



Wijkraad Binnenstad

Bib Bewoners leefbare binnenstad

Afdeling: SO/LEEFOMGEVING

Zaaknummer: 9162928 Ref. A. Bongers

Deze brief wordt u ook per mail toegezonden

Geachte lezer,

Wij hebben n onze reactie uw schrijven als onderligger gebruikt waar wij (in rood geschreven) ons commentaar hebben genoteerd. In sommige situaties hebben wij uw tekst gekleurd. Deze geschreven stukjes tekst vielen ons direct op. Daarbij vonden wij het belangrijk om deze bij u nder de aandacht te brengen.

Tekst van uw schrijven:

Aan de deelnemers gesprek verkeer

Hinthamerstraat en St Josephstraat

Uw brief van:

Ref. A. Bongers

Uw kenmerk:

Tel. (073)615 5664

Afdeling: SO/LEEFOMGEVING

E-mail: acm. bongers@s-hertogenbosch.nl

Zaaknummer: 9162928

Datum: 9 juli 2019

Onderwerp: Overlast verkeer Hinthamerstraat **en St Josephstraat en Kardinaal van Rossumplein (Hinthamer driehoek)**

Geachte heer/mevrouw,

De binnenstad van 's-Hertogenbosch is voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk. Dat veroorzaakt bijna dagelijks veel drukte en levendigheid en geeft een goed ondernemersklimaat. Dit brengt soms ook overlast en **gevoelens van** onveiligheid met zich mee, met name in de Hinthamerstraat **en de St. Josephstraat**. De Hinthamerstraat is uniek in de stad. Het is een belangrijke route naar het hart van de binnenstad. Aan de Hinthamerstraat zitten veel verschillende bestemmingen: woningen, winkels,

Babel (bibliotheek en Muzerije), horeca en ook **twee coffeeshops**. Via de Hinthamerstraat is het mogelijk om naar de parkeergarage in de Sint Josephstraat te rijden. Het is soms erg druk in de straat: stilstaande en rijdende auto's, een vrachtwagen die gaat bevoorraden, een transferium bus, veel voetgangers en nog meer fietsers. **Voetgangers en fietsers komen dan soms in de knel**, zeker als auto's dubbel parkeren of half op de stoep staan en er naar **de beleving** van bewoners en ondernemers te hard wordt gereden.

(Als het druk is, dan kan 10 km per uur al te hard zijn. Dat de gemeente hier uitgaat van de gasten en inwoners het maar "beleven" is zeker niet juist. Bovendien vergeet u de st. Josephstraat te noemen waar de "verloren" tijd wordt ingehaald)

De hectiek in deze drukke toegangsader tot de binnenstad vraagt van ons om een **zorgvuldige** afweging te maken, rekening houdend met verschillende belangen. We zijn ons daarvan bewust en we proberen in **overleg met bewoners en ondernemers** te zoeken naar haalbare maatregelen om de **ervaren** overlast te beperken. Om die reden is er op 17 december 2018 met tal van belanghebbenden van de Hinthamerstraat en de St Josephstraat gesproken over de problematiek. Het doel van deze goed bezochte bijeenkomst was om **wederzijds begrip** te krijgen voor de verschillende belangen die spelen. Bewoners en passanten **Gasten** in het gebied willen zich veilig voelen in het drukke verkeer, ondernemers willen goed bereikbaar zijn voor hun klanten. Het verslag van die bijeenkomst heeft u al ontvangen.

In februari 2019 ontvangt elke deelnemer het verslag van de bijeenkomst. –Na 2 x vragen uiteindelijk 3 maanden later dan aangegeven Eindelijk staat de reactie van de gemeente op het verslag van die bijeenkomst op papier

In maart 2019 komt de gemeente met een reactie op de voorgestelde oplossingen. Definitief binnen gekomen 3 maanden later dan toegezegd.

We hebben dit verslag goed gelezen en willen in deze brief graag reageren op de inhoud van de ervaren problemen en de voorgestelde oplossingen.

De coffeeshops

In de Hinthamerstraat zitten twee coffeeshops. Die zitten hier legaal. De gemeente kan die coffeeshops niet verplaatsen. De gemeente blijft samen met de eigenaren van de coffeeshops en de politie wel inzetten op het voorkomen van overlast.

In alinea hierboven geeft u aan dat u een zorgvuldige afweging wilt maken. In de 3 regels onder Coffeeshops kunnen wij deze zorgvuldigheid niet terugvinden. Zowel de gemeente als de eigenaren van de Coffeeshops geven aan, dat er door hen gecontroleerd wordt en dat hun bezoekers gewezen worden op overlast gevend gedrag. Helaas wordt door diverse bewoners ervaren dat niet altijd op het gedrag van de bezoekers wordt gewezen. Voor de portiers van de shops is het onmogelijk om een groter gebied dan een straal van ca 100 meter te overzien en daarbuiten hebben zij geen invloed meer. Dat is nu juist ook waar de overlast plaats vindt. Ook is de vraag of de shops wel op de juiste plaats zijn gesitueerd. Klanten komen lopend, met de fiets en auto. Onderzoek zou passend zijn om te kijken waar de klanten uiteindelijk vandaan komen. (Systeem om auto nummerplaten te scannen en herleiden is door de gemeente op diverse plaatsen al gebruikt). Zeer waarschijnlijk kan de conclusie getrokken worden dat klanten van **BUITEN** de binnenstad komen. Ook zou uit zo een onderzoek komen vast te staan dat er klanten van de shops met de auto worden afgezet, waarna de chauffeur, omdat hij niet dubbel mag parkeren, een rondje rijdt. Het zou passender zijn als de

gemeente met de eigenaren in overleg gaat over het verplaatsen van de shops naar een betere locatie. Er zijn bovendien buiten de klanten van de shops ook andere gebruikers van de openbare weg die overlast kunnen veroorzaken. Het probleem ophangen alleen aan de shops zou niet correct zijn.

Wel is het heel typerend dat er 's avonds, wanneer alle winkels gesloten zijn en een stad tot rust komt, veelvuldig te hard en asociaal wordt gereden. Dit gaat door tot ca 2.00 in de ochtend daarna wordt het pas rustig in de straat. Openingstijden van de shops zijn tot 2.00 uur in de ochtend.

Zeker is dat bij een verplaatsing van de shops een groot deel van de onrust zal verdwijnen.

Autoluwe binnenstad

Varianten in het geheel of gedeeltelijk afsluiten van -de Hinthamerstraat voor autoverkeer hebben effect op het ondernemersklimaat. **We vinden** de negatieve effecten voor de bereikbaarheid van diverse bestemmingen in de Hinthamerstraat en omgeving te groot.

Wij kunnen begrijpen dat het een hele verandering zal zijn als de Hinthamerstraat zou worden afgesloten maar zijn er zeker van dat dit een goede en goedkope mogelijkheid is. Een goed voorbeeld hierbij is het sluiten van een deel van de Vughterstraat, Schapenmarkt, Hogesteenweg, Marktstraat, Hinthamerpromenade, en de Markt. In deze straten zijn de negatieve effecten, zoals door u aangehaald, geen enkel probleem. Sterker nog als u zou besluiten deze sluiting ongedaan te maken zult u stuiten op zeer veel tegenstand juist van de ondernemers en eigenaren van de panden. We zijn ons ervan bewust dat dit betekent dat we de hoeveelheid verkeer in de Hinthamerstraat niet kunnen verminderen. Wel maken we werk van het autoluw maken van de binnenstad door het herinrichten van de Binnenstadsring. Het herinrichten van de binnenstadsring zal geen of weinig invloed hebben op de hoeveelheid verkeer. De weggebruikers van de Hinthamerstraat en de St. Josephstraat kiezen bewust deze route, hier zal geen enkele verandering in komen door de herinrichting van de binnenstadsring. Komend voorjaar starten wij met de herinrichting van de Zuid-Willemsvaart tussen het Kardinaal van Rossumplein en Sluis 0. **We gaan ervan uit** dat dit ook positieve effecten heeft op de Hinthamerstraat. **Is dat een veronderstelling, of een conclusie gebaseerd op onderzoek of ervaring?**

Snelheid

Een deel van het autoverkeer veroorzaakt hinder of irritatie vanwege de te hoge snelheid. We starten samen met de politie een zogenoemde "patseraanpak" om deze hinder en **het vaak roekeloze** rijgedrag te verminderen. **Het is u dus bekend dat er met te hoge snelheden en vaak roekeloos wordt gereden.**

Wat u ook aangaf in de bijeenkomst is dat de politie en handhaving haar prioriteiten niet op dit soort locaties richt. Dit in tegenstelling zoals u hierboven schrijft. Er wordt de laatste tijd wel eens gecontroleerd. Helaas is het in dit soort situaties zo dat als een persoon een controle gezien heeft dit als en lopend vuurtje verder gaat waardoor d pakkans verkleind wordt. Positief is wel dat er in die periode rustiger wordt gereden. Misschien is het ook interessant om te kijken naar volgende link: een gesprek met **de hoogste baas van de verkeerspolitie Egbert-Jan van Hasselt**. <https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/politie-geeft-toe-nauwelijks-te-handhaven-in-30-kmu-zones>

en een item bij RTL Nieuws: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4861161/30-kilometer-zone-onveilig-swov-verkeersveiligheid-dertig>

Egbert-Jan van Hasselt reageert in dit artikel op een enquête onder 203 gemeenten, die is gehouden voor het dossier *Verkeersveiligheid*. Uit die enquête blijkt dat 67 procent van de gemeenten vindt dat er te weinig wordt gehandhaafd in 30 km/u zones. Ook cijfers van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) laten zien dat er zeer sporadisch snelheidsbekeuringen worden uitgeschreven in 30 km/u zones. Van de bijna 8 miljoen snelheidsbekeuringen in 2016 werden er 5467 in een 30 km/zone uitgeschreven. **Dat is slechts 0,1 procent van het totaal.**

De politie heeft afgelopen maanden op verschillende avonden en tijden gecontroleerd op de snelheid. Bij deze controles was nauwelijks sprake van (flinke) overtredingen.

De wijkagent heeft een aantal snelheidscontroles gehouden waarbij de snelheidsovertredingen werden geconstateerd in het 30 KM-gebied 60% te hard maar ook meer dan 120% te hard. De resultaten waren in het 50 KM-gebied 40% en 60% te hard. Om nu te stellen dat er nauwelijks sprake van (flinke) overtredingen is niet juist. Er wordt flink te hard gereden.

Desondanks willen we de entree van de 30 km/u zone aan het begin van de Hinthamerstraat duidelijker zichtbaar maken. Dat kan door het woord 'zone' in de bestrating aan te geven. Dat voeren we deze zomer uit.

Desondanks gaat u het woord "30 KM-zone" aanbrengen op de bestrating. Als ik hieruit begrijp dat het eigenlijk niet noodzakelijk is maar dat u het desondanks toch doet dan begrijpen wij blijkbaar iets niet. En moet u dit eens uitleggen.

Bovendien is deze voorgenomen actie twee jaar geleden al tijdens een bijeenkomst van de Hinthamerdriehoek toegezegd

In de Sint Josephstraat is inmiddels een snelheidsmeter opgehangen. **Die meet gedurende 3 maanden** de snelheden en reageert naar de automobilist met een smiley bij een snelheid onder het toegestane maximum van 30 km/u.

22 mei is er een snelheidsmeter opgehangen. Aangezien we regelmatig in de St. Josephstraat aanwezig zijn hebben we de invloed van deze snelheidsmeter kunnen bestuderen.

Wat zie je gebeuren: de KM-aanduiding het rode of groene icoontje werken perfect op mensen die onbewust te hard rijden. Ze laten meteen gas los al ze zien dat ze te hard rijden. Helaas is dit niet zo bij de groep die de overlast veroorzaken. Die rijden met grote snelheid door waarbij de snelheid zelfs zo is dat de radar het niet bij kan houden. Ook hebben ze uitgevonden dat als ze links rijden het bord niet reageert. Niet zo raar anders zou het tegemoetkomende verkeer ook gemeten worden.

De resultaten kunnen worden uitgelezen maar zijn deze bruikbaar om conclusies te trekken?

Nee er kunnen geen gemiddelde snelheden en dergelijke worden gebruikt om de hierboven geschreven redenen maar ook om het feit dat het bord ook reageert op brommers en snorfietsen.

U geeft zelf aan dat de radar daar tijdelijk wordt gehangen. De radar gebruiken als oplossing om het probleem op te lossen is dan ook niet juist.

Het plaatsen van drempels overwegen we niet. We voorkomen daarmee dat omwonenden last krijgen van geluid en trillingen door het over de drempel rijden van (vracht)auto's en bussen.

Ik ben het geheel met deze uitspraak eens, het plaatsen van drempels remt misschien wel PLAATSELIIK af maar veroorzaakt ook meer overlast.

Herinrichting

Een ingrijpende herinrichting van de Hinthamerstraat **is niet** aan de orde. Hierbij verwijzen wij u naar de tekst van **Egbert-Jan van Hasselt**. Ook link <https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/politie-geeft-toe-nauwelijks-te-handhaven-in-30-kmu-zones> Er is onvoldoende ruimte tussen de panden aan beide zijden van de straat om meer ruimte te maken voor het fietsverkeer door bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstroken. We zijn ook van mening dat de breedte van de trottoirs minimaal hetzelfde moet blijven om de vele voetgangers de ruimte te geven. Verkeersdeelnemers zullen de schaarse ruimte samen moeten delen. De **St. Josephstraat en Kardinaal van Rossumplein** worden hier totaal niet benoemd. Raar want juist in deze straten is het aso en te hard rijden de grootste bron van overlast en naar ons idee is er voldoende ruimte. Immers regelmatig worden 30-km-rijders door hardrijders ingehaald.

Parkeren

Veel overlast en onveiligheid wordt veroorzaakt door het stoppen op de rijbaan naast geparkeerde auto's. We willen daarom extra ruimte voor het laden en lossen aan gaan brengen. **Maak laden en lossen alleen mogelijk op vaste tijden in de ochtend en het probleem is al een heel eind opgelost.**

Het gebruik van een stopverbod zal geen of weinig zin hebben omdat er toch minimaal wordt gehandhaafd. Dat geldt ook voor de huidige laad- en losplaatsen; regelmatig staan er auto's langer dan tien minuten!

Dat kan door uitbreiding van de capaciteit ten koste van betaald parkeerplaatsen al dan niet in combinatie met de instelling van een stopverbod. We gaan de haalbaarheid daarvan verder onderzoeken

De meerderheid van de gemeenteraad wil een deel van de parkeergarage St. Josephstraat beschikbaar houden voor bezoekers van de binnenstad, en niet volledig toewijzen aan bewoners met een vergunning. Tegen het dubbel parkeren blijven we actief optreden. **Dit is niet te zien zelfs niet bij de coffeshops bovendien is de handhaving minimaal zoals u zelf aangeeft.**

De transferiumbus

We vinden het functioneren van het transferium belangrijk. We stimuleren bezoekers hier gebruik van te maken. Dit heeft namelijk ook een gunstig effect op het verminderen van autoverkeer in de binnenstad. Het moet dan ook aantrekkelijk zijn om de transferium bus te gebruiken. Voor de gebruikers van de transferium bus is de huidige route en halte ideaal en die gaan we dan ook niet wijzigen. **Waarom zo kort door de bocht. Met carnaval, kermis en andere speciale gelegenheden rijdt de bus een alternatieve route die niet voor vermindering van de stroom gasten heeft gezorgd. Bovendien is de verkeersveiligheid, juist in de Hinthamerstraat in geding met deze grote bussen.**

Op de kruising Hinthamerstraat St. Josephstraat en Torenstraat zijn er dagelijks momenten dat de fietsers of voetgangers bijna van de fiets of stoep worden gereden. Kantekening hierbij is dat het niet aan de chauffeur ligt maar aan de grote van het voertuig. Haltering op de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van het gasthuiskwartier is ook een mogelijkheid. Via de Nieuwstraat of Tolbrugstraat naar

het centrum. Dat ontlast de St. Josephstraat ook, waardoor er meer ruimte is voor auto's die de St. Josephgarage in willen rijden.

Gestalde fietsen

Het stallen van fietsen in de binnenstad geeft op een aantal locaties overlast. De bibliotheek in de Hinthamerstraat is er één van. We gaan deze zomer starten met verschillende pilots om die overlast aan te pakken. In overleg met Babel starten we met een actie om de toegang naar de bibliotheek vrij te houden van fietsen. En we gaan op zoek naar een mogelijkheid om bewoners en werknemers te stimuleren hun fiets elders neer te zetten, zoals bijvoorbeeld in de gratis fietsenstalling in de Kerkstraat. **Maak meer parkeerplaatsen geschikt voor fietsstalling en verbied het stallen van fietsen tegen de gevel van Babel, zodat mensen met rollator of rolstoel niet over de rijweg hoeven om Babel – zowel Bieb als Muzerije – binnen te gaan.**

Ten slotte

In de bijeenkomst op 17 december 2018 heeft u begrip getoond voor elkaars belangen en samen veel oplossingen genoemd die de overlast en onveiligheid van het verkeer kunnen wegnemen. Oplossingen die voordelen hebben, maar ook nadelen. In deze brief hebben **we onze afweging** van de voor- en nadelen genoemd. Samenvattend komen we met de volgende maatregelen.

Wat pakken we op

Op basis van de door u ingebrachte ideeën gaan we de volgende zaken oppakken:

- Aan het begin van de Hinthamerstraat gaan we duidelijker maken dat dit een 30 km/uur straat is door het woord 'zone' in de bestrating aan te geven. Er staan **al zowel links als rechts borden**. De aanduiding op de straat zal na enkele jaren verdwenen zijn. De inrichting van de weg kan duidelijker, ook zonder drempels. Visuele wegversmalling is een mogelijkheid. Zie ook naar het gesprek met hr. **Egbert-Jan van Hasselt hierboven al eerder genoemd.**
- We gaan onderzoeken of de capaciteit voor het laden en lossen uitgebreid kan worden en of de instelling van een stopverbod haalbaar is. **Maak laden en lossen alleen mogelijk in de ochtend en het probleem is al een heel eind opgelost.**
- We zoeken naar een mogelijkheid om de overlast van gestalde fietsen voor Babel aan te pakken. We denken, samen met Babel, aan een actie om de toegang vrij te houden van fietsen. En we gaan op zoek naar een mogelijkheid om bewoners en werknemers te stimuleren hun fiets elders neer te zetten. Zoals in de gratis fietsenstalling in de Kerkstraat. **Het is niet alleen de ingang meestal kunnen de mensen amper tussen fietsen en muur lopen omdat er fietsen tegen de panden gestald werden (zelfs brommers en een Quad) Een oplossing op dit probleem heeft geen invloed op het probleem van de aso's en hardrijders. Voor een goede doorgang en daarmee de veiligheid van voetgangers met of zonder rollator en rolstoelers is dit natuurlijk noodzakelijk.**
- We gaan starten met een zogenoemde 'patseraanpak' die is gericht op ongewenst (verkeers)gedrag. **Er wordt nu al niet of nauwelijks gehandhaafd en zeker niet op aso verkeersgedrag dit wordt ook beaamd door gemeente Er zijn al te weinig agenten.**

Toppunt in de afgelopen maanden 2 auto's die St Joseph straat inrijden en bij het eenrichtingsstuk doorrijden tot de kruising van Hinthamerstraat Torenstraat de auto keren en samen ACHTERUIT de hinthamerstraat is stuiven om bij de coffeeshop zaken te doen.

Ook in het kader van de door u aangedragen start van de patseraanpak kan weer worden aangegeven dat er geen capaciteit is om dit op adequate manier te doen.

Ook zijn er zaken die we al opgepakt hebben:

- In de Sint Josephstraat is een snelheidsmeter opgehangen die snelheden meet en reageert naar de automobilist met een smiley; Mooi maar deze meter is maar 3 maanden beschikbaar en uit ervaring kan worden gezegd dat de alleen die mensen die onbewust 35 of 40 rijden zich aanpassen de auto's zeker niet.
- Daarnaast gaan we als gemeente door om samen met de eigenaren van de coffeeshops en de politie in te zetten op het voorkomen van overlast van bezoekers van de coffeeshops; de overlast bij het Inloopschip is sinds de extra bewaking en extra inzet van Stadstoezicht de afgelopen maanden al sterk verminderd. Onlangs is door een aantal bewoners geconstateerd dat dit een onjuiste voorstelling van zaken is. Door de secretaris van de ondernemersvereniging "Hartje 's-Hertogenbosch is aan Mw. R. Bosch, wijkmanager binnenstad, gevraagd om spoedoverleg naar aanleiding van de huidige situatie.

Het komt nog zeer regelmatig voor dat er gewoon dubbel geparkeerd wordt bij de coffeeshops ook binnen het zicht van de portier????? Overigens heeft de overlast van het inloopschip niets of weinig te maken met de verkeersoverlast. Gemeente gaat eens in overleg met de eigenaren van de coffeeshops om te spreken over een verplaatsing van de winkels naar een logistiek betere plaats.

Er is ook beter contact met omwonenden en ondernemers. Van de politie wordt gevraagd actiever te verbaliseren op snelheidsovertredingen. Met wie dan???? Wederom is hieraan te voeren dat er weinig of niet kan worden gehandhaafd aldus de gemeente 's-Hertogenbosch.

- Er wordt werk gemaakt van het autoluw maken van de binnenstad door het herinrichten van de Binnenstadsring. In het voorjaar van 2020 starten wij met de herinrichting van de ZuidWillemsvaart tussen het Kardinaal van Rossumplein en Sluis 0. Dat kan zeker positieve effecten hebben op de Hinthamerstraat. Ten eerste is de vraag of de herinrichting van de Zuid Willemsvaart daadwerkelijk zal bij dragen in de situatie van de Hinthamerstraat, de St. Josephstraat en Kardinaal van Rossumplein.

Wij willen graag met u in gesprek blijven over het verkeer in de Hinthamerstraat. Uiterlijk in april 2020 krijgt u een uitnodiging voor een overleg waarin we ervaringen met elkaar kunnen delen. Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Met vriendelijke groet, Het hoofd van de afdeling Leefomgeving, B.J. Berendsen.

Tot slot:

Er staat hierboven al veel geschreven als commentaar op uw schrijven.

Wat ons het meeste stoort is echter dat u aangeeft dat er met de bewoners is gecommuniceerd en dat al de opmerkingen in dit schrijven, voorstel, zijn verwerkt.

Als de bijeenkomst van 17-12-2018 bedoeld als gecommuniceerd met bewoners dan wil ik u aangeven dat veel aanwezigen dit zeker niet zo gevoeld hebben.

Een poging van de Wijkraad om een gestructureerd overleg te creëren was niet mogelijk.

Wij hebben u de gemaakte samenvatting in de vorm van een PowerPoint toegestuurd.

Jammer genoeg zien wij niets van de inbreng van bewoners terug.

Deze poging bestond door een groep bewoners op een gespreksavond uit te nodigen. En de commentaren en ideeën samen te vatten zodat deze gepresenteerd kon worden op de bijeenkomst van 17-12-2018. De wijkraad dacht daarmee in de wens van de gemeente tegemoet te komen. Gemeente gaf aan dat in een bijeenkomst waar veel bewoners aanwezig het bijna onmogelijk is om op een goede manier te communiceren.

U geeft aan dat u graag in gesprek wilt blijven over het verkeer in de Hinthamerstraat, St Josephstraat en Kardinaal van Rossumplein. Wij verzoeken u, gezien bovenstaande commentaren, een nieuwe afspraak te maken om het overleg van 17-12-2018 over te doen en op een goede wijze te communiceren met de bewoners.

Wij verzoeken u om een ontvangst bevestiging van dit schrijven aan ons toe te zenden eventueel aar mail adres: secretaris@blbwijkraad.nl of ons correspondentie adres zie onder aan dit schrijven.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de Wijkraad Binnenstad/Bewonersvereniging **Leefbare** Binnenstad

N. Velthoven

W. Heijnen

Penningmeester en secretaris, tevens bewoners St. Josephstraat en Hinthamerstraat