



REACTIENOTA

Zomerweg Achter-Drempel

Gemeente Bronckhorst

Juni 2023

www.bronckhorst.nl/zomerweg



gemeente Bronckhorst





Inhoud

1. Algemeen	2
Aanleiding.....	2
Planproces	2
Reactienota	2
2. Reacties.....	3
Wat spreekt u wel aan in het ontwerp?	3
Wat spreekt u niet aan in het ontwerp?.....	4
Kans, wens of aandachtspunt?	5
Beantwoording.....	7



1. Algemeen

De Zomerweg in Achter Drempt is een weg met een beperkte verkeersfunctie (sociaal-economische route). Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 30 km/uur. Aanwonenden ervaren al meerdere jaren overlast en er zijn tussentijds geen oplossingen bedacht of uitgevoerd. Bestuurlijk is toegezegd om de situatie aan te pakken.

Aanleiding

De bewoners van Voor- en Achter-Drempt hebben enige jaren geleden een werkgroep Verkeer gevormd. Deze werkgroep heeft de gemeente gevraagd enkele knelpunten op te lossen. Eén van die knelpunten is de overlast op de Zomerweg.

Planproces

In november 2022 is het proces met de werkgroep van de Zomerweg gestart. In september wordt het definitieve ontwerp gepresenteerd. In het najaar wordt het bestek opgesteld en de aanbesteding verricht. In 2024 start de uitvoering.

Reactienota

In de voorliggende reactienota zijn alle ingekomen reacties samengevoegd. In totaal ontvingen we 60 reacties. De reacties variëren van vraag, ongenoegen, complimenten en suggesties om een deel van het plan anders uit te voeren.

De ingekomen reacties worden gebundeld beantwoord. Deze antwoorden staan na de reacties.



2. Reacties

Hieronder zijn de reacties op het plan “Zomerweg Achter-Dremp” weergegeven. De reacties zijn samengevat en geanonimiseerd. De volledige reactie is bij ons bekend.

Wat spreekt u wel aan in het ontwerp?

Algemeen

- Het geheel lijkt veel netter dan de huidige situatie.
- Meer groen.
- Inrichting geeft een meer dorps karakter i.p.v. een doorgangsweg.
- Klinkers ogen mooier dan asfalt.
- Een goede samenwerking met het dorp en de omgeving.

Verkeer/inrichting

- Aangezien de functie van de weg niet verandert is de as verspringing een goede oplossing
- Verbetering van de veiligheid en verminderen van de snelheid door verkeersremmende maatregelen
- Verminderen van overlast voor bewoners aan de weg
- Materiaal- en kleurgebruik, straatwerk i.p.v. asfalt.
- De keuze voor klinkers binnen de bebouwde kom. Dat nodigt doorgaans uit tot minder hard rijden dan een wegdek van asfalt.
- Verkeerskundig prima, meer is er niet te halen i.v.m. beperkte profiel
- Fietsstroken bij ingang dorp
- Eerste gedeelte vanuit richting Toldijk 50 km, omdat op dit stuk niemand 30 km zal rijden.
- De drempels worden verlaagd wat nu overlast geeft qua geluid en scheuren in de muur van woningen veroorzaakt.
- Ontmoedigen vrachtverkeer

Groen en water

- Meer groen door groenvakken en extra bomen. Daardoor ziet het er meer uit als een dorp.
- Afkoppeling van het hemelwater



Wat spreekt u niet aan in het ontwerp?

Algemeen

- Het aanzicht van het dorp mag wat meer uitstraling hebben, bv het trottoir.

Verkeer/inrichting

- Door lange rechtstanden en profielbreedte blijft de snelheid hoogstwaarschijnlijk (te) hoog binnen de kom.
- Plateaus en drempels is niet wat inwoners willen i.v.m. trillingen, dus niet plaatsen
- Autopestmaatregelen, meer belemmeringen voor een automobilist door asverspringingen en wegversmallingen
- Aandacht voor de sluipwegen rond het dorp.
- Gehele bebouwde kom 30 km en niet een deel 50 km.
- Een as verspringing en groenvakken voor woningen:
 - uitdraaien auto wordt veel lastiger door minder ruimte
 - meer last van wachtend verkeer en snel optrekkend verkeer
- Voorbij de oude saks richting kerk verdwijnen een bestaande groenstrook en bomen om vervolgens de as van de weg te verleggen en aan de andere kant bomen te gaan plaatsen.
- Eenzijdige oplossing: voor het doorgaande verkeer wordt het lastiger, moet straks omrijden met langere reistijd als gevolg en omrijden via een veel smaller landweg
- Er zijn veel ingrepen nodig om automobilisten te corrigeren naar de gewenste snelheid. De rijbaan wordt smaller waardoor opstoppen ontstaan.
- Het asfalt binnen de kom wordt gewijzigd in klinkers. Bij een werkelijke hogere snelheid dan 30 km/h zal dit geluidsoverlast/hinder gaan geven.
- Is het nog begaanbaar voor landbouw verkeer?
- De drempel bij de kerk, gelegen aan het Strengsche Veld, de gevaarlijkste plek in de bebouwde kom ivm kinderen die over deze drempel naar school fietsen en ook de kinderen die naar de voetbalclub gaan.
- Grote brede (rode) rijstroken. Dit zorgt voor een racebaan. De weg dient zodanig ingericht te worden dat harder rijden dan 30 onmogelijk wordt gemaakt.
- Te weinig aandacht voor de overlast van vrachtverkeer.
- Milieuonvriendelijk ontwerp en dat meer geluid creëert.
- Locaties van lantaarnpalen.
- Doordat trottoirs schuin aflopen en de weg smaller wordt zullen (vracht)auto's, die elkaar moeten passeren regelmatig een stukje van het trottoir meepakken, waardoor een nieuwe onveilige situatie wordt gecreëerd voor voetgangers.



- Door klinkers in de straat ontstaat meer geluidsoverlast en in de winter eerder kans op gladheid.
- Wat is de hoogte van de obstakels en welk materiaal wordt hiervoor gebruikt?
- Parkeren op de rijbaan. Als er meerdere auto's achter elkaar geparkeerd zijn, zullen mensen de neiging hebben de snelheid te vermeerderen om er nog net langs te kunnen. Ook ontnemt het zicht op b.v. kinderen.
- Verwijderen van de parkeerplaatsen, waardoor er meer op de weg geparkeerd wordt.
- Alternatieven om snelheid te remmen:
 - parkeervakken op de straat aanbrengen voor de kruisingen;
 - alle zijwegen voorrang geven;
 - gekleurde klinkers op de kruisingen.
- Borden bebouwde kom en versmallingen ruim voor begin van de tuinen ivm uitzicht vanuit huizen en tuinen.
- De fietsers kunnen niet achter de wegversmalling rijden dus zijn wel afhankelijk van het autoverkeer.

Groen en water

- Groenstroken lopen te ver door ten opzichte van opritten.
- Aan te planten bomen kunnen uitwijk/hoogte mogelijkheden beperken
- Welk type bomen worden er geplant ivm schaduw en zichtbelemmering?
- Graag geen bomen met veel kans op pluis /stuifmeel
- Milieuvriendelijk ontwerp
- De huidige bomen vormen momenteel een zeer mooi dorpsgezicht. Volgens mij zijn het ook gezonde bomen en die moet je niet weghalen.
- Ontevreden over de locaties van de groenstrook waardoor weg dichtbij de woningen komt.

Kans, wens of aandachtspunt?

Verkeer/inrichting

- Behoefte aan iets bredere oprit aan de weg waardoor bocht beter te maken is.
- Versmalling van minimaal 3,60 mtr voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer
- Aandacht: Kan het landbouwverkeer en vrachtverkeer elkaar passeren, omdat de rijbaan smaller wordt?
- Afstemming over aansluiting van opritten bij drempels en plateaus



- De gehele bebouwde kom 30 km maken met snelheidscontrole/beperkingen aan begin van het dorp en hiernaar inrichten. Desnoods nog met een extra soort slinger (asverspringing richting het veld met de wadi aan het begin van onze kant van het dorp)
- Een wens op minder aanpassingen aan de weg. Gebeuren alleen maar meer ongelukken door.
- Op de inwonersavond gesproken over een actief systeem om de snelheid te verlagen. Contact gehad met Zweedse firma hierover (Actibump). Ze hebben interesse voor plaatsing als pilot in Nederland.
- Overweeg serieus het toepassen van klinkers vs asfalt in de Zomerweg.
- Vergeet niet de nieuwbouwwijk met meer verkeer en overstekende bewegingen. Ook de voetbalclub is afhankelijk van deze toegangsweg.
- Meer wegversmallingen/ rijbaanobstakels / rijstrookverleggingen waardoor harder rijden dan 30 km onmogelijk wordt gemaakt. Dit komt de veiligheid voor mij als fietser ten goede.
- Geen vrachtverkeer door Zomerweg of alleen bestemmingsverkeer en geen asdruk omdat zoals door de gemeente aangegeven praktisch niet op te controleren is.
- Betere verwijzing vrachtverkeer Garvo zodat deze geen gebruik meer maakt van de bebouwde kom van Achter-Drempel.
- Deze weg moet voor doorgaand verkeer ingericht worden. Er spelen nu nooit kinderen bij deze weg en er rijden maar weinig fietsers. Af en toe iemand die de hond uitlaat. Dat is geen reden voor een woonerfachtige oplossing.
- Plateaus en drempels uit het ontwerp.
- Landbouwverkeer niet door de bebouwde kom.
- Kruijsakker minder aantrekkelijk maken voor sluipverkeer
- Wens is om onze nieuw verbrede oprit straks te laten aansluiten op straatwerk gemeente.

Groen en water

- Graag inbreng over nieuwe groenstrook/beplanting
- Wens: groenstroken inzaaien met bloemmengsel
- Wens: de bomen NIET rooien. Als ze te groot zijn is snoeien een optie.
- Aan de noordkant van de bebouwde kom meer groen toevoegen om het meer een bebouwde kom gevoel te geven.
- Naast inheemse bomen ook groenstroken met inheemse planten.
- Het zou mooi zijn als er meer heggen en bomen worden aangeplant langs de weg. Hierdoor zie je auto's minder en is er meer ruimte voor natuur en rust voor dieren.



- Mooi dat er iets ondernomen wordt aan de waterafvoer maar had graag gezien dat dit uitgebreider werd gedaan in ons dorp, de diameter van het riool in andere straten is ook niet berekend op de afvoer van de hevige buien de laatste jaren.
- Aandacht voor tuinen die blank komen te staan.
- De afwatering moet beter. Bij de eerste beste wolkbreek kunnen de putten en afvoeren het hemelwater al niet aan.

Beantwoording

Algemeen

- De beantwoording op reacties betreft alleen het plangebied; herinrichting van de Zomerweg binnen de bebouwde kom van Achter-Drempt.

Verkeer en inrichting

- De functie van de weg brengt met zich mee dat er ook vrachtverkeer in en rondom de Zomerweg moet kunnen rijden. Het “voedingsgebied” voor vrachtwagens van de Zomerweg is het hele buitengebied rondom Achter Drempt. Een verbod voor vrachtwagens is daarmee geen goed middel omdat veel van de vrachtwagens die nu over de Zomerweg rijden daadwerkelijk een bestemming hebben in het gebied.
- Alternatieve routes voor het vrachtverkeer met bestemming Achter-Drempt worden geïnventariseerd en besproken met de betrokken ondernemer(s).
- Vrachtwagens en landbouwverkeer zullen elkaar stapvoets moeten passeren. Het effect van alleen kleuraanpassingen in de rijbaan is onvoldoende en zullen voor forenzen die er dagelijks rijden na verloop van tijd geen effect meer hebben. Dit betekent dat de snelheid omhooggaat.

Wij zijn ons bewust van de krappe situatie en daarbij maken wij ook keuzes in de toe te passen materialen zodat schade aan de directe omgeving voorkomen wordt.

- De huidige haakse parkeerplaatsen (Zomerweg/Kruisakker) worden weer teruggebracht in het ontwerp.
- Vanwege diverse ontvangen reacties blijft de maximumsnelheid vanaf de komgrens 30 km/uur. Wel blijft de verharding van het eerste deel asfalt. Dat is vooral voor het draaiende zware verkeer van en naar het bedrijf aan de Zomerweg 37.
- De Zomerweg heeft geen functie voor het doorgaand verkeer in de regio, daar zijn de provinciale wegen voor. Wel heeft de weg een verkeersfunctie in de vorm van het verbinden van de verschillende dorpen in het gebied. Buiten de bebouwde kom past hier een snelheid van 60 km/uur en binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 km/uur. Bij



die maximumsnelheid hoort een inrichting die dat afdwingt en een inrichting die past bij het dorpse karakter van Drempt.

- Het gehele ontwerp van de Zomerweg zorgt voor een beter gedrag van automobilisten en een lagere snelheid. De kruising bij het Strengsche Veld wordt uitgevoerd als een verhoogd kruisingsvlak wat ook nog eens extra aandacht vraagt van de passerende automobilist en de snelheid bij de kruising nog verder omlaag brengt.
- Het ontwerp van de weg is zo gemaakt dat er, door de slingers in de weg, geen lange rijen van geparkeerde voertuigen mogelijk zijn. Daarnaast is ervoor gekozen om de bestaande parkeervakken bij de kruising met de Kruijsakker terug te laten komen in het ontwerp.
- Na de herinrichting is doorstroming van verkeer nog steeds mogelijk maar dan wel met een gepaste snelheid. Het is niet aannemelijk dat verkeer, om reistijd te winnen, om het dorp heen gaat rijden.
- Het gesuggereerde Zweedse systeem is bekeken. Actieve snelheidsremmers worden in Nederland niet toegepast. De vraag is ook of dat wel mag binnen onze wegenverkeerswet. Het project op de Zomerweg is niet geschikt om dat te testen.
- Bronckhorst is een agrarische gemeente met landbouwverkeer en het weren van landbouwverkeer past daar niet bij. Het ontwerp van de Zomerweg zorgt ervoor dat ook grote voertuigen met een gepaste en veilige snelheid door het dorp heen moeten.
- Landbouwverkeer breder dan 3,00 meter gaat hinder ondervinden op het wegvak. Breder dan 3,50 meter is niet begaanbaar. Landbouwvoertuigen zijn in de loop der jaren steeds groter en breder geworden. Als het ontwerp hierop wordt gebaseerd kunnen automobilisten veel harder rijden, omdat de weg te breed wordt. Dit brengt de veiligheid in het geding en draagt niet bij aan het dorpse karakter van Achter Drempt.
- De keuze voor het inpassen van plateaus blijven gehandhaafd. De plateaus vergroten de veiligheid op de kruisingen. Er is binnen de beschikbare ruimte geen andere maatregel mogelijk om de snelheid terug te dringen op de kruisingen. De huidige plateauopgangen voldoen niet aan de richtlijnen, o.a. te stijl, hierdoor wordt er nu overlast ervaren. Bij de nieuwe aanleg worden lagere plateauopgangen aangebracht. Met de werkgroep verkeer is afgesproken de maatregelen te evalueren na ongeveer 1 jaar na aanleg.
- Dank voor de suggesties voor snelheidsremmende maatregelen. In het ontwerp zijn diverse maatregelen toegepast om het gedrag van de weggebruiker aan te passen naar de omgeving. Op de kruisingen worden andere kleuren gebruikt. Alle kruisingen krijgen een gelijke uitstraling en gelijke voorrangregels (rechts heeft voorrang). Langs de rijbaan mag geparkeerd worden. Daarbij zijn ook enkele as-verspringen ingepast om de doorgaande lijn te onderbreken.



- De openbare ruimte en inritten worden allemaal ingemeten en op basis van deze gegevens worden de inritten gecontroleerd. Indien nodig worden de wegversmallingen aangepast.
- De komgrens aan de westzijde wordt verplaatst tot net voorbij de bebouwing.
- Er wordt nog een verlichtingsplan gemaakt. De exacte locatie van lantaarnpalen bepalen wij op basis van dat plan rekening houdend met inritten, woningen etc.
- De hoogte van de drempel is 8 cm en de banden van groenvakken 10 cm
- Klinkers vs asfalt: klinkers geven bij een snelheid van rond de 30 km/h minder bandengeluid dan bij asfalt. Daarnaast hebben klinkers vanuit esthetisch oogpunt de voorkeur.

Groen

- De openbare ruimte en inritten worden allemaal ingemeten, op basis van deze gegevens worden de inritten gecontroleerd en indien nodig de groenstrook aangepast.
- De te planten boomsoorten zijn niet bepaald. Tijdens de presentatie van het definitieve ontwerp (na de zomer) is er een lijstje van ca. 5 soorten waar men uit kan kiezen.
- In het verloop van dit project kunnen de bewoners hun voorkeur aangeven voor beplanting. Hiervoor worden voorstellen gedaan.
- De groenstroken worden gevuld met vaste-planten-mengsels. Hiermee wordt, door een juiste samenstelling en op een beheersbare manier, de biodiversiteit vergroot in de straat. De groottes en de situering van de plantvakken lenen zich minder goed voor het inzaaien van mengsels.
- Het behouden van (zo veel mogelijk) bomen is een uitgangspunt bij het ontwerp, het verlagen van de snelheid ook. Door het toepassen van een as-verspringing wordt de snelheid eruit gehaald. Het ontwerp is dusdanig vormgegeven dat er slechts 2 bomen gerooid worden, de rest wordt gehandhaafd. Er worden zelfs bomen bijgeplant.
- De bomen voor Zomerweg 13 en 13a blijven gehandhaafd. Alleen de bomen voor Zomerweg 34 en 36 worden vervangen. Deze worden aan de overkant van de straat herplant.
- Er worden zoveel mogelijk inheemse bomen en planten gebruikt waarbij we rekening houden met de klimaatbestendigheid van de planten: hoe houden de planten zich in ons veranderende klimaat met grotere extremen (natte en droge periodes).
- Aan de noordkant komt een as-verspringing in de rijbaan en het groen zal daarop geoptimaliseerd worden. Het openkarakter en wilgen blijven behouden.





Water

- De riolering is recent berekend. De uitkomst is dat ca. 1 ha. verhard oppervlak afgekoppeld moet worden. Doordat de riolering in Achter-Drempt 1 totaalstelsel is, heeft dit ook effect op de andere straten. Met het afkoppelen van de Zomerweg en veel aangelegene woningen wordt de gevraagde oppervlakte van 1 ha behaald. Er komen zogenoemde uitleggers van het hemelwaterriool tot in de zijstraten van de Zomerweg zodat deze bij een eventuele toekomstige reconstructie ook kunnen worden afgekoppeld. Echter, bij zeer hevige buien kan er wateroverlast blijven optreden. Dat is niet te voorkomen maar wordt tot een minimum beperkt.
- In de Zomerweg komt een hemelwaterriool waardoor het regenwater niet meer in het gemengde rioolstelsel terecht komt. Daardoor ontstaat er meer ruimte in het riool en zal er minder water op straat ontstaan. Echter, bij hevige buien kan er alsnog water op straat ontstaan. Als de tuin lager ligt dan de straat kan dit betekenen dat er water in de tuin komt te staan.