbaar te maken.

Verenigde Bewonersgroep Noordpoort

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd • Verkeerswerkgroep Noord-Ooost • Bewonersgroep Tuinwijkroute • Bewonersinitiatief Draaiweg/DVM

Contact: bewoners@noordpoortutrecht.nl

---

[1] Geluidssaneringsonderzoek Oudenoord, DVM & Draaiweg, februari 2026

[2] Raadsbrief 13 februari 2026