

Verkeer & Verkeersveiligheid

- De verkeersdrukke is de afgelopen jaren naar onze waarneming weer sterk toegenomen.
- Belangrijker is dat de overlast van het verkeer veel sterker is geworden:
 - > Het merendeel van de automobilisten houdt zich niet aan de maximum snelheid van 30 km p/u. Dit is ook vastgesteld in door de gemeente uitgevoerd onderzoek. In 2003 (na de herinrichting van de Prinsenstraat) lag het gemiddelde op 38 km.
 - > Ondanks gevoerde gesprekken weigert de politie tot controles over te gaan en de maximum snelheid te handhaven, zulks op gezag van hogere leiding en gesteund door de “Driehoek”. Justitie wil niet vervolgen en de baas van de politie (de burgemeester) wil met betrekking tot dit punt niet in overleg treden met zijn korpschef c.q. wijkagenten.
 - > Door de afgezaagde kinderkopjes is het geluid met 1,3 dBA toegenomen. Ook dit is uit onderzoek in opdracht gemeente naar voren gekomen.

De herinrichting van de straat deugt niet, omdat:

- a. de rabatstroken suggereren dat dit een specifieke fietsstrook is. **In werkelijkheid kunnen personenauto's elkaar niet passeren** wanneer er aan één zijde van de straat een fietser gepasseerd moet worden. De automobilisten bekijken zich op de situatie en nemen hun voorrang, met alle gevaren van dien voor de fietsers.
- b. tenminste 3 x daags en sowieso wanneer er transportverkeer in de straat is, **een file ontstaat van het midden in de straat tot aan de Spuiboulevard**. Fietsers en brommers nemen dan de stoep omdat er geen enkele ruimte is. Wederom met alle gevaren van dien, maar dan voor voetgangers en bewoners.
- c. **automobilisten juist harder in de straat zijn gaan rijden**, omdat de lijnen vloeiender zijn geworden en dit bij de brug Bomkade Voorstraat Gelderse kade tot zeer gevaarlijke situaties leidt.

d. de **oversteekbaarheid** van de straat is afgenomen. Het is **onveiliger** geworden. Meerdere keren zijn hardstenen palen door vrachtwagens kapot gereden. In het overgangsgebied Prinsenstraat-Voorstraat zijn de meeste hardstenen palen gesneuveld. Op cruciale plekken ter bescherming van de voetgangers zijn deze palen nadien niet meer teruggeplaatst. Door het niet terugplaatsen van hard stenen palen gebruiken vrachtwagens ook de stoepen ook om andere vrachtwagens te parkeren of hun wagen in de straat stil te zetten. Dit leidt tot zeer onveilige situaties voor voetgangers en bewoners.



e. er gaat veel meer **zwaar** verkeer door de straat. Er is relatief veel verzorgingsverkeer door vrachtwagens in het westelijke havengebied. Dit komt door de aanwezigheid van:

- > **de scheeps(af)bouwbedrijven**, zoals Dolderman en ADT. Naast de aan/afvoer van zware materialen wordt er ook gebruik gemaakt van grote kraanwagens om bijvoorbeeld motoren in schepen te plaatsen;
- > de **bunkerstations aan de Buiten Walevest**. Voor hun bevoorrading worden zware tankauto's gebruikt;
- > de **vrachtwagens van Netwerk** en het bedrijf dat de **glascontainers** leegt;
- > **de bevoorrading van vele horekazaken** gebeurt ook in toenemende mate met zware en snelle vrachtauto's. De Prinsenstraat, Binnen Kalkhaven, Grotekerksplein en Blauwpoortshoofd zijn concentratiegebieden voor de horeca;

> **vrachtverkeer t.b.v. de bevoorrading van (kantoor)bedrijven** in het Westelijk Havengebied (papier- en kantoorartikelen, pakjes- en koeriersdiensten). Er is een algemene, maatschappelijke trend dat er steeds meer pakketjes worden bezorgd (online-bestellen, outsourcing van diensten etc);

> de **bussen van Connexion**; gedurende werk- en winkeltijden **8 bussen per uur**;

> extreem lange **vracht (zie foto)- en kraanwagens** ten behoeve van **bouw- en renovatieprojecten** in het achterliggende gebied (ook voor straten als Grotekerksbuurt etc). Naast hele zware kraanwagens (10 assig) zijn ook regelmatig grote tractoren met grote banden voor het transport van zand en grond;



> Drechtwerk heeft sinds kort ook een tractor ingezet voor het **strooien van zout en pekkel**. Met name deze luchtgeveerde voertuigen zijn ons inziens een belangrijke factor voor de schade aan de panden;

> in geval van wegopbrekingen elders in het centrum gebeurt 't ook regelmatig dat **vrachtwagens ter bevoorrading van winkels** worden omgeleid via de Prinsenstraat en verder.

Wat vragen we het College en de Gemeenteraad?

Om andere (beleids)keuzen te maken, met name ten aanzien van het volgende:.

> **Aanvullende inrichtingsmaatregelen in de Prinsenstraat** om de snelheid naar beneden te brengen, zoals het aanbrengen van hard stenen palen en andere maatregelen

> **Actieve uitplaatsing van een aantal scheeps(bouw)bedrijven** uit het Westelijk Havengebied

> **Bevoorrading en toelevering van de bunkerstations uitsluitend over het water** (geen zware tankauto's meer toestaan)

> **Ontwikkeling van een distributieconcept waarbij zware vrachtwagens hun goederen elders aan de rand van de Binnenstad kunnen afleveren en vanaf daar kleine, relatief lichte of special geveerde vrachtwagens van en naar de Binnenstad gaan rijden die deze goederen bij de betreffende bedrijven of eindgebruiker kunnen bezorgen.** Hierover wordt gezegd dat daarmee het aantal voertuigen omhoog zou gaan. Dit bestrijden wij omdat geen enkele transporteur onderscheid maakt wat de keuze van zijn voertuig betreft en de plaats waar de goederen moeten worden afgeleverd. Uit eigen waarneming blijkt dat bij bevoorrading van de winkels grote vrachtauto's in de meeste gevallen ook maar een pallet afleveren en in de volgende stad weer enz. Wat op de vierbaansweg kan, perst men ook door een Historische Binnenstad die op paard en wagen is uitgelegd.

> **Ontwikkelen van alternatieve routes voor zwaar (bouw)verkeer en de begeleiding daarvan bij Stadstoezicht onderbrengen**

> **Technisch maatregelen nemen om trillingseffect in de ondergrond te verminderen (tempexplaten of andere isolerende maatregelen)**

> **Bij het instellen van een gewichtsbepanking waarborgen dat politie en justitie ook daadwerkelijk gaan controleren en handhaven.**