

Figuur 1; Voorstel uit 1964 om van de Hinthamerstraat een vierbaansweg te maken.¹

Hinthamerstraat – 's-Hertogenbosch

Anne van Grinsven en Nynke van Vessem
Politie Oost-Brabant
Februari 2019

Inleiding

Zoals in elke stad het geval, is er in 's-Hertogenbosch een legio aan verkeersproblemen en -knelpunten. Wij hebben gekozen voor een meervoudig en langshepend probleem in de binnenstad van 's-Hertogenbosch. In de tijd dat wij hiermee bezig waren, heeft er een heftige aanrijding plaatsgevonden, waardoor de gemoederen extra verhit raakten. Al met al ligt dit probleem al langere tijd erg gevoelig en is er uitgebreid media-aandacht voor geweest. Hopelijk kan dit rapport bijdragen aan een oplossing die bevredigend is voor alle partijen.

Wij willen alle betrokken partijen bedanken voor hun tijd en hulp bij de totstandkoming van dit rapport:

- Gemeente 's-Hertogenbosch; met name Arnold Bongers.
- Politie 's-Hertogenbosch; met name Inge van Luijt en Bas de Graaf.
- Wijkraad binnenstad; Bewoners leefbare binnenstad.
- De ondernemersvereniging van de Hinthamerdriehoek.

Wij wensen eenieder veel wijsheid toe,

Anne van Grinsven; 179578
Nynke van Vessem; 193211
Politiekundigen in opleiding
1737 N5 doorstroom klas B
Politie Oost-Brabant

¹ Toelichting voorblad:

In 1964 kwam er een nieuw verkeersplan uit. Dit plan werd in de gemeenteraad besproken en alom bekritiseerd. Op de illustratie is een vierbaansweg te zien, die zowel dwars door de binnenstad als rondom de stad moest komen. De Van de Gordelweg, zoals die eerste rondweg heette, bestaat nog. Voor de binnenstad betekende die vierbaansweg een aanslag op rijen huizen in diverse straten die gesloopt zouden moeten worden. Het plan is uiteindelijk nooit gerealiseerd.
(Meulman, 2018)

Inhoudsopgave

<i>Aanleiding</i>	5
Probleem	5
Oorzaken.....	6
<i>Doelstelling</i>	11
<i>Oplossingen</i>	12
Engineering	12
Education	15
Enforcement	15
Communicatie	16
<i>Evaluatie</i>	17
<i>Bronvermelding</i>	18

Aanleiding

Volgens de wijkraad van de binnenstad is er al jaren een probleem omtrent de leefbaarheid binnen de Hinthamerdriehoek. De Hinthamerdriehoek bestaat uit de volgende straten: Zuid Willemsvaart, Hinthamerstraat, Sint Josephstraat en het Kardinaal van Rossumplein.

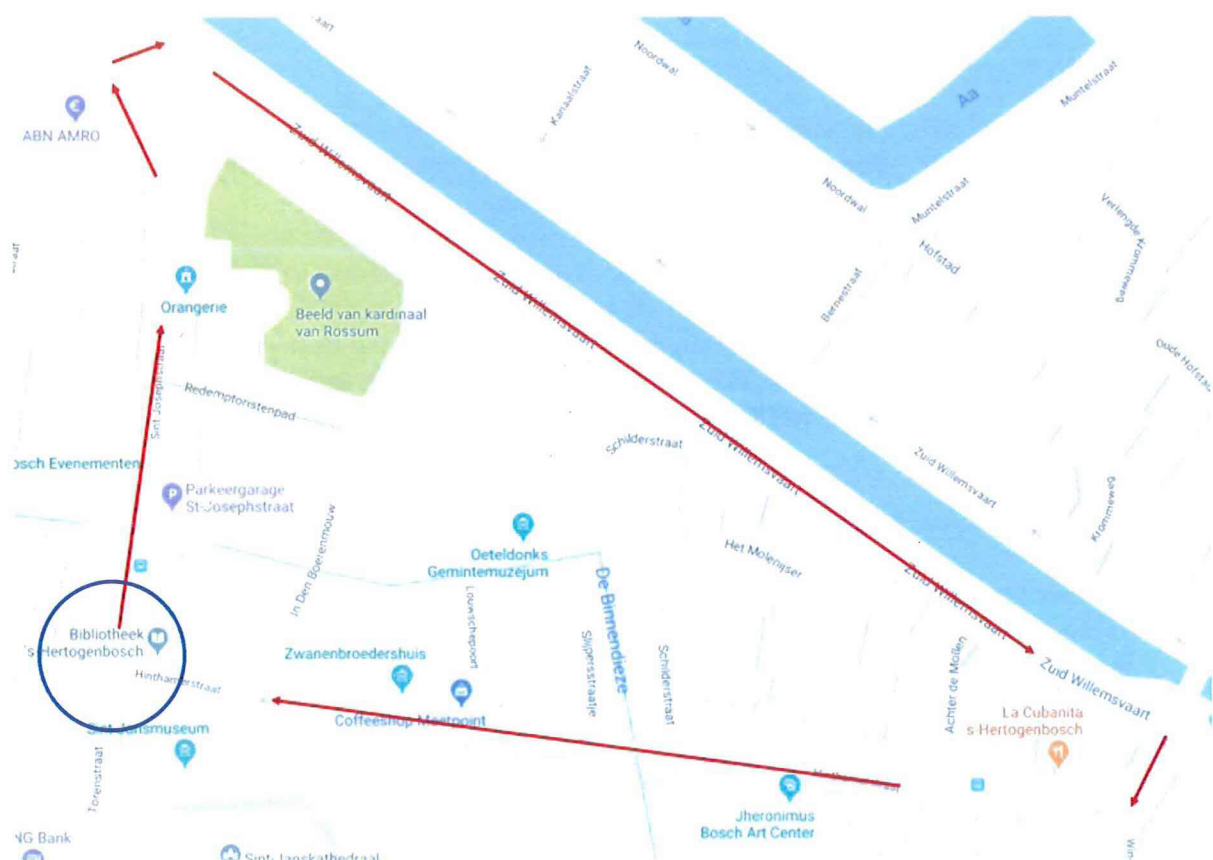
In het verleden zijn er bijeenkomsten geweest met de gemeente vanwege sociale overlast. Daaruit is naar voren gekomen dat er niet alleen een sociaal probleem leeft, maar ook een verkeersprobleem.

Naar aanleiding van deze constatering is op maandag 17 december 2018 een bijeenkomst geweest met de bewoners en ondernemers van de Hinthamerdriehoek en de gemeente 's-Hertogenbosch. In dit gesprek bleek al gauw dat de bewoners, ondernemers en de gemeente alle drie beduidend andere belangen hebben. In dit rapport zal gepoogd worden om sec naar de verkeersproblemen te kijken en alle belangen buiten beschouwing te laten.

Elk deelprobleem wordt langs de gedragsbeïnvloedingstheorie van Michon en het risicovermijdingsmodel van Fuller gelegd, om op deze manier meerdere mogelijke oorzaken en oplossingen te kunnen formuleren.

Probleem

Het probleem speelt zich met name af in de Hinthamerstraat en Sint Josephstraat te 's-Hertogenbosch. Uitwassen van het probleem komen voor op de Zuid Willemsvaart en verschillende zijstraatjes van de Hinthamerstraat. Als in dit rapport gesproken wordt over de Hinthamerstraat, gaat dit over het deel van de Hinthamerstraat vanaf de Zuid Willemsvaart, in westelijke richting, tot aan de Sint Josephstraat. In het deel ná de Sint Josephstraat, richting de Markt zijn gemotoriseerde voertuigen niet toegestaan. Dit deel van de Hinthamerstraat wordt in dit rapport dan ook buiten beschouwing gelaten.



Figuur 2; Route rondjes rijden. (Google Maps)

Het probleem is meervoudig:

1. Snelheid

De omwonenden en gebruikers van de Hinthamerstraat ondervinden overlast van mensen die rondjes rijden in de Hinthamerdriehoek. In Figuur 2 zijn deze route en de driehoek te zien.

Buurtbewoners ervaren dat de personen die deze rondjes rijden, de snelheidslimiet van 30 km/u overschrijden en dat deze aanstootgevend gedrag vertonen. Het overschrijden van de snelheid is tot op heden niet aangetoond door metingen. Het aanstootgevende gedrag bestaat volgens de leden van de bewonersvereniging met name uit het met veel herrie (van de automotor) door de straat rijden. Dit verkeersgedrag zou de hele dag door plaatsvinden, maar in de avonduren het meest tot uiting komen.

2. Stilstaande voertuigen

Gedurende de hele dag staan er voertuigen in de Hinthamerstraat stil/geparkeerd. Dit zorgt voor opstoppingen en gevaarlijke situaties met fietsers die deze voertuig moeten passeren.

3. Kruising

Daarnaast ervaren de omwonenden en gebruikers, dat op de kruising Hinthamerstraat - Sint Josephstraat gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. (Op Figuur 1 binnen de blauwe cirkel.) De bus moet hier een scherpe bocht maken vanuit de Hinthamerstraat richting de Zuid Willemsvaart.

Dit punt hangt ook samen met punt 2; op deze kruising stoppen veel auto's om passagiers uit te laten stappen. Bovendien staat het trottoir hier vaak vol met gestalde fietsen, waardoor de doorgang voor voetgangers geblokkeerd is.

4. Fijnstof

Bovendien zegt de bewonersvereniging dat het hoge verkeersaanbod binnen de Hinthamerdriehoek zorgt voor hoge concentraties fijnstof. Dit probleem laten wij in dit rapport *buiten beschouwing*, omdat dat ver buiten onze kennis en professie valt.

Oorzaken

1. Snelheid

In de Hinthamerstraat is, met name overdag, veel verkeer. De straat leidt direct naar het (winkel)centrum van de stad en bovendien liggen er veel verschillende soorten winkels en bedrijven aan de straat. Het is voor veel mensen een doorgaande route.

Aan de straat liggen twee coffeeshops, de Meetpoint en de Chip 'n Dale. De Meetpoint is elke dag tot 2.00 uur open en de Chip 'n Dale tot 00.00 uur of 01.00 uur. De klanten van deze coffeeshops zorgen voor een verhoogd verkeersaanbod in de straat, op een tijdstip dat de meeste winkels en bedrijven gesloten zijn. Het is eenvoudig om de conclusie te trekken dat de overlast van de rondrijdende auto's in de avonduren, een gevolg is van de aldaar gevestigde coffeeshops. Dit is echter nooit onderzocht en dus niet aan te tonen of uit te sluiten.

De Hinthamerstraat is een 30 km/u zone.

De site van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zegt het volgende over 30 km/u zones:

"Hoe ziet een 30km/uur gebied eruit?"

In 30km/uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een 'knip' in een voorheen doorgaande route. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas.

Het begin en einde van een 30km/uur-gebied moeten duidelijk herkenbaar zijn door een poortconstructie: met borden, ondersteund door een in- en uitritconstructie. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten.

Uitzonderingen hierop vormen hoofdfietsroutes en busroutes: daarop zijn voorrangskruispunten toegestaan. Bij het verlaten van een 30km/uur-gebied moet aan alle andere verkeer voorrang worden verleend."

(SWOV, 30 km/uur-gebieden)

In de Hinthamerstraat is in twee richtingen fietsverkeer en in één richting autoverkeer toegestaan. Er is in één richting een fietsstrook gemarkeerd op de weg, deze heeft een onderbroken streep (zie Figuur 4, 5 en 6). Het stuk van de Hinthamerstraat waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan heeft 13 zijstraten. In sommige van deze zijstraten zijn alleen fietsers toegestaan. De Hinthamerstraat is ten opzichte van de zijstraten een voorrangsweg. Door de Hinthamerstraat loopt een lijnbus-route. De Hinthamerstraat heeft geen van de bovengenoemde fysieke kenmerken van een 30 km/u zone. Zoals te zien in Figuur 4 is er geen in- en uitritconstructie bij het begin van de zone, noch bij het einde. Volgens deze logica, zou de Sint Josephstraat binnen de 30 km/u zone vallen. Op het Kardinaal van Rossumplein staan borden met eind 30 km/u zone. Dit is verder op geen enkele wijze zichtbaar door middel van een 'knip' in de doorgaande route.

Buiten de borden bij het in- en uitrijden van de 30 km/u zone, is op geen enkele wijze zichtbaar dat het hier om een dergelijke zone gaat. Dit wordt binnen de zone nergens meer aangegeven. Mogelijk beseffen bestuurders zich hierdoor niet dat de maximumsnelheid 30 km/u is. Door de aard van de Hinthamerstraat, rechtdoor, zonder bochten of drempels, zou dit mogelijk uitnodigen tot hard rijden.

Als het misgaat, is er voor fietsers geen ruimte om uit te wijken, zij kunnen bijna niet compenseren voor fouten van automobilisten. Voor al het verkeer, behalve fietsers, is de Hinthamerstraat eenrichtingsverkeer.

De snelheid is een probleem, omdat de bestuurder mogelijk niet het gevoel heeft dat het een gevaar oplevert en bovendien de pakkans erg laag is. Bovendien worden ze niet beperkt of gehinderd in hun rijgedrag, waardoor zij niet de noodzaak zien om de snelheid aan te passen.

De bestuurders kiezen ervoor om hun snelheid niet aan te passen óf hebben mogelijk niet in de gaten dat ze te hard rijden, waardoor het lastiger wordt om hun gedrag en positie tegenover anderen in te schatten. Door de drukte in deze openbare ruimte, moeten er veel handelingen tegelijkertijd worden uitgevoerd, waardoor de taakeisen voor de bestuurder te hoog kunnen worden.

Er zijn in het verleden metingen gedaan door middel van navigatie meting. Hieruit kwam naar voren dat slechts 15% van de weggebruikers te hard reed.

De navigatie meting is lastig te duiden, omdat niet duidelijk is of alleen automobilisten gemeten worden. Wellicht worden fietsers en voetgangers met (smartphone) navigatie ook meegenomen in deze metingen.

Er is nog geen meting met een DSI (Dynamische Snelheids Informatie) kast gedaan.



Figuur 3; Hinthamerstraat kruising Sint Josephstraat (Google Maps)



Figuur 4; Hinthamerstraat (Google Maps)



Figuur 5; Hinthamerstraat (Google Maps)



Figuur 6; Hinthamerstraat (Google Maps)

2. Stilstaande voertuigen

Zoals eerder benoemd zitten er in de Hinthamerstraat meerdere winkels en bedrijven. Deze moeten bevoorrad worden en klanten willen snel even naar binnen voor een boodschap. Zij nemen niet de moeite om hun auto voor deze paar minuten in een parkeergarage te zetten.

Er zijn in de straat wel een aantal laad- en losplekken en parkeerplaatsen, maar deze zijn bijna altijd bezet, met als gevolg dat men de auto (half) op de weg zet en de fietsstrook blokkeert. Hierdoor ontstaan opstoppingen, omdat de lijnbus er niet meer langs kan, bovendien moeten fietsers om de stilstaande auto's heen.

Bewoners ervaren dat de aanwezig laad- en losplaatsen en parkeerplaatsen, te lang gebruikt worden of zonder te betalen.



Figuur 7; gevaar stilstaande voertuigen (Bron: eigen foto)

Aan de kant van de kruising met de Sint Josephstraat, wordt vaak gestopt om passagiers uit te laten stappen. Om de auto even kwijt te kunnen wordt deze óf op het trottoir óf op de rijbaan gezet. Tijdens de bewoners- en ondernemersbijeenkomst werd verteld dat er vaak voor Babel gestopt wordt om kinderen in en uit te laten stappen. Ook wordt er vaak op of bij de kruising gestopt om passagiers bij het centrum af te zetten of op te halen. In Figuur 7 is te zien dat er auto's op het trottoir geparkeerd staan, waardoor de voetgangers gedwongen zijn de rijbaan te gebruiken.



Figuur 8; stilstaande auto's bij de kruising Hinthamerstraat - Sint Josephstraat. (Bron: Wijkraad binnenstad)

De dichtstbijzijnde parkeergarage aan de Sint Josephstraat is (zie Figuur 2). Deze garage kost €2,20 per uur en heeft 175 parkeerplaatsen. Vanaf de parkeergarage naar het einde van de Hinthamerstraat is 550 meter.

Op strategisch niveau van Michon blijkt gezien het straatbeeld dat mensen voor de auto kiezen wanneer zij in de Hinthamerstraat moeten zijn. Veel bestuurders zetten de auto niet in de parkeergarage, maar even snel op/langs de rijbaan in de Hinthamerstraat.

Het tactische niveau sluit hierop aan, de bestuurders zetten de auto's niet alleen in de daarvoor beschikbare parkeervakken, maar ook op/langs de rijbaan. Zij veroorzaken hiermee hinder voor andere weggebruikers.

De straat ziet er vaak chaotisch uit, zeker tijdens spijtijden.

Er zijn weinig parkeervakken waar bestuurders hun auto kwijt kunnen, zonder overlast te veroorzaken voor het overig verkeer. Fietsers moeten auto's omzeilen. Er zijn veel winkels die bezoekers trekken. Voetgangers steken op willekeurige plaatsen de straat over. Mede door al deze externe stimuli worden de taakeisen voor de bestuurder mogelijk te hoog.

Bewoners gaven op de bewonersbijeenkomst aan dat ze 's avonds overlast ondervinden van bezoekers van de coffeeshops, omdat de klanten hun auto ergens kwijt moeten in de tijd dat zij binnen zijn in de shop.

Bij de bewoners- en ondernemersbijeenkomst hebben de uitbaters van deze shops verteld over de regels die zij hebben omtrent het parkeergedrag van hun klanten. Dit heeft dus zeker hun aandacht, maar getuige de verklaring van de bewoners, is dit probleem nu slechts buiten het zicht van uitsmijters van coffeeshops verplaatst.

3. Kruising

Onder punt 2 is al een deel van de problematiek beschreven die te maken heeft met de kruising Hinthamerstraat – Sint Josephstraat.

Daar komen nog de volgende twee punten bij:

Overlast van op het trottoir gestalde fietsen voor Babel, waardoor voetgangers er niet meer langs kunnen, dit is zeker voor mindervaliden een probleem. Zie Figuur 9.

De lijnbus moet gezien vanaf de Hinthamerstraat, rechtsaf de Sint Josephstraat in. Deze wordt hierdoor vaak gehinderd door de eerder benoemde stilstaande voertuigen. Bovendien ontstaat er door de bocht die de bus moet maken een potentieel gevaarlijke situatie voor fietsers en voetgangers. Zie Figuur 9a.



Figuur 9; overlast gestalde fietsen voor Babel. (Bron: Wijkraad binnenstad)



Figuur 9a; lijnbus die de bocht maakt richting de Zuid Willemsvaart. (Bron: Wijkraad binnenstad)

De kruising is erg druk met allerlei verschillende weggebruikers, met ieder hun eigen doel. Het trottoir voor Babel is vaak erg vol met gestalde fietsen. Dit zorgt niet altijd voor een complete blokkade, maar wel regelmatig voor hinder. Sommige auto's die vanuit de Hinthamerstraat komen, rijden met hoge snelheid rechtsaf de Sint Josephstraat in, dit komt vooral in de avonduren veel voor. Op elk moment van de dag zijn er veel fietsers, die van alle kant komen. In weekenden is er veel winkelend publiek die te voet de kruising oversteeft.

Bestuurders van auto's kunnen de bus nergens in de Hinthamerstraat inhalen, omdat de weg hiervoor te smal is.

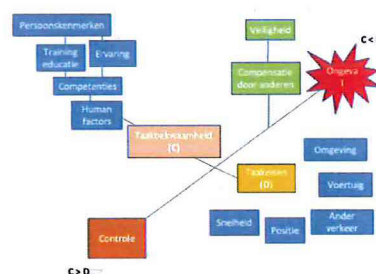
Dit is een situatie waarin de taakeisen gemakkelijk groter kunnen worden dan de taakbekwaamheid van de weggebruiker.

Door de chaotische aard van het verkeer op de kruising, zit een ongeluk in een klein hoekje.

Doelstelling

Het algemene doel is om een veiliger verkeerssituatie te creëren.

Het specifieke doel is om in de Hinthamerstraat een verkeerssituatie te creëren waarin voor iedere weggebruiker duidelijk is wat er van hem/haar verwacht wordt, welke verkeersregels van toepassing zijn en waarin voldoende ruimte is voor gestalde/geparkeerde voertuigen, zonder dat dit verkeersgevaarlijke situaties oplevert. Bovendien moet er ruimte zijn voor de lijnbus. Voor alle weggebruikers moet duidelijk zijn dat deze bus er rijdt en dat de bocht naar rechts, richting de Sint Josephstraat, een potentieel verkeersgevaarlijk punt is voor fietsers en voetgangers.



Oplossingen

Engineering

1. Snelheid

Zoals hierboven beschreven, is de Hinthamerstraat wel een 30 km/u zone, maar is deze niet als zodanig ingericht. Waarom nemen de bestuurders het risico om hier te hard te rijden?

Bij de Hinthamerstraat lijkt voornamelijk van toepassing dat de omgevingskenmerken niet duidelijk genoeg zijn. Wat wordt er van de bestuurder verwacht? Wat zijn de regels? Hoe groot is de pakkans?

Binnen een 30 km/u-zone kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een relatief veilige wijze mengen. Bovendien heeft een 30 km/u-zone een gunstig effect op de leefbaarheid van deze gebieden: het geluidsniveau van het verkeer is lager, de oversteekbaarheid van de straat is beter en de uitstoot van uitlaatgassen is lager. Dit zijn allemaal belangrijke punten in de Hinthamerstraat. Een dergelijke inrichting brengt echter ook nadelen met zich mee. De lijnbus heeft extra rijtijd nodig, en bovendien is het rijcomfort door drempels en plateaus vaak minder. Daarnaast is zijn deze aanpassingen voor hulpdiensten ook een nadeel. De aanrijdtijd wordt langer (11 seconden op een gebied van 25 hectare) en voor hen brengen drempels, zigzagverleggingen en wegversmallingen ook nadelen op het gebied van comfort en bereikbaarheid met zich mee.

(SWOV, 30 km/uur-gebieden)

Hierin zal dus een afweging gemaakt moeten worden. De aanbeveling is om duidelijker aan te geven dat het hier om een 30 km/u-zone gaat, zonder dat hier al te veel ingrijpende veranderingen voor moeten plaatsvinden.

- Optische versmallingen door hoge plantenbakken langs de trottoirbanden/rand van de straat. Mogelijk doet dit ook iets met het veiligheidsgevoel van de fietsers, wellicht kan dit voor een testperiode uitgeprobeerd worden.
- Duidelijke weginrichting met betrekking tot de begin- en eindmarkeringen van de 30 km/u-zone.
- Indien dit niet met weginrichting bewerkstelligd kan worden, herhaling van de 30 km/u-zone borden.
- De gemarkeerde fietsstrook verwijderen, omdat deze leidt tot een vals gevoel van veiligheid en duidelijkheid. Volgens het Fietsberaad van de CROW wordt een solo-fietsstrook zonder schuwafstand, gewaardeerd met 1 ster en is 2 sterren voor erftoegangswegen (waar ook 30 km/u gereden wordt), het minimum. Dit geldt voor ook voor alle varianten van suggestiestroken.

Tabel 1 Kwaliteitsniveau fietsvoorziening en benodigde breedte

Welk kwaliteitsniveau streeft u na?	Minimale breedte fietsvoorziening	Waardering
Fietsers fysiek gescheiden van autoverkeer (fietspad + tussenberm)	290 cm (220+70)	★★★★★
Twee fietsers comfortabel naast elkaar op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's	240 cm (190 +50)	★★★★★
Twee fietsers passen naast elkaar op fietsstrook zonder schuwafstand	190 cm	★★★☆☆
Solofietser past op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's (ook toereikend voor twee fietsers dicht naast elkaar zonder schuwafstand)	170 cm	★★☆☆☆
Solofietser past op fietsstrook zonder schuwafstand	110 cm	★☆☆☆☆

Figuur 9; Tabel mbt kwaliteitsniveau fietsstroken

(CROW, Aanbevelingen fiets- en kantstroken)

Een ingrijpender, maar effectiever voorstel is om van de Hinthamerstraat een smalle fietsstraat te maken, zonder overrijdbare middenstrook. De rijbaan is erg smal is en er bovendien sprake is van eenrichtingsverkeer voor al het verkeer behalve fietsers, een middenstrook is dus niet wenselijk. Hierbij kan zelfs gekozen worden voor de aanleg van rabatstroken aan beide zijden.

Het voordeel van het aanleggen van een fietsstraat is, dat er geen drempels of andere aanpassingen gedaan hoeven te worden om duidelijk te maken wat hier van de weggebruiker verwacht wordt. Dit heeft weer een positief effect op de doorstroming en het rijcomfort van de lijnbus en hulpdiensten. Bovendien kiezen fietsers meer het midden van de straat, waardoor het verkeer noodgedwongen langzamer zal gaan rijden.

Het aanleggen van rabatstroken langs de zijden heeft als bijkomend voordeel dat deze tevens kan fungeren als schrikstrook langs de parkeervakken. Op deze manier ondervinden fietsers minder overlast van geparkeerde auto's en is het gevaar van openslaande portierdeuren kleiner. (CROW, Nieuws Fietsberaad) (CROW, Aanbevelingen fiets- en kantstroken)

2. Stilstaande voertuigen



Figuur 11; satellietbeeld Hinthamerstraat (Google Maps)

In Figuur 11 is de huidige parkeersituatie te zien. Op de plekken waar het trottoir breed genoeg is, zijn parkeer- en laad en losplaatsen gecreëerd. Het is wellicht mogelijk om op deze wijze een aantal extra plaatsen te creëren, maar het trottoir is niet overal breed genoeg. Aan de andere zijde van de straat is nu geen parkeergelegenheid, daar de breedte van het trottoir dit niet toelaat.

Wellicht zou de gemeente kunnen overwegen om het eerste uur parkeren in de parkeergarage van de Sint Josephstraat, gratis te maken, zodat dit mensen trekt om hun auto daar neer te zetten, als zij snel een paar boodschappen gaan halen.



Figuur 12; afzetten bezoekers voor Babel (Bron: eigen foto)

Met betrekking tot Babel, waar vaak kinderen opgehaald en gebracht moeten worden, zal een creatievere oplossing moeten komen. Een Kiss&Ride-plek heeft geen legale status en kan dus niet worden gehandhaafd. De ruimte op die kruising is erg beperkt en laat geen ruimte voor extra laad en losplaatsen. Het is ook niet wenselijk dat de kinderen ergens anders afgezet worden en het laatste stuk zelf moeten lopen. De parkeergarage van de Sint Josephstraat komt uit op de achterkant van Babel, wellicht dat het mogelijk is om de kinderen aan die zijde af te zetten. Er is echter verder onderzoek nodig, om te bezien of dit verkeersgevaarlijke situaties (voor de kinderen) oplevert. Misschien is hier een andere, veiligere inrichting mogelijk, waardoor dit een goed alternatief wordt.

3. Kruising

In Figuur 13 is zichtbaar wat de gewenste situatie is met betrekking tot het stallen van de fietsen voor Babel. Zeker op schooldagen is dit echter niet de praktijk.

Wellicht dat er met nóg duidelijkere belijning aangegeven kan worden waar de fietsen gestald kunnen worden, maar vooral ook, waar niet. Uiteraard zal in de praktijk moeten blijken of dit enig soelaas biedt.

In meerder parkeergarages in de binnenstad van 's-Hertogenbosch, zijn speciale fietsenstallingen. Wellicht is dit ook een idee voor de Sint Josephgarage. Op die manier zijn de fietsen voor het trottoir, kunnen de mensen via de achterzijde naar binnen en is de kruising ietwat ontlast van verkeersaanbod dat anders via de voorzijde zou komen. Hiervoor geldt echter hetzelfde als hierboven benoemd. Voordat dit gerealiseerd zou kunnen worden, moet onderzocht worden of dit een realistisch scenario is.

Met betrekking tot het gevaar van de draaicirkel van de bus is vooral een rol weggelegd voor education,



Figuur 13; gewenste situatie mbt fietsenstalling (Google Maps)

maar wellicht zouden extra wegmarkeringen met een waarschuwing kunnen helpen om mensen bewust te maken van het potentiële gevaar.

Education

1. Snelheid

- Markeringen op het wegdek en verkeersborden, waarop de toegestane snelheid wordt aangeduid.
- Snelheidsdisplays waarop de gebruiker ziet hoe hard hij/zij rijdt, eventueel met smiletjes.
- Publiciteitscampagne met speciale aandacht voor de toegestane snelheid in de Hinthamerstraat.
- Flyers neerleggen en posters ophangen bij/rondom de winkels en coffeeshops. Winkelpersoneel en portiers de clientèle aan laten spreken, en informeren over de toegestane snelheid.
- 30 km/u stickers op prullenbakken of andere goed zichtbare objecten plakken, mogelijk op de zijkanten van plantenbakken, mochten deze er komen.
- Metingen doen met een DSI-kast om vast te stellen hoe hard er gereden wordt op de Hinthamerstraat.

2. Stilstaande voertuigen

Voorafgaand aan verbaliserend optreden kunnen foutparkeerders worden gewaarschuwd, met de uitleg dat er vanaf een vastgestelde datum, daadwerkelijk gehandhaafde zal gaan worden. Daarnaast kan er, net als bij het informeren over de snelheid in de Hinthamerstraat, posters opgehangen kunnen worden bij de winkels en coffeeshops. De portiers van de coffeeshops spreken hun clientèle nu al aan op hun parkeergedrag. Personeel van de overige winkels, zou dit ook moeten doen.

3. Kruising

Met behulp van wegmarkeringen en borden, zal uitgelegd moeten worden wat er verwacht wordt met betrekking tot het stallen van de fietsen. Daarnaast ligt een deel van de verantwoordelijkheid bij Babel zelf. Zij moeten hun clientèle op de hoogte brengen van de regels omtrent het stallen van de fietsen op het trottoir. Zij kunnen de mensen er ook op attenderen dat een goed alternatief de fietskelder in de Kerkstraat is. Deze ligt op 230 meter afstand.

Als zij grote groepen scholieren verwachten, zullen zij er zelf op toe moeten zien dat deze op een ordentelijke wijze hun fiets stallen.

Met betrekking tot het 'gevaar' van de lijnbus, is vooral het informeren over de zichtlijnen en draaicirkel van de bus nodig. Overige weggebruikers bewust maken van de mogelijkheden en de onmogelijkheden van zo'n groot voertuig. De lijnbus is erg groot, maar zal toch moeten draaien, hiervoor zal van andere weggebruikers begrip en een zekere coulance moeten worden gevraagd. Borden langs de weg en tekst op de lijnbus zelf, die hierop attenderen, kunnen hierbij helpen.

Enforcement

1. Snelheid

Het zal in de Hinthamerstraat erg lastig zijn om een daadwerkelijke constatering van te hoge snelheid te doen. Laseren door de politie of gemeente handhaving, zal vanwege praktische en wettelijke redenen lastig zijn. Het gebruik van de laserapparatuur is aan strikte regels gebonden, in de Hinthamerstraat kan men niet aan die regels voldoen.

In de avonduren, wanneer de bewoners en gebruikers van de straat aangeven de meeste overlast te ondervinden, kan een politiecontrole worden gehouden, waarbij alle voertuigen gecontroleerd worden en eventueel aangesproken op hun rijgedrag. Bij constatering van overtredingen, zal uiteraard verbaliserend worden opgetreden.

2. Stilstaande voertuigen

De grootste rol in dit probleem is weggelegd voor enforcement. Er zal gecontroleerd moeten worden en de foutparkeerders moeten worden beboete. Men moet weer het gevoel krijgen dat men niet zomaar overal straffeloos de auto kan parkeren.

Hierbij moet er extra aandacht zijn voor de uren waarin alleen de coffeeshops open zijn, het optreden zal zich uit moeten breiden naar de straatjes rondom de Hinthamerstraat, om ervoor te zorgen dat het probleem zich niet verplaatst. Dit zal een grote capacitaire inzet vergen van zowel de politie als handhaving.

Nadat er in een periode van 4 weken intensief verbaliserend is opgetreden, zal de personele inzet omlaag kunnen, maar moet er nog steeds consequent gehandhaafd worden op foutparkeren. Deze periode van 4 weken is belangrijk, omdat het aannemelijk is dat dit een periode is waarin de meeste gebruikers van de straat deze nieuwe manier van werken tenminste één keer hebben gezien. Een langere periode van intensieve inzet zou wenselijk zijn, maar is capaciteair onrealistisch. Het handhaven na deze periode is essentieel, omdat men anders weer in het oude gedrag zou vervallen. Het moet duidelijk zijn dat er vanaf dat moment een nieuwe wind waait.

3. Kruising

In de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente 's-Hertogenbosch, is onder artikel 2:19, het neerzetten van (brom)fietsen, opgenomen:

1.

Het is verboden op door het college, in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, of ter voorkoming van schade aan de openbare ruimte of gezondheid, aangewezen plaatsen op de weg, fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

2.

Het is verboden fietsen of bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op een openbare plaats te laten staan.

3.

Het is verboden op door het college aangewezen openbare plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan de door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan.

('s-Hertogenbosch, 2018)

Op basis van dit artikel kan gehandhaafd worden op fietsen die *buiten de daarvoor bestemde plaats* staan. Deze taak is weggelegd voor de politie, maar met name voor de handhaving van de gemeente.

Met betrekking tot de bus, is er geen enforcement nodig, slechts begrip.

Communicatie

1. Snelheid

- Markeringen op het wegdek en verkeersborden, waarop de toegestane snelheid wordt aangeduid.
- Publiciteitscampagne met speciale aandacht voor de toegestane snelheid in de Hinthamerstraat.
- 30 km/u stickers op prullenbakken of andere goed zichtbare objecten plakken, mogelijk op de zijkanten van plantenbakken, mochten deze er komen.

2. Stilstaande voertuigen

Posters en flyers met betrekking tot dit onderwerp verstrekken voor de winkels en panden in de straat. Gebruikers wijzen op de alternatieven, zoals parkeergarages.

3. Kruising

Via Babel informeren over de juiste wijze van stallen en wat het gevolg is voor voetgangers en mindervaliden als de fietsen niet juist gestald zijn. Daarnaast kan er gewezen worden op de alternatieven die er zijn, zoals de fietskelder in de Kerkstraat.

Met borden langs en de weg en tekst op de lijnbus zelfs, kan gecommuniceerd worden wat er van de overige weggebruikers verwacht wordt.

Evaluatie

Evaluatie van al deze plannen en maatregelen is, gezien het tijdsbestek, niet mogelijk.

Evaluatie zou plaats kunnen vinden door meerdere meetmomenten te organiseren. Één meetmoment tijdens de huidige situatie, één nadat de maatregelen ongeveer 6 maanden zijn geïmplementeerd, en één een jaar na de implementatie.

Er zal gekeken moeten worden naar ongevals cijfers, veiligheidsgevoel van alle categorieën weggebruikers, en de mate waarin overlast wordt ondervonden door de bewoners en overige gebruikers van de Hinthamerdriehoek.

Uiteraard is een belangrijke partner hierin de Wijkraad. Zij kunnen signalen opvangen en doorspelen aan de onderzoekers.

Bronvermelding

CROW. (2015, december). *Aanbevelingen fiets- en kantstroken*. Opgehaald van Fietsberaad - CROW:
<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/68d3ad2c-88d2-4634-8279-d33349ae5c74/Fietsberaadnotitie-Aanbeveling-fiets-en-kantstroken.pdf.aspx?ext=.pdf>

CROW. (2016, 10 31). *Nieuws Fietsberaad*. Opgehaald van Hoe ziet de ideale fietsstraat eruit:
<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Hoe-ziet-de-ideale-fietsstraat-eruit>

Google Maps. (sd). Opgehaald van maps.google.nl

Meulman, T. (2018). *Huys van Boxtel en zijn burenen*. 's-Hertogenbosch: Adr. Heinen.

's-Hertogenbosch, g. (2018, 12 22). *Algemene Plaatselijke Verordening 's-Hertogenbosch*. Opgehaald van https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/'s-Hertogenbosch/CVDR397382/CVDR397382_2.html

SWOV. (2018, mei). *30 km/uur-gebieden*. Opgehaald van SWOV-factsheet:
<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>