

OVERLEGNAAM

Werksessie Definitieve inrichting Van Berckelstraat 's-Hertogenbosch

DATUM VERGADERING

26 november 2020

LOCATIE

MS Teams

DEELNEMERS**OMGEVING**

Karel van Akkeren

Bart Assendelft

Nicole Bosters

Helen Dijcks

Peter van Doremalen

Bas de Graaf

Hans Heirman

Leo van Hemert

Robert Overbosch

Camillo Schure

NUMMER NOTULEN

1

STARTTIJD VERGADERING

19:00

EINDTIJD VERGADERING

21:00

NAAM

Anton van Meulen

Anton.vanmeulen@arcadis.com

ONZE REFERENTIE

D10020174:23

PROJECTTEAM

Kâhya Ufuk (Wethouder Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid, gemeente 's-Hertogenbosch)

Jan Sier (gemeente 's-Hertogenbosch)

Frank van Weert (gemeente 's-Hertogenbosch)

Anton van Meulen (Arcadis)

Emiel Soffers (Arcadis)

Edmar Steneker (Arcadis)

De presentatie die tijdens de werksessie aan de deelnemers is getoond, is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Verslag digitale bijeenkomst

Opening

Edmar Steneker opent de werksessie en heet iedereen van harte welkom. In het bijzonder een welkom voor de wethouder Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid van de gemeente, de heer Kâhya Ufuk

Wethouder Ufuk vertelt verheugd te zijn een grote opkomst te zien bij de werksessie en dankt de deelnemers voor de aanwezigheid en het delen van inzichten. Samenwerken en keuzes goed afwegen is in dit proces zeer belangrijk. Het college en de gemeenteraad werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en prettig wonen en werken in de stad met als doel de leefbaarheid en veiligheid in de stad te verbeteren.

Binnen de Actualisatie bereikbaarheidsstrategie is de Van Berckelstraat aangemerkt als sternetroute fiets en OV-hoofdas en daarin staat vermeld dat de Van Berckelstraat als knelpunt voor de veiligheid en leefbaarheid wordt gezien. Deze studie is vastgesteld door de raad.

In de variantenstudie uit 2019 en het huidige onderzoek naar de definitieve inrichting worden deze opgaves concreet ingevuld. Het college heeft besloten om de weg in te richten als fietsstraat waar de bus te gast is. In het college weegt de wethouder de uitkomsten van deze uitwerkingsstudie af, in samenhang met belangen van gebruikers en omwonenden om te komen tot een definitieve inrichting van de Van Berckelstraat.

Proces

Anton van Meulen vertelt dat het doel van het project is om de Van Berckelstraat verkeersveilig en leefbaar te maken, met als resultaat een definitieve inrichting van de Van Berckelstraat. De tijdelijke situatie (proefopstelling) die nu buiten op straat wordt getest, zetten we om in een definitieve situatie. In de uitwerking hiervan moeten nog een aantal keuzes worden gemaakt. In de sessie vanavond worden deze besproken. Na deze sessie maken we een ontwerp die we openbaar presenteren aan alle geïnteresseerden.

Evaluatie huidige situatie (proefopstelling)

De evaluatie van de huidige maatregel is belangrijk voor het opstellen van het ontwerp. Input voor het ontwerp vloeit voort uit: meldingen buiten de werkgroep, de belronde met de werkgroep, verkeersdata (meetpunten, eigen waarnemingen, data uit verkeerslichten, GPS-data) en schouw op locatie.

Voor en tijdens de afsluiting van de Van Berckelstraat zijn de verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer in de omgeving van de Van Berckelstraat gemeten. Hiermee zijn de effecten van de afsluiting in kaart gebracht. De resultaten van de metingen laten zien dat het verkeer richting het centrum vooral uitwijkt naar de Citadellaan en Van Grobbendoncklaan. Deze straten beschikken over voldoende capaciteit om dit extra verkeer op te vangen. De toename van het verkeer in de directe omgeving (het eiland) die plaatsvindt door de afsluiting, is beperkt. Onderdeel van de studie is het onderzoeken van noodzaak voor het nemen van maatregelen in de omgeving. Verkeerseffecten op de beschreven locaties worden hierin meegenomen.

Door de afsluiting is zichtbaar geworden (via meldingen, telefoongesprekken met de werkgroep en eigen waarnemingen) dat de autobereikbaarheid van het eiland, het gebied tussen de Aa en de Zuid-Willemsvaart, is veranderd door het eenrichtingsregime op de bruggen. Daardoor is ook de reistijd voor bepaalde relaties toegenomen met 1 à 2 minuten (meer omrijdbewegingen). Ook is zichtbaar geworden dat tijdens de afsluiting de breedte van Kasterensbrug een knelpunt is; ondanks het toepassen van eenrichtingsverkeer staat de verkeersveiligheid op deze locatie onder druk. Fiets- en OV zijn logischerwijs vooruit gegaan en dat sluit aan bij de hoofddoelen.

Opmerkingen en vragen van deelnemers:

- Dhr. van Akkeren: als knelpunt mis ik de afsluiting van Ruckertbrug, wat leidt tot extra reistijd. Ook is de veiligheid een aandachtspunt. Anton erkent dit en geeft aan dat dit is meegenomen in de variantenafweging.
- Dhr. van Doremalen: in de presentatie zijn geen tellingen van fietsers zichtbaar, is dit gemeten? Frank van Weert geeft aan dat het aantal fietsers helaas niet bekend is.
- Dhr. van Doremalen: Wat zijn de voorgestelde oplossingen voor de betonblokken? Hierdoor hebben aanrijdingen plaatsgevonden. Daarnaast zijn de blokken overbodig nu de klappalen zijn verdwenen. Frank van Weert legt uit dat de blokken er staan als aanvullende maatregel om het verkeer te attenderen op de afsluiting. Ook zijn aanvullende maatregelen getroffen zoals inleidende markering. Een aantal bewoners geeft aan dat bij werkzaamheden de betonblokken tijdelijk zijn weggehaald en dat er toen meer verkeer door de Van Berckelstraat heen reed, het handhaven van de betonblokken (of een andere vorm) wordt zeer op prijs gesteld. Dhr. Ufuk vult aan dat de blokken als resultaat hebben dat er slechts een aantal voertuigen door de straat rijden, het in de tijdelijke situatie weghalen van de blokken zal resulteren in meer ongewenst verkeer in de straat. De gemeente zal in navolging van de werksessie een actie uitzetten om de verkeersveiligheid voor fietsers in relatie tot de betonblokken te verbeteren.

Manieren om de Van Berckelstraat in te richten

Het opnieuw inrichten van de straat kent drie hoofddoelen:

1. Een goede en veilige fietsroute van en naar de stad;
2. Verhogen leefklimaat door vermindering autoverkeer;
3. Een betrouwbare route voor openbaar vervoer.

Bij de inrichting van de Van Berckelstraat gaat het om de verkeersstructuur, de wijze waarop het autoverkeer lokaal wordt ontsloten (fietsers kan immers altijd gebruik blijven maken van de Van Berckelstraat) én om weginrichting zelf (asfalt). Beide onderwerpen zijn besproken.

Verkeersstructuur

Er zijn drie belangrijke schakels in de verkeersstructuur van het eiland. Dit zijn de Kasterensbrug, Ruckertbrug en de Van Berckelstraat. Keuzes die hiervoor worden gemaakt hebben invloed op veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

De Kasterensbrug heeft een poortfunctie naar het centrum, hier willen we de fietser ruim baan geven waar het OV ook gebruik van kan maken. Uit de meldingen en evaluatie van de huidige proefopstelling blijkt dat dit enkel mogelijk is met een afsluiting van de Kasterensbrug voor het gemotoriseerde verkeer (uitgezonderd bussen). Het handhaven van gemotoriseerd verkeer op de Kasterensbrug in combinatie met een fietsstraat is geen optie gebleken uit oogpunt van verkeersveiligheid. Met deze gedachte wordt de functie van de Ruckertbrug voor de auto-ontsluiting van het eiland essentieel. Om verkeer in aanliggende woonstraten te beperken en de

autobereikbaarheid van het eiland te waarborgen, is een auto-ontsluiting vanaf het eiland naar de Jan de Barlaan (en terug) wenselijk.

Met deze uitgangspunten worden in de studie drie varianten afgewogen:

- Optie 1: afsluiting Van Berckelstraat en Kasterensbrug in beide richtingen voor autoverkeer. Inrichting als fietsstraat met bus te gast.
- Optie 2: afsluiting Van Berckelstraat in noordelijke richting en Kasterensbrug in beide richtingen voor autoverkeer. Inrichting als fietsstraat met bus te gast. (Bestemmings)verkeer in zuidelijke richting over de Van Berckelstraat mogelijk, tot aan de Kasterensbrug.
- Optie 3: afsluiting Van Berckelstraat in zuidelijke richting en Kasterensbrug in beide richtingen voor autoverkeer. Inrichting als fietsstraat met bus te gast. (Bestemmings)verkeer in noordelijke richting over de Van Berckelstraat mogelijk, vanaf de Kasterensbrug.

Een toelichting op elk van de varianten is in de presentatie terug te vinden.

Opmerkingen en vragen van deelnemers:

- Dhr. Assendelft: Welke intensiteiten worden in de drie scenario's op de Ruckertbrug verwacht? Anton geeft aan dat dit waarschijnlijk tussen de 1.000 en 2.000 voertuigen per dag zijn, afhankelijk van de keuzes die bewoners en bezoekers maken. Met de afsluiting van de Van Berckelstraat is dit aantal lager in ieder geval veel lager dan voor het plaatsen van de proefopstelling.
- Mevrouw Dijcks: Hoe voorkom je dat ongewenst verkeer alsnog gebruik maakt van de straat? Hiervoor worden maatregelen getroffen ter handhaving zodat deze ongewenste verkeersbewegingen worden voorkomen. Anton licht toe dat de gemeente momenteel diverse mogelijkheden aan het afwegen is.

Inrichting Van Berckelstraat

Naast aanpassingen in de verkeersstructuur, wordt ook de inrichting van de straat aangepast. De weginrichting moet passen bij het gewenste gedrag van weggebruikers en herkenbaar als fietsstraat zijn. Herkenbaarheid komt voort door de fietsstraat in rood asfalt uit te voeren, zodat de fietsstraat direct als 'fietspad' herkenbaar is. Daarnaast is het mogelijk om zogenaamde 'rabatstroken' (klinkerverharding) toe te passen als herkenning van de fietsstraat. Voor de inrichting van de Van Berckelstraat zijn drie mogelijkheden uitgewerkt:

1. Fietsstraat met 1 rijstrook. Dit principe gaat uit van één (gedeelde) rijbaan zonder scheiding van de rijrichting. Dit bevordert het sociaal verkeersgedrag (lage snelheid en meer oplettendheid). Nadeel is dat er een brede rijbaan beschikbaar is waardoor fietsers weggedrukt kunnen worden. Ondanks dat de Kasterensbrug wat smaller is kan dit wegprofiel ook op de Kasterensbrug worden toegepast, wat bevorderlijk is voor de herkenbaarheid.
2. Over een plein. In tegenstelling tot optie 1 liggen de rijbaan en het trottoir op gelijke hoogte. Dit geeft het gevoel van een plein en draagt daarmee bij aan de verblijfskwaliteit.
3. Fietsstraat met gescheiden rijbanen. De rijbaan wordt gescheiden met een middenstrook. Hierdoor hebben fietsers een eigen rijstrook en wordt de mogelijkheid en kans op inhalen door de bus beperkt. Dit is een oplossing die al op meerdere locaties in de stad is gerealiseerd.

Een toelichting op elk van de inrichtingsmogelijkheden is in de presentatie terug te vinden.

Alle drie de mogelijkheden zorgen voor een versmalling van de rijbaan in de Van Berckelstraat (in dezelfde mate). Hierdoor ontstaat er ruimte om de straat te vergroenen. Om de leefbaarheid en verblijfskwaliteit te verbeteren passen we dit graag toe en is tegelijk een kans voor het tegengaan van hittestress. In de presentatie zijn voorbeelden getoond van mogelijke inrichtingen. Het projectteam hoort graag of er aanvullende gedachten en ideeën leven in de werkgroep. Om extra ruimte te creëren om meer groen te kunnen aanbrengen kan worden overwogen om een trottoir aan 1 zijde van de weg op te heffen. Echter uit de bespreking in de werkgroepen bleek dit geen wenselijke oplossing, een versmalling van het trottoir was wel mogelijk.

Werkgroepen

Om inhoudelijk mee te denken over de varianten, wordt uiteengegaan in twee werkgroepen. De terugkoppeling per werkgroep is hieronder opgenomen.

Werkgroep 1

Varianten verkeersstructuur:

- Voor de VVE Van Berckelstraat is afsluiting van de straat (optie 1) de enige optie. Zonder afsluiting ontstaat de kans dat verkeer, zonder handhaving, gebruik blijft maken van de straat. Ook het OV heeft de voorkeur

voor optie 1, waarmee de meest betrouwbare reistijden gehaald kunnen worden. Voor een aantal omwonenden aan de Zuid-Willemsvaart heeft optie 2 de voorkeur. Reistijden worden hiermee nog verder verkort, door niet via de Noordwal te hoeven rijden.

- De werkgroep vindt het positief dat in alle drie de varianten de Ruckertbrug weer geopend wordt in beide richtingen. Dit verkort de reistijden ten opzichte van de testsituatie. De hulpdiensten merken op dat afsluiten van de Van Berckelstraat, en daarmee de ontsluiting via het eiland en de Ruckertbrug te laten verlopen, mogelijk extra verkeer op de Citadellaan terecht komt. Het moet worden voorkomen dat de intensiteiten hier te hoog worden, waardoor aanrijtijden mogelijk niet gehaald kunnen worden.
- Bij optie 2 of 3 wordt de handhaving als aandachtspunt gezien. Dit zou met een camera moeten gebeuren. dhr. De Graaf geeft vanuit de politie aan dat optie 2 en 3 lastiger te handhaven zijn en daarmee geen optie zijn.
- Hoewel optie 2 en 3 voor een aantal bewoners wenselijk is en de bereikbaarheid verbeterd, wordt geconcludeerd dat het effect beperkt zal zijn. Daarbij is effect voor een bepaalde groep bewoners en niet voor alle bewoners (afhankelijk van de rijrichting). De grootste winst wordt behaald door het openstellen van de Ruckertbrug. Uit de terugkoppeling blijkt dat optie 1 de meest geschikte variant is. Ook het afsluiten van de Kasterensbrug past hier goed in.

Inrichting:

- De voorkeur van de werkgroep gaat naar de inrichting van de straat waarbij de rijbanen worden gescheiden door een middenstrook. Hiermee blijven bussen achter de fietsers, zij rijden nu nog weleens te hard is de ervaring.
- Het heeft niet de voorkeur om een trottoir aan 1 zijde van de weg te laten vervallen. Het is nu en in de toekomst prettig om sociale afstand van tegemoetkomende voetgangers te kunnen houden en niet onnodig over te steken.
- Bewoners ervaren nu veel geluidsoverlast in de straat. Vergroening is gewenst om het geluid wat te dempen en verblijf in de straat aangenaam te maken.

Werkgroep 2

Varianten verkeersstructuur:

- Dhr. Heirman ziet als ondernemer optie 1 niet als realistische optie. De bereikbaarheid van de winkel voor klanten en leveranciers staat hiermee sterk onder druk. Optie 2 heeft de voorkeur omdat dat de mensen gelegenheid geeft door te rijden naar de Zuid-Willemsvaart en daar kunnen parkeren om naar de winkel te gaan. Met name de vindbaarheid en het zoeken naar een parkeerplaats dicht in de buurt is belangrijk.
- Door bewoners worden verschillende voor- en nadelen van elk van de drie opties genoemd. Vanuit bereikbaarheid is er geen duidelijke voorkeur voor 1 van de drie opties. Met name de huidige afsluiting van de Ruckertbrug in éénrichting heeft meeste impact. Openstelling in 2 richtingen is erg fijn voor de bereikbaarheid.
- Dhr van Doremalen benoemt optie 1 als duidelijke voorkeur. Dit stimuleert de hoofd fietsroute en versterkt de functie.

Inrichting:

- Geen uitgesproken voorkeur vanuit de deelnemers maar gevoelsmatig is de 3e mogelijkheid (gescheiden rijbanen) het meest geschikt. Neigen naar de gescheiden rijbaan omdat dan de fietser minder wordt weggedrukt en wordt echt conflictvrij afgewikkeld.
- Het extra trottoir aan Run2Day-zijde is sowieso belangrijk wegens het trappetje. Als er meer ruimte ontstaat door het versmallen van het trottoir bestaat de kans dat er andere ondernemers aan worden getrokken, bijvoorbeeld horeca. In het geval van aanwezigheid van een terras is er minder groen nodig, anders is meer groen een pré. Wellicht kan in het ontwerp flexibiliteit geboden worden.
- Het te realiseren groen mag geen hinder voor de bus/fietsers veroorzaken.

Afsluiting van de werksessie

In de afsluiting worden de uitkomsten van de werkgroepen besproken.

Na de werksessie van vanavond gaat het projectteam verder met het onderzoek naar de inrichting van de Van Berckelstraat en zal, mede op basis van de uitkomsten van vanavond, een variant voor de definitieve inrichting worden gekozen. Op het moment dat er meer bekend is zal de werkgroep daarvan op de hoogte worden gesteld. De presentatie van vanavond wordt samen met dit verslag gedeeld. Omdat de inhoud van de presentatie in concept staat en geen officiële status heeft, wordt verzocht hier discreet mee om te gaan. Edmar Steneker dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de bijeenkomst.

Ontvangen reacties

Vooruitlopend en na afloop van de bijeenkomst is per email een aantal reacties ontvangen. Onderstaand zijn deze reacties weergegeven.

- Een mogelijke oplossing voor de bereikbaarheid van de Kardinaal (hoek van de van Berckelstraat/ Zuid-Willemsvaart) is om het 2 richtingen verkeer dat nu vanaf Orthenbrug tot aan de Vliertstaat is door te trekken tot aan de ingang parkeergarage van de Kardinaal. Hierdoor kunnen deze bewoners en de bewoners/bezoekers van Nieuwehagen dit makkelijker bereiken.
→ *Deze suggestie nemen we mee bij de afweging voor randmaatregelen die begin volgend jaar zal plaatsvinden.*
- In alle opties die gisteren zijn voorgelegd heb ik nog steeds geen oplossing gezien voor de te smalle Kasterensbrug. Waarom niet een rijbaan midden op de brug en de bussen die hier gebruik van maken regelen via een verkeerslicht. Hierdoor ontstaat er meer plaats voor de voetgangers en de fietsers.
→ *Ter hoogte van de Kardinaal is een nieuwe voetgangersbrug beoogd, in het kader van aanleg Zuid-Willemspark. Voetgangers zijn daardoor niet meer gedwongen via de Kasterensbrug van en naar het eiland te lopen. De afwikkeling van het busverkeer wordt meegenomen bij de reconstructie rondom het Zuid-Willemspark.*
- Klopt het, dat het enige doel was dat de bewoners van de Berckelstraat enorme verkeersoverlast hebben ervaren en dat dit de enige aanleiding tot verandering was?
→ *Verkeersoverlast is inderdaad één van de aanleidingen. Echter de wens om het stedelijk vervoer verder te verduurzamen door fietsers meer ruimte te geven (hoofddoel) en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de straat te verbeteren spelen ook een belangrijke rol in het besluit een studie uit te voeren.*
- Voordeel voor de aanpassing van de van Berckelstraat is dat je substantieel merkt dat het verkeersluwer is geworden. Hierdoor is fietsen daar veiliger, en als je aan komt rijden met de auto er ook veel meer rust is om over te steken van de Kasterenwal naar de Noordwal.
→ *Dit was één van de belangrijkste hoofddoelen en is prettig om te horen.*
- Om bij de Noordwal met de auto te komen is er plots nog maar 1 aanrijrichting. Dat voelt regelmatig omslachtig en ik heb lichte twijfels in hoeverre dit belastend is voor het milieu, in verband met extra gereden autokilometers?
→ *In de drie varianten die nu worden afgewogen zal het eiland worden ontsloten via de Ruckertbrug maar kunt u ook altijd nog gebruik maken van de Muntelstraat en Zuid-Willemsvaart/Kasterenwal. Daarmee is het omrijden zoals dat nu in de testfase wel nodig is, niet langer in die hoedanigheid van toepassing omdat de Ruckertbrug in 2 richtingen wordt opengesteld en is de extra milieubelasting daarmee zeer beperkt.*
- Het lijkt erop dat andere routes naar de stad nu drukker zijn geworden, ik kan dit zelf onvoldoende inschatten maar ik hoop dat bijvoorbeeld de Zuid-Willemsvaart of de van Weeghensingel nu niet dubbel belast zijn. Is er dan niet een andere oplossing te verzinnen?
→ *De verkeersmetingen laten zien dat de verkeersstoenames in de omgeving beperkt zijn (op de Van der Weeghensingel bijvoorbeeld 5%), op geen enkele weg wordt een verdubbeling geconstateerd. Hieruit constateren wij dat de afsluiting van de Van Berckelstraat geen grote negatieve gevolgen heeft voor de omliggende straten. Uiteraard besteden wij aandacht om de verkeershinder in de omgeving verder te beperken, de maatregelen in de omgeving (randmaatregelen) werken wij begin 2021 verder uit.*
- Om een groene van Berckelstraat te laten slagen zal het verkeer geminimaliseerd dienen te worden. Er kan nagedacht worden over een voorstel om net als in de jaren-70 het verkeer op de Zuid-Willemsvaart eenrichting te maken en bussen van en naar het transferium om te laten rijden via de Hinthamereinde.
→ *De gemeente is voornemens om de Zuid-Willemsvaart af te waarderen naar 30km/uur. Hieraan zit ook een, inmiddels door de raad vastgestelde, studie aan verbonden. Daarin is ook gekeken naar eenrichtingsverkeer op de Zuid-Willemsvaart en dit werd ontraden. We willen toe naar een autoluwere binnenstadsring die alleen gebruikt wordt door lokaal verkeer. Niemand rijdt de ring als cirkel helemaal af, het zijn juist de kleine wegvakken tussen herkomst en bestemming waar gebruik van wordt gemaakt. Daar is tweerichtingsverkeer weer goed voor en houdt de omrijdbewegingen beperkt.*

- De afsluiting van de Van Berckelstraat is nadelig voor de bereikbaarheid van parkeergarage Nieuwehagen en er moet worden omgereden om de garage te bereiken.
→ *In de drie varianten die nu worden afgewogen zal het eiland worden ontsloten via de Ruckertbrug. Daarmee is het omrijden zoals dat nu in de testfase wel nodig is, niet langer in die hoedanigheid van toepassing. Daarnaast nemen we de suggestie zoals genoemd onder het eerste punt mee bij de afweging voor randmaatregelen die begin volgend jaar zal plaatsvinden.*
- Doordat autoverkeer vanaf de aansluitende wegen zoals Pelssingel, van Weeghensingel en Jan de la Barlaan niet de Ruckertbrug mogen oprijden is er meer afslaand verkeer wat de verkeersdrempels niet ten goede komt. Veel tegels komen door het verkeer los te liggen en geven een geklapper op het wegdek.
→ *In de drie varianten die nu worden afgewogen zal het eiland worden ontsloten via de Ruckertbrug. Hiermee zal het aantal afslaande bewegingen op de genoemde wegen verder worden beperkt. Bij de uitwerking van de randmaatregelen begin 2021 zullen we de geluidshinder meenemen.*