

De Zomerweg in Voor-Drempt en Achter-Drempt.

De Zomerweg (5,4 km) strekt zich uit van de Zuthpen-Emmerikseweg tot aan de rotonde bij Doesburg, binnen de gemeente Bronckhorst tot aan de rotonde bij het Pannekoekenhuis bij de Eekstraat (4,1 km). Halverwege bevindt zich het dorpje Achter-Drempt dat hoofdzakelijk woonhuizen telt. Ter plaatse vigeert daar een maximum snelheid van 30 km/uur.

De extra verkeersregels zijn met borden aan beide zijden van de weg aangegeven:

- Snelheidsbeperking van 60 kilometer per uur
- Een toegelaten asdruk van 4,8 ton (uitgezonderd bestemmingsverkeer)



Zomerweg gezien vanaf de Zuthpen-Emmerikseweg
let op de verkeersborden.....

vanuit het Pannekoekenhuis
.....dito bij rotonde Doesburg geregeld

De Zomerweg is van oudsher een 80 km-weg en de structuur is buiten de bebouwde kom sinds de snelheidsbeperking van 60 km/u onveranderd gebleven. Er zijn buiten de bebouwde kom geen trottoirs en fietspaden zijn slechts optisch aangegeven met belijning. De weg heeft bochten en rechte stukken waar gemakkelijk te snel wordt gereden, mede door de aangebrachte wegstructuur van weleer. Bij kruisingen zijn verhoogde wegplateau's, binnen de woonkern in Achter-Drempt (1 km) zijn bij de toegang van het dorp drempels aangebracht. In het dorp zijn bij de kruisingen van straten een viertal verkeersplateau's aangebracht.



bij het binnenrijden van Voor-Drempt en Achter-Drempt liggen verkeersdrempels
de maximum-snelheidsborden laten niets aan duidelijkheid over.

De zomerweg behorende tot de gemeente Doesburg heeft recent een ingrijpende herstructurering ondergaan met ondermeer separate en rood gekleurde fietspaden.



nieuwe situatie rotonde Zomerweg-Eekstraat



De Zomerweg in de gemeente Bronckhorst is bij de herstructurering “achtergebleven” zodat er feitelijk 2 verschillende verkeerssituaties zijn ontstaan ten aanzien van veiligheid.

De Zomerweg behoort volgens de gemeentelijke beleidsnota (bijlage 2 hoofdstuk veiligheid 3.2.2) tot *“Route bereikbaarheid sociaal en economische voorzieningen”*. Deze routes hebben primair een verbindende functie, het verbinden van kernen met bovenlokale voorzieningen en kernen onderling. De 60_{plus} km/u (bubeko) en 30_{plus} km/u wegen (bibeko).

De klachten aan de Zomerweg luiden in het algemeen als volgt:

- Gemotoriseerd verkeer houdt zich veelal niet aan de maximum snelheden.
- Er rijdt vrachtverkeer met een hogere asdruk dan is toegelaten.
- Er wordt niet/sporadisch aan handhaving gedaan.
- Hoewel het niet verboden is, lijkt er veel “sluipverkeer” te zijn, verkeer dat geen plaatselijke bestemming heeft doch een “snelle korte route” wenst te volgen, terwijl doorgaande 80 km wegen om Drempt heen liggen. Juist rondom de ochtend- en avondspits is dit goed te merken.
- de verkeersplateau’s in Achter-Drempt veroorzaken ernstige trillingen die waarneembaar zijn in de nabije woningen. Er wordt te hard op de plateau’s ingereden en de impact op auto- en zwaarverkeer op de verkeersplateau’s veroorzaken zeer hinderlijke trillingen. Er treden scheuringen aan de gebouwen en/of het fundament op. Zie ook de opmerking hieronder aangaande trillingen in de Kerkstraat.
- Bewoners ervaren de verkeerssituatie als onveilig en de leefbaarheid is daarmee in het geding.

De Kerkstraat te Voor-Drempt.

De Kerkstraat loopt vanaf de Veenweg tot het Kerkplein (1,8 km), via het Dorpshuis en een aantal kruisingen naar de kerk en de begraafplaats, alwaar met een onoverzichtelijke bocht van 90 graden aansluiting is met de Rijksweg. Plaatselijk vigeert een maximum snelheid van 30 km/u, er zijn drempels en verkeersplateau's bij kruisingen.



Toegang tot de Kerkstraat nabij de kerk, gevolgd door een 90 graden bocht. Snelheid max 30 km/uur.



in de Kerkstraat liggen zowel verkeersdrempels als plateau's bij kruisingen



Wegbelijning is niet aanwezig en dat lijkt in zo'n woonstraat ook niet nodig.

In de Kerkstraat zijn geen bedrijven die extra of zwaar verkeer aantrekken. De Kerkstraat is vergelijkbaar met een langgerekt woonerf. Hoewel naar logische begrippen de Kerkstraat auto-luw zou moeten zijn wordt er stelselmatig te hard gereden. Snelheden van meer dan 30 km/uur wordt op

een woonerf-equivalent veel te hard bevonden en de snelheden bevreemden des te meer aangezien er een aantal hoge drempels in de weg bevinden. De vrijgekomen energie op de drempels is een product van het gewicht maal de snelheid in het kwadraat (!), de snelheid heeft derhalve een kwadratische invloed op geluid en trillingen bij een verkeersdrempel.

Enkele bewoners van de Braambergseweg hebben de gemeente verzocht deze weg aan een zijde af te sluiten. Bewoners van o.a. de Kerkstraat vrezen daardoor een verhoogde verkeersdruk. Verkeersmaatregelen ter plaatse zouden als communicerende vaten kunnen werken, op de ene plaats wordt het rustiger, op een andere plaats wordt het drukker. Beter is een oplossing door te voeren waar alle bewoners baat bij hebben, een oplossing waarbij onnodig verkeer wordt vermeden. Recent is de onderhavige afsluiting door de gemeente afgewezen.

Zwaar verkeer veroorzaakt bovendien schade aan wegdek en stoepranden en men vraagt zich collectief af wat zwaar verkeer in een woonerf-equivalent te zoeken heeft. Bovendien neemt de bezorgdheid toe omdat het er op lijkt dat de straat zich qua bewonersleeftijd verjongt, met name zorgt dit voor een toename van kinderen.

Ook in de Kerkstraat nemen de zorgen rond de verkeersveiligheid en de leefbaarheid toe.

De Kerkstraat behoort volgens de gemeentelijke beleidsnota (bijlage 2 hoofdstuk veiligheid 3.2.2) tot "Route bereikbaarheid sociaal en economische voorzieningen". *Deze routes hebben primair een verbindende functie, het verbinden van kernen met bovenlokale voorzieningen en kernen onderling. De 60^{plus} km/u (bubeko) en 30^{plus} km/u wegen (bibeko).* Echter op de bijbehorende kaart 1^E lijkt de Kerkstraat geen bijzondere status te hebben.

Resumé

In het algemeen kan gesteld worden dat de volgende punten in Voor-Drempt en Achter-Drempt een probleem zijn en/of in toenemende mate een probleem vormen:

- 1 Er wordt te hard gereden.
- 2 Er is overbodig of vermijdbaar zwaar-verkeer, zelfs daar waar het verboden is.
- 3 Trillingen vormen hinder en schade.
- 4 Er is onvoldoende handhaving op bestaande verkeersregels.
- 5 Er is geen aansluiting tussen de herstructurering van de weg in Doesburg en Drempt.
- 6 Men ervaart diverse situaties als ronduit onveilig.
- 7 De leefbaarheid kan en dient structureel verbeterd te worden.
- 8 Maatregelen mogen er niet toe leiden dat de ene partij er baat bij vindt ten koste van anderen.
- 9 De werkgroep stelt nadrukkelijk dat het niet de intentie is om het plaatselijke bedrijfsleven tegen te werken.
- 10 De werkgroep concludeert dat zowel de Zomerweg als de Kerkstraat **NIET** behoren tot Route 'werken en transport' als genoemd in de gemeentelijke beleidsnota, want deze nota vermeldt: Route 'werken en transport'. *Deze route heeft primair een functie voor stromen en afwikkelen van transport en werkverkeer, deze wegen hebben primair als doel het ontsluiten van werk- en transportgebieden naar de hoofdwegen A18/N18, A50, A1. De 80 km/u wegen (bubeko) en 50 km/u wegen (bibeko).*

Werkgroep Verkeersproblematiek Drempt.

Eus Lionarons

Voorzitter.