

Werksessie 2 Bergstraat

Datum 25-11-2019

Aanwezig vanuit gemeente: Tom Vermue, Gerrit Bekkernens, Roald Hetem, Hans Oostelbos en Sylvia Hoosemans (verslag)

Aanwezig: 12 bewoners

1. Terugblik vorige sessie en vaststellen verslag

Er wordt teruggekeken op een goede werksessie. Met een paar tekstuele aanpassingen wordt het verslag vastgesteld.

2. Dommelenzuid-inbeeld.nl

Alle verslagen zijn terug te vinden op de website Dommelenzuid-inbeeld.nl. Via deze website zijn opmerkingen binnengekomen over de Bergstraat. Deze worden doorgenomen met de werkgroep. Er zijn geen opmerkingen binnengekomen die niet eerder in de werkgroep zijn besproken.

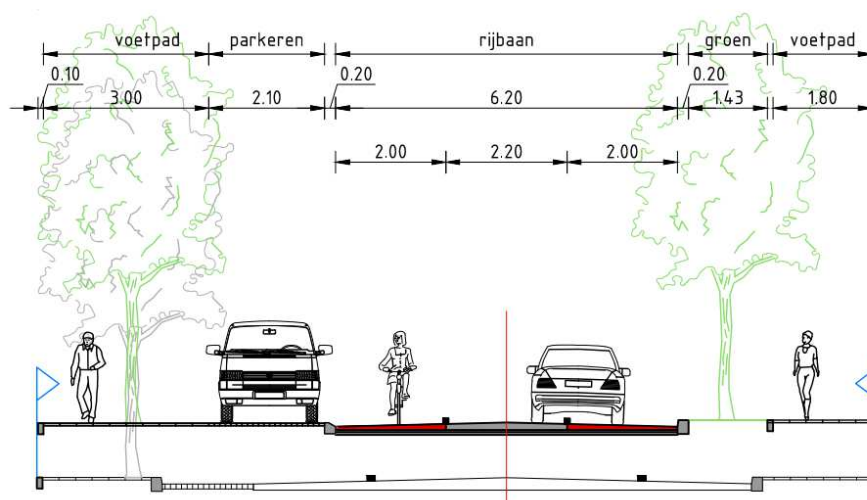
3. Uitwerkingen schetsen

Voor de Bergstraat zijn 2 profielen uitgewerkt, op basis van 30 km/u en op basis van 50 km/u. In de besproken profielen is de kijkrichting van west naar oost, dus richting Valkenswaard. In het onderste deel van ieder profiel staat de bestaande situatie weergegeven.

30 km/u profiel

Bij dit profiel wordt de rijloper smaller dan in de huidige situatie. Hierdoor creëer je meer ruimte voor parkeren, groen en bredere trottoirs. Fietsers rijden op de rijbaan, op brede fietsuggestiestroken. Door het aanbrengen van snelheidsbeperkingen dwing je het autoverkeer om langzamer te rijden. Zo moeten zij achter een fietser blijven als er een tegenligger aankomt. In een 30 km zone rijdt een auto gemiddeld 10 km harder dan een fietser.

Het 30 km/u profiel tussen de Brouwerijdreef en de Kerkakkerstraat zou er als volgt uit kunnen zien:



Het profiel is breed genoeg voor 2 bussen om elkaar te kunnen passeren zonder de spiegels in te hoeven klappen.

Niet iedereen vindt dat de rijbaanbreedte van 6.20 m veilig genoeg is voor fietsers. Een aantal bewoners vinden fietsers op de rijbaan ronduit gevaarlijk. Vooral de grotere groepen scholieren kunnen door auto's 'snel even ingehaald' worden waardoor ze kwetsbaar zijn.

Het plateau bij de Kerkakkerstraat kan voorzien worden van geluidsarm asfalt.

Martinusplein

Door dezelfde verharding toe te passen, lopen de rijbanen en het plein in elkaar over. De rijbanen zijn wel goed zichtbaar. Ook worden er diverse oversteekplaatsen gecreëerd voor voetgangers en auto's vanuit de zijstraten.

De werkgroep vraagt of in dit geval het plein ingericht kan worden als een volwaardig parkeerterrein, zodat deze functioneler gebruikt kan worden.

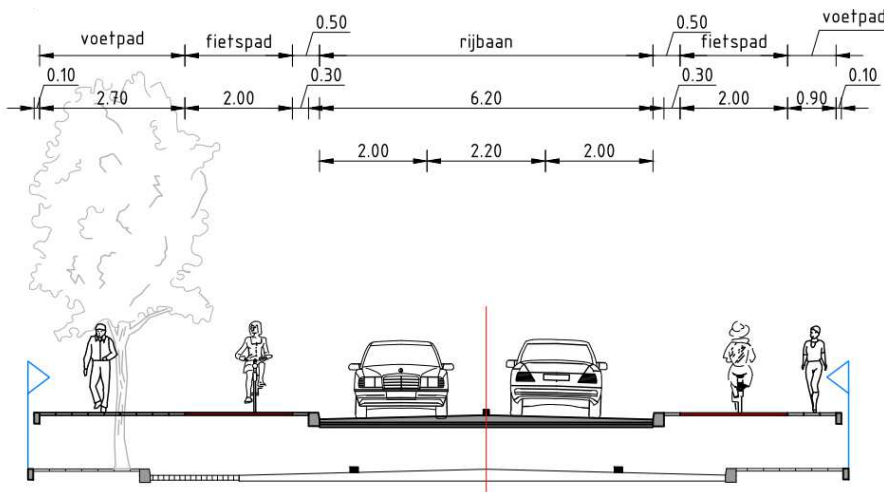
De zorg om geparkeerde auto's rondom de Martinusschool blijft. Door het creëren van goede oversteekvoorzieningen, hoopt de gemeente de geparkeerde auto's in de Groenstraat te kunnen weren.

Bewoners willen graag het vrijliggende fietspad achterlangs het bushalteperron behouden voor de veiligheid. Voetgangers kunnen veilig wachten op het perron voordat ze het fietspad oversteken.

50 km/u profiel

Hierbij is het wegprofiel breder dan in de huidige situatie. Fietsers krijgen een apart fietspad naast de rijbaan voor het autoverkeer. Door het bredere profiel is er geen ruimte voor groen en parkeren. De weg nodigt ook eerder uit om als doorgaande weg te gebruiken, wat eigenlijk het tegenovergestelde is van wat we willen bereiken. Daarbij nodigt de weg ook uit om harder te rijden.

Het 30 km/u profiel tussen de Brouwerijdreef en de Kerkakkerstraat zou er als volgt uit kunnen zien:



Bewoners vinden de veiligheid voor fietsers wel beter. Minder groen en geen parkeerplaatsen wordt als een groot nadeel gezien.

Overwegingen 30 of 50 km/u

De uitslagen van de verkeerstellingen zijn nodig om te kunnen bepalen of de weg 30 km/u kan worden, of juist 50 km/u moet blijven. Dit ligt aan het aantal motorvoertuigen dat over de weg rijdt.

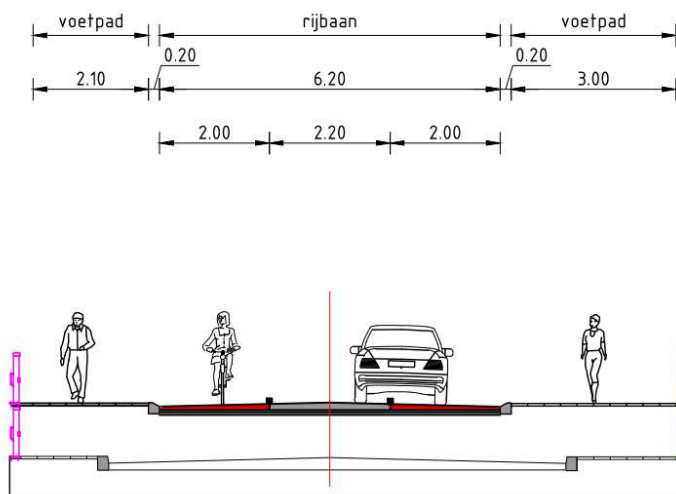
Daarbij moeten rekening worden gehouden met de snelheid op en de inrichting van andere wegen. Als de Norbertusdreef 50 km/u blijft met een vloeiende aansluiting richting Bergstraat, dan moet de Bergstraat ook 50 km/u worden. Als de Norbertusdreef 50 km/u blijft en een vloeiende aansluiting richting de brug krijgt, dan zal de Bergstraat/Dommelseweg 50 km/u moeten worden en kan de Bergstraat haaks aantakken met 30 km/u.

Kruising Norbertusdreef

Bij deze kruising kan een deels vrijliggende fietsafslag gemaakt worden richting Norbertusdreef. Er is een mogelijkheid om een vrijliggend en in twee richtingen bereden fietspad te maken over de Norbertusdreef, gelegen aan de westzijde.

Situatie brug

De brug geeft momenteel optisch een smal beeld, maar in werkelijkheid is deze veel breder dan normaliter benodigd is op een 30 km/u weg. Het 30 km/u profiel ter plaatse van de brug zou er als volgt uit kunnen zien:



Door het profiel op de brug naar 30 km/u te versmallen, creëer je meer ruimte voor voetgangers. Omdat het 30 km/u profiel vanaf de Bergstraat doorloopt tot over de brug, blijven fietsers met fietssuggestiestroken op de rijbaan rijden, gemengd met het autoverkeer.

Tussen Daams en de brug kan een drempel toegepast worden om af te dwingen dat de snelheid laag blijft.

Het bevoorraden van de Watermolen gebeurt nu door vrachtauto's die parkeren aan de zijkant van de rijbaan van de Bergstraat. Wellicht kan ingeval van een 30 km/u-profiel daar een separate laad- en losplaats gemaakt worden.

Vrijliggend in 2 richtingen bereden fietspad

Bewoners geven aan dat de veiligheid voor fietsers erg belangrijk is. Er is in dat licht gezien ook een mogelijkheid om een vrijliggend en in twee richtingen bereden fietspad aan te leggen vanaf de Westerhovenseweg richting de Norbertusdreef. Deze zou dan aan de noordzijde van de Bergstraat kunnen liggen. Hiermee kunnen fietsers via één verbinding dwars door Dommelen-Zuid richting het centrum van Valkenswaard rijden en hoeven ze niet de zijstraatjes in om wegdelen af te snijden. Nadeel is dat bewoners aan één zijde van de weg altijd dit tweerichtingen fietspad over moeten steken.

Bewoners vragen zich af of er wel zoveel fietsers door de Bergstraat fietsen. De gemeente geeft aan dat de verkeerstellingen die momenteel worden gehouden, hier uitkomst over zullen geven. Daarnaast is er een enquête uitgezet bij de scholieren van WereDi die vanuit Westerhoven Dommelen binnen komen. Hen is gevraagd om inzichtelijk te maken via welke wegen ze richting WereDi fietsen.

4. Conclusie

De meeste werkgroepleden vinden dat het 30 km/u profiel een mooi sfeerbeeld geeft in de straat, met mogelijkheden voor veel groen. Wel wordt door een aantal bewoners nogmaals aangegeven dat zij, los van de vraag of de Bergstraat 30 of 50 km/u moet worden, vrijliggende fietspaden willen hebben, aan beide zijden van de rijbaan. Zij zien het niet zitten dat fietsverkeer gemengd wordt met auto- en busverkeer.

Er zijn daarom nog steeds twee scenario's die toegepast kunnen worden. Omdat de resultaten van de verkeerstellingen nog niet bekend zijn, kan niet gekozen worden voor een 30 of 50 km/u profiel en kunnen nog niet alle straten aan elkaar worden verbonden, waardoor veel scenario's nog niet uitgesloten kunnen worden.

In januari is de 3^e werksessie waarin de verkeerscijfers worden gekoppeld aan de ideeën die er zijn. Daarna is het belangrijk om alle ontwerpen aan elkaar te koppelen. Omdat de gemeente tijdens de 3^e werksessie nog geen definitieve en aan elkaar gekoppelde ontwerpen kan laten zien, wordt een 4^e werksessie gepland.

5. Rondvraag

Er wordt door een bewoner aangegeven dat de luchtkwaliteit momenteel slecht is en dat dit een argument kan zijn om voor een 30 km/u profiel te kiezen.