

Verslag: Werkatelier Norbertusdreef sessie 1

Datum: 24-10-2019

Locatie: De Korner

Aanwezig: 5 bewoners

Projectteam: Gerrit Bekkernens, Tom Vermue, Hans Oostelbos, Gwen Rijkers, Sylvia Hoosemans (verslag)

Agenda

1. Voorstelronde met motivatie waarom deelname in deze werkgroep
2. Doornemen spelregels werkatelier – vooruitblik wat we de komende ateliers gaan doen
3. Uitleg over hoe verkeersmaatregelen werken
4. Verzamelde feedback op informatiebijeenkomst 1 oktober jl. en klankbordgroep 8 oktober jl.
5. Ideeën werkgroep, genoteerd/ingetekend door Gerrit, aantekeningen door Moniek/Sylvia
6. Samenvatting op gegeven input
7. Heeft iedereen alles kunnen zeggen? Zijn er nog vragen?
8. Vervolgproces en afsluiting

1. Voorstelronde

Vanuit de gemeente zijn aanwezig:

Tom Vermue: Projectleider bij de gemeente Valkenswaard, voorzitter in het werkatelier.

Gerrit Bekkernens: Senior verkeerskundig ontwerper, werkzaam bij Witteveen + Bos. Gerrit is door de gemeente ingehuurd om dit project met de werkateliers te leiden.

Hans Oostelbos: Verkeerskundige bij de gemeente Valkenswaard. Hans zal bij een aantal sessies aansluiten.

Sylvia Hoosemans: Communicatiemedewerker en maakt het verslag.

Gwen Rijkers: Wijkcoördinator. Zij zal bij ieder werkateliers één keer aansluiten.

Niet aanwezig:

Berry Verlijdsdonk: Programmamanager Bereikbaar Valkenswaard. Berry wisselt de werkateliers af met Tom.

Moniek van Lierop: Assistent projectleider bij de gemeente Valkenswaard. Zij wisselt de werkateliers af met Sylvia.

De deelnemers stellen zich voor en geven hun motivatie om mee te doen aan:

- Meedenken over de indeling van de straat.
- Veiligheid schoolgaande kinderen.
- De uitstraling van nu is niet zo fraai meer en ik wil weer trots zijn op het dorp. De Norbertusdreef is een prachtige brede straat met veel groen.
- Meegewerkt aan het advies van de adviesgroep en woon in de Norbertusdreef, wil hier ook graag aan meewerken.

2. De spelregels worden doorgenomen en het AVG-formulier wordt uitgedeeld:

U bent aanwezig tijdens alle 3 de werkgroepen;

We hebben respect voor elkaar en ieders mening telt;

Luister naar elkaar;

Geef een concrete opmerking, niet uitweiden;

Hetgeen wat wij maken is een advies, het College besluit;

De projectleider zit de werkgroep voor, de verkeersontwerper adviseert;

Deelname hoeft niet te betekenen dat u het er helemaal mee eens bent;

Alle inbreng wordt geanonimiseerd vastgelegd, er is niks geheim;

Probeer te redeneren vanuit het algemeen belang;

Uitgangspunt is het advies van de werkgroep Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid;

De inbreng vanuit de Klankbordgroep en de website verkeerdommelenzuid-inbeeld.nl worden meegenomen in het proces;
Tijdens de eerste werkgroep ondertekent u het toestemmingsformulier om uw persoonsgegevens te kunnen registreren volgens AVG normen.

3. Uitleg verkeersmaatregelen.

Tom geeft een korte toelichting over op welke wegen een 30 km zone beoogd is en op welke wegen het 50 km zou moeten blijven. Dit is de basis uit het advies "O Dommelen let op uw saeck" van de werkgroep uit 2014.

4. Verzamelde feedback Norbertusdreef:

Sheets presentatie. Toegelicht wordt dat er in de eerste 2 weken van november verkeerstellingen worden uitgevoerd (tellingen met telslangen) op diverse wegen in Dommelen om een actueel beeld van de verkeerscijfers te krijgen. Daarbij zal onderscheid worden gemaakt in personenauto's, vrachtauto's en (brom)fietsers.

5. Klachten, tips, wensen en ideeën vanuit de werkgroep:

Er wordt aangegeven dat het openbaar vervoer in de presentatie ontbreekt. Hermes sluit aan in de klankbordgroep.

Schetsen aan mogelijke ontwerpen:

Norbertusdreef
Algemeen:
<ul style="list-style-type: none"> - Er zit veel verkeer op de Norbertusdreef. Het is nu een doorgaande route met veel oversteekpunten voor schoolgaande kinderen, er rijden veel (schoolgaande) fietsers, auto's rijden vaak te hard door het brede profiel wat er nu ligt. De huidige wegversmallingen zorgen dat auto's eerder harder rijden dan langzamer. - <u>Voorkeur</u>: groep geeft de voorkeur aan een 30 km/u inrichting met de Norbertusdreef als voorrangsweg. <p><i>Fietspad:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Volgens de wegontwerprichtlijnen zou een 30 km/u weg voorzien moeten worden van fietssuggestiestroken, in plaats van vrijliggende fietspaden. Bewoners zien dit profiel in eerste instantie niet zo zitten, ze denken dat fietsers dan midden op de rijbaan gaan fietsen. Ze fietsen nu ook met meerdere naast elkaar. - In het middengedeelte van de Norbertusdreef is meer breedte beschikbaar. Hier kan eventueel een fietspad los van de rijbaan gemaakt worden. - Bij de kruisingen met de Tienendreef en de Bergstraat moet gekeken worden of de weg breed genoeg is voor een vrijliggend fietspad. - Als er een 50 km/u weg blijft, is het dan gevaarlijk om fietsers op de rijbaan te laten? Is in de huidige situatie ook zo, maar de weg is nu vrij breed. - Plaatsing in twee richtingen bereden fietspad aan één zijde van de weg: Het nadeel hiervan is dat de fietsers dan ergens over moeten steken. - Is er een mogelijkheid om de fietsers via het straatje richting Het Laar te laten fietsen zodat ze niet via de kruising met de Bergstraat hoeven te rijden? Nadeel hiervan is dat fietsers naar de Dommelseweg dan moeten omrijden. Daarnaast maak je het fietsverkeer op Het Laar een stuk drukker. - In de ochtend gaat er veel fietsverkeer met bestemming WereDi vanuit de Bergstraat richting Tienendreef. Ze komen druppelsgewijs terug. - <u>Voorkeur</u> van de werkgroep voor fietsers aan beide kanten van de rijbaan (dus zoals het nu ook is)!

Bestrating:

- Klinkers of asfalt? Nu ligt er asfalt waar bewoners tevreden over zijn. Maar om een meer 'dorps' karakter te krijgen, zijn klinkers mooier en passen in de beleving van een woonstraat. Daarnaast wordt op klinkers vaak minder hard gereden dan op asfalt.
- Asfalt geeft minder geluidsoverlast.
- Voorkeur bij een meerderheid van de werkgroep gaat uit naar asfalt vanwege het geluid.

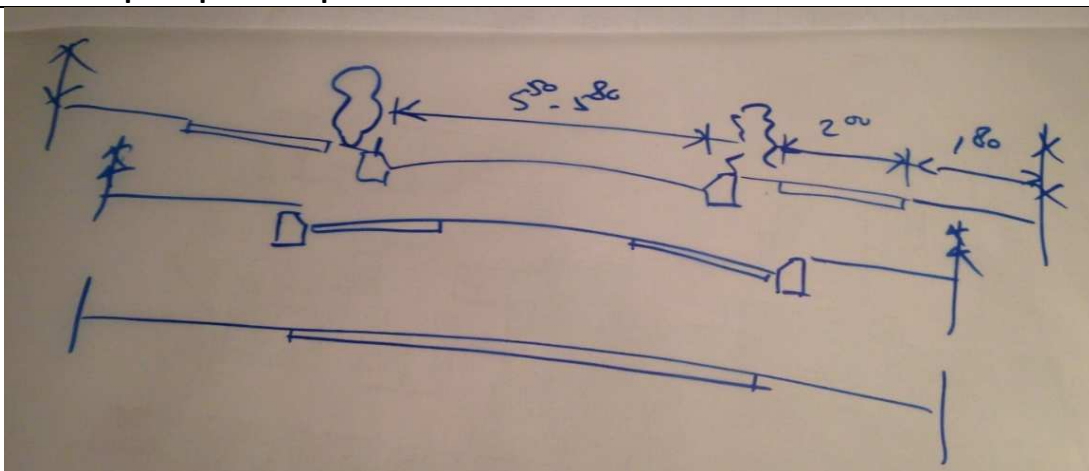
Groen:

- Bewoners zijn trots op het groen in de straat. Dit willen ze ook behouden en/of uitbreiden.
- Er loopt momenteel aan de zijde van het Helenadal geen trottoir langs het begroeide deel. Voetgangers moeten nu het fietspad op, of oversteken waar wel een trottoir is.

De mooie karakteristieke uitstraling van de straat met veel groen moet behouden blijven.

Er wordt nog gevraagd naar de mogelijkheid voor een vrachtwagenverbod. Alleen het plaatsen van een bord is niet voldoende om vrachtverkeer te weren.

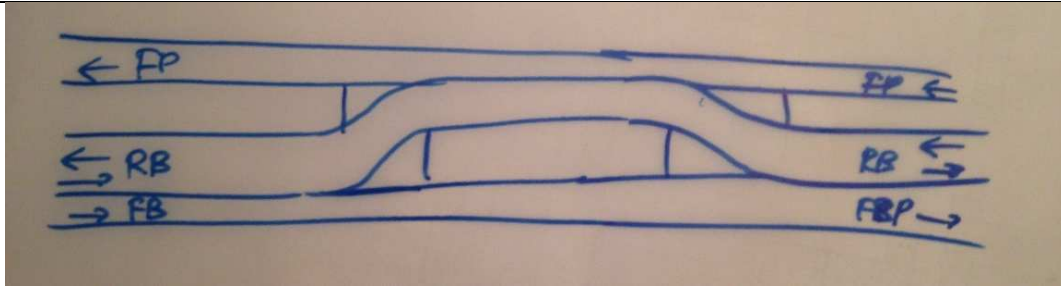
Profielschets principe dwarsprofiel



Opmerkingen:

- De inrichting van een 30 km/u weg is heel anders dan van een 50 km/u weg. 30 km/u: de weg is minder breed dan nu het geval is, en fietsers rijden op de rijbaan ter plaatse van fietssuggestiestroken. 50 km/u: de weg is minder breed dan nu en heeft vrijliggende fietspaden. De uitvoering hiervan kan op verschillende manieren ingevuld worden
- Bewoners zijn verdeeld over behouden van de 50 km/u weg of afwaarderen naar een 30 km/u weg. Dit komt door de maatregelen die horen bij een 30 km/u profiel. De functie van de weg bepaalt of het 30 of 50 km/u wordt, en daarbij hoort een bepaalde ontwerp.
- Er is onderzocht of er een éénrichtingsweg gemaakt kan worden, maar dit is volgens de verkeersmodellen niet gunstig voor omliggende straten in Dommelen. Daarnaast zorgt het in het algemeen voor extra omrijdbewegingen waardoor het in op andere wegen in Dommelen drukker wordt. Deze optie geniet niet de voorkeur van de werkgroep.
- Mogelijkheid om de Norbertusdreef als voorrangsweg te behouden
- Voorkeur van de werkgroep gaat uit naar een 30 km/u profiel met fietssuggestiestroken, de weg gaat dan van 7,5 naar 5,5 á 5,8 meter breed. De breedte van de weg wordt fysiek ingeperkt om de snelheid eruit te halen.

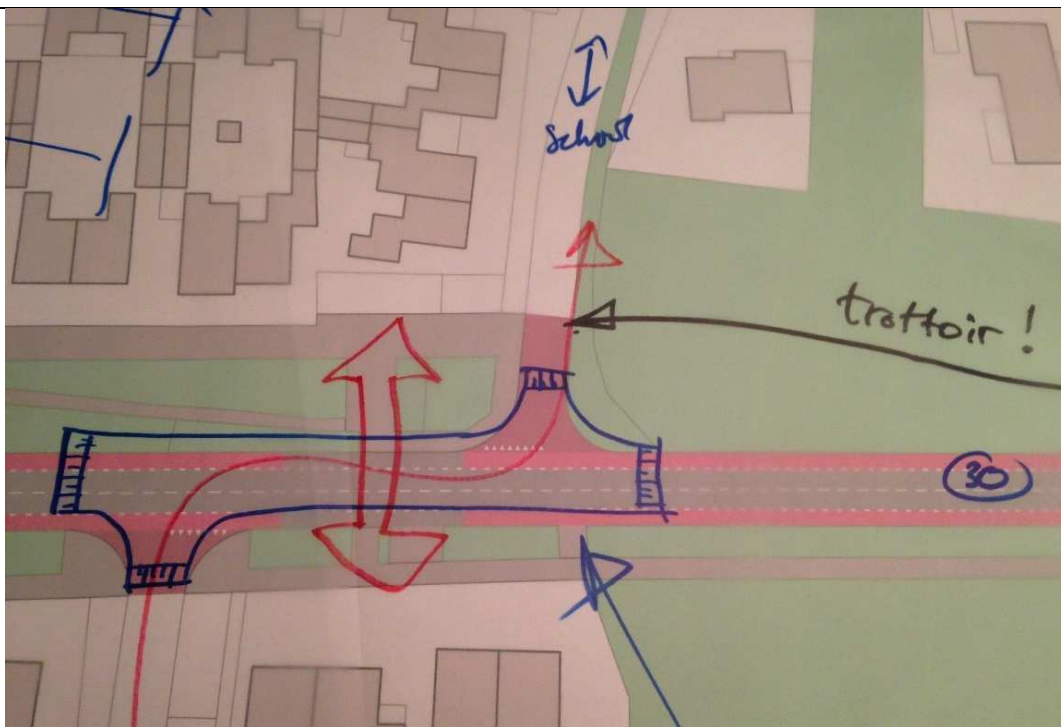
Asverspringing



Opmerking:

- Voorstel: Maak in het bredere middendeel van de weg, een asverspringing met groen, zodat automobilisten door de groene zone slingeren.
- Er wordt verwezen naar de asverspringing in de Broekstraat in Veldhoven. Dit zou in het middendeel van de weg toegepast kunnen worden, omdat hier meer breedte beschikbaar is.
- Fietsers rijden los van de rijbaan op een apart fietspad.
- Niet iedereen wordt blij van de Broekstraat in Veldhoven omdat deze weg niet fijn doorrijdt. Bovendien heb je een lekke band als je het hoekje mist.
- Voorstel: Breed plantsoen waar de weg doorheen slingert.
- Fietsers los van de rijbaan. Dit heeft in de uitvoering echter de uitstraling van een 50 km/u weg.
- De asverspringing kan alleen het middenstuk toegepast worden, omdat de beschikbare breedte daar groter is.

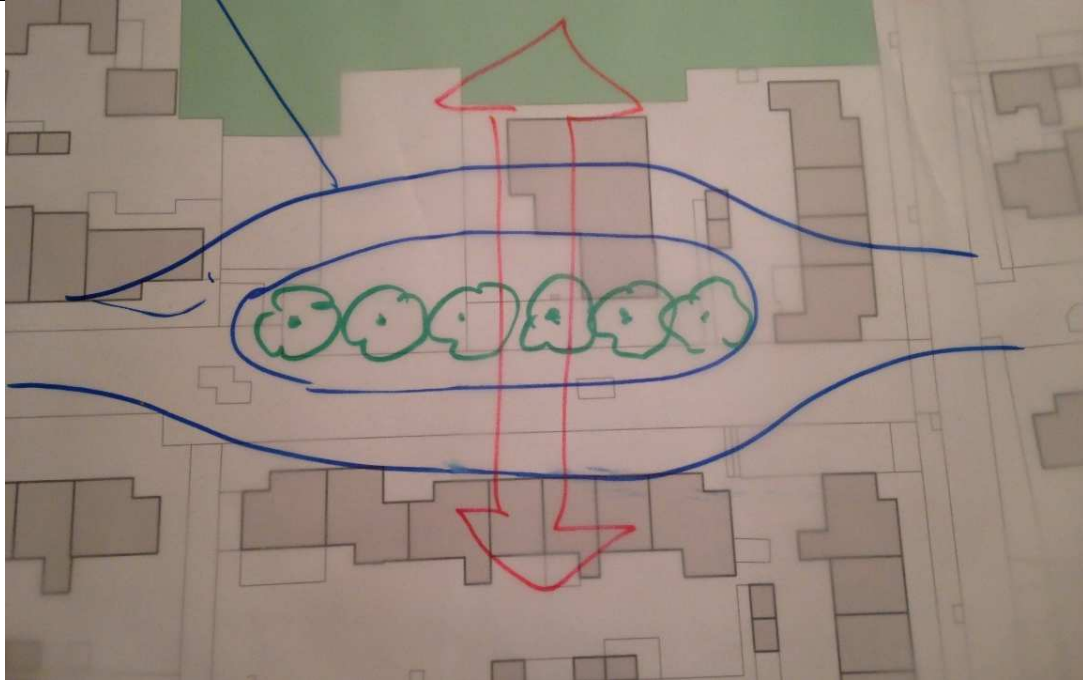
Schets: Helenadal



Opmerkingen:

- Belangrijke oversteek voor overstekende basisschoolkinderen. Maak hier een veilige oversteek met middengeleider.
- Er gebeuren redelijk vaak kleine ongevallen met fietsers.
- Maak een groot kruispuntplateau zodat de kruisingen goed opvallen.
- Maak de verbindingen met het groen langs de weg.

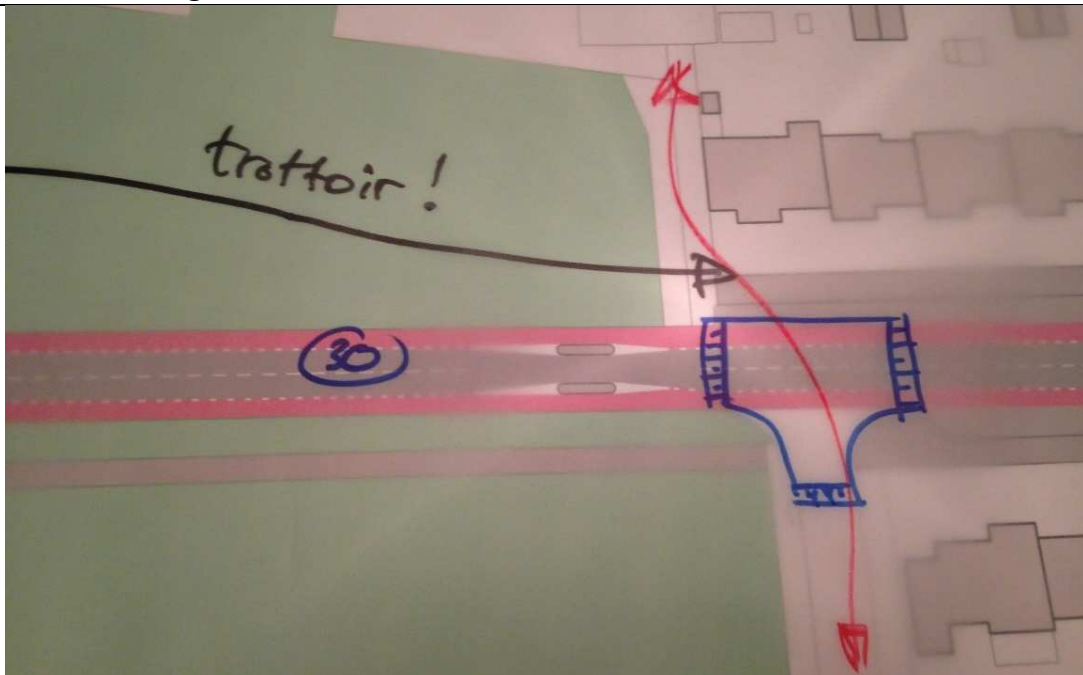
Schets: Rijbaansplitsing in het groen



Opmerkingen:

- Er is meer ruimte beschikbaar ter plaatse van het groene middendeel van de weg. Door de rijbaan hier te splitsen en uit te buigen, haal je de snelheid eruit.
- In het midden van de uitbuiging is ruimte beschikbaar voor een mooie groenvoorziening, zodat de beide groenzones links en rechts van de weg over het hele gedeelte met elkaar verbonden worden.
- Fietspaden kunnen over dit deel van de weg los naast de rijbaan liggen.
- Bewoners vinden het stukje bos naast de weg waardevol. Hoeveel bos moet er weg om dit te realiseren? Behoud je de mooie uitstraling dan nog?

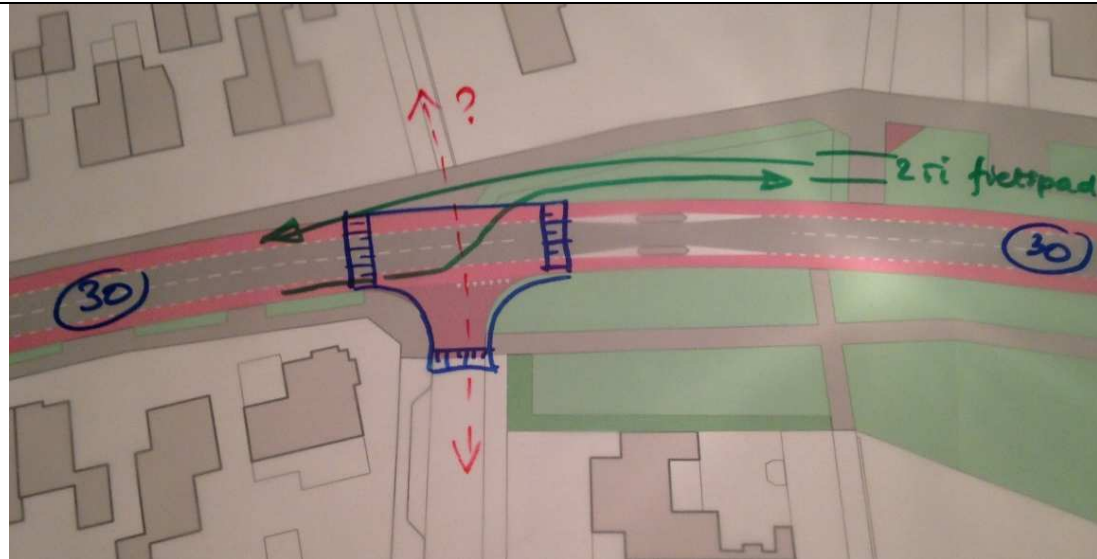
Schets kruising Estherdal-Evelinadal



Opmerkingen:

- Plateau aanleggen in 30 km/u. Dit hoeft geen fysiek drempelplateau te zijn, maar kan ook enkel met markering worden aangebracht. Fysieke drempels kunnen voor geluidsoverlast zorgen.
- Deze kruising ligt in een doorgaande route voor basisschoolkinderen die de weg over moeten steken. Hier moet dus een veilige oversteek komen.
- In het stukje groen ten westen van de weg ligt geen trottoir, waardoor iedereen het fietspad op moet (en dus de weg).
- Ook hier is behoud van het groen belangrijk.

Schets kruising Gertrudisdal



Opmerkingen:

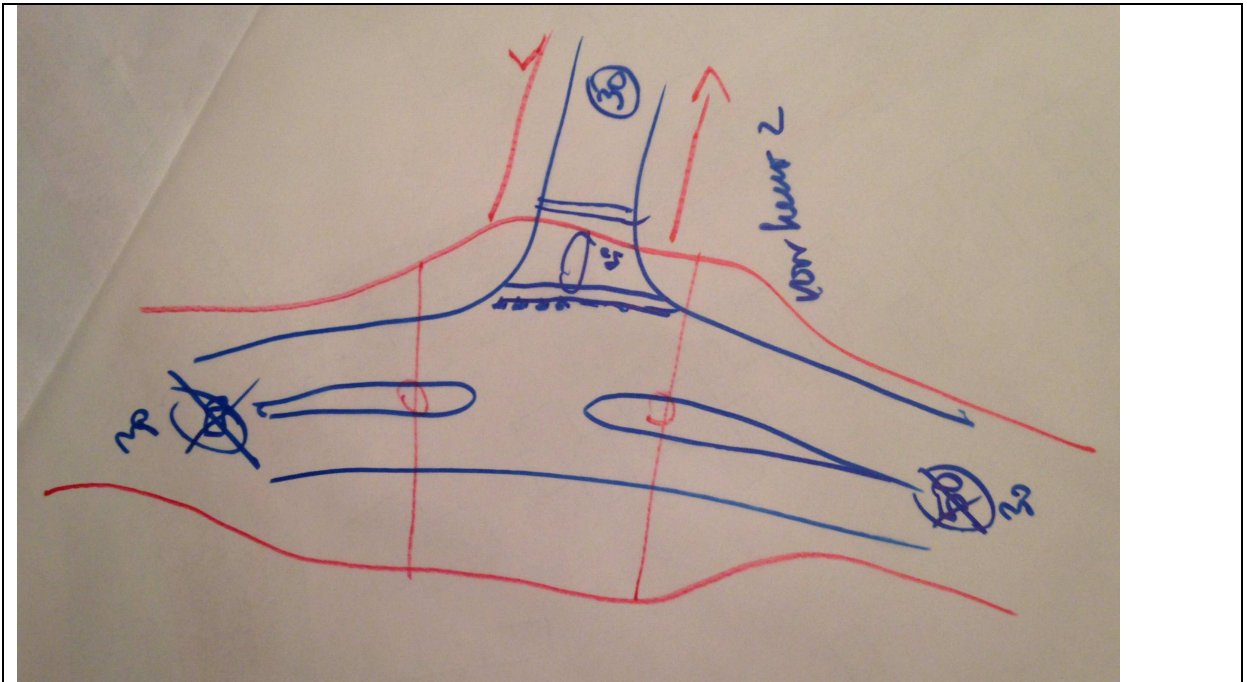
- Plateau toepassen om de kruising duidelijk aan te geven.
- Kruispunt vormt oversteek voor schoolgaande basisschoolkinderen.
- Voorrang op Norbertusdreef handhaven.

Schets: gedraaide T- aansluiting Bergstraat

Opmerkingen:

- Voorstel: Maak een gelijkwaardige T-aansluiting met de Bergstraat. Hierdoor wordt de (hoge) snelheid eruit gehaald.
- Heikel punt bij de discussie over dit kruispunt is of de Norbertusdreef 30 of 50 km/u wordt. Dit met het oog op de fietsers en de plaatsen waar deze fietsers over moeten steken van en naar de Bergstraat en Dommelseweg.
- Voorstel: Doorgaande route vormgeven tussen Dommelseweg en Norbertusdreef, met een haakse aansluiting van de Bergstraat.
- Door de doorgaande verbinding Norbertusdreef \leftrightarrow Dommelseweg te maken verwijder je de doorgaande verbindingsweg richting de Bergstraat.
- Maak een duidelijke overgang tussen fietsers óp de rijbaan en fietsers vrijliggend langs de rijbaan.
- Let op de overgangen 30 – 50 km/u met Bergstraat en Dommelseweg.

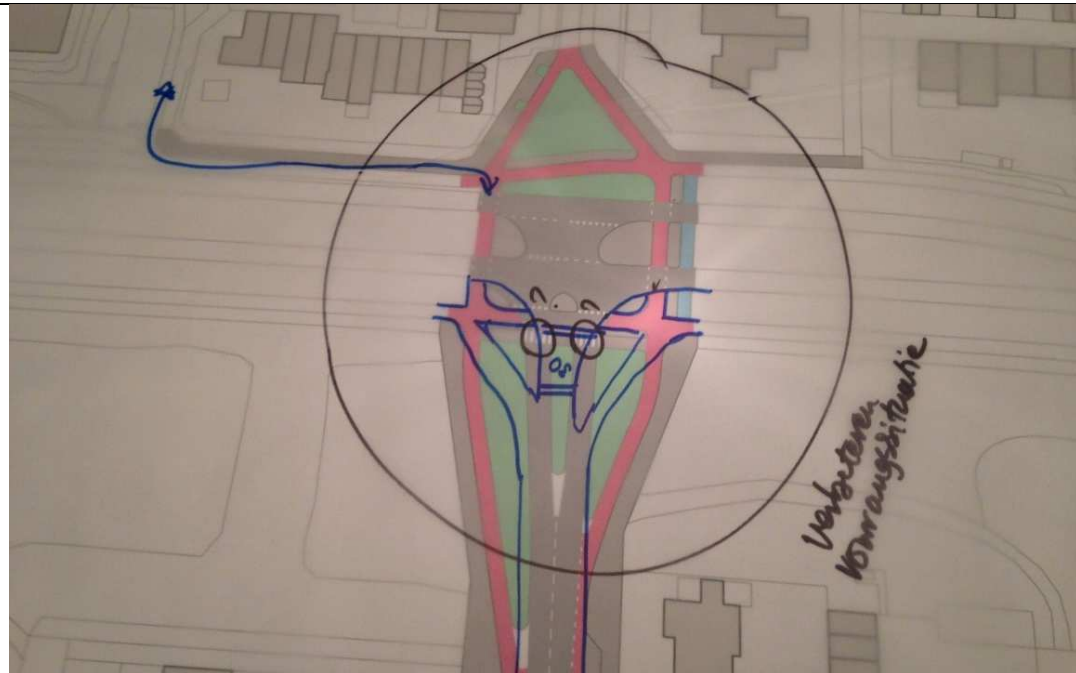
Schets : Haakse aansluiting op Bergstraat met middengeleiders



Opmerking:

- Dommelseweg loopt door in Bergstraat en heeft voorrang op de Norbertusdreef.
- Door middengeleiders te maken kunnen fietsers veiliger oversteken, in twee etappes
- 30 km/u voor alle wegen op deze kruising.
- Drempelplateau plaatsen aan het begin van de Norbertusdreef, als inritconstructie.
- Aanleg van een rotonde op deze kruising is lastig, omdat er geen ruimte is. Rotonde kan niet te klein worden gemaakt, omdat ook bestemmingsvrachtverkeer goed over de rotonde moet kunnen rijden.

Schets: Kruising Tienendreef



- Dit is een groot en druk kruispunt.
- Voor auto's is er een groot opstelvak in het midden van de Tienendreef.

- Situatie voor fietsers en voetgangers is onoverzichtelijk. Voetgangers hebben voorrang door het zebrapad, maar fietsers hebben geen voorrang. Ook automobilisten weten het niet altijd. Onoverzichtelijk met kinderen.
- Voorstel: Inrit naar Norbertusdreef versmallen en dezelfde drempel-/inritconstructie maken als bij de Bergstraat. Dit nodigt minder uit om de Norbertusdreef in te rijden en benadrukt het doorgaande karakter van de Tienendreef.

Aangegeven wordt dat er op de Tienendreef aan de noordzijde vanaf de rotonde Damianusdreef geen fietspad ligt richting Tienendreef. Fietsers rijden daarom op het voetpad aan de noordzijde.

6. Samenvattend:

- Toepassen drempelplateaus met de Norbertusdreef in de voorrang.
- Fietsers op fietssuggestiestroken en eventueel vrijliggende fietspaden ter plaatse van het groene middendeel.
- Toepassen rijbaansplitsing ter plaatse van het groene middendeel.
- Eventueel een asverspringing toepassen.
- Voor kruising met de Bergstraat zijn er twee voorkeursvarianten om uit te werken, te weten de doorgaande route Norbertusdreef-Dommelseweg en de doorgaande route Bergstraat-Dommelseweg met middengeleiders in de Bergstraat.
- Wat betreft materialisatie lichte voorkeur voor asfalt, maar de meningen zijn verdeeld. Je hebt verschillende soorten klinkers en er is ook asfalt met een print erin zodat je een klinkeruitstraling kunt maken.
- De Norbertusdreef moet functioneel mooi worden/blijven.

7. Heeft iedereen alles kunnen zeggen en kunnen vragen?

- Blij dat we mee kunnen denken en onze mening kunnen geven.
- Positief over de brede fietssuggestiestrook. Mogelijkheid om op de smalle stukken van de Norbertusdreef brede fietssuggestiestroken toe te passen en op het brede deel de rijbaan te splitsen.
- Pas een mix tussen klinkers en asfalt toe om het karakteristieke gevoel te houden.
- De avond is verlopen zoals gehoopt.
- Meer dan verwacht.
- Goede avond en fijne samenstelling.
- Hoop dat alles een mooie uitkomst krijgt.

8. Het vervolgproces:

Aangegeven wordt dat in de volgende sessie de uitgewerkte ontwerpen getoond worden. Via de website dommelenzuid-inbeeld.nl kunnen buurtbewoners input achter laten.

9. Referentiebeelden:

Aan het einde worden nog een aantal referentiebeelden getoond.