



Wijkraad Noordoost
p/a/ wijkbureau Noordoost
t.a.v. dhr. A. Kools
Postbus 8395
3503 RJ UTRECHT

Behandeld door	H. Servaas	Datum	23 april 2013
Doorkiesnummer	2864504	Ons kenmerk	13.027689
E-mail	h.servaaas@utrecht.nl	Onderwerp	Advies maximumsnelheid Kardinaal de Jongweg 50 km/uur
Bijlage(n)	Geen	Verzonden	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
Uw kenmerk	ak/2013-002		
Uw brief van	18 februari 2013		

Geachte heer Kools,

Hartelijk dank voor uw advies. Wij hebben mede op basis van uw advies van 18 februari jl. besloten de maximumsnelheid op de Kardinaal de Jongweg te verlagen van 70 naar 50 km/uur, onder handhaving van een verbeterde groene golf. De maatregel zal na de zomer 2013 worden uitgevoerd, als alle tijdelijke wegwerkzaamheden gereed zijn.

In uw advies geeft u aan dat u kansen ziet die samenhangen met de Kardinaal de Jongweg, hieronder gaan wij daar nader op in. Daarnaast heeft u drie opmerkingen gemaakt over het conceptonderzoeksrapport, onze reactie vindt u in de bijlage.

Verkeerslichtenregeling.

U vraagt of de verkeerslichteninstallaties op de Kardinaal de Jongweg 24 uur per dag in gebruik kunnen blijven. Wij kunnen dit verzoek niet honoreren. Na 23.00 uur is er weinig autoverkeer en weinig overstekend verkeer op de Kardinaal de Jongweg. Het is vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk bij deze lage verkeersintensiteiten de verkeerslichteninstallaties aan te laten staan. De kans op het rijden door rood licht zal namelijk enorm toenemen als de lichten in de stille uren aan blijven staan. De verkeerslichten staan tot 6.00 à 7.00 uur in de ochtend op geel knipperen met uitzondering van de kruising met de Jan van Galenstraat. Deze kruising wordt wel 24 uur geregeld, omdat hier de invalsweg Biltse Rading overgaat in de stedelijke weg Kardinaal de Jongweg. De automobilist wordt door deze regeling gestimuleerd zijn snelheid aan te passen aan het stedelijke karakter van de Kardinaal de Jongweg.

Handhaving verkeersveiligheid.

U vraagt om een gecombineerde controle op de maximumsnelheid van 50 km/uur en op het rijden door rood licht op de kruisingen van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat/Van Everdingenlaan en Juliusstraat/Professor Leon Fuchslaan. Wij zullen aan de politie verzoeken of zij de eerste weken na de instelling van de nieuwe maximumsnelheid van 50 km/uur 's avonds en in de weekeinden de snelheid en de roodlichtdiscipline op de Kardinaal de Jongweg willen handhaven door steekproefsgewijze controles.

Geluidbelasting.

U vraagt ons het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 toe te passen en als streefwaarde voor de geluidbelasting langs de Kardinaal de Jongweg de waarde voor nieuw aan te leggen wegen toe te passen. Het Reken- en Meetvoorschrift 2012 is reeds toegepast. In het nieuwe rekenvoorschrift heeft het verlagen van de snelheid van 70 naar 50 km/uur minder effect dan in het oude voorschrift.



Ten aanzien van de streefwaarde vraagt u om aan te sluiten bij de kaderstelling voor een nieuwe weg. Bij het verlagen van de maximumsnelheid op de Kardinaal de Jongweg van 70 naar 50 km/uur is er geen sprake van een nieuwe situatie, maar van een bestaande situatie. In het Actieplan Geluid Utrecht zijn plandrempels opgenomen voor wegverkeer in bestaande situaties. De plandrempeel voor de Kardinaal de Jongweg bedraagt 71 dB en deze waarde wordt door verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/uur (zowel voor variant 1 als variant 2) niet overschreden.

Ter informatie: bij de aanleg van een nieuwe weg bedraagt de wettelijke voorkeursgrenswaarde 53 dB (bij 50 km/uur). Dit geluidsniveau wordt in de praktijk in een stedelijke omgeving ook langs rustige wegen meestal (ruim) overschreden. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan bij aanleg van een nieuwe weg een ontheffing verleend worden tot 68 dB.

Fiets- en voetgangerstunnel Sartreweg.

U vraagt ons een onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van een fiets- en voetgangerstunnel onder de Sartreweg nabij het Kardinaal Alfrinkplein. U veronderstelt dat de verkeerslichteninstallatie ter plaatse dan kan worden opgeheven en dat daardoor mogelijk minder verkeer over de Kardinaal de Jongweg en de Sartreweg-noord gaat rijden.

Driehonderd meter ten zuiden van het Kardinaal Alfrinkplein ligt reeds een tunnel (Houtmanstraat - Ariënslaan naar de Voorveldse polder). Een nieuwe fietstunnel onder de Sartreweg past bovendien niet in de gemeentelijke ambitie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Op termijn moet de Sartreweg een goed in de omgeving passende stadsboulevard worden, waarbij de weg gemakkelijk op maaiveld moet kunnen worden overgestoken.

Door aanleg van een tunnel zal overigens de hoeveelheid verkeer op het Kardinaal Alfrinkplein en op de Kardinaal de Jongweg niet wijzigen, omdat de verkeersregelininstallaties op het Kardinaal Alfrinkplein gehandhaafd moeten blijven. Het wegvallen van een korte groenfase voor overstekend fietsverkeer zal nauwelijks iets wijzigen aan de huidige regeling en geen effect hebben op de verkeersintensiteiten.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en stadsboulevard.

U ziet graag dat wij de Kardinaal de Jongweg als pilotproject benoemen bij de concrete uitwerking van de stadsboulevard. Bij het keuzep proces zal de beschikbaarheid van een goed doorstromende alternatieve route en de complexiteit van de situatie meegewogen worden. Een pilot is kansrijker als er meegelift kan worden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de weg. In hoeverre de Kardinaal de Jongweg als pilotproject in aanmerking komt hangt af van deze bredere afweging, wij zullen de criteria hiervoor de komende tijd nader uitwerken.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,



Bijlage: reactie op opmerkingen concept-onderzoeksrapport

Afwegingstabel.

Als er sprake is van evenveel of minder verkeer op (sluip)routes door de wijken, neemt de geluidbelasting van woningen in deze straten niet toe. Indien de hoeveelheid (sluip)verkeer in enkele wijkstraten wel toeneemt, neemt ook de geluidbelasting toe.

In het rapport wordt gesproken over twee gedeelten van de Draaiweg. Op het gedeelte van de Draaiweg tussen de Talmalaan en de David van Mollemstraat neemt naar verwachting de hoeveelheid verkeer niet toe. Op het gedeelte tussen de Talmalaan en de Willem van Noortstraat neemt volgens het model de verkeersdruk toe en daarmee de geluidbelasting. Anders dan het model voorspelt, verwachten wij niet dat de Draaiweg tussen de Talmalaan en de Willem van Noortstraat drukker zal worden en de geluidbelasting zal waarschijnlijk niet met 1 decibel toenemen. Het verkeersmodel is namelijk minder betrouwbaar voor lage intensiteiten in de wijken, omdat niet alle straten in het model zijn opgenomen en ook niet alle wijkstraten in werkelijkheid dezelfde 'weerstand' hebben.

Verkeersmodel.

Op de zuidelijke rijbaan van de Kardinaal de Jongweg reden in 2010 volgens het verkeersmodel gemiddeld 18.000 mvt/etm., maar volgens de tellingen van 2012 slechts 14.500 mvt/etm. (verschil 3.500 mvt/etm; 20%). Dit verschil wordt veroorzaakt doordat het model als kortste en snelste route andere routes kiest dan weggebruikers in werkelijkheid kiezen.

Streefwaarde bereikbaarheid centrum.

De Kardinaal de Jongweg blijft in 2015 ook na het afslagverbod Oudenoord - Weerdsingel WZ een functie houden voor verkeer naar wijk C (o.a. parkeergarages La Vie en Paardenveld). Het verkeer naar het centrum (o.a. parkeergarages Hoog Catharijne en Jaarbeursplein) verdwijnt echter. Zowel de centrumroute Talmalaan - David van Mollemstraat - Oudenoord, als de alternatieve route door de wijk Votulast (Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat - Pieter Nieuwlandstraat/Juliusstraat /Antonius Matthaesuslaan) zullen naar verwachting minder druk worden.