

Nijmegen, 1 oktober 2019

Geachte gemeenteraad,

Verlaging Snelheid Nieuwe Ubbergseweg N325 is een thema dat leeft in onze stad en onze provincie. Daar zijn we blij om. De ervaren steun tijdens de inspraakronde van 12 juni voor ons plan om de komgrens te verleggen heeft ons goed gedaan.

Wij hoopten dat u het snel zou behandelen, maar een aantal fracties stelde als voorwaarde dat we eerst nog contact zouden hebben met leden van provinciale staten. Nu wij ons werk hebben verricht, willen we u voorzien van nieuwe informatie die u kunt gebruiken in uw komende bespreking.

Welke informatie is er?

Het is niet onze bedoeling om onze brief van 29 april¹ te herhalen, onze inspraak van juni² nog eens over te doen of ons radio-interview bij RN7³. Wel voegen we het rapport van Veilig Verkeer Nederland uit 2010 over de onveilige verkeerssituatie als bijlage toe. We hebben dit advies kort aangestipt tijdens de inspraakronde. Na vragen van de aanwonenden van de Nieuwe Ubbergseweg is dit toentertijd door verkeerskundige Mulder opgesteld.

In deze brief willen we naast dit alles twee nieuwe inzichten delen die we gekregen hebben bij onze contacten met leden van Provinciale Staten en met de schoolleiding van havo Notre Dame.

Veiligheid voorop

Duidelijk is dat er bij fracties in Provinciale Staten steun is voor ons plan, ook omdat het aansluit bij staand beleid van de provincie Gelderland. Wel krijgen we terug dat in eerste instantie de gemeenteraad aan zet is om een duidelijk signaal van de eigen inwoners bij de provincie af te geven. Dan is het voor de fracties eenvoudiger handelen.

Maar ook nu al is duidelijk dat de Nieuwe Ubbergseweg N325 niet zomaar een doorgaande weg buiten de bebouwde kom is waar 80 kilometer per uur zou moeten gelden.

Voor de provincie is het daarbij van belang dat de inrichting van de weg niet voldoet aan de algemeen opgevolgde richtlijnen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW⁴. Zo zijn -om één voorbeeld te noemen- de fietspaden die door fietsers, bromfietsers en voetgangers gedeeld moeten worden te smal en

¹ <https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=Nijmegen&id=8fa51b06-9f76-4dae-acef-fb41f3893d7e>.

² <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Nijmegen/3e22d702-be5d-4d36-af8a-00a2147fa1da> vanaf 12:08.

³ <https://rn7.nl/radio-gemist/studio-de-streek-77> vanaf 34:30 of <https://rn7.nl/nieuws/nieuwe-ubbergseweg-moet-een-maximumsnelheid-krijgen>.

⁴ Geciteerd bij <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/fietspaden/>

bevinden ze zich met slechts een gootje als afscheiding in de obstakelvrije zone die bij een 80-kilometerweg vijf meter zou moeten zijn. Het is niet voor niets dat de provincie bij de herinrichting van de weg de rijbanen optisch heeft versmald om de snelheid van auto's af te remmen. Het argument dat het hier om een gewone 80-kilometerweg gaat, houdt dan ook geen stand.⁵



Recent heeft de provincie in de gemeente Lochem een proef gedaan met het verlagen van de maximumsnelheid op een soortgelijke weg. “Bewoners langs de N348 (Zutphenseweg) en de gemeente Lochem hebben aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de weg tussen Eefde en Gorssel. De provinciale weg N348 tussen Zutphen en Deventer (A1) is een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke functie voor het regionale verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Het wegbeeld tussen Eefde en Gorssel komt niet overeen met de functie van een gebiedsontsluitingsweg.”⁶ Dit geldt allemaal ook voor de Nieuwe Ubbergseweg. Een belangrijk verschil echter met de situatie in Lochem is dat daar ook tegenstanders zijn van de snelheidsverlaging. Die hebben we voor de Nieuwe Ubbergseweg -waar het om een korter traject gaat, direct aansluitend bij de bebouwde kom- nog altijd niet gevonden.

Notre Dame houdt haar hart vast

Bij elk gesprek dat we hebben komen er nieuwe medestanders bij. Bij de verderop gelegen havo Notre Dame leeft een duidelijke wens dat ons voorstel zal worden uitgevoerd. De schrik zit er dan ook goed in na ongelukken en bijna-ongelukken met leerlingen in het verkeer. De school zet zich ieder jaar weer zeer actief in om verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen van leerlingen en ouders. Toch houdt de schoolleiding elke dag haar hart vast. Er zijn in de heuvelachtige omgeving van de school aardig wat onoverzichtelijke kruisingen. Toch gaan de meeste zorgen uit naar de Nieuwe Ubbergseweg. Het lijkt wel alsof Nijmegen over dit stukje weg heen kijkt. Het gaat dan vooral over de oversteekplaats, maar ook over de ventweg die slecht onderhouden wordt. Pas als een betrokken vrijwilliger zeer hard aan de bel trekt wordt er door de gemeente Nijmegen actie ondernomen om maatregelen te nemen, onder meer om uitstekende putdeksels te verlagen, om kuilen in het slecht verlichte wegdek te dichten, om wegmarkering terug te plaatsen na werkzaamheden of om de

⁵ in tegenstelling tot het korte antwoord van GS op vraag van PS PvdD bij commissievergadering Bereikbaarheid, Openbaar vervoer en Cultuur op 16 januari 2019: <https://gelderland.stateninformatie.nl/document/7342084/1/BOC%20-%20Verslag%20van%20de%20vergadering%20van%20de%20commissie%20Bereikbaarheid%2C%20Openbaar%20vervoer%20en%20Cultuur%20van%2013%20februari%202019%20%28PS2019-106%29>.

⁶ <https://www.gelderland.nl/snelheidsproefefefde>.

parkeerverlast tegen te gaan. Terwijl er dagelijks meer dan honderd leerlingen van Notre Dame via de Nieuwe Ubbergseweg naar hun huis in Nijmegen-Noord fietsen.



Wie de onveiligheid zelf wil ervaren, hoeft alleen maar op een schooldag om 15.15 uur bij de oversteekplaats te gaan staan. Zelfs als iedereen zich aan de verkeersregels houdt, is de situatie voor verbetering vatbaar.

Het is tijd

Daarom hopen we dat de gemeenteraad op korte termijn de zaak bespreekt en zal besluiten dat er iets moet gebeuren. Verleg de komgrens, zodat er op de Nieuwe Ubbergseweg N325 slechts 50 kilometer per uur kan worden gereden. Dit kan met weinig middelen worden uitgevoerd, verbetert de verkeersveiligheid meteen en verlaagt de 20/7 geluidsoverlast voor honderden Nijmegenaren. We begrijpen dat dit niet van vandaag op morgen geregeld is, maar laten we er wel nu mee beginnen.

Met vriendelijke groet,

Frits Hendriks

Iris Bennema

Jan Willem Bennema

Annelies de Bont

Loïse van der Sloot

kerngroep Verlaging Snelheid Nieuwe Ubbergseweg

actief gesteund door

de aanwonenden

meer dan honderdvijftig omwonenden in Hunnerberg en Ooijse Schependom

Wijkcomité Oost

Belangengroep Hunnerberg Panorama

VVE's van appartementengebouwen op de stuwwal

Notre Dame

Bijlage: Rapport Veilig Verkeer Nederland

Advies verkeersveiligheid Nieuwe Ubbergseweg in Nijmegen

1. Algemeen.

- a. Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties louter op het verkeersveiligheidsaspect. Alle andere aspecten, zoals ruimtelijke ordening en financiële zaken, worden -voor zover deze geen directe consequenties hebben op de verkeersveiligheid - niet meegewogen.
- b. Advies van Veilig Verkeer Nederland is kosteloos voor betrokken partijen; een belangrijke reden hiervoor is dat dit benadrukt, dat het advies volstrekt onafhankelijk en onpartijdig is. De enige toetsing is de verkeersveiligheid als zodanig.
- c. Uitgangspunt van elk advies is het landelijke beleid, dat onder de naam "Duurzaam Veilig" wordt uitgedragen door de landelijke overheid (onder andere als voorwaarde voor subsidie) en dat onderschreven is door alle gemeenten.

2. Situatie.

De Nieuwe Ubbergseweg is als onderdeel van de N325 een provinciale weg tussen Nijmegen en Ubbergen/Beek. De weg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. De maximaal toegestane rijsnelheid is 80 km/h.

Dit advies betreft de situatie ter hoogte van nummer 156 en van de aansluiting van de Ubbergseweg.

De weg heeft een royaal profiel met vrijliggende fietspaden, die ter plaatse alleen door een gootconstructie van de hoofdrijbaan zijn gescheiden.

Ter hoogte van de aansluiting met de Ubbergseweg is een brede middengeleider aangebracht, zodat het voor automobilisten en fietsers mogelijk is in twee keer over te steken. Ook is een linksafvak aangebracht, zodat het linksaf slaande verkeer veilig af kan remmen en het achterop komende verkeer door kan rijden.

Het pand Nieuwe Ubbergseweg 156 ontsluit rechtstreeks op de weg. Ter plaatse van de woning is de middenmarkering, een dubbele ononderbroken lijn, die ter plaatse al verbreed is vanwege de aanzet tot een middengeleider en tussen de lijnen is voorzien van verdrijvingsstrepen. Het pand kan dus alleen rechtsaf verlaten worden en alleen vanuit Nijmegen worden genaderd.

Door de politie zijn de laatste vier jaar nauwelijks ongevallen geregistreerd op het betreffende deel van de Nieuwe Ubbergseweg; op de aansluiting van de Ubbergseweg zijn er in deze periode vijf ongevallen geregistreerd, waarvan één met langzaam verkeer.

3. Probleemstelling.

Het probleem van de bewoners van het pand Nieuwe Ubbergseweg 156 is de onveiligheid van de bereikbaarheid van hun pand met de auto. Bij het uitrijden moet men vanwege het talud gedeeltelijk op het fietspad staan om te kunnen zien of er autoverkeer aankomt. Bij de nadering van het huis moet men op de weg afremmen en moet men de fietsers voorrang geven. Gezien de hoge snelheden is dit levensgevaarlijk, hetgeen zich onder meer uit in de reacties van de andere automobilisten (verwensingen, opsteken van middelvinger enz.), omdat de afremmende auto ook naar hun oordeel het verkeer in gevaar brengt. Soms is het gewoon niet mogelijk om deze afslagmanoeuvre te maken en moet men bij de aansluiting van de Ubbergseweg keren, terugrijden naar de Canisiussingel en het opnieuw proberen. De bewoners zoeken soms hun heil in het rijden via het fietspad, deze dus als afslagstrook te gebruiken, en zo op het eigen parkeerterrein te komen. Afgezien van het feit, dat dit niet is toegestaan, is dit ook gevaarlijk vanwege de sterke uitholling in de goot, waardoor de auto niet goed beheersbaar wordt.

Een bijkomend probleem is ook, dat (brom-)fietsers in toenemende mate niet bij de aansluiting van de Ubbergseweg oversteken, maar tegen de richting in aan de Nijmeegse kant van de weg blijven rijden. Door de knik in het fietspad direct voorbij de woning is dat verkeer niet te zien en kan voor extra onveilige situaties zorgen, vooral brommerrijders zijn bij deze manoeuvre gevaarlijk vanwege hun hoge snelheid.

4. Analyse.

Bij enige observatie ter plaatse kan worden geconstateerd, dat de door de bewoners aangevoerde problemen in het bereiken van de woning zeer reëel zijn. Enige keren zelf de manoeuvres maken versterkt het begrip voor de onvrede met de situatie. Het is steeds weer de vraag of de achterop komende automobilist bedacht is op een afremming van de voorganger waar ogenschijnlijk geen aanleiding voor is. Het algemene attentieniveau zal laag zijn omdat men – vanaf een hoger gelegen gebied komend – een ruim overzicht heeft van de situatie en er zich geen belemmeringen aandienen. Zelfs bij de aansluiting van de Ubbergseweg kan men in principe op volle snelheid doorrijden.

Op zich is een directe ontsluiting op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom niet ongewoon. Het bijzondere van deze situatie is

1. De hoge verkeersintensiteiten en de hoge snelheden van het dalende verkeer;
2. Het feit, dat er geen opstelruimte is tussen de weg en het fietspad;
3. De diepe goot tussen fietspad en rijbaan, waardoor het niet mogelijk is met enige snelheid rechtsaf te slaan;
4. Het feit, dat de automobilist zich bij het uitrijden niet achter het fietspad kan opstellen om de weg te overzien, maar deels op het fietspad moet staan;
5. De automobilist geen enkel zicht heeft op tegen de richting in rijdend bromfietsverkeer dan de laatste 10 meter;
6. De aanleiding van het afremmen, het huis, is vanaf de weg slecht zichtbaar: er is geen oprit, het fietspad loopt door enz. , zodat de afremmanoeuvre niet begrepen wordt.

Het zou een goede zaak zijn als de snelheid ter plaatse van de aansluiting van de Ubbergseweg wordt verlaagd. Er wordt namelijk – vooral 's zomers – veel overgestoken door langzaam verkeer en zijn er veel afslagbewegingen. Door de steeds hogere verkeersintensiteit (geen cijfers beschikbaar, maar een gevoelsmatig oordeel van de bewoners) op de Nieuwe Ubbergseweg wordt het op de drukke tijdstippen steeds moeilijker en duurt het langer om een veilig hiaat te vinden. Men neemt dus meer risico.

Een algemeen en belangrijk uitgangspunt van het verkeersveiligheidsbeleid “duurzaam veilig” is, dat als verkeersstromen met sterk verschillende snelheden elkaar treffen, de snelheid omlaag moet. Op deze wijze vermindert de verkeersonveiligheid, omdat het langzame verkeer het naderende verkeer beter kan inschatten en wordt ook, als het toch fout gaat, de ernst van de ongevallen minder.

Een snelheidswijzing moet bij voorkeur daar worden gesitueerd, dat het voor de weggebruiker logisch en begrijpelijk is. Dan zal hij/zij beter gemotiveerd zijn zich aan die snelheid te houden.

De middengeleider t.b.v. de aansluiting van de Ubbergseweg is zo'n aanleiding en begint ongeveer ter plaatse van nummer 156.

Door ca. 50 meter vóór het begin van de middengeleider de toegestane rijsnelheid terug te brengen naar 50 km/h. wordt bereikt, dat zowel de aansluiting van de Ubbergseweg als de situatie voor het pand 156 veiliger worden.

Het tegen de richting in rijden op het fietspad kan verminderen als de oversteekbaarheid ter plaatse van de Ubbergseweg verbetert door de lagere snelheid van het autoverkeer. Dat het niet wordt toegestaan wordt duidelijk aangegeven en kan alleen door controle worden tegengegaan.

6. Conclusie/aanbevelingen.

Als conclusie kan worden gesteld, dat de onvrede met de onveiligheid van de bereikbaarheid van hun pand gegrond is. De bewoners moet vaak onverantwoorde manoeuvres maken om op hun parkeerplaats te komen. Stilstaan op de weg om fietsers voorrang te verlenen is onverantwoord.

De enige mogelijkheid deze situatie te verbeteren is het verminderen van de toegestane rijsnelheid ter plaatse. Dit kan op een logische wijze in combinatie met het verlagen van de snelheid op de aansluiting van de Ubbergseweg, waar het verlagen van de snelheid een verbetering zou zijn voor de oversteekbaarheid van de weg en het gevoel van veiligheid.

15 december 2010,

ing. H.J. Mulder

Verkeerskundig consultant Veilig Verkeer Nederland