

ARCHEOLOGIE VAN DE WIJK 20 (WIJKKRANT 2025-2)

DOOR ONNO BOONSTRA

Verkeersongelukken op de Velperweg

Driehonderdvijftig jaar geleden werd “ons” stuk van de Velperweg aangelegd. Voor die tijd splitste de weg zich aan het einde van de huidige Oude Velperweg in een voetpad dat naar de oude kern van Velp leidde en een verharde weg die, noordelijk van het voetpad maar iets zuidelijker dan de huidige Velperweg, tussen Rozendaal en Velp richting Zutphen liep. Beide wegen liepen dwars door de heidevelden en landerijen die tot het landgoed Presikhaaf behoorden. In 1680 besloot Johan de Vooght, de toenmalige eigenaar van Presikhaaf, om een nieuwe noordelijke laan aan te leggen, die in een kaarsrechte lijn het landgoed doorsneed. De weg kreeg een breedte van 4,20 meter, terwijl in de berm aan beide zijden een dubbele bomenrij werd aangeplant. In 1821 werd de laan onderdeel van de Rijksstraatweg Arnhem-Zutphen en met klinkers verhard.

In 1880 sneuvelde de zuidelijke bomenrij om ruimte te maken voor de paardentram. Twintig jaar later werd de Velperweg verbreed tot 7,66 meter, waarbij de tramsporen in het wegtracé kwamen te liggen. In 1933 werd de noordelijke bomenrij gekapt en kreeg de weg op sommige plekken een breedte van ruim 13 meter. Omdat er op de nieuwe weg tevens een asfaltlaag werd aangebracht (zonder verdere wegmarkeringen) en er tussen de Raapopseweg en Velp geen maximumsnelheid gold, werd de Velperweg tot een racebaan, met tientallen verkeersongelukken, soms met een fatale afloop, tot gevolg.

In 1939 was de maat vol. Op 30 mei van dat jaar kwam een 13-jarige scholier bij Bronbeek om het leven toen een autobus onverwachts uitweek voor een stilstaande vrachtwagen en vervolgens tegen een tram knalde; vijf weken later werden twee fietsers, een vader en zijn 12-jarige dochtertje, bij het oversteken van de Velperweg zodanig geschept door een autobus, dat ze de aanrijding niet overleefden. Het leidde een week later tot een stevig debat in de Arnhemse gemeenteraad. Het was Jan Klaver, van de Sociaal-Democratische Arbeiders Partij, die het voorstel deed om over de gehele Velperweg tot aan Bronbeek een maximumsnelheid van 30 km per uur in te stellen. Burgemeester Heemstra vond dat geen goed idee. Hij stelde dat, als men met 30 km per uur in plaats van 60 km per uur zou rijden, het aantal weggebruikers zou verdubbelen, hetgeen ook weer slecht voor de verkeersveiligheid zou zijn. Daar kwam bij dat er al een plan lag om de bebouwde kom van Arnhem tot aan de Julianalaan uit te breiden en dat de landelijke overheid overwoog om een maximumsnelheid van 45 km per uur binnen de bebouwde kom vast te stellen. Het eerste geschiedde, maar het tweede niet, zodat ons gedeelte van de Velperweg een racebaan bleef. Pas nadat de grens van de bebouwde kom tot voorbij Bronbeek was getrokken en vanaf 1957 binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid ging gelden van 50 km per uur, terwijl er ook verkeerslichten op het kruispunt met de Van Remagenlaan en de Bronbeeklaan kwamen te staan en wegmarkeringen waren aangebracht, verbeterde de verkeersveiligheid en werd de Velperweg (iets) minder gevaarlijk, zowel voor de verkeersdeelnemers als voor de omwonenden.



Arnhemsche Courant, 28 februari 1955