

## **Werk sessie 2: Norbertusdreef**

Datum 25-11-2019

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

Aanwezig: 5 bewoners

### **1. Terugblik vorige sessie en vaststellen verslag**

De werkgroep kijkt positief terug op de eerste werksessie. Er zijn veel mogelijkheden benoemd voor de Norbertusdreef. Er wordt door een werkgroep lid gevraagd of alles wel realistisch is, ook gezien de kosten. De gemeente geeft aan dat de oplossingen welke voor de Norbertusdreef toegepast kunnen worden, functioneel moeten zijn. Daarbij voert de gemeente een financiële check uit om de haalbaarheid van alle aanpassingen in de betreffende straten te bekijken.

Het verslag van de vorige sessie wordt op een paar tekstuele punten na aangepast en vastgesteld.

### **2. Dommelenzuid-inbeeld.nl**

Via de website zijn een aantal reacties binnengekomen voor de Norbertusdreef. Met name de bewoners van de Dommelstraat hebben hun zorgen geuit gezien de beoogde afwaarderingen van diverse straten in Dommelen-Zuid. Bewoners vrezen een drukker straat, omdat de routeplanner de Dommelstraat aangeeft als voorkeursroute. Om de verkeersstromen in de Dommelstraat beter in beeld te krijgen, zal de gemeente ook daar telslangen plaatsen. Verder zijn er geen opmerkingen binnengekomen die niet tijdens de eerste sessie in de werkgroep besproken zijn.

### **3. Uitwerkingen schetsen**

Er zijn een aantal mogelijkheden uitgewerkt en deze worden aan de hand van schetsen voorgelegd. In de besproken profielen is de kijkrichting van zuid naar noord, dus richting Tienendreef. In het onderste deel van ieder profiel staat de bestaande situatie weergegeven.

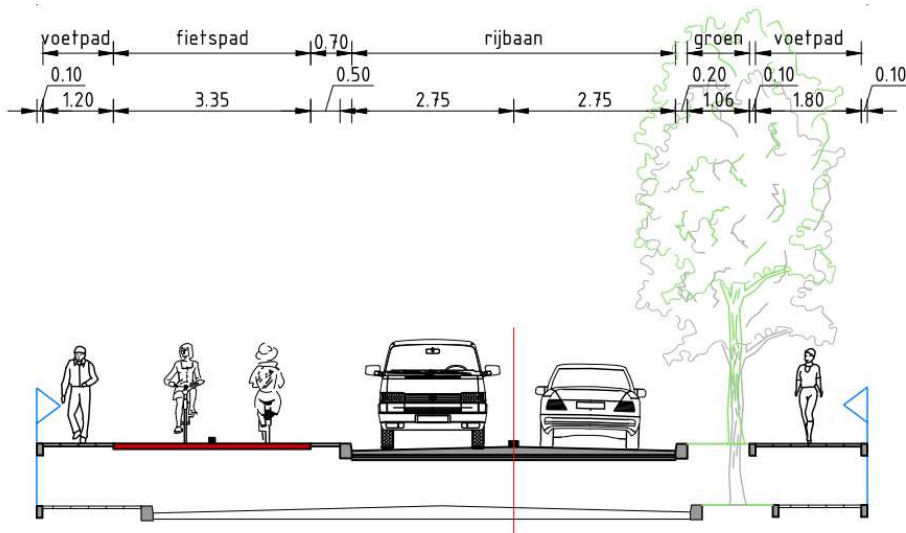
#### **30 km/u profiel**

In dit wegprofiel wordt de bestaande rijbaan smaller waardoor er meer ruimte in de omgeving ontstaat. Door de rijbaan te versmallen, zal er naar verwachting minder hard gereden worden. Bewoners vragen zich af of de rijbaan niet te smal is om bussen elkaar te laten passeren. Gemeente geeft aan dat de breedte toelaat dat een auto en een bus elkaar kunnen passeren. De kans dat twee bussen elkaar moeten passeren op dit relatief korte wegvak, is klein.

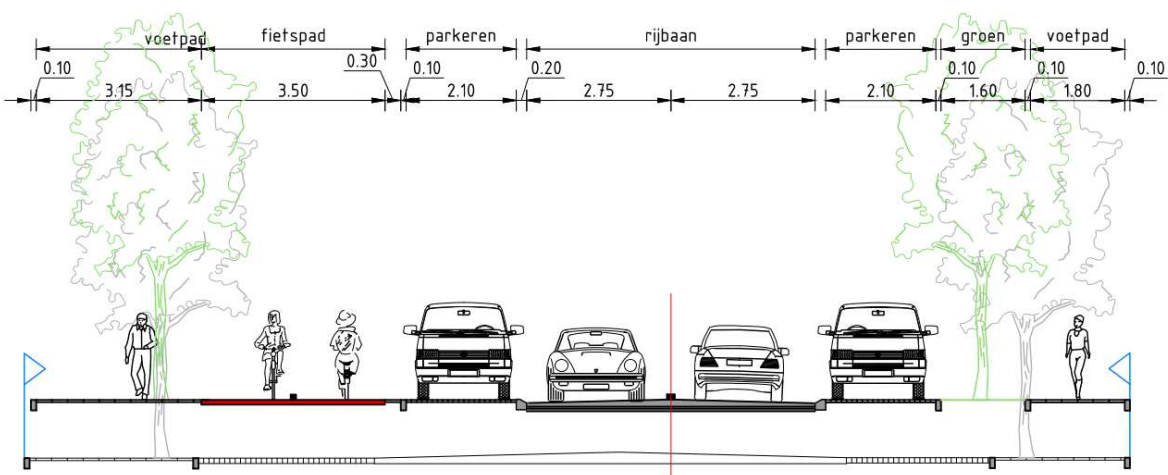
Er is een mogelijkheid om langs de gehele Norbertusdreef een vrijliggend en in twee richtingen bereden fietspad aan te brengen. Zo'n fietspad heeft als voordeel dat de fietser makkelijk en snel door de straat kan rijden en zich niet hoeft te mengen met het autoverkeer. Daarbij stimuleer je een voorkeursroute voor grote groepen fietsers. Een aantal nadelen zijn:

- bewoners met oprit moeten dit tweerichtingen fietspad oversteken, wat gevaarlijke situaties op kan leveren;
- fietsers kunnen aan de verkeerde kant van de rijbaan uitkomen waardoor ze op een andere locatie de rijbaan alsnog over moeten steken;
- fietsers kunnen toch op de weg gaan fietsen en het fietspad negeren als hen dat beter uitkomt.

Het 30 km/u profiel met tweerichtingen fietspad zou er tussen Bergstraat en Gertrudisdal, het relatief smalle zuidelijke deel, als volgt uit kunnen zien:



Het 30 km/u profiel met tweerichtingen fietspad zou er tussen Evelinadal en Tienendreef, het wegvak met aan beide zijden langspaarkeervakken, zou er als volgt uit kunnen zien:

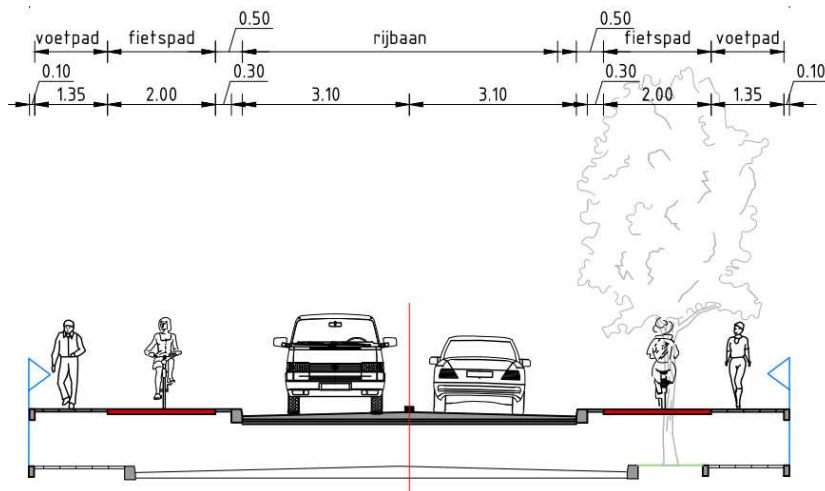


### **Middengedeelte**

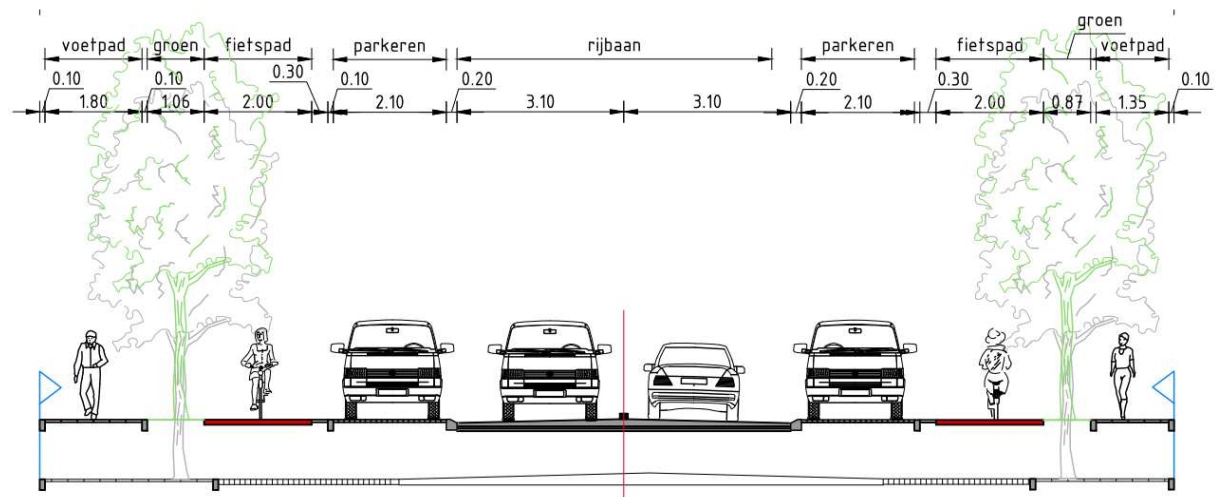
Door de brede opzet van de straat is het mogelijk om de rijbaan in het middelste deel van de Norbertusdreef, ter plaatse van het 'groene' deel, te splitsen in twee separate rijbanen. Met de dan ontstane tussenruimte creëer je veilige overstekvoorzieningen (oversteken in twee etappes) en zijn er mogelijkheden voor brede, groene tussenbermen. De investeringskosten zijn evenwel hoog, vanwege de sloop van bestaande wegdelen en aanleg van nieuwe wegdelen. De werkgroep vindt het ontwerp mooi, maar vraagt zich af of het kostentechnisch wel realistisch is. Een veilige overstek voor schoolgaande kinderen is belangrijk. Wellicht kunnen er knipperlichten geplaatst worden bij de zebrapaden. Ook vragen bewoners zich af of het splitsen van de rijbanen niet onnodig ten kosten gaat van de bestaande bomen.

### **50 km/u profiel**

In dit profiel is de rijbaanbreedte even groot, maar oogt alles breder omdat er vrijliggende fietspaden langs de rijbaan liggen. Het 50 km/u profiel zou er tussen Bergstraat en Gertrudisdal als volgt uit kunnen zien:



Het 50 km/u profiel tussen Evelinadal en Tienendreef zou er als volgt uit kunnen zien:



Nadelig van dit bredere profiel is dat de weg uitnodigt om harder te rijden. Ook blijft er nagenoeg geen ruimte over voor groen. Bewoners zijn bang dat met dit profiel een racebaan door de wijk ontstaat. Het doel was om verkeer uit Valkenswaard te weren, maar bewoners vragen zich af of dat met een 50 km/u profiel wel gaat lukken.

### **Doorstroming**

De keuze tussen een 30 of 50 km/u profiel hangt samen met de te maken keuzes op andere wegvakken. Zo moet voor de doorstroming, of juist de beperking van de doorstroming, het profiel van de beide noord-zuidroutes, de Brouwerijdreef en de Norbertusdreef, hetzelfde zijn: óf beide 30 óf beide 50 km/u. Ook moet de Norbertusdreef in hetzelfde profiel doorlopen in óf de Bergstraat óf de Dommelseweg. Deze afwegingen kunnen gemaakt worden als de resultaten van de verkeerstellingen en de modelberekeningen bekend zijn.

### **Fietsers**

Bewoners geven aan niet de voorkeur te hebben voor het eenzijdige en in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde, vanwege het conflict met overstekende auto's van en naar opritten van aanliggende woningen in combinatie met de uitzicht belemmerende auto's op de

langspaarkeervakken. Ze zien niet de meerwaarde van dit fietspad. Mogelijk kan er gekeken worden of de parallel gelegen Dommelstraat een fietsstraat kan worden, waardoor je voor fietsers een mooie en veilige doorgaande route richting Valkenswaard creëert.

#### **4. Conclusie**

De werkgroep heeft een voorzichtige voorkeur voor het 30 km/u profiel, maar is geen voorstander van een tweerichtingen fietspad aan één zijde van de straat.

#### **5. Volgende sessie**

In januari 2020 staat de volgende sessie gepland. Dan zijn de resultaten van de verkeerstellingen en modelberekeningen bekend en kan de gemeente meer vertellen over de (on)mogelijkheden, de verschillende scenario's (30 of 50 km/u) en de hiermee gemoeid zijnde kosten.

Omdat in januari nog geen definitief ontwerp kan worden getoond, zal de gemeente nog een 4<sup>e</sup> sessie organiseren. Deze zal zo spoedig mogelijk worden ingepland.