

Een lange weg naar De Dreef

Verkeersdrukke in centrum bijna weer als vanouds

Door de toename van gemotoriseerd verkeer neemt Scherpenzeel honderd jaar geleden maatregelen om de verkeersveiligheid in het centrum te verbeteren. De vrijwel haakse bocht bij De Holevoet wordt afgesneden en veiliger gemaakt. Het zal daarna nog zeventig jaar duren voordat doorgaand verkeer Scherpenzeel mijdt.



Een ambitieus plan in 1941 om het centrum te ontlasten door een nevenroute via de Molenweg, de Vlieterweg en achter Huize Scherpenzeel langs te ontwikkelen, wordt nooit ten uitvoer gebracht. Personenwagens en vrachtverkeer denderen nog tientallen jaren door Scherpenzeel. Chauffeurscafé De Zwaan aan het Oosteinde doet goede zaken, totdat in de jaren vijftig rijksweg de A12 gereed is en veel verkeer voortaan van deze autoweg gebruik maakt. Steeds meer mensen kunnen zich een auto veroorloven, zodat de verkeersintensiteit blijft toenemen.

Een lange weg

Sinds 1962 staat de aanleg van een nevenroute op de agenda. In 1965 zijn er 'voorlopige plannen' voor een rondweg om Scherpenzeel, aldus burgemeester Hoytema van Konijnenburg. Een paar jaar later, in 1969, wordt een bestemmingsplanwijziging voorbereid. In hetzelfde jaar wordt de aan te leggen nevenroute met tekeningen gepresenteerd. Het is de bedoeling dat de rondweg ten noorden van zowel Woudenberg als Scherpenzeel komt te liggen. De aansluiting op de bestaande centrumroute is gepland bij café restaurant De Zwaan (nu Swaensborgh). Kort daarna is er sprake van een tracé langs Woudenberg, Scherpenzeel en ook Renswoude. Als Woudenberg in 1974 besluit niet mee te doen en

ook Renswoude afhaakt, is men weer terug bij af. Tijdens de algemene beschouwingen spreken diverse fracties in de gemeenteraad zich uit om haast te maken met de rondweg. Provincie Gelderland laat echter weten dat de aanleg een zaak is tussen het rijk en de gemeente en niet van de provincie. Maar ook het rijk is niet van plan een financiële bijdrage te leveren. In 1984 rijden dagelijks zo'n 13.000 motorvoertuigen door de Dorpsstraat waarvan 42% doorgaand verkeer is. In het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied in 1987 zijn concrete plannen voor de aanleg van een nevenroute opgenomen. In 1988 lijkt het erop dat de rondweg er gaat komen. Niet in de laatste plaats doordat de provincie toch de uitvoering voor haar rekening wil nemen. Als in maart 1989 het project bovenaan de provinciale urgentielijst komt te staan, lijkt niets de aanleg van de 4 kilometer lange route nog in de weg te staan. Kort daarna stelt het rijk vijf miljoen gulden beschikbaar. De provincie draagt zeven miljoen bij en gemeente Scherpenzeel stelt een krediet van 1,2 miljoen gulden beschikbaar. De verwachting is dat in september 1990 begonnen kan worden en dat het werk voor de zomer van 1992 klaar is. Dat blijkt later toch wat al te optimistisch. In mei 1992 gaat in het bijzijn van o.a. burgemeester De Korte en gedeputeerde De Bondt de eerste schop in de grond. De firma Bruil uit Ede neemt de werkzaamheden voor haar rekening. De klus moet op 1 oktober 1993 geklaard zijn. Een van de eerste activiteiten is het realiseren van het kruispunt met de Barneveldsestraat. In augustus gaat de aanleg van de fietstunnel bij het Oosteinde van start. Begin december 1992 wordt het gedeelte van de rondweg vanaf Renswoude tot aan de Verlengde Hopeseweg (die inmiddels ook is aangelegd) in gebruik genomen en wordt het laatste deel van het Oosteinde doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Dezelfde maand is het eerste ongeluk op de nieuwe weg een feit. Een jongeman vliegt met zijn auto over de kop als hij op een nog niet opengesteld stuk van de rondweg crost. Hij wordt met verwondingen naar het ziekenhuis overgebracht. Langs de weg komt geen straatverlichting. De route wordt geflankeerd door enkele honderden eikenbomen, waarvan er 180 door Scherpenzeelse scholieren worden gepoot tijdens de Nationale Boomfeestdag. Het gedeelte tussen de Verlengde Hopeseweg en de Marktstraat gaat in mei 1993 open.

De Dreef

Het college denkt na over de naam voor de nieuwe weg, maar komt bij gebrek aan een beter idee niet verder dan 'Rondweg'. Wethouder Kroodsma nodigt commissieleden uit een originelere naam te bedenken. De gemeenteraad stemt tegen de naam 'Rondweg' en kiest voor 'De Dreef'. Een voorstel van het CDA. Een dreef is een laan met bomen. Ook verwijst de naam naar vroeger toen hier schapen werden gedreven. 'Op dreef' is op gang komen en dat past ook goed bij de rondweg. Allemaal argumenten die woordvoerder Overvest tijdens de raadsvergadering te berde brengt. Op 25 juni 1993 opent gedeputeerde De Bondt met een drietal handelingen de nevenroute. Eerst wordt vuurwerk ontstoken, daarna schuift na een druk op de knop een hek weg en ten slotte zet hij de verkeerslichtinstallatie op het kruispunt Marktstraat-De Dreef in werking. Dertig jaar nadat de rondweg voor het eerst ter sprake komt is deze een feit. Weer dertig jaar later staat de verkeersdruk in het centrum wederom op de agenda en zoekt men naar wegen om de verkeersintensiteit in het centrum te verminderen.