



## Verslag Klankbordgroep Verkeer Vitale Binnenstad

14 januari 2020 in de Burgerzaal van het Stadhuis te Doesburg.

**Aanwezig:** Bewoners: Jos Ott (Roggestraat), Peter Dooijeweerd (Kosterstraat), Joost Haanappel (Kerkstraat), Rike de Boer (Veerpoortstraat), Hans en Hanny Wichelo (Nieuwstraat), Jos Hermans (Burg. Nahuyssingel), Bert Dik (Boekholtstraat), Ineke van Benthem-Keuper (Bergstraat), Willemien Colenbrander (Ph. Gastelaarsstraat), Willem van Hees (Ooipoortstraat).

Ondernemers: Jos Althoff (Ooipoortstraat), XinXin Hu (Kerkstraat), Nanny Bosman (Meipoortstraat), Eva Pols (Gildehof en SCBD)

Instanties: Angela Schoemaker (VVV), Marion Berends en Joop Jansen (Stichting Gehandicapten Raad Doesburg), Dirk te Loo en Henk de Lange (Stichting wijkraad Doesburg).

Gemeente Doesburg: Dieder van Essen beleidsadviseur Leefomgeving; Angrid Mulders programmamanager Vitale Binnenstad; Carine Staring projectondersteuning; Gerwin de Boer adviseur Mobiliteit en Ruimte bureau Goudappel Coffeng; Marco Aarsen landschapsarchitect bureau Goudappel Coffeng, Thijmen van Gompel, stedenbouwkundige bureau Goudappel Coffeng.

**Afwezig:** Geert Hovinga (bewoner Kloostersteeg), Monica Rijkaart (ondernemer Kerkstraat), Wieneke Weusten (bewoner Gasthuisstraat), Hans Stouten (bewoner Kosterstraat), Etienne Neervoort (bewoner Kloosterstraat).

|    |   | Actie |
|----|---|-------|
| 1. | <p><b>Welkom</b></p> <p>Angrid heet iedereen van harte welkom en licht het programma van deze avond toe. Tijdens deze avond wordt er eerst teruggekeken naar de opbrengst van de klankbordgroep op 19 november en wat er nagezonden is. Gerwin de Boer heeft dit opgenomen in de presentatie die hij deze avond geeft. Vervolgens gaat de klankbordgroep in 3 groepen uiteen en buigen zich over dezelfde 3 vraagstukken.</p> <p><u>Nanny Bosman</u> heeft vernomen dat de gemeente al heeft bepaald en dat deze bijeenkomsten van de klankbordgroep alleen een formaliteit is.</p> <p><u>Angrid</u> geeft aan dat dat niet de opdracht is zoals zij die heeft gekregen. Zij hoopt met de inhoud van de presentatie vanavond de klankbordgroep te laten zien dat opmerkingen die de klankbordgroep heeft gemaakt verwerkt zijn in varianten en scenario's.</p> <p><u>Jos Ott</u> vraagt of de klankbordgroep de notulen krijgt inclusief de opmerkingen die later gemaakt zijn. Hij miste nu een aantal dingen.</p> <p><u>Angrid</u> legt uit dat de gemeente de verslagen in concept verstuurt. Iedereen heeft de mogelijkheid om daarop te reageren. Een aantal mensen heeft dit gedaan. Die opmerkingen verwerkt de gemeente met de opbrengst van deze avond. De volgende keer krijgt de klankbordgroep een concept verslag van 14 januari en het definitieve verslag van 19 november.</p> <p><u>Willem van Hees</u> wil weten welke ruimte de klankbordgroep heeft om inbreng te hebben. In 2016/2017 zijn een aantal zaken besloten en liggen volgens hem vast. Hoe ver kan de klankbordgroep gaan met hun inbreng?</p> <p><u>Angrid</u> verwijst hiervoor naar de bijeenkomst van 19 november waar de kaders en de rol van de klankbordgroep zijn aangegeven. U kunt deze teruglezen bij de presentatie van 19 november die gemaaild is. De klankbordgroep adviseert en is belangrijk voor ervaringen in de</p> | AM    |

|    |   |    |
|----|---|----|
|    | <p><i>binnenstad, ideeën en inzichten. De gemeente werkt samen met de klankbordgroep binnen de kaders van de gemeenteraad een aantal scenario's uit voor verkeer en parkeren.</i></p> <p><i>Rike de Boer vindt de verslaglegging erg puntsgewijs en niet feitelijk. Ze is van mening dat het materiaal dat gebruikt wordt niet goed is. Rike vindt dat eerst gekeken moet worden hoeveel woningen en parkeerplekken er zijn in de binnenstad, voordat er gepraat wordt over wie er wel en wie er niet mag parkeren.</i></p> <p><i>Angride geeft aan dat op 10 januari het rapport 'Analyse van het parkeeronderzoek' naar de leden van de klankbordgroep is gemaald. De gemeente zal vanwege de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) geen informatie geven over welke adressen een parkeervergunning hebben.</i></p> <p><i>Bert Dik heeft een gerucht vernomen dat de wethouder besloten heeft dat de Turfkade en de Bleek betaald parkeren wordt.</i></p> <p><i>Angride weet dat hierover geen besluit is genomen. Invoeren van betaald parkeren buiten de singels staat tegenover het gratis parkeren voor bezoekers aan de randen waar we nu over praten.</i></p> <p><i>Jos Hermans neemt aan dat de verslagen van de Klankbordgroep integraal mee gaan met het advies naar het college en dat die stukken straks ter inzage liggen voor de gemeenteraad.</i></p> <p><i>Angride geeft aan dat dit klopt. We kunnen er samen voor kiezen dat Angride de verslagen die zijn vastgesteld al eerder op de website van de gemeente plaatst. Wethouder Van Veldhuizen zal voor de volgende bijeenkomst van de klankbordgroep Verkeer worden uitgenodigd.</i></p>   | AM |
| 2. | <p><b>Presentatie opbrengst van 19 november en voorstel scenario's</b></p> <p>Gerwin de Boer geeft zijn presentatie. Die wordt tegelijk met dit verslag als bijlage gemaald. In de presentatie wordt de aanleiding en doel van de klankbordgroep herhaald. Daarna volgt een terugblik op 19 november. Verschillende onderzoeksresultaten (bezoekersaantallen, parkeeronderzoek en verkeerstellingen) worden tijdens de presentatie toegelicht. De gemeente heeft geprobeerd om de knelpunten en wensen van de klankbordgroep te vertalen naar visie en scenario's. De klankbordgroep zal vanavond in 3 groepen de voor- en nadelen van deze scenario's bepalen.</p> <p>Hieronder volgen de vragen en reacties tijdens de presentatie.</p> <p><b>Dia 5 "Ons doel":</b></p> <p><i>Ineke van Benthem vraagt wat er verstaan wordt onder verblijfsklimaat. Zij heeft in haar schriftelijke reactie een kleine aanvulling gegeven dat er een goede balans moet komen tussen de bewoners, ondernemers/winkeliers en daarnaast voor de bezoekers en toeristen, zodat het niet alleen een toeristenplaats is.</i></p> <p><i>Gerwin legt uit dat verblijfsklimaat betekent dat het leuk is om in Doesburg te zijn en dat je uitgenodigd wordt om langer te verblijven. Dat geldt voor bewoners, ondernemers, winkeliers en bezoekers en toeristen.</i></p> <p><b>Dia 8 "Terugblik vorige avond 1. Binnenstad"</b></p> <p><b>"Handhaving"</b></p> <p>Enkele leden van de klankbordgroep merken op dat ook overdag de handhaving niet goed is.</p> <p><b>"Autoverkeer"</b></p> <p><i>Jos Hermans wil weten of het instellen van 30 km/uur regime voor de singels geldt. In het kernwinkelgebied geldt dit al.</i></p> <p><i>Gerwin geeft aan dat de singels deel uitmaken van het hoofdwegennet van Doesburg en als 50 km/uur wegen zijn gecategoriseerd. Binnen de singels is een 30 km/uur zone.</i></p> <p><b>Dia 14 "Terugblik vorige avond 2. Kernwinkelgebied"</b></p> <p><i>Bert Dik vraagt of het kernwinkelgebied hetzelfde is als het autoluwe gebied.</i></p> |    |

Gerwin antwoordt hierop dat het kernwinkelgebied de Kerkstraat, Ooipoortstraat en Meipoortstraat is.

***Dia 21 “Verkeersdruk”***

Jos Althoff begrijpt de optelsom niet van de verkeerstelling Meipoortstraat en Ooipoortstraat (664+815=1479) ten opzichte van het aantal (1200) bij de Koepoortstraat. Waar blijft dat verschil?

Gerwin geeft aan dat het gaat om verkeerstelling op vier locaties binnen de singels. Het verkeer is gedurende een week geteld (14 t/m 21 maart 2019). Het verkeer op de vier locaties kan niet worden opgeteld omdat het centrum meer in- en uitgangen kent waar niet is geteld. Er slipt verkeer doorheen. Het doel van de telling was om te weten hoe druk verschillende wegen binnen de singels zijn.

Ineke van Benthem vraagt waarom er niet gemeten is in de Bergstraat, Gasthuisstraat. Het sluijverkeer dat vanuit de Koepoortstraat de binnenstad in komt verdwijnt vooral door de Gasthuisstraat naar de Bergstraat.

Gerwin Het doel van de meting was om te bepalen hoe druk de straten zijn en hoe hard daar wordt gereden. Het heeft niet als doel gehad om verkeer te volgen.

***Dia 22 “Visie, het hele jaar, 2. Systeem parkeervergunningen”***

Jos Hermans vraagt of er bij de toewijzing gekeken wordt naar het adres waar je woont.

Gerwin legt uit dat op dit moment de parkeervergunning gekoppeld is aan het adres waar je woont. Door te werken met sectoren heeft men de mogelijkheid om ook in andere straten te parkeren waar nog ruimte is.

Jos Ott adviseert de parkeervergunningen niet met sectoren te doen. Je kunt het parkeerprobleem oplossen door het parkeren per straat te inventariseren en dan op te lossen. Als je met sectoren gaat werken en je woont in de buurt van horeca, dan heb je te maken met een concentratie van vergunninghouders die een onderneming hebben in de binnenstad, terwijl ze elders in Doesburg wonen. Bewoners kunnen dan hun auto niet meer kwijt.

Gerwin geeft aan dat later op de avond in 3 groepen gesproken wordt aan het systeem parkeervergunningen.

***Dia 27 “Visie In de Zomer, Bezoekers van de Binnenstad per dag”***

Willemien Colenbrander merkt op dat de bezoekersaantallen gebaseerd zijn op 3 dagen (woensdag, vrijdag en zaterdag) 2018? Wordt daar beleid op gemaakt?

Gerwin legt uit dat dit een doorlopend onderzoek is geweest gedurende een heel jaar (1 november 2018 t/m 31 okt 2019). Gedurende die periode zijn de bezoekers van een vijftal straten gemeten. We gebruiken de gegevens om te achterhalen welke maanden, weken, dagen en uren van de dag het drukker is als op andere momenten. In de tabel is het hoogste aantal bezoekers op de woensdag, vrijdag en zaterdag verwerkt.

***Dia 29 “Visie, In de zomer, 1. Verblijfsgebied parkeervrij (wel met auto toegankelijk): Gasthuiskerk, De Waag, Markt richting IJsselkade”.***

Jos Ott vraagt of vergunninghouders in deze situatie op de Markt mogen parkeren.

Gerwin geeft aan dat later op de avond in 3 groepen gesproken wordt over het systeem van vergunningen en of de klankbordgroep vergunninghouders plaatsen op De markt wilt behouden.

Ineke van Benthem wil weten of de parkeerplaats aan de Zandbergstraat blijft.

Gerwin geeft aan later op de avond in 3 groepen gesproken wordt over het parkeersysteem. Dit parkeerterrein is onderdeel van dat gesprek.



|    |  |    |
|----|--|----|
|    | <p>Ineke van Benthem heeft gereageerd op het vorige verslag van de bijeenkomst van 19 november. Zij vraagt of dit aangevuld wordt in het verslag. Tevens heeft zij gereageerd op de bijeenkomst van 18 september.</p> <p><i>Angride: Dank aan de leden van de klankbordgroep die aanvullingen en suggesties hebben gemaïld naar aanleiding van de klankbordgroep van 19 november. Een aantal suggesties is al verwerkt in de presentatie van deze avond. Alle reacties worden samengevoegd in 1 bestand en gemaïld naar de klankbordgroep. Van de bijeenkomst op 18 september zijn de opmerkingen en reacties verwerkt in het definitieve inspraakverslag van 18 sept t/m 18 oktober. De klankbordgroep heeft dit verslag ontvangen en deze staat op de website.</i></p> | AM |
| 6. | <p><b>Afsluiting</b></p> <p>Angride bedankt iedereen voor zijn en haar komst en hoopt een ieder te zien tijdens de volgende bijeenkomst in maart 2020.</p>   |    |

## Werkdocument

Voor u ligt het werkdocument van de tweede klankbordgroepbijeenkomst op 14 januari 2020. Tijdens deze bijeenkomst zijn we verder gegaan met het oplossen van de verkeers- en parkeeroplossingen voor de binnenstad van Doesburg. Daarnaast is natuurlijk gesproken over de toegankelijkheid van het kernwinkelgebied. Voor de volledigheid zijn de volgende hoofdstukken ‘Aanleiding’ (hoofdstuk 1), ‘Terugblik op knelpunten en kansen’ (hoofdstuk 2) en ‘Visie’ (hoofdstuk 3) opgenomen. Deze maakten deel uit van de presentatie die gegeven is tijdens de avond. De volgende drie onderwerpen zijn in groepen besproken:

1. Verkeerscirculatie.
2. Systeemparkeervergunningen.
3. Kernwinkelgebied als voetgangersgebied, afsluiten voor autoverkeer.

In hoofdstuk 4 is een samenvatting gegeven van de keuzes en overwegingen die zijn besproken. Deze uitwerking nemen wij mee ter voorbereiding van de derde klankbordavond.

## 1 Aanleiding en doel

### 1.1 Aanleiding

- toename van bezoekers;
- verkeersoverlast in de binnenstad door zoekverkeer en foutparkeerders;
- herinrichting van het kernwinkelgebied.

### 1.2 Doel

Meer ruimte in de binnenstad creëren voor voetgangers, verblijven, fietsers en groen. Zowel de ruimte voor bewoners als bezoekers met een goede balans, zodat de binnenstad leefbaar blijft.

## **2 Wat zijn uw knelpunten en wensen? (19 november 2019)**

### **2.1 Binnenstad**

Sluipverkeer:

- overlast verkeer: snelheid en hoeveelheid.

Parkeren:

- bezoekers parkeren op plekken vergunninghouders: het is onvoldoende duidelijk;
- voor ouderen moeilijk een parkeerplaats dicht bij te vinden in de binnenstad;
- vergunningenbeleid 'onrechtvaardig', in het ene gebied langer wachten dan in het andere gebied;
- touringcars bezetten overdag meerdere parkeerplaatsen De Bleek.

Handhaving:

- te hard rijden en foutief parkeren worden niet gehandhaafd;
- boa's handhaven alleen overdag.

Autoverkeer:

- autoverkeer rijdt te hard en soms tegen de richting in;
- gevaarlijk voor fietsers en voetgangers in de binnenstad.

Vrachtverkeer:

- te veel vrachtverkeer in de binnenstad;
- blokkeren van de straat bij stilstand;
- overlast busjes en pakketdiensten.

Groen:

- graag meer groen in de binnenstad.

### **2.2 Kernwinkelgebied**

- voorkeur klein en compact kernwinkelgebied;
- voorkeur alleen afgesloten voor autoverkeer op vrijdag, zaterdag en (koopzondag) in zomerperiode.

## **3 Visie vitale binnenstad**

Uw knelpunten en wensen vertaald naar een visie en scenario's. We maken onderscheid in twee of drie tijdsperioden in het jaar.

### 3.1 Het hele jaar



#### 1 Verkeerscirculatie binnenstad

Dit heeft positief effect op te hard rijden, te veel autoverkeer in de binnenstad en sluipverkeer, en bevordert naast de veiligheid ook de leefbaarheid van de binnenstad voor bewoners en de beleving van de binnenstad voor bezoekers.

#### 2 Systeem parkeervergunningen: van straten naar sectoren

Dit heeft een positief effect op:

- efficiënter ruimtegebruik;
- niet langer 'onrechtvaardig' beleid, even lang op wachtlijst;
- mogelijkheid om de wachtlijst op te lossen.

Aandachtspunt: kleine sectoren: acceptabele loopafstand.

### 3.2 Zomerperiode

Van 27 april tot 30 september.



## 1 Deel binnenstad parkeervrij: wel met auto toegankelijk (Gasthuiskerk, De Waag, Markt richting IJsselkade)

- centrale (bewaakte) fietsenstalling op de Markt;
- fietsparkeren bij entrees parkeervrij gebied;
- flitsparkeren op de Markt (goederen, halen en brengen en restaurant China).

Dit heeft een positief effect op:

- meer ruimte voor voetgangers, fietsers en fietsparkeren;
- meer ruimte voor (flexibel) groen;
- kansen om een aantrekkelijke wandelverbinding te creëren tussen de binnenstad en de IJsselkade.

## 2 Parkeerstrategie bewoners en bezoekers

Bewoners parkeren in binnenstad, bezoekers op afstand.

Dit heeft een positief effect op:

- te veel autoverkeer en zoekverkeer in de binnenstad;
- tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad;
- foutief parkeren in de binnenstad.

### 3.3 Juli en augustus

Kernwinkelgebied als voetgangersgebied: afsluiten voor autoverkeer.



#### Optie A

- afsluiten gedurende de zomerperiode (eind april tot eind september);
- op vrijdag, zaterdag en (koop)zondag.

#### Optie B

- afsluiten enkel in de maanden juli en augustus;
- alle dagen van de week met venstertijden tot 11.00 uur.



## 4 Reactie vanuit de klankbordgroep (14 januari 2020)

### 4.1 Verkeerscirculatie binnenstad

De eerste reactie is dat een andere verkeerscirculatie kan bijdragen aan de hoeveelheid verkeer en ongewenst parkeren in binnenstad. Om te komen tot aangepaste rijrichtingen is echter ook lastig gezien de krappe bochten en smalle straten.

*Overwegingen die worden meegegeven:*

- Alle wegen in de binnenstad eenrichtingsverkeer maken. Dat kan mits er goede lussen voor de doorstroming gemaakt worden. Bij het invoeren van eenrichtingsverkeer ontstaat de ruimtelijke mogelijkheid voor tweezijdig parkeren. Vervolgens zijn twee ‘eenrichtings’-opties besproken:
  1. De as door de binnenstad (Ooipoortstraat - Kerkstraat – Koepoortstraat) volledig eenrichtingsverkeer;
  2. Korte eenrichtingslusjes bij de afsluiting van het kernwinkelgebied.De groep ziet voor- en nadelen bij eenrichtingsverkeer op de Koepoortstraat. De vraag is wat het oplevert. Juist het brede profiel van deze straat kan een grotere hoeveelheid verkeer afwikkelen. Op de werkkaart is een voorstel voor de routing door deze groep ingetekend.
- In de Nieuwstraat wordt hard gereden. Er is bekeken of eenrichtingsverkeer een oplossing kan zijn voor dit probleem. Dit zou betekenen dat er een eenrichtingscircuit komt over de Bergstraat - Paardenmarkt - Nieuwstraat en via de Burgemeester Nahuyssingel terug. Dit lijkt de groep echter een te grote maatregel voor het probleem te zijn. Het is beter om te kijken naar een snelheidsremmende maatregel. Als suggestie wordt het toepassen van om en om parkeren voorgesteld.
- Voor het reguleren van verkeersstromen wordt verder voorgesteld om de attracties van de binnenstad (bijvoorbeeld mosterdmuseum en Lalique) hun bezoekers goed te laten informeren over routes naar de gratis parkeerplaatsen buiten de stadsingels, waarmee de verkeersdruk op de binnenstad afneemt.

### 4.2 Systeemparkeervergunningen

De eerste vraag op het formulier is of het vergunninghoudersparkeren per straat of per sector moet worden opgelost. Bij sectoren ontstaat de situatie dat men minder zicht heeft van wie de auto is en het moeilijker wordt elkaar op onwenselijk (parkeer)gedrag aan te spreken. Tijdens de presentatie wordt de tussenvorm geopperd door aan drukke straten een overloopstraat te koppelen. Een tussenvorm dus. Er zijn ook positieve geluiden over het invoeren van sectoren, maar dan moet dat wel bijdragen aan een betere parkeerdruk. Aanvullende overwegingen die effect hebben op specifieke locaties of de binnenstad als totaal, zijn meegegeven:

- Goede verdeling van de parkeerders:
  - Liever parkeervergunningen per straat. Dan kun je de eigenaar aanspreken op ongewenst parkeergedrag. Angst voor grote en hoge auto's en busjes voor het huis.
  - Angst bij sectoren: 's nachts blijven de 'slechtste' plekken over. Kan sociaal onveilig zijn om op donkere plekken te moeten parkeren.
  - Hoe voorkom je dat horecabezoekers en -werknemers op deze plekken parkeren? Handhaven wordt als oplossing aangegeven.
  - Duidelijke plaatsen aangeven om te voorkomen dat mensen parkeren op plaatsen waar dat niet kan (voor deuren).
  - Handhaving is belangrijk en een belangrijk deel van de oplossing. Het moet dan wel helder en goed aangegeven zijn op de borden.
  - Flitsparkeren onder ander voor het Chinees restaurant op de Markt wel mogelijk maken? Indien bereikbaar na 18.00 uur, dan is het niet nodig. Flitsparkeren levert vragen op hoe dat inhoudelijk geregeld gaat worden (wie, waar, hoe lang) en gehandhaafd. De groep heeft nog geen voorkeur.

- Bezoekers naar buiten plaatsen:
  - Op de Paardenmarkt alleen parkeren voor bewoners maken.
  - Parkeren voor bezoekers aan de randen faciliteren.
  - Een parkeerroute voor bezoekers introduceren met een bewegwijzering.
- In dit systeem ontstaat ruimte voor bewoners. Het moet duidelijker worden dat in de zomer alleen parkeren op straat in de binnenstad voor bewoners mogelijk is en dat betaalde parkeerplaatsen beschikbaar komen voor vergunning-parkeerplaatsen voor bewoners. Bij de discussiegroep was het niet duidelijk dat bezoekers dan niet meer in de straten van de binnenstad kunnen parkeren, ofwel alleen parkeren voor bewoners.
- Meer capaciteit:
  - Kunnen per straat extra parkeerplaatsen worden gemaakt? Zo de capaciteit vergroten. Op sommige plekken zien bewoners ruimte voor meer parkeerplekken. Ze hebben het over 'parkeerplekken die al bestaan, maar waar je nu niet mag parkeren'. Het gaat dus niet over het aanleggen van extra vakken.
  - Nog eens kritisch kijken naar de verdeling van sectoren. In sommige sectoren wonen meer mensen dan in andere.
  - Geen parkeren bij de Markt weghalen! Het merendeel van de gebruikers is vergunninghouder, die plaatsen willen we behouden.

Er is gesproken over het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen (permanent of bij evenementen):

- bij het zwembad;
- bij de jachthaven;
- bij Rotra of Ubbink in het weekend, als overlooplocatie bij evenementen;
- De Linie;
- het weiland langs de Parallelweg Den Helder, ter hoogte van kwekerij 't Olde Ras als mogelijke overlooplocatie bij evenementen;
- industrieterrein Beinum-West? Op het bedrijventerrein is een parkeerverbodzone van kracht, parkeren op de rijbaan mag daar niet.

Overig:

- Een duidelijke route voor toeristen naar de IJsselkade toegankelijk houden is belangrijk ook met bezoekersaantallen voor de Vispassage. Is ook goed om bezoekers langer in Doesburg te houden. De Veerpoortstraat parkeervrij maken is niet gewenst, kost te veel (vergunning)plaatsen.

### **4.3 Kernwinkelgebied als voetgangersgebied: afsluiten voor autoverkeer**

In alle groepen blijft de voorkeur voor een compacte afsluiting voor de vrijdag, zaterdag en alle zondagen. Afsluiting van het kernwinkelgebied van maandag tot en met zondag in de maanden juli en augustus (hoog zomer) is niet nodig met de bezoekersaantallen van 2019. Als de bezoekersaantallen enorm toenemen bijvoorbeeld door uitbreidingen van campings in de omgeving, dan de situatie opnieuw beoordelen. Het aanbod van Laliq is mede bepalend voor de toerismeantallen.

Overwegingen:

- Is de afsluiting op deze dagen doorlopend of iedere dag van 09.00-06.00 uur? De groep heeft geen voorkeur. Enerzijds zoekt men naar een eenduidig regime dat voor iedereen helder is, twee keer per dag wisselen is onrustig. Anderzijds vind men het belangrijk dat mensen bij hun woningen kunnen, en zijn bijvoorbeeld uitbreidingsmogelijkheden voor terrassen ondergeschikt. Bij een lange aaneengesloten afsluiting van het kernwinkelgebied een ontheffing voor bezoekers introduceren.
- Aandachtspunt: dinsdagen en donderdagen zijn de drukste dagen qua bezoekers van de VVV.

- Het Chinees restaurant is niet tegen de afsluiting zolang het gebied na 18.00 uur bereikbaar is voor mensen die maaltijden afhalen (bij voorkeur na 17.00 uur, maar willen wel concessie doen).
- Heeft het tijdelijk verdwijnen van parkeerplaatsen effect op het bestemmingsplan? Angst dat wonen ruimte moet maken voor horeca in Veerpoortstraat.
- Kijk ook naar de evenementendagen.
- De mogelijkheid is zaterdag vanaf 10.00 uur. Dan kunnen nog enkele leveringen van ondernemers plaatsvinden.

Balans tussen bewoners en bezoekers:

- Angst dat er te veel aandacht is voor behoeften van bezoekers en te weinig voor behoeften van bewoners.
- Angst dat het verblijfsgebied verandert in een evenemententerrein. Daarbij wordt het woord 'verblijfsgebied' indirect gelinkt aan 'evenemententerrein'. De vraag is om het plan integraal te benaderen met het evenementenbeleid van de gemeente. De angst is dat bewoners uit de binnenstad moeten vluchten voor de sterke groei aan evenementen voor bezoekers.
- Geluid dat het de laatste jaren al te druk is met bezoekers in binnenstad en dat de gemeente al (te) veel evenementen in de binnenstad organiseert.