



Vereniging Prinsenpoort

***Wat wil de vereniging Prinsenpoort?***

In de ruimste zin verbetering van het leefklimaat voor het gebied Prinsenstraat, Slikveld, Suikerstraat, Bomkade, Korte Kalkhaven, Kalstraat en Kleine Kalkstraat, Buiten Kalkhaven, Binnen kalkhaven en Keizershof.

***Wat zijn de doelen voor de komende tijd?***

- 1 Het bevorderen dat de gemeente maatregelen neemt tegen zwaar verkeer dat schade toebrengt aan panden (bijvoorbeeld door invoering lengtebeperking vrachtverkeer)
- 2 Het bevorderen dat de gemeente en de Milieudienst Zuid-Holland Zuid maatregelen nemen om geluidshinder en luchtverontreiniging door binnenvaartschepen in de Kalkhaven en aan de Bomkade en de omliggende scheepsreparatiebedrijven tegen te gaan (bijvoorbeeld verplicht gebruik te maken van walstroomvoorziening en aanscherping van de milieuvergunningen)
- 3 Het bevorderen dat burgemeester, politie en justitie handhavend op treden met betrekking tot het hard rijdend verkeer door de straat en meer te doen aan parkeeroverlast in de omgeving
- 4 Het vergroten van de samenhang en veiligheid in de buurt (tenminste één feest en één vergadering per jaar)
- 5 Openen van communicatiekanalen tussen de bewoners onderling en de Vereniging (website Prinsenpoort-Dordrecht.nl)

***Wie kan er lid worden van de Prinsenpoort?***

Voorlopig richten wij ons op de bewoners van het gebied:  
Prinsenstraat, Slikveld, Suikerstraat, Bomkade, Korte Kalkhaven, Kalstraat en Kleine Kalkstraat, Buiten Kalkhaven, Binnen kalkhaven en Keizershof.

Qua financiële ondersteuning staan we uiteraard ook open voor mensen en bedrijven die hier niet gevestigd zijn en de vereniging een warm hart toedragen.

## Hoe is de Prinsenpoort ontstaan en wat is er sindsdien allemaal gebeurd?

- De Prinsenpoort is opgericht naar aanleiding van de plannen van het vorige College van BenW met betrekking tot het Verkeerscirculatieplan (VCP). Dat was in 2000.
- In de oorspronkelijk plannen van dit College zou de verkeerstroom in de Prinsenstraat toenemen tot 14.000 motorvoertuigen per etmaal.
- De bewoners waren van mening dat deze plannen erg slecht voor de straat en de buurt zouden uitpakken vanwege de gezondheid en veiligheid van de bewoners en bezoekers van deze historische entree van de Binnenstad en de te verwachten schade aan vele (rijks)monumenten in de straat.
- Het buurtcomité is vervolgens een intensieve dialoog gestart met het College van BenW en in het bijzonder met verantwoordelijk wethouder Verkeer, dhr Sas.
- De Prinsenpoort heeft vervolgens een alternatief concept voor een aantrekkelijke Binnenstad ontwikkeld met voorstellen voor andere ontsluitingroutes.
- Vervolgens heeft de Prinsenpoort contact gezocht met andere betrokken straten en buurtcomités om het draagvlak voor deze plannen te vergroten. Daartoe is destijds het zogeheten 'Leprozenoverleg' opgericht. Een vertegenwoordiging van maar liefst 12 buurtcomités en/of straten in de Binnenstad. De uitkomst van dit overleg was dat al deze buurtcomités steun gaven aan deze alternatieve plannen.
- De alternatieve voorstellen van de Prinsenpoort hebben ertoe geleid dat het College van BenW ervoor gekozen heeft om met een gewijzigd voorstel voor het Verkeerscirculatieplan te komen.
- Ook dit collegevoorstel was voor de Prinsenpoort niet vergaand genoeg. Na veel politieke druk vooral vanuit de coalitiepartijen is er gekozen voor een compromis. Het instrument pollers dat tot een verkeersluwe binnenstad zou moeten gaan leiden is uitgedraaid op een politiek akkoord in plaats van dat op verkeerstechnische gronden een afweging is gemaakt.
- Een aantal belanghebbenden heeft de betreffende verkeersbesluiten bij de rechter aangevochten, echter tevergeefs.
- In najaar 2003 heeft de herinrichting van de Prinsenstraat plaatsgevonden.

### Waar staan we anno eind 2008 met het VCP ?

- Na de inwerkingtreding van het verkeerscirculatieplan is onder aanhoudende druk vanuit met name horeca en detailhandel aan de uitgangspunten van het VCP gemorreld.
- Kort na de introductie zijn onmiddellijk een aantal wijzigingen en versoepelingen in de VCP aangebracht.
- De evaluatie van het parkeerbeleid heeft geleid tot de grootschalige introductie van gemengd parkeren in de Historische Binnenstad. Hierdoor kwamen honderden parkeerplekken in het Westelijk Havengebied beschikbaar voor bezoekers aan de Binnenstad.
- De evaluatie van het VCP uit 2005/2006 heeft geleid tot oprekken van venstertijden en afnemende controle op het openstellen van pollers. Het verplaatsen van de poller op het Vlak naar de Grote Markt. Hierdoor is de Kuipershaven en aangrenzende straten bij het Westelijk Havengebied getrokken.
- Anders dan was afgesproken zijn vanaf 2006 (laatste telling zonder dat cijfers bekend zijn gemaakt) de tot dan toe uitgevoerde verkeerstellingen in de eerste weken van september zonder opgaaf van redenen niet meer uitgevoerd.
- Het meest recente initiatief van dit College is om alle bewoners in de Binnenstad de mogelijkheid te geven een *pasje* aan te vragen waardoor de 'harde' knip tussen het Westelijk en Oostelijk deel van de Binnenstad voor de bewoners een 'zachte' wordt. Gevolg zal zijn dat bewoners in Oostelijk deel van de Binnenstad gebruik zullen gaan maken van de Westelijke ontsluitingsroute (en dus door de Prinsenstraat zullen rijden). De behoefte aan de omgekeerde route, dus vanaf het Westelijk Havengebied naar het Oostelijk deel van de Binnenstad is veel minder groot, zoals uit eerder onderzoek van de gemeente is gebleken. Per saldo dus weer meer verkeer voor de Prinsenstraat.



### *Bezwaren tegen de invoering van de pasjesregeling*

Na alle eerdere versoepelingen op het VCP en de (fundamentele) wijziging van het parkeerbeleid in de Binnenstad wordt met deze pasjesregeling opnieuw een sluis voor het doorgaande verkeer opengezet, zonder dat duidelijk is wat hiervan het verkeerskundig effect is.

Wij vrezen dat door deze maatregel de verkeersdruk in de Prinsenstraat verder zal toenemen, omdat uit eerder onderzoek van de gemeente is gebleken dat er meer bewoners in het oostelijk deel van de Binnenstad gebruik willen maken van de westelijke ontsluitingsroute door de Prinsenstraat dan andersom.

Uit een oogpunt van behoorlijk bestuur zijn wij van mening dat ook de belangen van de bewoners van de Binnenstad in het westelijk deel, en in het bijzonder die van Nieuwe Haven en Prinsenstraat en omgeving, bij de gemaakte afweging hadden moeten worden betrokken.

Deze nieuwe maatregel had in ieder geval beperkter moeten worden ingestoken door het aanwijzen van een kleiner gebied waarvan de bewoners voor ontheffing in aanmerking komen (bijv. uitsluitend het gebied Wolwevershaven /Kuipershaven/Wijnstraat).

## Wat betekent dit alles voor de bewoners van de Prinsenstraat en omgeving?

- 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 horecazaken** 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 Connexxion**; 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 tractors met grote banden voor het transport van zand en grond;

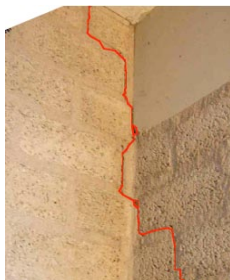


> Drechtwerk heeft sinds kort ook een tractor ingezet voor het **strooien van zout en pek**. Met name deze luchtgeveerde voertuigen zijn ons inziens een belangrijke factor voor de schade aan de panden;

> 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.

## Problemen als gevolg van de herinrichting van de straat

Bij de renovatie van de straat is ten behoeve van het plaatsen van de hardstenen stoepen een betonlaag in de ondergrond aangebracht. Hierdoor hebben de stoepen een soort verbindende werking met de grond en de gevels van de panden gekregen.



De trillingen van het zware (vracht)verkeer werken op die manier door de gevels en achterliggende panden.

De schade die dit heeft veroorzaakt is in sommige panden aanzienlijk. Uit de eerder toegezonden inventarisatie die bewoners hebben gemaakt en naar de gemeente hebben toegestuurd, blijkt dat in sommige panden scheuren in muren zijn ontstaan in en langs plafonds, maar ook diagonaal op zijwanden. Ten minste bij 2 panden in de straat is de voorgevel geheel of gedeeltelijk losgekomen van de zijwanden.

## **Garanties aan de bewoners van de Prinsenstraat ten tijde van de vaststelling van het VCP**

Bij de vaststelling van het VCP zijn door het College en de gemeenteraad een aantal toezeggingen aan de bewoners van de Prinsenstraat gedaan:

- 1) De herinrichting van de straat. Uit het vorenstaande mag duidelijk zijn dat het resultaat niet heeft voldaan aan de verwachtingen c.q. doelstellingen van de herinrichting (namelijk vermindering van de snelheid en verbetering van het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid);
- 2) Een jaarlijkse monitoring van de verkeersdruk. Zoals hiervoor is aangegeven heeft de jaarlijkse verkeersstelling (die in de regel begin september werd uitgevoerd) vanaf 2006 niet meer plaatsgevonden.
- 3) En als laatste en belangrijkste, de toezegging van de gemeente was dat het aantal motorvoertuigen per etmaal in de Prinsenstraat niet boven 8000 mag uitstijgen zonder aanvullende maatregelen!

## Wat vragen we het College en de Gemeenteraad?

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

- > **Herbezinning op de uitgangspunten van het VCP.** Zijn er geen alternatieve ontsluitingsroutes voor bepaalde categorieën van (zwaar) verkeer?
- > **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.

Kijk hoe andere gemeenten dit hebben opgelost:

- > **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.**