

## Raadsinformatiebrief

Reg.nr. :

B&W verg. :

### Onderwerp: Raadsinformatiebrief Vervolg Van Berckelstraat

#### 1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de stand van zaken met betrekking tot van Berckelstraat in het kader van de beleidsuitvoering bereikbare stad.

#### 2) Samenvatting

Naar aanleiding van de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie is een variantenstudie uitgevoerd voor de herinrichting van de Van Berckelstraat als doorstroomas voor fiets en bus. Het doel van de variantenstudie is om te komen tot een onderbouwde voorkeursvariant die leidt tot een verbetering voor fiets en bus. De variantenstudie - uitgevoerd door ingenieursbureau Arcadis - is gestart met het - binnen bepaalde randvoorwaarden - inventariseren van de wensen van de direct belanghebbenden en de problematiek van de huidige situatie. In het onderzoek zijn diverse varianten beoordeeld op oplossend vermogen en zijn op basis daarvan vijf kansrijke varianten uitgebreid onderzocht en uitgewerkt in een schetsontwerp. Naast deze inhoudelijke toetsing zijn de varianten in een werksessie aan de direct belanghebbenden gepresenteerd, zodat zij konden reageren en hun voorkeur aangeven.

Op basis van de resultaten uit de variantenstudie wordt voorgesteld om voorkeursvariant fiets-/busstraat verder in detail te gaan uitwerken. Bij deze inrichtingsvorm wordt de Van Berckelstraat ingericht als fietsstraat waar alleen de lijnbussen te gast zijn. Dit leidt tot een flinke afname van het gemotoriseerde verkeer, waardoor de leefomgeving en de verkeersveiligheid in de straat verbeteren. De Van Berckelstraat wordt ingericht als onderdeel van de hoofdfietsroute van en naar de binnenstad, waarbij lijnbussen zich als gast moeten aanpassen aan het fietsverkeer. De bereikbaarheid van de (binnen)stad voor voetgangers, bussen en fietsers verbetert.

De coronacrisis - en de daarmee samenhangende 1,5 metersamenleving - resulteert in meer fietsgebruik en een dalend aantal reizigers in het openbaar vervoer. Deze situatie zal naar verwachting nog geruime tijd aanhouden. We willen de fietsers en voetgangers – letterlijk – de ruimte geven. De Van Berckelstraat is een belangrijke fietsas naar de binnenstad. We gaan daarom het principe fiets-/(bus)straat in de Van Berckelstraat versneld uitrollen met een tijdelijke inrichting waarbij de rol van de bus daarbij nog nader bezien moet worden.

Daarnaast wordt de verdere (definitieve) uitwerking verder opgepakt. De afname van het autoverkeer in de Van Berckelstraat zorgt voor een gedeeltelijke verschuiving van het autoverkeer naar omliggende wegen. De wegcapaciteit op deze wegen is voldoende om dit extra verkeer te kunnen verwerken. De verkeersprognoses laten echter ook een daling zien van de absolute verkeersintensiteit

(als gevolg van de realisatie van de binnenstadsring). Uit de berekeningen blijkt dat de (binnen)stad ook voor autoverkeer nog goed bereikbaar blijft.

Uit de variantenstudie zijn aandachtspunten naar voren gekomen voor de definitieve inrichting, bijvoorbeeld ten aanzien van de verschuiving van autoverkeer en de bereikbaarheid van de huizen en ondernemers in de van Berckelstraat. Om die reden wordt voorgesteld de nieuwe inrichtingsvorm - fiets-/busstraat - eerst te realiseren in een eerste proefopstelling met tijdelijke verkeersmaatregelen alvorens tot definitieve herinrichting over te gaan. Deze fase komt na de "Corona fase" om ook de rol van de bus goed mee te nemen in de praktijkproef. Met de ervaringen die we opdoen uit de praktijk kan het definitieve inrichtingsontwerp verder geoptimaliseerd worden. De proefopstelling blijft in de tussentijd staan totdat de Van Berckelstraat definitief wordt ingericht in de nieuwe vorm als fiets-/busstraat.

### **3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.**

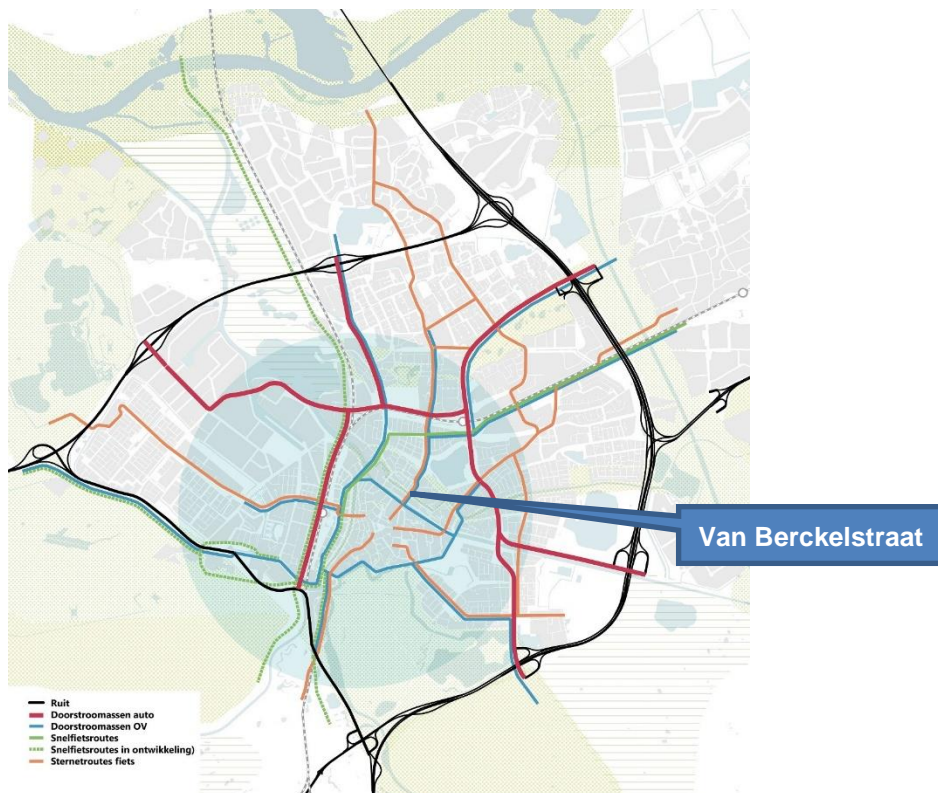
**Steller** : Verdiesen

**Tel.** : 6159034

**E-mail** : [j.verdiesen@s-hertogenbosch.nl](mailto:j.verdiesen@s-hertogenbosch.nl)

#### 4) Aanleiding

Wij hebben in de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 2019 de beleidsuitgangspunten voor de verkeerskundige structuur van de stad herbevestigd. Doel is “...de combinatie van een bereikbare, economisch sterke én leefbare stad door onder andere een sterke hoofdinfrastructuur, een autoluwe binnenstad (en wijken) en het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik.” In de Van Berckelstraat komen verschillende van deze doelen samen: een autoluwe binnenstad, de doorstroommassen openbaar vervoer (bussen) en Sternetroutes fiets (figuur 1). Bij de inrichting van de Van Berckelstraat is daarom, naast verkeersveiligheid, de doorstroming voor bussen en fiets belangrijk. Bovendien ervaren omwonenden in de huidige situatie overlast door de hoeveelheid verkeer en beschouwen omwonenden en gebruikers (fietsers en voetgangers) de verkeerssituatie als onveilig.



Figuur 1: Doorstroommassenmodel 's-Hertogenbosch

In de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 2019 (reg. nr. 8801293) is dan ook opgenomen dat een herinrichting van de Van Berckelstraat een haalbaar en kansrijke ingreep is ter optimalisatie voor het fietsnetwerk en voor het OV (bus).

In januari 2019 is de raad geïnformeerd over de start van een variantenstudie naar de

herinrichting van de Van Berckelstraat. Deze studie verkent varianten voor de Van Berckelstraat met als doel het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid voor de fiets en bus.

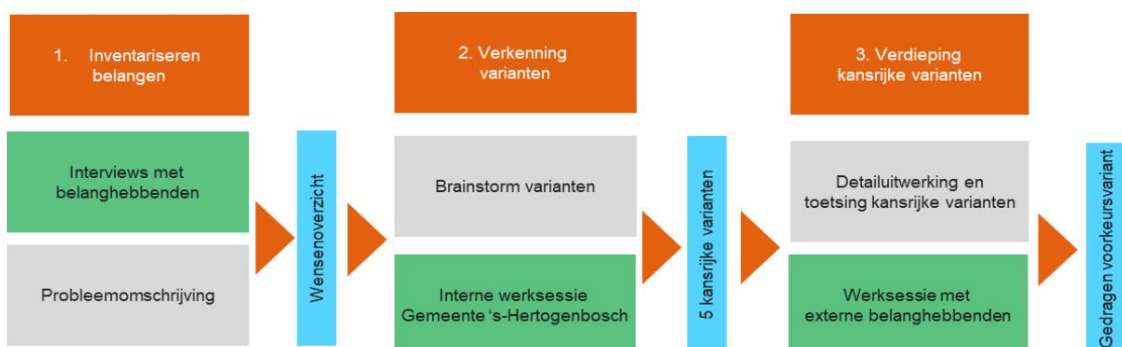
Inmiddels is deze variantenstudie afgerond. Ingenieursbureau Arcadis heeft onderzoek gedaan naar het oplossend vermogen van verschillende varianten. Hierbij zijn direct belanghebbenden betrokken geweest via interviews en een gezamenlijke werksessie. De eindrapportage is als bijlage opgenomen.

De coronacrisis - en de daarmee samenhangende 1,5 metersamenleving - resulteert in meer fietsgebruik en een dalend aantal reizigers in het openbaar vervoer. Deze situatie zal naar verwachting nog geruime tijd aanhouden. We willen de fietsers en voetgangers – letterlijk – de ruimte geven. De Van Berckelstraat is een belangrijke fietsas naar de binnenstad. We gaan daarom het principe fiets-(/bus)straat in de Van Berckelstraat versneld uitrollen met een tijdelijke inrichting waarbij de rol van de bus daarbij nog nader bezien moet worden.

Middels deze raadsinformatiebrief willen we u informeren over het verloop en de resultaten van de variantenstudie, zodat we verder kunnen gaan met het vervolgtraject, waarbij de buurt intensiever betrokken wordt om toe te werken naar een herinrichting met input uit de buurt.

## 5) Aanpak variantenstudie

Gekozen is voor een aanpak waarbij direct belanghebbenden vanaf het begin in het proces hun input konden geven en konden meedenken. In onderstaande figuur is de gevolgde aanpak weergegeven.



Figuur 2: Overzicht van het plan van aanpak

### Stap één: inventariseren belangen

De eerste stap bevat de verkenning van het probleem en het spreken met de direct belanghebbenden. Het doel hierin was om inzicht te krijgen in de eisen en wensen van alle betrokkenen. Hierbij is bewust gekozen om aan het begin van het proces interviews met

iedere belanghebbende afzonderlijk te houden, zodat wensen en ideeën vanaf het begin af aan meegenomen en meegewogen worden.

De volgende direct belanghebbenden zijn hierbij betrokken:

- Bewoners Van Berckelstraat (Vereniging van Eigenaren)
- Omwonenden binnenstad (Bewoners Leefbare Binnenstad)
- Hulpdiensten (Ambulancedienst, Brandweer en Politie)
- Openbaar vervoer (Arriva)
- Fietsers (Fietsersbond)
- Ondernemers (Ondernemersvereniging Hartje)
- Gemeente 's-Hertogenbosch (meerdere expertises)

De huidige beschikbare ruimte en inrichting van de Van Berckelstraat is niet in staat om de verkeersstromen op een acceptabele manier te faciliteren. Dit resulteert tijdens piekmomenten in lichte congestie in de Van Berckelstraat en op de Kasterenbrug waar fietsers en gemotoriseerd verkeer met elkaar in conflict komen. De inrichting sluit daarbij niet aan bij het vastgestelde mobiliteitsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch. Daarnaast ervaren omwonenden overlast als gevolg van het gemotoriseerde verkeer.

Met deze stap is inzicht verkregen in de problemen die de belanghebbenden ervaren in de huidige situatie en hun ideeën (wensbeeld) bij de herinrichting van de Van Berckelstraat. Het resultaat van deze stap is verwerkt in een wensenoverzicht dat als basis is gebruikt voor de beoordeling van varianten in latere stappen.

### Stap twee: verkenning varianten

Op basis van het wensenoverzicht en de probleemomschrijving heeft het bureau een breed scala aan varianten opgesteld (in totaal 21) en afgewogen. Na een globale uitwerking van deze ontwerpvarianten is in een werksessie met meerdere specialisten van de gemeente 's-Hertogenbosch een selectie gemaakt van de vijf meest kansrijke varianten op basis van het oplossend vermogen (doel: verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid voor fiets en bus) en globale haalbaarheid. De vijf meest kansrijke varianten zijn beschreven in tabel 1.

Tabel 1: Vijf kansrijke varianten Van Berckelstraat

| Variant             | Toelichting   | Kansrijk  |
|---------------------|---|---|
| 1e:<br>30 km/u zone | Menging van gemotoriseerd- en fietsverkeer bij een maximale snelheid van 30 km/u. | De inrichting (klinkerverharding) draagt bij aan het verlagen van de gereden snelheid, wat kan bijdragen aan de subjectieve veiligheid. Het verlaagde rijcomfort van klinkers maakt de straat minder aantrekkelijk voor autoverkeer waardoor het gebruik omlaag gaat. Dit is kansrijk om de verblijfskwaliteit te verhogen en de fiets in plaats van de auto te stimuleren. |



| Variant   | Toelichting   | Kansrijk  |
|---|---|---|
| 1h:<br>Shared Space                                       | Inrichting Van Berckelstraat en Kardinaal van Rossumplein als verblijfsruimte met een menging van alle verkeerssoorten.                           | Door het inrichten als verblijfsgebied en mengen van alle verkeerssoorten en daarmee het verlagen van de maximumsnelheid wordt de straat onaantrekkelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Dit is kansrijk om de overlast van verkeer te verminderen, de leefbaarheid te verbeteren en de Van Berckelstraat meer bij de binnenstad te betrekken. |
| 2e:<br>Eenrichting 30 km/u zone stad in, busbaan stad uit | Verbrede Kasterenbrug met een eenrichtingsbusbaan en vrijliggend fietspad, 30 km/u zone voor alle verkeerssoorten in tegengestelde rijrichting.   | Door de rijrichting voor het autoverkeer tot één richting te beperken, nemen intensiteiten af. De tegengestelde richting blijft bestaan in de vorm van een busbaan. Hierdoor blijft de straat in twee richtingen bruikbaar voor het OV. Door vrijliggende fietsvoorzieningen vormt de variant een doorstroomas voor OV en fiets.                |
| 3c:<br>Fiets-/busstraat                                   | Doorstroomas voor OV en fiets met een verbod voor het autoverkeer.  | In de variant wordt de straat en de brug over de Zuid-Willemsvaart ingericht als fietsstraat. Het OV is te gast in de straat, doorgaand autoverkeer is niet toegestaan. Hierdoor is de fiets de belangrijkste modaliteit en neemt de overlast van gemotoriseerd verkeer sterk af.   |
| 4a:<br>Netwerkmaatregel                                   | Gedeeltelijke afsluiting Monseigneur Diepenstraat voor het autoverkeer. Van Berckelstraat toegankelijk voor alle verkeerssoorten in 30 km-u zone. | Naast een ingreep in de Van Berckelstraat is het kansrijk om een aanpassing te doen in het netwerk. Door de Monseigneur Diepenstraat voor het autoverkeer af te sluiten, is het minder vanzelfsprekend om via de Van Berckelstraat van en naar de binnenstad te reizen.   |

### Stap drie: verdieping kansrijke varianten + afweging varianten

In de derde stap zijn de vijf kansrijke varianten verder onderzocht. De globale uitwerking is daarbij doorontwikkeld in een schetsontwerp en indicatie van de realisatiekosten. Daarnaast is elke variant verder in detail uitgewerkt op de onderwerpen uit het wensenoverzicht met beschrijving en onderbouwing van de verwachte effecten. Ook zijn de gevolgen voor het verkeer doorgerekend met het verkeersmodel. Op basis van het vastgestelde beoordelingskader (zie tabel 2) zijn de varianten vervolgens beoordeeld op hun effecten.

Tabel 2: Beoordelingskader

| Criterium                        | Wijze van analyse  |
|----------------------------------|--|
| <b>Verkeer van Berckelstraat</b> | Een kwalitatieve inschatting van de verkeersafwikkeling op basis van de berekende verkeersintensiteit uit het verkeersmodel van de Van Berckelstraat als de kruising met de Zuid-Willemsvaart. |
| <b>Netwerkeffect verkeer</b>     | Bepalen impact omgeving door verplaatsing verkeerstromen naar omliggende wegen, doorrekening van het verkeersmodel.  |
| <b>Verkeersveiligheid</b>        | Kwalitatieve beoordeling op principes Duurzaam Veilig en ontwerprichtlijnen voor auto, bus, fiets, openbaar vervoer en voetgangers.  |
| <b>Fiets</b>                     | Aansluiting van inrichting bij de functie als hoofdroute fiets (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort).  |
| <b>Voetganger</b>                | Duidelijke positie en oversteekbaarheid voor de voetganger.  |



| criterium                                   | Wijze van analyse   |
|---|---|
| <b>Openbaar vervoer</b>                     | Kwalitatieve beoordeling van effect op reistijd, doorstroming en robuustheid. Bereikbaarheid voorzieningen.   |
| <b>Stedenbouwkundig</b>                     | Toets op aansluiting van vormgeving en inrichting bij de stedenbouwkundige ambities van de binnenstad en de Zuid-Willemsvaart.                                      |
| <b>Milieueffecten Van Berckelstraat</b>     | Kwalitatieve beoordeling op geluid, fijnstof en Nox o.b.v. gegevens verkeersmodel voor de Van Berckelstraat.  |
| <b>Milieueffecten omgeving</b>              | Kwalitatieve beoordeling op geluid, fijnstof en Nox o.b.v. gegevens verkeersmodel voor de omliggende toegangswegen.   |
| <b>Woongenot</b>                            | Kwaliteit van verblijf o.b.v. verkeersintensiteiten en samenstelling verkeer (model). Daarnaast wordt uitspraak gedaan over de verwachte effect op trillingshinder. |
| <b>Autobereikbaarheid Van Berckelstraat</b> | Lengte van de routes naar de woning/winkel in de Van Berckelstraat en parkeren t.o.v. huidige situatie met de auto.   |
| <b>Autobereikbaarheid binnenstad</b>        | Lengte van de routes naar de binnenstad en parkeren t.o.v. huidige situatie.  |
| <b>Toegankelijkheid hulpdiensten</b>        | Bereikbaarheid woningen en winkels in Van Berckelstraat en omgeving. Effecten op aanrijroutes.  |
| <b>Indicatie realisatiekosten</b>           | Indicatieve kostenraming o.b.v. kengetallen.  |

De resultaten van de analyse van vijf varianten zijn gepresenteerd in een bijeenkomst met externe belanghebbenden. In deze sessie konden de aanwezigen reageren op de varianten en inhoudelijke beoordelingen. Daarnaast was er voor de belanghebbenden ruimte aanwezig om de mening en voorkeur te duiden. Op basis van het toegepaste beoordelingskader en de uitkomsten van de werksessie is een totaalbeoordeling opgesteld. Deze is weergegeven in tabel 3 waarin met onderstaande kleurindicaties de beoordeling ten opzichte van de huidige situatie is weergegeven.

|                    |              |              |              |                    |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
| Zeer positief   ++ | Positief   + | Neutraal   o | Negatief   - | Zeer negatief   -- |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|



Tabel 3: Totaalbeoordeling kansrijke varianten

| Variant                                | 1e: 30 km-zone  | 1h: Shared space  | 2e: eenrichtingsverkeer met busbaan   | 3c: Fiets-/busstraat   | 4a: Netwerkmaatregel  |
|--|---|---|---|--|---|
| <b>Beschrijving</b>                    | Menging van gemotoriseerd- en fietsverkeer met een maximale snelheid van 30 km/u. | Inrichting Van Berckelstraat en Kardinaal van Rossumplein als verblijfsruimte met een menging van alle verkeerssoorten. | Verbrede Kasterenbrug met een eenrichtingsbusbaan en vrijliggend fietspad, 30 km/u zone voor alle verkeerssoorten tegengesteld. | Doorstroomas voor OV en fiets met een verbod voor het autoverkeer. | Gedeeltelijke afsluiting Monseigneur Diepenstraat voor het autoverkeer. Van Berckelstraat toegankelijk voor alle verkeerssoorten in 30 km-u zone. |
| <b> criterium</b>                      |   |   |   |  |   |
| Verkeer Van Berckelstraat              | o   | o   | +   | ++   | ++  |
| Netwerkeffect verkeer                  | o   | -   | o   | --   | --  |
| Verkeersveiligheid                     | o   | --  | +   | +  | +   |
| Fiets                                  | o   | --  | +   | +  | o   |
| Voetganger                             | +   | o   | o   | +  | +   |
| Openbaar vervoer                       | o   | o   | +   | o  | o   |
| Stedenbouwkundig                       | +   | ++  | -   | o  | +   |
| Milieueffecten Van Berckelstraat       | -   | o   | -   | +  | +   |
| Milieueffecten omgeving                | -   | -   | -   | -  | -   |
| Woongenot                              | o   | +   | o   | +  | +   |
| Autobereikbaarheid Van Berckelstraat   | o   | o   | -   | -  | -   |
| Autobereikbaarheid binnenstad          | o   | -   | o   | -  | -   |
| Toegankelijkheid hulpdiensten          | -   | -   | +   | +  | +   |
| Indicatie investeringskosten (+/- 30%) | € 775.000   | € 300.000   | € 2.600.000   | € 325.000  | € 775.000   |

Uit het overzicht van de beoordeling is op te maken dat voor elk criterium per variant verschillen zijn op te maken. Samenvattend wordt per variant het volgende geconcludeerd:

- Inrichten als 30- km/u zone (variant 1e) biedt zeer beperkt doelbereik ten opzichte van de huidige situatie en dat tegen relatief hoge investeringskosten.
- Het inrichten als shared space (variant 1h) wordt als niet haalbaar bestempeld. De hoeveelheid (auto)verkeer blijft te hoog voor een veilige verkeersafwikkeling.
- 30 km/u zone stad in en eenrichting busbaan en vrijliggend fietspad stad uit (variant 2e) zorgt op een aantal vlakken voor verbetering. De verkeersveiligheid en kwaliteit voor de fiets en OV verbeteren, vooral doordat met een bredere Kasterenbrug de verschillende verkeersdeelnemers meer ruimte krijgen. Deze variant laat een beperkte afname in hoeveelheid autoverkeer in de Van Berckelstraat zien. De investeringskosten voor deze variant zijn echter extreem hoog vanwege een geheel nieuwe brug ter vervanging van de smalle Kasterenbrug.
- De fiets-/busstraat (variant 3c) scoort op een groot aantal vlakken positief. Tegen relatief lage investeringskosten biedt variant 3c een sterke verbetering voor het langzame verkeer, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Aandachtspunt bij deze variant is de toename van de verkeersdruk op de omliggende straten. De binnenstad is met de auto niet meer rechtstreeks bereikbaar via de Van Berckelstraat, maar heeft een goed alternatief via de doorstroommassen auto. Dit is conform het geldende mobiliteitsbeleid (doorstroommassenmodel).



- Met de netwerkmaatregel (variant 4a) wordt een ingreep gedaan op een andere plek in het wegennet (de Monseigneur Diepenstraat), waarmee effect in de Van Berckelstraat wordt behaald. Dit zorgt voor een afname van de hoeveelheid verkeer in de Van Berckelstraat. Hiermee kan de Van Berckelstraat op een veilige manier als een 30km-zone worden ingericht. Deze variant zorgt echter wel voor een toename op de omliggende wegen. De Van Berckelstraat blijft in beide richtingen voor het autoverkeer bereikbaar. De investeringskosten van de variant zijn echter een stuk hoger dan variant 3c, waarbij de verschillen in de verbetering echter klein zijn. Bovendien draagt de variant weinig bij aan het verbeteren van de Van Berckelstraat als doorstroomas voor de fiets.

## 6) Voorkeursvariant: fiets-/busstraat

De variant met een fiets-/busstraat levert de meeste positieve effecten in de Van Berckelstraat op. In combinatie met de realisatie van de binnenstadsring zijn de (negatieve) gevolgen voor de omgeving beperkt. Op basis van deze conclusie wordt de fiets-/busstraat voorgesteld als voorkeursvariant voor de herinrichting van de Van Berckelstraat.

Het inrichten van de Van Berckelstraat (incl. Kasterenbrug) als fietsstraat waar het OV (bus) te gast is, leidt tot een afname van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor verbetert de leefomgeving en wordt het woongenot verhoogd. De Van Berckelstraat en de brug worden zo meer onderdeel van de hoofdfietsroute van en naar de binnenstad. Bestaande conflicten op de brug en in de straat verminderen waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Het openbaar vervoer is op de straat te gast en past zich aan het fietsverkeer aan.

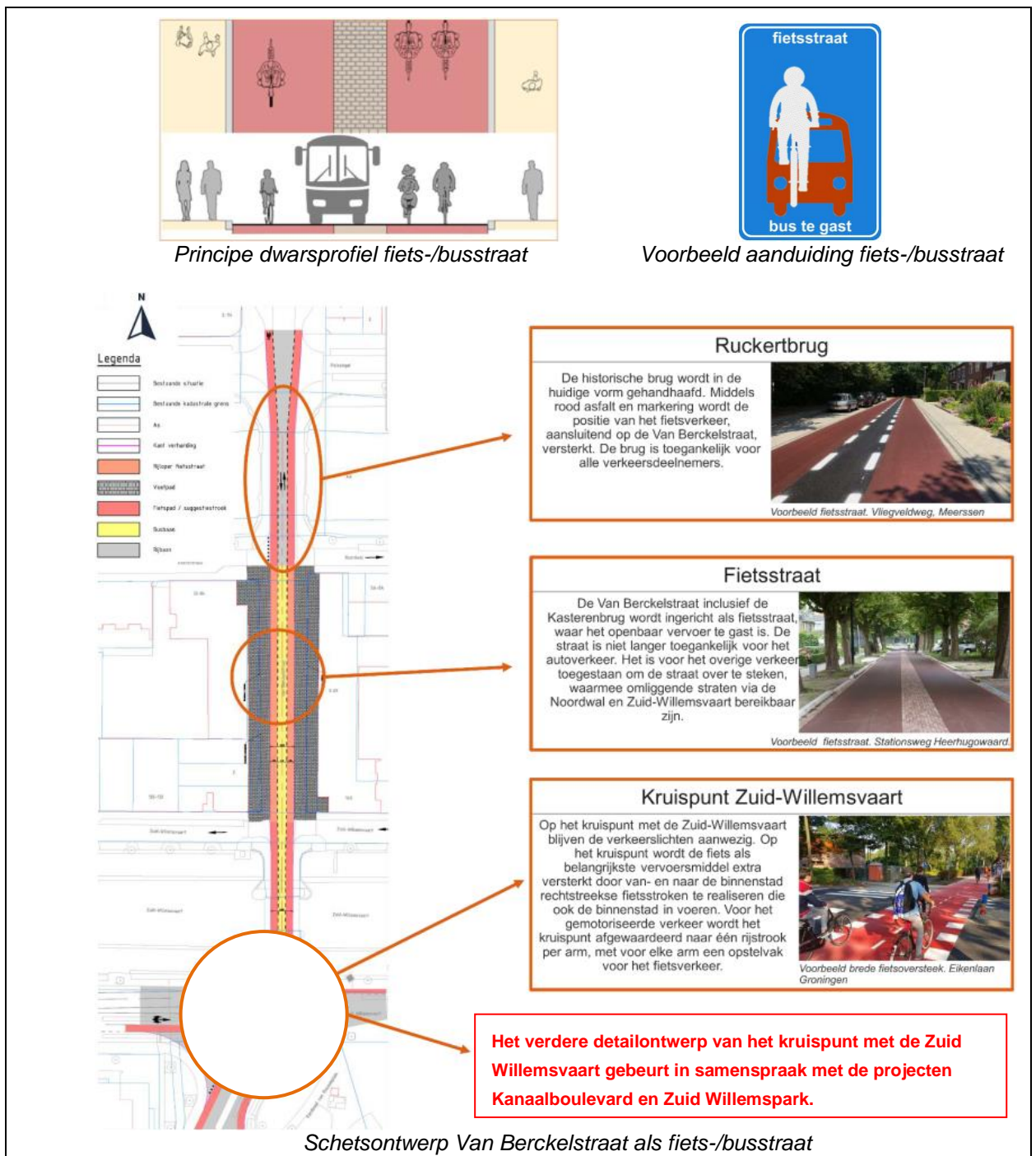
De afname van het autoverkeer in de Van Berckelstraat en op de brug zorgt voor een toename van het autoverkeer op de omliggende wegen (verkeersprognoses 2030). Het gaat dan met name om toename op de Zuid-Willemsvaart, Citadellaan en Oostwal. Wel geldt hierbij dat intensiteiten lager zijn dan in 2020, als gevolg van de realisatie binnenstadsring.

De binnenstad is met de auto niet langer rechtstreeks bereikbaar via de Van Berckelstraat, wat past in de beleidsvisie op de autobereikbaarheid van de binnenstad. De bereikbaarheid van de binnenstad per auto is gewaarborgd via de Citadellaan en Oostwal. Het onderzoek laat zien dat de (binnen)stad ook voor autoverkeer nog goed bereikbaar blijft.

De bewoners van de Van Berckelstraat, Arriva, fietsersbond en de hulpdiensten zijn positief over de voorkeursvariant. De BLB (omwonenden binnenstad) zijn ook positief, maar staan kritisch tegenover de verschuiving van verkeer naar de omliggende woonstraten. Hartje (ondernemers) hebben zorgen geuit ten aanzien van autobereikbaarheid binnenstad. De autobereikbaarheid en verkeersdruk in omliggende straten zijn belangrijke issues die we meenemen in de verdere uitwerking.



In figuur 3 zijn voorbeelden gegeven van een inrichting als fiets-/busstraat.



Figuur 3: Voorbeelden definitieve inrichting fiets-/busstraat

## 7) Vervolgtraject

We hanteren een gefaseerd vervolgtraject:

1. Versnelde uitrol concept fiets-/bus)straat in kader van 1,5 meter samenleving;
2. Proefopstelling fiets-/busstraat;
3. Definitieve inrichting fiets-/busstraat.

Allereerst worden de direct belanghebbenden geïnformeerd. Vanwege de coronacrisis zoeken we nog op welke manier we mensen gaan betrekken, aangezien een bijeenkomst nu niet kan. Het doel is het bijpraten van de direct belanghebbenden over het voorkeursalternatief, de versnellingsactie als gevolg van de coronacrisis, het vervolgtraject voor een proefinrichting en het proces om te komen tot de definitieve inrichting.

### **Fase 1: snel ruimte voor de fiets en voetganger**

In het kader van gezondheid en als gevolg van de coronamaatregelen (1,5 meter afstand houden en toenemend fietsgebruik) introduceren we op korte termijn een fase waarbij we versneld het concept fiets-/bus)straat uitrollen om ruimte te geven aan de fiets en voetganger en mogelijkheid tot het houden van een veilige afstand van 1,5 meter. De belangrijkste werkzaamheden bestaan uit het uitwerken van een verkeersmaatregelenplan en het plaatsen en in stand houden van de verkeersmaatregelen. De rol van de bus hierin moeten we nog nader bezien, de vraag is of het haalbaar is op korte termijn een voorziening te realiseren om zowel fiets als bus toe te laten en alleen de auto te weren.

De start van de versnelde uitrol wordt afgestemd op conflicterende wegafsluitingen door onder meer de werkzaamheden aan de Kanaalboulevard en kruispunt Orthenseweg-Aartshertogenlaan.

### **Fase 2: Proefopstelling**

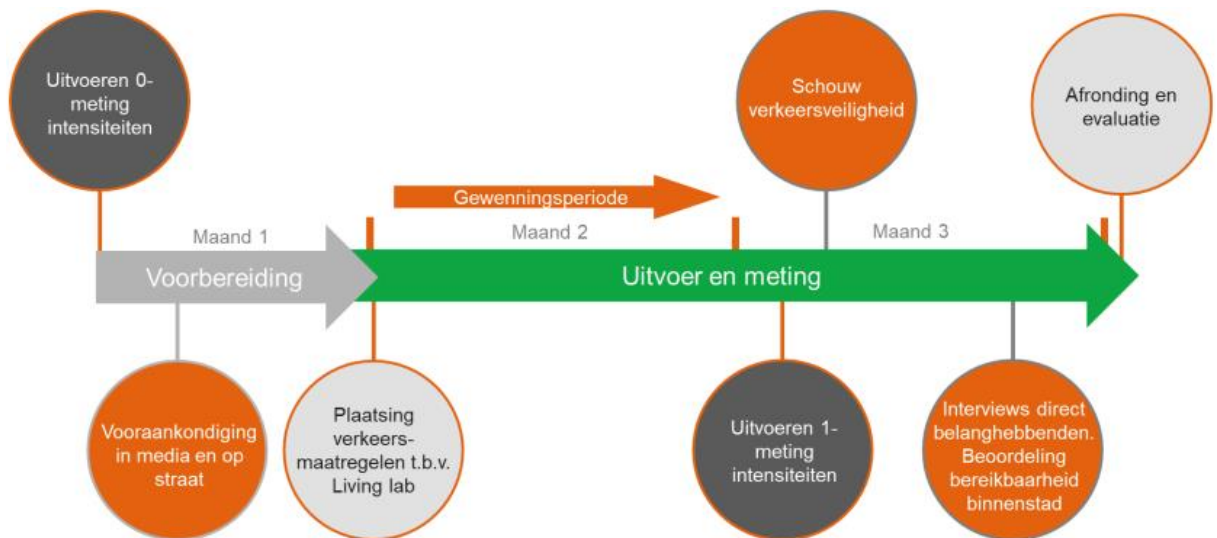
Na (of deels parallel aan) de versnelde uitrol, afhankelijk van de duur van de coronamaatregelen, wordt het oorspronkelijke vervolgtraject weer opgepakt. We nemen in deze fase niet alleen de relatief kleine groep mee die tot nu toe meegedacht hebben, maar ook meer buurtbewoners en andere belanghebbenden, zoals ondernemers. Uiteraard nemen we in de voorbereiding de ervaring mee die is opgedaan met het Living Lab Onderwijsboulevard. Zo hebben we gemerkt dat de term Living Lab niet duidelijk is voor iedereen. Zeker in deze situatie, waar we de tijdelijke inrichting willen laten overgaan in een definitieve inrichting, hebben we gekozen voor de term 'proefopstelling' om verwarring te voorkomen.

De proefopstelling wordt, anders dan bij de Onderwijsboulevard, semi-permanent ingericht. Tijdens deze proefopstelling monitoren we de situatie op de Van Berckelstraat en omliggende wegen gedurende minimaal twee maanden. Met die ervaring kunnen we toetsen of de aandachtspunten uit de variantenstudie op een juiste manier zijn uitgewerkt in het ontwerp en of nog nieuwe aandachtspunten aan het licht komen. Deze punten nemen we mee in het

maken van een definitief ontwerp. In de tussentijd handhaven we de semi-permanente situatie totdat het definitief ontwerp gerealiseerd wordt.

Bij de planning van de proefperiode fase 2 moeten we rekening houden met reeds geplande (conflicterende) infrastructurele werkzaamheden en eventuele evenementen.

De fasering van de proefperiode ziet er als volgt uit:



Figuur 4: Fasering proefperiode Van Berckelstraat

### Fase 3: Definitieve inrichting

Na afronding van de evaluatie van de proefperiode (fase 2) wordt een definitief uitvoeringsontwerp opgesteld en wordt gestart met de voorbereiding van de definitieve realisatie. Naar verwachting zal de realisatie in 2022 plaatsvinden, dit is onder meer afhankelijk van de afstemming met andere werkzaamheden en te nemen verkeersbesluiten.

## 8) Financiële paragraaf

In het raadsvoorstel 'Actualisatie stedelijke bereikbaarheidsstrategie en -agenda' (reg nr. 8801293) is als concrete maatregel van Berckelstraat voor een totaalbedrag van € 170.000,- opgenomen, met als dekking investeringspost "Verkeersmaatregelen" begroting 2019.

De kosten voor de voorkeursvariant fiets-/busstraat zijn totaal geraamd op een bedrag van € 325.000,-.

De kosten voor de versnelde uitrol (fase 1) en de proefperiode (fase 2) kunnen afgedekt worden uit dit budget voor de van Berckelstraat. De kosten voor de definitieve inrichting (fase 3) zijn eveneens voorzien binnen de investeringspost "Verkeersmaatregelen" van de meerjarenbegroting 2020. Ook zal gekeken worden naar subsidiemogelijkheden vanuit de

www.s-hertogenbosch.nl  
Correspondentie-adres: Postbus 12345  
5200 GZ 's-Hertogenbosch  
KvK nr 17278704

Regionale Mobiliteitsagenda van de regio Noord Oost-Brabant.

## 9) Risico's en kansen

In 2019 is ten opzichte van de voorgaande jaren een flinke stap gezet met het uitvoeren van de variantenstudie. Hierbij zijn ook de tegengestelde belangen van de betrokken belanghebbenden helder aan het licht gekomen. Het verminderen van doorgaand autoverkeer in de Van Berckelstraat heeft positief effect op onder meer de verkeersveiligheid van fietsers en woongenot van bewoners Van Berckelstraat. Tegelijkertijd zijn er zorgen van ondernemers over de autobereikbaarheid van de binnenstad en van bewoners over toename van verkeer op de omliggende woonstraten. Deze belangen moeten zorgvuldig worden meegenomen in de verdere uitwerking van de voorkeursvariant. Deze belangenafweging wordt verankerd in een verkeersbesluit waarop bezwaar en beroep mogelijk is.

De coronacrisis vraagt om maatregelen voor de gezondheid van burgers. Versnelde invoering van het concept fiets-/busstraat op de Van Berckelstraat biedt meer ruimte voor de fietsers en voetgangers wat aansluit bij de verplichting om 1,5 meter afstand te houden en oproep om meer gebruik te maken van de fiets in plaats van het openbaar vervoer.

Verder speelt nog een raakvlak met de Kasterenbrug. Voor de Kasterenbrug geldt op dit moment een verbod voor zwaar verkeer. Vanuit onderzoek naar de constructieve veiligheid van de bruggen in 's-Hertogenbosch is bij de Kasterenbrug gebleken dat deze in de huidige staat niet meer geschikt is voor zwaar (vracht)verkeer. De versterking van de Kasterenbrug is uitgesteld in afwachting van het besluit voor definitieve inrichting van de Van Berckelstraat aangezien dit de versterking mogelijk overbodig maakt (bij afsluiting voor autoverkeer).

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,  
De gemeentesecretaris, De burgemeester,

drs. B. van der Ploeg

drs. J.M.L.N. Mikkers

### Bijlagen:

- Eindrapportage 'Verkeerskundige variantenstudie inrichting Van Berckelstraat' d.d. 11 september 2019