

Reactie klankbordgroep Verkeer op boekje Vitale binnenstad Doesburg maart-april 2020

Indeling vragen: A= advies, B= bezoekers; D= diversen; F = fietsparkeren; I= invalidenparkeren, LB= layout boekje; H= handhaving; P= parkeren; Pbetaald= betaald parkeren

Proces= proces van klankbordgroep, TB= tekstueel boekje V= vergunning parkeren VV= verkeersveiligheid; Z= Zomerafsluiting

Aandachtspunten die aan de orde komen bij nadere uitwerking van onderdelen

Aandachtspunt buiten project Vitale binnenstad

Wordt aangepast in het boekje

Nr.	Naam:	Reactie	Antwoord:
1	Joost Haan- appel 20 maart Z	Ik kan me erg vinden in advies voor de zomer afsluiting.	Prima. Geen wijziging.
2	Willem van Hees 20 maart LB	Ik zou, hoe lastig dat ook is allereerst pleiten voor een andere indeling: <ul style="list-style-type: none"> - probleem opdracht en doelstelling - grondslagen/randvoorwaarden daarvoor beleid, regelgeving, budget - belang van handhaafbaarheid en handhaven - huidige situatie bezoek, verkeerdrukke, parkeerruimte, vergunningen, straatbeeld - advies nieuw gedurende hele jaar verkeerdrukke, parkeerruimte, vergunningen, afsluiting, straatbeeld - advies nieuw gedurende zomer verkeerdrukke, parkeerruimte, straatbeeld, afsluiting Ik meen dat die opbouw de lezer makkelijker meeneemt van probleem naar gebalanceerde oplossing.	We passen de totale opbouw van het boekje niet aan. Wel zullen we verduidelijkingen, mede op basis van de opmerkingen, doorvoeren.
	A	Jullie komen tot een enkelvoudig advies. Dat is erg jammer, want zo is het niet mogelijk om deze tegen alternatieven te wegen. 1. bijvoorbeeld het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Waarom niet ook een meer ambitieus plan met een eenvoudige dubbeldek oplossing voor de bleek en betaald parkeren aldaar en elders buiten de binnenstad. Wat levert dat op in capaciteit, in omzet voor de ondernemers, drukte voor de bewoners en inkomsten voor de gemeente. 2. bijvoorbeeld meer dagen zomersluiting. Nu gebaseerd op niet-onderbouwde wensen. Waarom niet een concrete onderbouwing geleverd. En zo de alternatieven met de wensen van de klankbordgroep gewogen. Dat is toch jullie opdracht.	1. Het verruimen van de capaciteit op de Bleek is overwogen. Dit levert capaciteit op voor het noordwestelijke deel van de stad (noordwest). Dit kost veel geld wat niet kan worden opgebracht met betaald parkeren gezien de lage parkeertarieven in Doesburg. Daarnaast staat men daar juist om gratis te parkeren. Betaald parkeren invoeren zal verkeer verdrijven naar andere plekken. Daarom hebben wij ervoor gekozen kleine hoeveelheden her- en der aan de randen te realiseren (totaal +/- 75 parkeerplaatsen).

		<p>3. Minder verkeersdruk. Waarom niet meer varianten van eenrichting. En waar zijn de uitgangspunten die je hanteert bij de keuze voor wel of geen eenrichting in de diverse straten. Dat maakt het erg 'jumping to conclusions'. Van jullie als onderzoeksbureau mag je toch meer onderzoek en onderbouwing verwachten,</p> <p>Kortom, spijt me, maar los van goed of minder goede oplossing, deze kritische kanttekening erbij. Zoals het nu voorligt lopen we het risico dat ook op dit voorstel ongenueanceerde reactie volgt omdat er geen onweerlegbare grondslag is voor de gemaakte keuzen.</p>	<p>2. Meer zomerdagen behoort tot de opties, maar uit het huidige bezoekersstromen blijkt dit niet nodig.</p> <p>3. Eénrichtingsstructuren zijn wel verkend en besproken in de klankbordgroep. Ze leveren weinig meerwaarde. Om structureel iets aan het verkeer in de Binnenstad te doen stellen we daarom voor de afsluiting in de Kerkstraat op alle momenten van de dag in te zetten. Om bevoorrading van de winkelstraten mogelijk te maken volgen hier wijzigingen uit van de rijrichtingen.</p>
	Boekje LB	Let op met een visueel verhaal met beknopte tekst, dat dit meervoudig interpreteerbaar kan zijn, Toets het daar aub nadrukkelijk op. Het moet echt eenduidig zijn. Dan maar iets meer woorden gebruiken.	We zijn ons hiervan bewust. We voegen daarom op basis van de opmerkingen ook extra tekst toe.
	Blz. 2 B	<p><i>meer drukte in binnenstad:</i> Die grote aantallen leiden ook tot (over)last) voor bewoners. Niet alleen verkeer en parkeren, ook geluid etc. De focus is te eng. Is wel de focus van de klankbordgroep, maar er is beslist meer. Geef dat graag aan. Het leidt tot de uitspraak: in de winter is Doesburg gelukkig weer van ons ... maar in de zomer ...</p> <p>Natuurlijk is die zomer erg belangrijk voor de ondernemers. Daarom een pleit om de piek in bezoekers te verlagen en het seizoen van bezoekers te verlengen. Dat is een ambitie die door veel meer gemeentes en regio's wordt nagestreefd en in plannen wordt uitgewerkt.</p> <p>Graag nemen jullie op dat dit ook voor Doesburg moet worden onderzocht. Dat zou bijvoorbeeld ertoe kunnen leiden dat het buiten de bebouwde kom wel betaald parkeren wordt. Of in de binnenstad dubbel tarief, dus 2 zones ipd 1. Zou niks mis mee zijn.</p>	<p>Het aspect geluidshinder is toegevoegd in de tekst.</p> <p>Een goed idee en met de programmering kan daarop worden ingezet. Er blijven natuurlijk pieken aanwezig.</p> <p>De parkeerregulering werkt nu ook zo dat het duurdurder is om dichterbij de winkels te parkeren dan op afstand. Verhogen van de parkeertarieven of uitbreiden van het betaald parkeren is nu niet aan de orde.</p>
	Blz. 2 A	2 Met u? Tot wie richt dit advies zich? Tot de klankbordgroep of tot de gemeente en de gemeenteraad?	We richten ons aan het College. U wordt hier aangepast.
	Blz. 2 TB	<i>Herinrichting kernwinkelgebied:</i> Voeg graag de 4e aanleiding ook toe. Namelijk de noodzaak om in de binnenstad het riool te vernieuwen en daarvoor de straten sowieso open te gooien.	De noodzaak om de riolering te vervangen is de aanleiding geweest voor de herinrichting van het kernwinkelgebied. De riolering is niet de hoofd aanleiding voor de verkeer en parkeer maatregelen.

		Geef op een volgende pagina daarvan ook een plattegrondje: welke straten, van waar tot waar, gaan op de schop vanwege het riool.	
	Blz. 3 TB	<i>Kader links:</i> om tot een leefbare binnenstad ... te komen'. Nee, om het leefbaar etc te houden. Het is nu toch niet onleefbaar? Zeker er kunnen zaken beter. anders formuleren dus graag. In de eind samenvatting net zo.	We hebben dit anders geformuleerd.
	Blz. 3 D	<i>Kader links:</i> Ook gebaseerd op alle relevante beleidsdocumenten en regelgeving neem ik aan. Zie ook mijn opmerkingen bij andere documenten. Graag zou ik die door mij gevraagde documenten alsnog ontvangen. Te belangrijk om een goede grondslag te hebben en ook mijn reactie daarop te baseren. En om eventueel in beleid en regelgeving om wijziging te verzoeken. Sowieso is het belangrijk om de uitgangssituatie goed te beschrijven. Beleid, regelgeving, riool Pbetaal, aantallen bezoek/parkeren/vergunningen, budget, etc. Dit is per slot de harde basis onder het hele plan. Nu nogal fragmentarisch en incompleet.	Informatienota Raad 2017: Met de voorgenomen afsluiting handelen wij in de lijn met eerdere uitspraken en verwachtingen. Bij de voorbereidingen van de Ruimtelijke Structuurvisie Doesburg 2030, Detailhandelstructuurvisie Doesburg en de Meerjaren Investeringsagenda Doesburg 2017-2022 is een seizoensafsluiting voor het gemotoriseerde verkeer aan de orde gesteld en met stakeholders bediscussieerd.
	Blz. 8 TB	<i>Aanleiding:</i> Openbreken straten wegens riool. Dat is aanleiding 3. Middel is vervolgens gebruik te maken van dat openbreken om de straten te herinrichten in het belang van de 3 genoemde doelen. OPbetaaldreken geeft bovendien budgetruimte zo is eerder ook in presentaties benoemd.	Rioolwerkzaamheden zijn onderdeel van de herinrichting van het kernwinkelgebied.
	Blz. 8 LB	<i>Aanleiding en doel:</i> Gaat deze huidig beschrijving alleen over parkeren? Er is toch meer dan alleen parkeren. Ben bang dat de ordening in jullie rapport lastig hiermee wordt gemaakt. Misschien nog eens goed doordenken.	Klopt verkeersdruk wordt ook opgenomen.
	Blz. 9 LB	Kaart: Telling moet gecontroleerd. Al zijn onjuistheden beperkt. Deze zullen leiden tot onnodige discussie	Aantallen worden gecheckt.
	Blz. 9 I	<i>Kaart Mauritsveld/Halve Maanweg:</i> 1 invalideplaats (nooit gebruikt). Beter om de invalideplaatsen echt in de binnenstadstraten op te nemen, lijkt me.	Invalidenplaatsen zijn opgenomen in het voorlopig ontwerp kernwinkelgebied.
	Blz. 9	<i>Kaart Mauritsveld 1 invalide plaats (nooit gebruikt)</i>	Wordt gewijzigd.
	Blz. 9 V	<i>Parkeren 10-18 uur:</i> Dit is meen ik niet juist. Ik meen dat ik als vergunning houder wonende aan de Ooipoortstraat niet in de Ooipoortstraat mag parkeren, omdat daar het betaald parkeren regiem geldt. Mij is door de gemeente verteld dat ik als vergunninghouder moet parkeren in de Kloostertuin.	In de Ooipoortstraat mogen geen vergunninghouders staan. Dat is nu zo en verandert in de plannen niet.

	Blz. 10 V	<i>Vergunninghouders 555</i> : Dit vraagt om toelichting. Graag uitleggen hoe dit zit 555 <> 676	De tabel wordt nader toegelicht.
	Blz. 11 V	<i>Tabel vergunningen</i> : Is dit de parkeerlocatie voor vergunninghouders? Waar is dan de Kloostertuin? En als dat niet klopt, hoe betrouwbaar is dan dit overzicht? Graag toetsen, dit is de basis voor veel keuzen (en ook discussie).	We geven meer uitleg.
	Blz. 11 V	<i>Tabel vergunningen</i> : Deze tabel is erg onduidelijk, Waar staat Ooipoortstraat? Waar Kloostertuin? Of worden hier andere namen gebruikt dan in jullie kaart op pag 9. Graag verduidelijken en sluitend maken. Zie besluit 2017:Terrein Kloostertuin (betaald) Alle adressen in de Ooipoortstraat, Helmichstraat, Kloostersteeg, Kerkstraat, Ooipoort en de Meipoortstraat. Max aantal: 40 stuks. (lijkt me veel te weinig) Even rondlopen leert me dat ik alleen 'wisselende' vergunningen zie (wat is dat?), voor 1 maand en met bedrag €22,50. Betreft Ooipoortstraat, Zandbergstraat en Kloostertuin. Een enkele heeft wisselend voor betaald parkeren. Als ik als bewoner van de Ooipoortstraat ook in mijn eigen straat zou mogen parkeren met een vergunning, dan zou ik die vergunning aanvragen. Nu doe ik dat niet omdat de Kloostertuin voor mij vrij ver weg is en neem ik een gratis plaats in beslag die voor bezoekers bestemd is.	In de Ooipoortstraat is het niet mogelijk voor vergunninghouders om te parkeren. Deze staat dus niet in de tabel. Dat is niet het geval.
	LB	<i>2 Binnenstad Winter</i> : Door hier met winter te starten, gaan jullie er de facto al van uit dat het zomer regiem anders zal zijn dan het winter regiem. Dat is weliswaar wens van de gemeente(raad) maar de klankbordgroep nam dat niet zomaar aan als uitgangspunt. Beter dus om daar in jullie rapport stap na stap naartoe te redeneren. Zo zou ik beginnen met de dingen die zomer en winter hetzelfde blijven. Bv vergunningparkeren, minder verkeer, meer parkeerplaatsen, de grootte van het afsluitgebied. Voor de zomer beschrijf je dan alleen de extra afsluitingsdag(en) en de extra fietsparkeer mogelijkheden voor bezoekers. Dan lijkt het verhaal, even los van de precieze keuzen, veel helderder te worden.	Klopt. We veranderen dit in basisscenario en zomerscenario.
	LB	<i>Aanpak in 7 stappen</i> : Denk dat deze subtitel niet juist is. Zegt niks over deze pagina.	Wordt aangepast.
	Blz. 15 P	<i>Kaart</i> : Deze kaart roept heel veel vragen op. Het lijkt wel erg 'jumping to conclusions'. <ul style="list-style-type: none"> - waar is de Ooipoortstraat - Meipoortstraat kernwinkelgebied, dus parkeren, maar -11 plaatsen, hoezo? - De Linie +10 plaatsen: ver weg, alleen weekend en onvindbaar, mag je die wel meetellen - Mauritsveld, hoe denken jullie daar 10 plaatsen bij te maken? 	Parkeren van Ooipoortstraat wordt opgenomen. Dit verandert niet. In het kader van de herontwikkeling van het kernwinkelgebied is afgesproken de 11 parkeerplaatsen in de Meipoortstraat komen te vervallen. Dit geldt nog steeds als uitgangspunt.

	<p>Pbetaald</p> <p>H</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Brandweer: hebben zij toestemming gegeven, er komt daar mogelijk ook een appartementengebouw. - Waarom niet ook (globaal) onderzocht wat de mogelijkheden zijn om De Bleek te onderkelderen of een eenvoudige verdieping te geven. Vraag een indicatieve offerte voor onderkeldering cq (tijdelijke gedeeltelijke) verdieping. - Wat is de noodzaak om buiten de binnenstad gratis parkeren te handhaven? Als dat jullie opdracht is, laat dan graag jullie opdracht zien. ik zou erg pleiten voor een tarief buiten en een dubbel tarief in de binnenstad straten zelf. Laat aan de gemeente zien wat dat op kan leveren en wat daarmee aan investering feasible kan worden gemaakt. Bedenk dan ook een oplossing voor 2e auto-vergunningen. Maak deze duurder en laat hen parkeren buiten/langs de singels. 	<p>De Linie geldt als overloop locatie voor de weekenden van de binnenstad. Het ligt inderdaad wel het verste weg en zal het laatst gevuld worden.</p> <p>Voor de uitbreiding van het Mauritsveld liggen concrete plannen.</p> <p>In de herontwikkeling van de brandweerlocaties zijn 30 parkeerplaatsen extra opgenomen. Deze worden hier bedoeld.</p> <p>Onze opdracht is verbetervoorstellen op te stellen voor het verkeer en parkeren. Hierin zijn geen beperkingen meegegeven.</p> <p>Keuze voor betaald parkeren is niet aan de orde. Indien dat wel is moet nagedacht worden over verdrijvingseffecten en moeten er oplossingen komen voor de 2^e auto van bewoners en de werknemers van de binnenstad. Wij zijn van mening dat het niet de totaal oplossing is voor de Binnenstad van Doesburg. Wij denken, mede gezien de resterende capaciteit op andere terreinen, het beter is te kiezen voor kleine uitbreidingen op en rondom de Binnenstad om op die manier het parkeren te faciliteren. Hierbij blijft er een 'gezonde' spanning bestaan tussen de parkeervraag en parkeer capaciteit op sommige momenten. Dit stimuleert ook andere verzoerswijzen.</p>
	<p>Blz. 16</p> <p>V</p>	<p><i>Vergunning:</i> Betekent dit dat alle vergunninghouders ook op betaald parkeer plaatsen mogen gaan staan? Dag en nacht. Kan niet schelen voor welke straat/adres zij vergunning hebben. Lijkt mij een heel goede en ook goed handhaafbare oplossing. Vergunningen achter voorruit vermelden nu geen adres, wel het toegestane parkeerterrein/straat. Graag concreet maken. Nu is dit met de eerdere tabel volstrekt onduidelijk.</p>	<p>Nee dit geldt alleen voor de daarvoor toegewezen parkeerterreinen/straten. Deze zijn met een ster aangegeven.</p>
	<p>Blz. 17</p> <p>V</p>	<p><i>Herijken vergunningsysteem:</i> Wat is de huidige regelgeving mbt vergunningen? Is op de Doesburg site niet te vinden. Wat is bijvoorbeeld een 'wisselende' vergunning, maand geldig en €22,50.</p>	<p>Bij de herijking van het systeem zullen we duidelijk communiceren.</p>

Blz. 17 P	<i>Prioritering:</i> Wat bepaalt of er ruimte ontstaat? Aanpassing van de regels? Afnemen van onterechte vergunningen? Verruimen van de parkeermogelijkheden voor vergunninghouders (ook tijdens afsluiting binnenstad)? Graag maken jullie dit veel concreter.	De ruimte in een straat wordt bepaald door het verschil tussen het aantal uit te geven vergunningen en het aantal uit gegeven vergunningen. <i>Prioritering:</i> Op het moment dat er ruimte beschikbaar is in een straat kunnen mensen van de wachtlijst worden toegewezen. Hiervoor wordt de volgorde bewoners en dan ondernemers toegepast.
Blz. 18 P	Hoe is die overloop doorgerekend? Hoe zit dit met de Ooipoortstraat die in de Kloostertuin moeten parkeren.	Overloop is mogelijk wanneer in nabijgelegen straten ruimte is om vergunningen te verlenen. De bewoners Ooipoortstraat zijn aangewezen op de Kloostertuin.
Blz. 18 V	<i>Vergunning per gebied/bewoners kunnen:</i> Waarom hier geen V? Wat veroorzaakt in dit alternatief de grotere drukte 'per straat' waardoor parkeren daar voor de bewoners lastiger wordt?	Vergunninghouders kunnen ook in andere straten staan. Er ontstaat een verschuiving. De kans bestaat dat iemand anders op je 'normale' plaats staat.
Blz. 18 V	<i>Vergunning per straat/efficient;</i> Waarom zou dit efficiënter zijn dan per straat parkeren voor vergunninghouders?	Je benut ook de ruimte in lege straten.
Blz. 18 V	<i>Vergunning per straat/oplossen:</i> Waarom kan de wachtlijst hier niet worden opgelost? Dat lijkt me ongewenst.	Omdat er geen ruimte is in de straat.
Blz. 19 V	<i>Kaart:</i> Veel te globaal. Hoe is berekend dat dit het parkeerprobleem voor vergunninghouders voor de komende jaren, tenminste 5 à 10, echt oplost. Het lijkt nu, globaal als t is, een snel-thuis oplossing.	Per straat is bepaald hoeveel vergunningen kunnen worden uitgegeven en waar in de straat ruimte is. Aan de randen is ruimte in straten. Deze worden aangewezen als overloopstraten. Hierbij is er voor gekozen te verschuiven naar buiten toe en niet verder de binnenstad in om de verkeerdruk in de binnenstad te beperken.

Blz. 20 V H	<i>Stap 3:</i> Vergunninghouders dus ook op betaald parkeren plaatsen? Alleen in hun eigen straat? En overloop? Het lijkt me, naast mijn eerdere opmerkingen, ook lastig handhaafbaar. Graag doen jullie daarom een handhaaf/uitvoerbaarheidstoets op dit voorstel en ook op de alternatieven. Hebben jullie het al besproken met de BOA's?	Vergunninghouders kunnen op bepaalde betaalde parkeerterreinen parkeren. Niet overal. Dit is aangepast in het boekje. Met handhaving zijn hernieuwde afspraken gemaakt waarbij de handhaving weer opgang komt.
Blz. 21 D P	<i>Huidige inrichtingsplan:</i> Wat is het huidig inrichtingsplan? Dat zijn we nu toch aan het ontwikkelen? Waarom worden de 11 parkeerplaatsen in de Meipoortstraat opgeheven?	Het huidige inrichtingsplan is uitgangspunt. Hieraan moet de toegankelijkheid worden toegevoegd. Dit kan invloed hebben op rijrichtingen en de plaats van de afsluiting.
Blz. 23 A	<i>Kaart:</i> is dit een advies? Of is dit slechts een eerste gedachte, een optie, voor discussie vatbaar? Ik zou graag meer uitgangspunten kennen. Nu alleen 'minder' verkeer. Maar waarom blijft een groot aantal smalle straten, die we ook nog sfeervol willen aankleden, tweerichting? Is het een optie om in kwadranten te denken? En om 'vanzelfsprekend' doorgaande rijrichtingen met name voor zoekers weg te nemen. Bv de Koepoortstraat richting centrum.	Om het verkeer in de binnenstad te verminderen wordt geadviseerd de afsluiting in de Kerkstraat toe te passen. Hiermee ontstaan twee kwadranten. Het parkeerterrein van de Markt is bereikbaar vanaf de Koepoortstraat, de Meipoortstraat via de Ooipoortstraat. Hiermee wordt het verkeer door de binnenstad (vooral Kerkstraat) vermindert en gebruik van de Singels bevordert.
Blz. 24 Dborden	<i>Kaart bereikbaarheid parkeerterreinen:</i> Alleen de Kloostertuin heeft flink parkeer capaciteit. De overige, in de binnenstad, zijn zeer beperkt. De bereikbaarheid daarvan voor bezoekers is dan ook weinig relevant. Leidt hoogstens tot veel zoek verkeer. En dat willen we juist niet. Dus maak het voor bezoekers die Doesburg niet kennen lastig om de binnenstad in te rijden en daar te gaan zoeken. Maak de route naar de gratis parkeerplekken buiten de singels de logische. Zo nodig door daarvoor borden te plaatsen.	Bewegwijzering van de parkeerterreinen is een terecht punt. Voegen we toe.
Blz. 25 D bevoorraden	<i>Kaart bevoorrading winkels:</i> Deze routes, met stevig bochtenwerk en smalle straten, pleiten sterk voor beperken van de grootte/gewicht van de vrachtwagens. Bv 7,5 ton max, net als in Zutphen meen ik. Neem dit graag op in jullie advies.	Alleen als er beperkende maatregelen zijn worden die eisen gesteld.
Blz. 27 A	<i>Stap 4:</i> Ik zou graag nog zoeken naar een betere oplossing. Het huidige idee vind ik vrij halfslachtig.	
Blz. 30	<i>Zomer scenario:</i> Is dit anders dan in de winter? Zo ja, op welke punten precies.	Gaan we aanpassen.

Blz. 31 P	Ik blijf de tellingen missen. En ook extrapolaties daarvan naar de toekomst. Het is zoals het nu is beschreven erg vatbaar voor makkelijke kritiek en onnodige discussie. Weinig hard onderbouwd. Leuke ideeën, maar komen ze overeen met het beeld van de mensen die er dagelijks mee te maken hebben. Ik twijfel.	Er is een parkeerbalans voor de binnenstad op basis van het parkeeronderzoek 2018. Voor de huidige situatie is de parkeerdruk circa 65% zowel binnen als buiten de binnenstad. Na regulering neemt de druk toe in de binnenstad naar 70% en buiten de binnenstad naar 60%. Algemeen wordt een grens van 85% als acceptabel aangehouden.
Blz. 32 P	Parkeren zomerscenario: Is dit anders dan in de winter? Zo ja, wat?	Nemen we op.
Blz. 33 P	<i>Kaart:</i> Is er een telling van het aantal gratis parkeerplaatsen dat wordt ingenomen door bewoners en ondernemers uit de binnenstad? Ik schat een aanzienlijk percentage. Graag uit te zoeken. Is omgekeerd bekend in hoeverre er een tekort is aan (gratis en betaalde) parkeerplaatsen voor bezoekers. Zo denk in de Ooipoort en Ooipoortstraat zo al 10 bewoners aan te kunnen wijzen die nu zonder vergunning her en der parkeren, vooral gratis en soms betaald zonder te betalen omdat er toch niet wordt gehandhaafd.	In het parkeeronderzoek 2018 is onderzoek gedaan naar het parkeermotief op gezette tijden. Op zaterdag 15.00 uur (drukste moment voor de Bleek zijn dit 42% bewoners, 35% werkers en 23% bezoekers. Totale bezetting 84%. Deze parkeerders zitten in het parkeeronderzoek van 2018. Het is niet nodig om te weten wie precies waar staat in de binnenstad. Voor de vergunninghouders wordt dit gereguleerd doordat de aangevraagde vergunningen worden toegewezen aan een bepaald terrein.
Blz. 34 VV	3.Dit is een heel rommelig kruispunt. Met name voor fietsers en voetgangers erg onoverzichtelijk.	Ja dat is bekend.
Blz. 35 VV	<i>Referentie;</i> Wat willen jullie hiermee zeggen? Moeten de oversteekplaatsen van Doesburg verbeterd worden? Nu niet duidelijk.	De looproutes van de parkeerterreinen naar de binnenstad moeten worden geaccentueerd. Zebrapaden, midden geleiders maken het gemakkelijker om de oversteek te maken.
Blz. 36 F	<i>Stap 6:</i> Prima, doen. Wel beperken tot gebied met bestemming horeca/winkels/etc. Dus niet in straat(delen) die enkel woonbestemming hebben.	Geen wijziging.
Blz. 40 V	<i>Stap 7:</i> Mogen vergunninghouders, bewoners en ondernemers, nog wel in het afgesloten gebied parkeren zoals dat nu gebruik is? Zo niet waar moeten zij naartoe?	Nee, dat mogen ze niet. Ze moeten parkeren op de Zandbergstraat, Kloostertuin en de Brandweerlocatie.

	BP	Ik pleit dus voor chipkaart-palen. Vergunninghouders krijgen er dan een. De meerprijs van die palen leidt er ook toe dat niet X keer per week een autootje van de gemeente (ingehuurd beveiligingsbedrijf) moet rondrijden om de paaltjes omhoog en omlaag te doen. Ze verdienen zich daardoor mogelijk snel terug.	Nee, parkeren gebeurt niet achter de palen.
3A	<p>Dhr Ott 23 maart met foto's (heeft meerdere reactie gemaild)</p> <p>Proces</p> <p>V</p> <p>Pvakken</p>	<p>Ik blijf het geheel van de presentatie en vragen en antwoorden chaotisch vinden. Er blijven bij mij na langdurig bestuderen van de stukken onduidelijkheden en onbeantwoorde vragen. Zo is er in het overzicht van de gemeente n.a.v. de bijeenkomst van de klankbordgroep van 19 november gesteld, dat mijn aanvullingen door Goudappel Coffeng zijn opgenomen in het definitieve verslag van 19 november, maar deze zijn maar ten dele verwerkt.</p> <p>Ik voel mij als lid van de klankbordgroep verantwoordelijk en wil i.v.m. de toch wel ingrijpende plannen de achterban informeren, maar dit is lastig i.v.m. het chaotische geheel en onbeantwoorde vragen. In mijn directe omgeving heb ik een aantal mensen proberen te informeren door hen ook de stukken te laten lezen, maar ook zij concluderen dat het heel moeilijk is om je door de chaos heen te worstelen en ook zij missen duidelijk kop en staart aan de stukken.</p> <p>Zo is bij het wensenlijstje in mijn e-mail d.d. 15 december 2019 t.a.v. het sectorparkeren o.a. gesproken over grote auto's, die mogelijk niet meer in hun eigen straat gaan parkeren om er zelf geen last van te hebben, maar in andere straten. Hierdoor wordt het uitzicht van die bewoners belemmerd. Dit is al enigszins gaande en wordt als zeer storend ervaren. Bovenstaande geeft de mogelijkheid tot verergering van dit probleem. Zie bijlage voorbeeldfoto nr. 100_6417 (in dit verband is ook benoemd dat grote auto's storend zijn voor het aanzicht van monumenten).</p> <p>Als er vergunninghouders met auto's uit andere gebieden staan, weet je niet van wie deze zijn. Dit is erg lastig i.v.m. onderhoud van de panden, bijvoorbeeld glazenwasser, schilder en overige werkzaamheden. (hiermee is bedoeld het plaatsen van een steiger, een ladder, enz.)</p> <p>Ook is er t.a.v. het maken van parkeervakken voor vergunninghouders opgemerkt, dat je daarmee duidelijk maakt dat er binnen vijf meter van een hoek van een straat / kruising niet geparkeerd mag worden. Graag wil ik hier nog bij opmerken, dat sinds de drie jaar dat wij hier wonen zich twee keer een aanrijding met een fietser en een auto heeft voorgedaan aan de achterzijde van Museum De Roode Toren op de hoek Kleine Kerksteeg / Markt. Oorzaak: slecht uitzicht door verkeerd geparkeerde auto's. Zie bijgevoegde voorbeeldfoto: nr. 102_8427..</p>	<p>We hebben hier verbetering in aangebracht.</p> <p>Het voorstel is om te kiezen voor sector parkeren met overloop. Hierdoor parkeren andere bewoners niet of nauwelijks in andere starten. Hierbij hoort wel een goede handhaving. Hiervoor zijn door de gemeente hernieuwde afspraken gemaakt.</p> <p>Vanuit het behoud van het historisch stadsgezicht worden niet overal parkeervakken gemaakt. Alleen daar waar betaalde parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor bezoekers is het dan heel duidelijk waar ze mogen parkeren. Vergunninghouders mogen buiten de vakken (en soms in de vakken) parkeren. Parkeren op 5 meter vanaf de bocht of voor deuren en uitgangen mag niet. Hierop wordt gehandhaafd.</p>

	Pvakken	Graag deel ik de opmerkingen van mevrouw Colenbrander en mevrouw de Boer betreffende het maken van gemarkeerde parkeerplaatsen voor vergunninghouders, waardoor er efficiënter geparkeerd wordt en bovendien de toegang tot de woningen niet meer geblokkeerd zal worden. Het gaat dan om plekken waar geen of zeer smalle gemeentestoeppen zijn. Het blokkeren van doorgangen leidt bij vele bewoners tot grote ergernis. Dit geldt met name voor bewoners en bezoekers die slecht ter been of rolstoelafhankelijk zijn.	Zie boven.
	Proces	<p>Op de vraag van de heer van Hees, waarin hij stelt dat de klankbordgroep onvoldoende vertegenwoordigd is geeft u o.a. als antwoord dat ook de wijkraad vertegenwoordigd is. Welnu, er was bij de eerste bijeenkomst geen vertegenwoordiger van de wijkraad aanwezig. Ook heeft deze wijkraad niets overlegd en / of teruggekoppeld naar de binnenstadbewoners.</p> <p>Ik had dit probleem graag met de overige leden van de klankbordgroep besproken. Om die reden vroeg ik u in mijn mail van 11 maart jl. om mij de namenlijst met e-mailadressen en eventueel telefoonnummers te sturen. Als antwoord hierop bericht u mij dat dit i.v.m. de Europese privacywetgeving niet mogelijk is. Zou u b.v. niet alle leden van de klankbordgroep een e-mail kunnen sturen en toestemming vragen hun e-mail adres door te geven aan de overige leden voor onderling overleg ?</p> <p>Als de leden van de klankbordgroep een advies willen uitbrengen, moeten zij toch op z'n minst onderling met elkaar kunnen overleggen en contact kunnen opnemen.</p> <p>Tot slot heb ik nog de behoefte om op te merken dat t.a.v. alle ingrijpende veranderingen 15 minuten overleg per onderwerp eigenlijk onmogelijk is. Als je dit laatste samenvoegt met bovenstaand schrijven kun je naar mijn mening moeilijk over serieus klankborden spreken</p>	<p>De wijkraad is bij beide bijeenkomsten met 2 personen aanwezig geweest. Daarnaast is de wijkraad vertegenwoordigd in de stuurgroep Vitale Binnenstad. De wijkraad geeft zelf invulling aan het informeren en betrekken van haar leden. Jammer dat u zich niet vertegenwoordigd voelt.</p> <p>Emailadressen van de leden die dat wilde zijn inmiddels gedeeld</p>
4	Marion Berends 28 maart VV	Allereerst wil de SGRD aangeven dat veiligheid en toegankelijkheid van onze achterban de eerste prioriteit hebben. Daarom dienen de wegen goed begaanbaar en overzichtelijk te blijven. Ook moeten hiervoor bereikbaar te zijn, ook in geval van langdurige afsluiting voor verkeer van het kernwinkelgebied.	Uw punt is duidelijk.
	P	Voor wat betreft de veiligheid ziet de SGRD grote problemen met het verdwijnen van de aangegeven parkeervakken. Immers zullen mensen nu te dicht op de hoek gaan parkeren waardoor het overzicht van het verkeer voor rolstoelers en scootmobiel rijders in gevaar komt.	Op vijf meter parkeren op de hoek wordt op gehandhaafd.

	P	Het tweede punt van de SGRD is dat op plaatsen waar geen openbaar gemeentelijk trottoir is, mensen heel dicht op huizen, winkels en horeca zullen gaan parkeren waardoor de toegankelijkheid van deze panden ernstig in het geding komt.	Door het afsluiten van het kernwinkelgebied en beperken van het doorgaande verkeer ontstaan juist kansen voor mindervaliden doordat zij gebruik kunnen maken van de rijbaan in plaats van een smal trottoir.
5	Hans Stouten, Wieneke Weusten 29 maart Blz. 10 V	We begrijpen niets van de wachtlijst gegevens. Als de kolom RUIMTE op pagina 11 aangeeft hoeveel parkeervergunningen er nog kunnen worden verleend en hoeveel er tekort zijn (bijvoorbeeld Bergstraat -1: wil zeggen dat er één parkeerplaats tekort is), dan is het totaal aantal tekorten slechts 2. Tel je daar de ontheffingsvergunningen bij op, dan is het totale tekort 43 parkeerplaatsen. Maar er is nog ruimte voor 50 vergunningen, dus een overschot van 7 plaatsen. Op de wachtlijst van 39 personen staan 28 bewoners die een herplaatsing willen. Wat is juist?: 43 wachtenden (inclusief herplaatsing en ontheffingsvergunningen) of nog 7 plaatsen over? De cruciale vraag is: hoeveel vergunningsplaatsen zijn er tekort? Dat blijkt nergens uit.	De lijst is verduidelijkt. Bedoeld is om aan te geven wat de parkeercapaciteit is per straat, hoeveel vergunningen er uitgegeven kunnen worden en hoeveel vergunning er uitgegeven zijn. Het verschil tussen het aantal vergeven vergunningen en te vergeven vergunningen is de ruimte die er in een straat nog is. Hieruit blijkt dat in vrijwel alle straten er nog (beperkte) ruimte beschikbaar is. Dit staat los van de wachtlijst. Die betreft 46 aanvragen. Gezien de beperkte ruimte is het niet de verwachting dat we veel aanvragen kunnen honoreren. Op bladzijde 11 is vermeld dat er 46 op de wachtlijst staan.
	Blz. 11 LB	Waarom worden de Paardenmarkt en de Grote Markt niet in het overzicht van de parkeercapaciteit meegenomen? Op de Paardenmarkt zou plaats kunnen zijn voor enkele plaatsen voor minder- of invaliden. Als dat niet kan op de Paardenmarkt dan elders graag aandacht voor invalidenparkeerplaatsen.	Er komt een aparte tabel met parkeerterreinen. De mogelijkheid van minder- of invaliden parkeren vinden we een goede suggestie als dit aansluit op de behoefte in dat gebied.
	V	Wat is het verschil tussen de kolom CAPACITEIT en de kolom VERGUNNINGEN? Neem als voorbeeld de Gasthuisstraat. Capaciteit 15 (volgens ons als bewoners is er veel meer capaciteit). Vergunningen 20 (meer huizen zijn er ook niet), Uitgegeven 19, Ruimte 1 Betekent dat nu dat er 4 vergunningen meer zijn uitgegeven dan dat er capaciteit is? De aantallen kloppen niet uit wat wij als bewoners weten van de parkeerplekken in onze straten.	Het klopt dat er meer vergunningen zijn vergeven dan beschikbaar.
	Blz. 15 D	Wat wordt bedoeld met een eventuele uitbreiding op De Bleek?	Het parkeerterrein De Bleek wordt goed gebruikt. Gezocht is naar optimalisaties van dit terrein om de parkeercapaciteit te verruimen.

Blz. 16 V	Wat betekent Parkeerplaatsen in vakken gedeeld met bewoners (vergunninghouders). Mogen de vergunninghouders dan ook in de betaald-parkeren-vakken gaan staan? Lijkt met niet slim. Als alle vergunninghouders dat doen blijft er voor de bezoekers weinig over.	Dit is ongewijzigd ten opzichte van hoe het nu is. In het boekje hebben we sterretjes opgenomen waar dit van toepassing is.
Blz. 17 V	<i>Toetsen huidige uitgiften om vergunningensysteem eerlijk, kloppend en transparant te maken en waar ruimte ontstaat worden extra vergunningen verleend.</i> Het is van belang hierbij de bewoners per straat mee te laten denken bij het inventariseren. Zij kennen de situatie het beste!!! De 28 verzoeken tot herplaatsing van vergunningen is overigens een duidelijk bewijs dat de bewoners een parkeerplaats per straat willen.	De inventarisatie van de capaciteit is in februari gemaakt. Geadviseerd wordt om te vergunnen per straat met gebruik maken van overloopstraten.
Blz. 18 V	Gesuggereerd wordt dat het voorkeursscenario van de klankbordgroep verkeer de wachtlijst problematiek niet oplost. Daar zijn we het niet mee eens. De mogelijkheid van een overloop per straat lost de wachtlijstproblematiek op!	Met vergunningen per gebied zijn er voor iedereen meer parkeerplaatsen beschikbaar, waardoor je er efficiënter gebruik van kan maken. Er is daarom meer ruimte om de wachtrij op te lossen.
Blz. 20 Pvakken D	<i>Betaald parkeren in vakken.</i> Vergunninghouders overal in de straat. Dit blijft verwarring geven. Zeker voor bezoekers. We begrijpen het zo dat een vergunninghouder mag parkeren op een betaald-parkeren plaats. Als in de Koepoortstraat 12 bewoners met vergunning hun auto zetten op de plaats van betaald parkeren moet de bezoeker een andere straat uit gaan zoeken. Dat kan niet de bedoeling zijn. Bovendien is het voor de bezoeker moeilijk uit elkaar te houden omdat het 's winters anders is dan 's zomers. Voorstel: Houd winter en zomer in de Koepoortstraat en de Roggestraat op het zomerscenario. Minder verwarring. Overigens zou dat ook goed zijn ter bestrijding van de te nauwe doorgang in de Koepoortstraat. In de huidige situatie mag immers aan beide zijden geparkeerd worden. Dat is op dit moment chaos. Vraag maar aan de BOA's of aan de bewoners.	Het is niet verwarrend. In de winter zijn de parkeerplaatsen beschikbaar. In de zomer zijn de parkeerplaatsen vervangen door fietsenklemmen. In de winterperiode is het minder wenselijk dat bezoekers verder lopen naar hun bestemming. Daarom is ervoor gekozen de parkeerplaatsen Koepoortstraat te behouden in de winterperiode. Wel wordt de handhaving op parkeren dicht bij bochten op geschroefd.
Blz. 21 D	Waaruit bestaan de snelheid-remmende maatregelen in de Nieuwstraat-Bergstraat? Overigens wordt hier niet de Koepoortstraat genoemd terwijl die juist wel op het kaartje op pagina 23 wordt genoemd ivm snelheid-remmende maatregelen. Maar daar wordt de Bergstraat weer niet genoemd. Is nogal verwarrend.	De tekst wordt hierop aangepast. De Nieuwstraat/Koepoortstraat is hier bedoeld. Het type snelheidremmende maatregel hoort bij een nadere uitwerking.
Blz. 23 VV	Rijrichting. Op de Markt, aan de noordkant van de Kerk parallel aan de Roggestraat staat een eenrichtingspijl richting Kerkstraat. Dat is een gevaarlijke splitsing. Als je vanuit de Markt linksaf wil slaan zie je niks. Het is beter de eenrichtingspijl de andere kant op te laten wijzen, zodat ze van de Grote Markt met goed zicht de Kerkstraat in kunnen rijden.	We draaien de rijrichting om.

	Blz. 24 TB	Waarom wordt op pagina 24, waar de bereikbaarheid van parkeerterreinen wordt weergegeven, het parkeerterrein in de Zandbergstraat niet genoemd?	Nemen we op.
	Blz. 26 V TB	Toetsen huidige uitgften om vergunningensysteem eerlijk, kloppend en transparant te maken. Graag uitvoeren in overleg met bewoners die hun eigen straat het beste kennen. Wat wordt bedoeld met extra vergunningen in de zin: waar ruimte ontstaat worden extra vergunningen verleend? Iedereen krijgt toch maar één vergunning per woning? Daar zou eigenlijk moeten staan waar ruimte ontstaat zouden de benodigde (eventueel de gewenste herplaatste) vergunningen kunnen worden afgegeven.	Is onderdeel van het herijken van het vergunningensysteem We verduidelijken de tekst.
	Blz. 27 V	<i>betaald parkeren in vakken</i> . Vergunninghouders overal in de straat. Zie hiervoor de opmerkingen bij pagina 20 en pagina 21.	
	Blz. 30 F	Betaald parkeren De Markt, Koepoortstraat en Roggestraat wordt tijdelijk fietsparkeren. Er is een groot verschil tussen Koepoortstraat (voor Gemeentehuis) en Roggestraat. In de Roggestraat is namelijk geen gemeentestoep. Dus de ruimte voor de vlonders is veel beperkter dan in de Koepoortstraat. De vlonders komen dus direct voor de monumentale stoep	Met de nadere uitwerking van de herinrichting wordt hier rekening mee gehouden.
	Blz. 32	Zie opmerkingen bij pagina 16 en pagina 20.	Zie antwoorden 16 en 20. We laten met sterretjes zien waar dit dubbelgebruik geld.
	Blz. 36 Dterras	Parkeervakken betaald parkeren op Koepoortstraat, Roggestraat, De Markt en deel Paardenmarkt worden in zomer tijdelijk fietsparkeerplaatsen d.m.v. fietsvlonders. Zie opmerkingen over Roggestraat bij pagina 30. Fietsparkeerplekken bij entrees van kernwinkelgebied en in kernwinkelgebied zelf. In kernwinkelgebied geen fietsparkeerplekken. Uitsluitend bij entrees en op de Markt (bewaakt). Hoeveel komen er daar eigenlijk? Wordt er rekening gehouden met het bewoonde gedeelte op de Markt, zodat de bewoners zo weinig mogelijk overlast hebben. Benodigde fietsparkeerbehoefte wordt nader onderzocht. Wordt de Turfhaven daarin meegenomen? Op plekken waar daar behoefte aan is kan van een parkeerplaats tijdelijk een terras worden gemaakt. Hoe bedoelt u dit? Daar zal toch een vergunning voor moeten worden verleend. En hoe tijdelijk is tijdelijk dan? Graag verduidelijking.	Het principe van het fietsparkeren is uitgewerkt. Het aantal benodigde fietsparkeerplekken in het basis scenario worden in de winkelstraten opgelost., De extra plekken die nodig zijn in de zomer worden aan de randen gerealiseerd. Exacte aantallen worden nader bepaald, mede in de wetenschap dat hier flexibel mee om kan worden gegaan. De Turfhaven is voor fietsparkeren voor de binnenstad geen oplossing. De afstand is te groot. Tijdens een afsluiting van het kernwinkelgebied zijn de parkeerplaatsen niet in gebruik en is het denkbaar deze ruimte voor terrassen te gebruiken. Natuurlijk via de gangbare vergunningverlening.

	Blz. 37 en 38 F	De voorbeelden spreken mij niet erg aan. Pas de fietsvlonders aan het karakter van onze historische binnenstad. Alleen voorbeeld Wassenaar lijkt nog wat.	De flexibele fietsvoorzieningen moeten aansluiten bij de historische binnenstad. Dat nemen we op. Hoe precies is nadere uitwerking.
	Blz. 42 en 43 Dreclame	Weinig ruimte voor terras, voetgangers en fietsers. Creëer om te beginnen ruimte door al die reclameborden en uitstallingen weg te halen van de openbare weg. Dat geldt echt niet alleen voor het Kruidvat, maar ook voor veel andere detailhandel. Wat merkwaardig is dat Museum De Roode Tooren vorig jaar bericht kreeg van de Gemeente dat ze het reclamebord voor het museum niet meer op de straat mochten zetten. Daar hebben ze naar geluisterd. Maar hoe zit dat bij andere reclameborden? Bijvoorbeeld bij Musée Lalique? Is dit niet met twee maten meten? En wat moeten trouwens al die wapperende beach-vlaggen in de straat en andere reclame-uitingen.	Dit document gaat niet over reclame uitingen. Wel werken we aan een betere balans tussen de ruimte voor de auto en de voetganger. En dat levert meer ruimte voor de voetgangers op waardoor er minder last is van reclame uitingen op de straat.
	A	Van wie is het Advies afkomstig en van wie de Hoge Ambitie? De middenstand heeft als voorkeur handhaving van de huidige situatie. Daar sluit wij ons graag bij aan. Ze hebben het al moeilijk genoeg!!	De hoge ambitie is een bestuurlijke ambitie. In klankbordgroep is hierop wisselend gereageerd en door ondernemers inderdaad afkeurend. Het scenario Hoog zomer sluit aan bij de geregistreerde bezoekersaantallen en wordt daarom door Goudappel geadviseerd.
	Proces	Tot slot: wat gebeurt er nu met de reacties van de leden van de klankbordgroep? Hoe gaat het verder? Bijeenkomsten zijn uitgesloten tot 1 juni. Telefonisch overleg is mogelijk maar individueel. Dus er is geen sprake van onderling overleg. De gemeenteraad komt ook niet bijeen tot 1 juni. Graag duidelijkheid.	A.Mulders heeft dit toegelicht per mail van 30 april '20
6	Angela Schoenmakers VVV 30 maart P	Wat voor mij niet helemaal duidelijk is vooral zomerscenario parkeerplaatsen. Winterscenario door de weeks zijn er buiten de binnenstad 65 plaatsen extra beschikbaar + 4 extra betaald in binnenstad. In het weekend 75 extra plaatsen buiten de binnenstad. Dit is duidelijk! Voor de Zomerscenario zie ik nergens vermeld het aantal parkeerplaatsen wat wegvalt door de fietsparkeerplaatsen en sluiting kernwinkelgebied te weten: Koepoorstraat 12, De Markt 27, Paardenmarkt 18, Kernwinkelgebied tijdens afsluiting 19 = Totaal 76. Er vallen dus in totaal 76 plaatsen weg in de zomerscenario. Dus het komt er eigenlijk op neer dat tijdens de zomerperiode het voor buitenstaanders en mensen met een tweede auto of geen parkeervergunning het alleen maar lastiger wordt een parkeerplek te vinden. Feitelijk zijn er geen parkeerplaatsen bijgekomen voor de zomerperiode wat juist een groot probleem is. Of zie ik dat verkeerd? Het zal dan heel belangrijk zijn om duidelijk bij de toegangswegen aan te geven dat men niet de binnenstad in mag rijden om alsnog naar een parkeerplaats te gaan zoeken. Gebeurt nu wel.	Het klopt dat in het zomerscenario het bezoekers-parkeren in de binnenstad wordt beperkt en men verwezen wordt naar de parkeerplaatsen buiten de binnenstad. De parkeerbezetting in de binnenstad gaat van 65% naar 70%. Dit valt nog ruimschoots onder de 85% wat acceptabel is.

VV	Opmerking over Zomer Scenario wandelroutes en oversteekplaatsen voor bezoekers. Ik neem aan dat er zebrapaden komen op de verschillende oversteeklocaties. Dit is wel van belang voor de veiligheid.	Dit is wenselijk, maar dit wordt per locatie nader uitgewerkt.
D borden	TIP wat betreft parkeerplaats de Bleek: Ik woon tegenover De Bleek dus zie de stromen mensen de stad in komen. Vele mensen vragen ons als we buiten zijn hoe komen we in de binnenstad! Als je namelijk op de Bleek staat en het centrum zoekt kijk je naar de toren. De toren staat meer naar rechts en dan gaan de meeste mensen juist vanaf het parkeerterrein en vooral als ze achteraan of aan de kant van de auto uitgang naar buiten lopen, juist over de Koepoortwal zoekende naar een afslag (Windmolen of Waterstraat naar de stad) met gevaarlijk oversteken. Advies is duidelijk grote bord CENTRUM met pijl voor de voetgangers neer te zetten richting Koepoorstraat en zebrapad. Er staat nu dicht bij het zebrapad een bord maar niet bij de op/afrit van het parkeerterrein.	Dank, nemen we over.
P touringcars	Ook zal er duidelijk ergens een in of uitstapplaats voor bussen moeten worden gecreëerd anders rijden de bussen alsnog de stad in. Ik zie jullie opmerking op parkeerplaats de Bleek wel, maar realiseer dan ook dat de bussen wel moeten kunnen draaien om weer van het parkeerplaats af te komen. Ze hebben nu soms ook al problemen als de parkeerplaats overvol staat en men buiten de vakken staat. Ook omdat het aantal parkeerplaatsen daar uitgebreid gaat worden, blijft er minder ruimte over. Ook zie ik nergens in het rapport staan waar de bus parkeerplaatsen gaan komen. Zie alleen bussen parkeren op afstand! Is daar al een oplossing voor? Het zijn toch altijd wel 2 of 3 bussen per dag in het seizoen. Realiseer ook dat er bussen zijn met ouderen die naar het Gildehof/Mostermuseum gaan waar kunnen zij uitstappen? Nu de Meipoortstraat in het zomerscenario is afgesloten en de rijrichting is veranderd. Vaak zijn juist deze groepen zeer slecht ter been en is de Bleek echt te ver weg!	Dit wordt nog onderzocht maar op dit moment is de verwachting dat dit oplosbaar is.
F	Fietsvlonders zijn een heel mooie oplossing voor de fietsen probleem. Weet niet of 3 plekken in de stad (inclusief fietsenstalling) misschien te veel zal zijn op bepaalde dagen.	Dit systeem is flexibel en eenvoudig uitbrei baar. We kunnen dus ook klein beginnen.
VV	Ik neem aan dat jullie na zijn gegaan of de toeleveranciers (vrachtwagens) wel de draai kunnen maken van de Ooipoortstraat naar de Meipoortstraat om de stad weer uit te kunnen rijden.	Ja bij de ruimtelijke ontwerpen zijn draaicirkels ingetekend.
A P	Het is jammer dat de hoge ambitie van kernwinkelgebied als voetgangersgebied in zomer en weekenden niet haalbaar is maar wel fijn dat jullie advies kunnen geven voor de maanden juli en augustus. Opzet en basis van rapport is goed maar in praktijk blijft het parkeerprobleem in de zomermaanden een heel groot ding en zolang dat niet goed is opgelost blijven mensen de binnenstad inrijden en wordt het doel volgens mij niet behaald.	Er worden meerdere maatregelen genomen om dit te bewerkstelligen. Extra parkeerplaatsen aan de randen, minder parkeerplaatsen in de binnenstad, verkeerscirculatie in de binnenstad, verwijzing naar de parkeerplaatsen en handhaving. Dit alles moet hieraan bijdragen.

7	Ineke van Benthem 31 maart	Blz. 3 Wat betreft verkeersonderzoeken: Zoals eerder opgemerkt: zijn de Bergstraat en de Gasthuisstraat hier niet meegenomen?	In de verkeerstellingen zijn deze straten niet meegenomen.
	Blz. 8 B D Evenementen	We hebben gesproken over het zoeken naar de balans tussen bewoners / ondernemers en bezoekers / toeristen. Natuurlijk zijn de toeristen voor Doesburg van groot belang, maar volgens het onderzoek (zie Presentatie 14/1/2020) komen er nu zo veel toeristen dat je je af moet vragen of de grens niet bereikt is. In dit licht kan het volgende worden opgemerkt: Tot voor kort stond Doesburg landelijk bekend als het mooie verstilde middeleeuwse Hanzestadje aan de IJssel (met de beroemde mosterdfabriek). Deze benaming is onlangs omgetoverd tot 'Evenementenstad Doesburg' (bron: kop de Gelderlander, 14 maart 2020). 'Hoe vreselijk is dat.' Evenementen zegt niets meer over onze karakteristieke Hanzestad, immers overal worden evenementen georganiseerd. De ondernemers en bewoners zorgen samen voor een aantrekkelijke binnenstad en de bezoekers en toeristen zijn te gast. Is het dan niet zo dat de belangen van de ondernemers en bewoners zwaarder mogen wegen dan die van de gasten?	Los van hoe de gemeente zich profileert hebben de voorstellen veel verbeterpunten in zich voor ondernemers en bewoners doordat de bezoekers met de auto buiten de binnenstad parkeren. Valt buiten scope van dit project. Signaal wordt wel intern gemeld
	Blz. 11 LB	<i>tabel vergunninghoudersparkeren</i> : Op de inventarisatielijst mis ik de Paardenmarkt en de Markt bij de kerk. Wat is het verschil tussen 'capaciteit' en 'vergunningen'?	Verduidelijkingen zijn toegevoegd.
	Blz. 17 V	<i>herijken vergunningensysteem</i> : Zoals door mij al eerder voorgesteld: laat bewoners helpen inventariseren	Is een nadere uitwerking
	Blz. 18 V	<i>winterscenario herijken vergunningensysteem</i> : Wat wordt er bedoeld met 'oplossingen wachtlijst vergunningen'. Dit is voor mij onduidelijk.	Bedoeld wordt het oplossen van de wachtlijsten. Dus vergeven van vergunningen aan mensen die op de wachtlijst staan.
	V	<i>vergunningen per straat met overloop</i> : de meeste huizen aan de Bergstraat hebben een achteruitgang aan de Meipoortwal. Vergunningen van de Bergstraat, overloop naar Meipoortwal. (de tabel geeft hier 4 lege plekken aan). Opsomming in email aan dhr van Essen 11 dec '18: Volgens mij blijft dan het grootste knelpunt aangaande vergunninghouders de Heilige Geeststraat en de Koepoortstraat. Totaal 3 stuks te weinig. Dit moet toch op te lossen zijn met vergunningen per straat met overloop. Daarvoor hoeft je toch niet een heel parkeersysteem naar sectoren te veranderen.	Samen met de klankbordgroep is de keuze gemaakt voor vergunningen per straat met overloop. Er is dus geen sprake van dat het vergunningen systeem overhoop gaat.
	Blz. 20 Pvakken H	<i>winterscenario</i> : duidelijkheid parkeren. Maak ook vakken voor vergunninghouders. Dit schept duidelijkheid. Ook voor het handhaven van niet-parkeren binnen 5 meter van een kruising. (zie mijn opmerking bij slide 23). Dit geeft dan geen gedoe om bewoners aan te spreken op hinderlijk parkeergedrag t.a.v. toegang naar de panden. Aangeven wat de maximaal toegestane afmetingen van een auto, busje, SUV, enzovoort zijn, zodat er kan worden gehandhaafd. Naast het innemen van te veel parkeerruimte, belemmert het enerzijds het uitzicht van de bewoners en anderzijds dat van de bezoeker het zgn. beschermde stadsgezicht. (Zie mijn bericht van 8 januari jl.)	Ter bescherming van het historische straatbeeld is er voor gekozen om alleen het betaald parkeren in vakken op te lossen. Tevens is dit een duidelijk onderscheid voor bezoekers. Zij parkeren in de binnenstad alleen in de vakken.

	Blz. 22 TB	<i>Veel verkeer in de binnenstad: winterscenario:</i> Dit is niet zo. Dit geldt alleen voor sluipverkeer in de spitsuren en dit wordt nu toch opgelost?	In de huidige situatie wordt onnodig door het kernwinkelgebied gereden dit wordt tegen gegaan in de geboden oplossingen.
	Blz. 23 vv	<i>minder verkeer in de binnenstad:</i> In het huidige voorstel éénrichtingverkeer Kloosterstraat – Boekholtstraat zal het kruispunt Boekholtstraat – Bergstraat drukker en gevaarlijker worden en is het belangrijk om daar het niet parkeren binnen de 5 meter uit de hoek te respecteren.	Parkeren op 5 meter van een bocht is niet toegestaan. Met handhaving wordt dit gecontroleerd.
	Blz. 30 F	<i>parkeren in zomerscenario:</i> Wat betreft fietsparkeren: is het niet storend om op de mooiste plekken in het hart van onze historische binnenstad fietsparkeren te creëren? Dit geeft een zeer rommelig aanzicht. Dit geldt mijns inziens in mindere mate voor de Paardenmarkt.	In de huidige situatie is het niet gefaciliteerd wat een rommelig beeld oplevert. Met de fietsparkeermaatregelen zorgen we voor ordening en rust. Hierbij wordt ervoor gezorgd dat de type maatregelen aansluiten bij de historische binnenstad.
	Blz. 32 V H Pbetaald	<i>parkeren betaald, gratis, vergunning:</i> slide 10, 16, 20 staat onder betaald parkeren dagelijks van 10.00 - 18.00 uur. Nu is het op zondag gratis. De prijs van de parkeervergunning is met 63% gestegen t.o.v. vorig jaar. (2002: € 33,25, 2019: € 82,35, 2020: € 129,10). Wij maken ons zorgen over de enorme prijsverhoging voor vergunninghouders. NB Tijdens evenementen in de binnenstad moeten vergunninghouders de auto elders parkeren. Er is vaker gemeld dat er niet wordt gehandhaafd. Dit wordt nogmaals duidelijk gemaakt door bericht in de Gelderlander: er zijn slechts 93 parkeerboetes uitgeschreven in 2019 en in 2016 waren dat er nog 840 (bron: Gelderlander 16 maart 2020). Waarom niet overal voor bezoekers / toeristen ook buiten het centrum betaald parkeren? (Bewoners met 2e auto gratis parkeren.)	Het gemeentebestuur heeft besloten over de hoogte van parkeertarieven De parkeerregulering stimuleert het gebruik van de parkeerterreinen buiten de binnenstad. De voorgestelde regeling stimuleert dat. Handhaving moet gericht worden.
	Blz. 36 F	<i>meer ruimte voor fietsparkeren en terras:</i> Fietsparkeerbehoefte wordt onderzocht. Wordt mijn suggestie 'de Turfhaven' hierbij te betrekken ook onderzocht? Op die locatie wordt er geen stadsbeeld verstoord. NB Er is aan de Turfhaven ook horeca (Loods) met terras	De Turfhaven is te ver weg van de Binnenstad om daar fietsparkeren op te lossen.
	Blz. 37 F	<i>fietsvlonders op parkeervakken:</i> Harmoniëren de fietsvlonders wel met het straatbeeld van middeleeuwse binnenstad?	Bij de uitvoering wordt hier rekening mee gehouden.
	Blz. 43 Dbloembak	<i>mogelijkheden Ooipoortstraat:</i> Zijn de afgebeelde bloembakken niet heel groot? Bovendien zijn de uitgestalde goederen en reclame-uitingen erg overheersend. Dit is een aandachtspunt voor het gehele winkelgebied.	Het is een sfeerimpressie.
	Blz. 48 TB	<i>afsluiting kernwinkelgebied</i> Deze slide vraagt echt om uitleg. Tijdens de 2e bijeenkomst heeft de klankbordgroep (zie Agenda, ontvangen d.d. 11 januari jl.), bestaande uit bewo-	In de klankbordgroep was de meerderheid van de klankbordgroep voorstander van een afsluiting met lange weekenden en niet van een zomerafsluiting. Daarom is dit scenario zo verwoord. Daarnaast is

	Proces	ners en ondernemers, na het 'werken in 4 groepen aan de scenario's' geen gelegenheid gehad om 'terug te koppelen'. Terwijl dat bij de eerste bijeenkomst wel het geval was en dit ook op de agenda van 14 januari stond.	ook de Hoge ambitie en ons advies benoemd om aan de politieke wens te voldoen.
	Blz. 41 F P Motoren	<i>Fietsenstalling</i> 1) Ingetekend op de Koepoortstraat – Roggestraat (?). Mijn voorstel is een fietsenstalling te plaatsen aan de Gasthuisstraat, rechts naast de zij ingang van de Waag. 2) Ik mis een fietsenstalling bij Meipoortstraat – Kraakselaan - Mortuarium (bushaltes), voor bezoekers uit Drempt, Hummelo & Keppel, Doetinchem (gemeente Bronckhorst). 3) Dito Zandbergstraat. Keuze maken 2) / 3). 4) Motoren waar parkeren? 5) Kernwinkelgebied geen fietsenstallingen? Bij Etos gaat die daar weg?	In de Koepoortstraat is gezocht naar een combinatie van het opheffen van betaalde parkeerplaatsen en toevoegen van fietsparkeerplaatsen. Daarom is de locatie van de betaalde parkeerplaatsen gekozen. In het kernwinkelgebied worden fietsnietjes geplaatst in de winkelstraten zeker voor het basisscenario. Deze zijn geplaatst in het afbeelding van het kernwinkelgebied.
	P I D OV Doesburg	<i>Kort parkeren kernwinkelgebied</i> 6) Venstertijden van 9.00 – 11.00 uur en van 17.00 – 18.00 uur. Waar kunnen klanten en bewoners dan hun auto parkeren, om te laden en te lossen. En de Chinees..? 7) Hoe zit het met gasten voor de Gasthuiskerk en het Meulenhuis, waar kunnen zij parkeren? 8) Ik ben voorstander voor enkele parkeerplaatsen voor invaliden / ouderen, nabij het kernwinkelgebied. Bijvoorbeeld Bergstraat 2x, Boekholtstraat 2x. 9) OV Bus 27 en 29 (Kraakselaan). Ook is het van belang dat de verbindingen met trein en bus verbeteren, om auto's in Doesburg te kunnen weren!	In de winterperiode is de situatie op de Markt ongewijzigd. In de zomerperiode zijn er verschillen. Laden en lossen voor 11.00 uur en na 17.00 uur in het kernwinkelgebied. Daarbuiten op de laad & losplaatsen tegen het kernwinkelgebied aan. 7) Kloostertuin is dan het dichtstbij (2 - 3 min lopen). Op de Markt liggen wel twee mindervalidenparkeerplaatsen. Het realiseren van flitsparkeerplaatsen (parkeerduur 30min) passen we hier niet toe. Dit gaat in tegen het principe om in de zomer bezoekers buiten de binnenstad te laten parkeren. 8. De huidige mindervalide parkeerplaatsen blijven gehandhaafd. Indien verplaatsing of extra nodig zijn dan is een locatie dicht bij het kernwinkelgebied een logische plaats. 9: Parkeerplaatsen Meipoortlaan blijven bestaan
	TB	10) 'Binnenste Buiten' is opgeheven, wordt 'Verrassend Doesburg' (10-11-12 juli 2020); 11) Laliq Museum gaat naar 'Commanderij'	Aangepast.
	Proces	En zoals eerder door mij gemeld: Wat is de rol in dit alles van de Wijkraad?	De wijkraad is bij beide bijeenkomsten met 2 personen aanwezig geweest. Daarnaast is de wijkraad

	<p>Proces</p> <p>Proces</p>	<p>te veel aandacht heeft voor toerisme. Overmatig toerisme wordt door veel binnenstadbewoners als negatief ervaren voor het leefklimaat. Dit geldt natuurlijk ook voor de toename van het aantal evenementen (sinds 2014 is er in de Roggestraat / hoek Koepoortstraat 14 keer ! een evenement bijgekomen).</p> <p>U schrijft in de mail d.d. 17 maart jl. onder Stappen punt 4 het volgende: “ Besluitvorming over de voorstellen Verkeer en parkeren voor de zomervakantie. Bij het voorstel aan de gemeenteraad beschrijf ik het advies van de klankbordgroep. Daarover hebben we uiteraard nog contact ”. Maar u laat nog niet weten hoe dit dan ingevuld gaat worden. Zoals gezegd kan dit definitieve advies pas plaatsvinden na een gezamenlijke conclusie van de klankbordgroep.</p> <p>In ons plezierige telefoongesprek van 30 maart jl. gaf u aan, dat voordat het door u beschreven definitieve verslag wordt voorgelegd aan het college en de gemeenteraad, eerst op hoofdlijnen een gezamenlijke conclusie van de klankbordgroep vastgesteld zou worden. De bedoeling was om dit tijdens de laatste bijeenkomstavond te realiseren. Zoals u opmerkte zal overleg door de huidige Coronacrisis op een andere wijze plaats moeten vinden.</p> <p>Al eerder liet ik weten dat ik in dit verband moeite heb met de houding van de wijkraad. Zij waren bij de eerste bijeenkomst niet aanwezig en zij overleggen en koppelen niets terug met de binnenstadbewoners. Op 26 maart jl. heb ik hierover telefonisch contact gehad met de heer Te Loo, waarin hij liet weten de nieuwe stukken nog niet te hebben ontvangen (mogelijke miscommunicatie met de secretaris), waarna wij hem alsnog de stukken hebben doen toekomen. Wij hebben daarna niets meer van hem vernomen. Als de wijkraad niet met een overwogen standpunt komt, kan zij naar mijn mening toch niet als representatieve vertegenwoordiger van de binnenstadbewoners in de klankbordgroep beschouwd worden.</p>	<p>Vervolgproces is toegelicht in mail van 30 april</p> <p>De wijkraad is bij beide bijeenkomsten met 2 personen aanwezig geweest. Daarnaast is de wijkraad vertegenwoordigd in de stuurgroep Vitale Binnenstad. De wijkraad geeft zelf invulling aan het informeren en betrekken van haar leden. Jammer dat u zich niet vertegenwoordigd voelt.</p>
Blz. 11 V		<p><i>lijst inventarisatie parkeren.</i> Ik vind het een ingewikkelde lijst. Wat is b.v. het verschil tussen vergunningen en uitgegeven? Op de inventarisatielijst worden de 47 parkeerplaatsen op een deel van het Marktpllein niet genoemd.</p>	<p>Bij de tabel komt een toelichting.</p>
Blz. 17 V V		<p><i>herijken vergunningensysteem.</i> Er is al eerder geopperd om bewoners in hun eigen omgeving te laten meekijken. Zo weet ik b.v. binnen ca. een straal van 150 meter van onze woning maar zo 3 plekken voor extra parkeerplaatsen, welke naar mijn mening in aanmerking kunnen komen voor vergunninghouders.</p> <p>Verzoeken tot herplaatsing: hier staat dat 28 adressen vragen om dicht bij huis te parkeren. Dat wil dan toch ook zeggen dat parkeren per straat de voorkeur heeft?</p>	<p>Is onderdeel van de totale herijking vergunningensysteem.</p>
Blz. 18		<p><i>winterscenario: herijken vergunningensysteem</i> De voorkeur van de klankbordgroep is per straat met overloop. Dit zou de wachtlijst niet oplossen, maar ik denk dat dit wel het geval is.</p>	<p>Met vergunningen per gebied zijn er voor iedereen meer parkeerplaatsen beschikbaar, waardoor je er</p>

			efficiënter gebruik van kan maken. Er is daarom meer ruimte om de wachtrij op te lossen.
	Blz. 20 Pvakken	<i>winterscenario: duidelijkheid parkeren</i> Vakken en geen vakken zijn onduidelijk en maakt het naar mijn mening met ook nog een winter- en zomerscenario wel erg ingewikkeld. Als je voor vergunninghouders geen vakken maakt is de kans groot dat er niet efficiënt geparkeerd gaat worden. Bovendien kun je met vakken de doorgangen naar woningen beter markeren (zie bijgevoegde voorbeeldfoto (nr. 3) van een toepassing in de Grote Kerkstraat te Leeuwarden)	Vanuit het behoud van het historisch stadsgezicht worden niet overal parkeervakken gemaakt. Alleen daar waar betaalde parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor bezoekers is het dan heel duidelijk waar ze mogen parkeren. Vergunninghouders mogen buiten de vakken (en soms in de vakken) parkeren. Parkeren op 5 meter vanaf de bocht of voor deuren en uitgangen mag niet. Hierop wordt gehandhaafd.
	Blz. 21	<i>Beperking verkeer binnenstad: stap 4</i> Betreft kaartje herinrichtingsgebied kernwinkelgebied vraag: ik ga er van uit dat dit kaartje niet meer actueel is.	De kaart is actueel, het voorlopig ontwerp uit 2019
	Blz. 22	<i>winterscenario: veel verkeer in binnenstad</i> Dit kun je naar mijn mening niet zo stellen. In de winter is de verkeersdrukte geheel anders dan in de zomer.	De wens is om het verkeer in de Binnenstad te beperken.
	Blz. 23 Drijrichting	<i>mogelijk: minder verkeer in binnenstad</i> betreft: het stukje straat (ook Markt geheten) gelegen tussen de kerk en de achterzijde van de panden Roggestraat 1 t/m 7. Maak dit stukje smalle straat éénrichtingverkeer in de tegengestelde richting. (zo was het in het verleden ook). Vergunninghouders, die in de Kerkstraat wonen, willen zo dicht mogelijk bij huis parkeren. Dat betekent, dat als ze via het Marktplein moeten rijden en zien dat dit smalle stukje vol is, ze vervolgens via de Kerkstraat weer terug naar het Marktplein moeten gaan om daar een plekje te zoeken. Dit zorgt voor onnodig zoekverkeer. De heer Th. Jansen (tel 0313-475237) woont in het achterhuis van het pand Roggestraat 3. De ingang van deze woning bevindt zich aan dit smalle stukje Markt (dit is vlak bij de kruising met de Kerkstraat) De heer Jansen liet mij weten dat het met de nu voorgestelde rijrichting gevaarlijk en onoverzichtelijk is de Kerkstraat in te rijden. Bovendien is dit smalle stukje straat bij hem voor de deur vanwege een kromme versmalling en de steunberen van de kerk erg lastig om doorheen te rijden. (zie bijgevoegde foto's nr. 4 en 5) Met name voor vrachtwagens is dit bijna niet mogelijk en moeten zij weer achteruit terug. (dit doet zich m.n. voor als er iets te ruim geparkeerd is). Als je met een vrachtwagen vanuit de Kerkstraat dit straatje in wil rijden, zie je direct dat dit niet mogelijk is. Ook wees hij mij erop, dat de geparkeerde auto's zo dicht op zijn woning moeten staan, dat het met de nu voorgestelde rijrichting voor de bestuurders bijna onmogelijk is in- of uit te stappen (zie bijgevoegde foto nr. 6) Ook doet hij de suggestie om op de kruising van dit smalle stukje Markt en de Kerkstraat een verkeersdrempeltje te maken, zodat er afgeremd moet worden.	Conform uw voorstel hebben wij de rijrichting aangepast. Het plaatsen van een verkeersdrempel passen wij niet toe. Met de voorgenomen maatregelen wordt het verkeer vanuit de Kerkstraat minder.

Blz. 27 P		<p><i>Betaald parkeren in vakken en vergunninghouders overal in de straat. Zorgt dit niet juist voor minder duidelijkheid ? Dat is nu ook zo in de huidige situatie in de Koepoortstraat. De bewoners krijgen nu veelal de vraag van mensen waar ze wel of niet mogen parkeren en vaak begrijpen de bewoners zelf niet eens precies hoe het zit. In een mail van 12 januari jl. die ik in dit verband ontving van mevrouw S. Wurfbain, wonende Koepoortstraat 22 (tel. 06-27012455), maakt zij de volgende opmerking. Ik citeer:</i></p> <p><i>„ Spanningsveld in het straatblok Koepoortstraat vanaf nummer 17 en hoger, omdat vergunninghouders en bezoekers hier beiden tegelijkertijd en door elkaar heen mogen parkeren. Dit zorgt ervoor dat dagelijks vanaf ca. 17.00 uur er zoveel horecabezoekers geparkeerd staan dat de vergunninghouder geen plek meer kan vinden , maar hier wel voor betaalt”.</i></p> <p><i>Bovendien merkte zij op en ik citeer: “ter hoogte van de hoge nummers (17 en hoger) is de Koepoortstraat zo smal om elkaar te passeren, als er aan beide zijden auto’s geparkeerd staan”.</i></p>	<p>Het juist scheiden van parkeren in de vakken voor bezoekers en vergunninghouders daar buiten is heel duidelijk. De huidige bebording is hier nu niet duidelijk.</p> <p>Met een goede handhaving zou met het vergunningen systeem geregeld moeten zijn dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor vergunninghouders.</p> <p>Het parkeren aan weerszijden van de Koepoortstraat leidt tot problemen. Daarnaast is ook voldoende capaciteit wenselijk. Met het afsluiten van de Kerkstraat zal er wel minder verkeer door de Koepoortstraat rijden.</p>
Blz. 30 F		<p><i>parkeren in zomerscenario: in de Koepoortstraat en de Roggestraat mogelijk tijdelijk fietsparkeren. Ook hier geldt, dat de parkeerplaats voor ons huis direct gelegen is tegen de privéstoep, zodat je die parkeerplaats deels nodig hebt voor het plaatsen van een ladder, steiger, enz. Dit i.v.m. onderhoud van het pand zoals glazenwasser (maandelijks), schilder en overige werkzaamheden. Als er fietsparkeren met vlonders in de Roggestraat in het parkeervak voor ons pand geplaatst wordt, zou ik dat erg jammer vinden. Het zou naar onze mening dit monument met zijn ietwat statige gevel en stoep met hardstenen stoepalen erg ontsieren (zie bijgevoegde foto’s nr. 7 + 8)</i></p>	<p>Natuurlijk moet bij de uitwerking van de fietsvlonders rekening worden gehouden met de specifieke omgeving. Met betrekking tot de Koepoortstraat is het voornemen de betaalde parkeerplaatsen in het Zomerseizoen uit te ruilen tegen fietsparkeerplaatsen. En dat geldt in beginsel niet voor de Roggestraat.</p>
Blz. 32	LB	<p><i>parkeren in zomerscenario: Ik vind dit alles heel onduidelijk en ingewikkeld.</i></p>	<p>De figuur wordt verduidelijkt door de verschillen met het winterscenario te duiden. We gaan er vanuit dat het daardoor duidelijk is.</p>
Blz. 36	F D terras	<p><i>meer ruimte voor fietsparkeren en terras: Fietsparkeren: hier geldt dezelfde opmerking die ik maakte over ons pand in de Roggestraat. (zie blz. 30)</i></p> <p><i>Wat betreft tijdelijke terrassen: is er eigenlijk behoefte is aan nog meer terrassen ?</i></p>	<p>Zie antwoord bij blz 30. Door het opheffen van parkeerruimte komt er ruimte vrij. Dit kan worden gebruikt voor fietsparkeren, maar ook extra terras als daar behoefte aan is.</p>
Blz. 36 t/m 38	F	<p><i>fietsparkeren: Zijn de fietsvlonders op de getoonde foto’s niet lelijk in onze oude binnenstad ? Op de voorbeelden die u toont zijn de fietsvlonders niet in een monumentale omgeving geplaatst.</i></p>	<p>De flexibele fietsvoorzieningen moeten aansluiten bij de historische binnenstad. Hoe precies is nadere uitwerking.</p>
Blz. 41	F	<p>Op dit kaartje worden de fietsvlonders niet ingetekend in de Roggestraat. Vraag: zijn de fietsvlonders nu wel of niet gepland ?</p>	<p>Zie antwoord op uw vraag van blz 30.</p>

	Blz. 43 Dbloembak D Reclame	Ooipoortstraat: De grote bloembakken trekken te veel aandacht (dit geldt natuurlijk ook voor de borden / vlaggen van het Kruidvat)	Dit is een foto impressie en uiteraard maatwerk bij eventuele uitwerking. Het reclame uitingen van het Kruidvat vallen onder het reclamebeleid van de gemeente en dat valt buiten ons onderzoek.
	Blz. 48 Z	<i>afsluiting kernwinkelgebied:</i> Hier klopt de uitslag van de klankbordgroep niet, omdat de klankbordgroep uitsluitend kon kiezen uit een optie A of B. De huidige situatie behouden is niet als optie meegenomen. Na sterk aandringen werd er door de gespreksleider van ons groepje uiteindelijk een optie C toegevoegd, n.l. de huidige situatie behouden. Ons groepje koos dan ook voor optie C. Deze keuze hebben andere groepjes van de klankbordgroep dus niet gehad. Bij een korte samenkomen na afloop kwam dit direct ter sprake en werden er hierover uit de andere groepjes teleurstellende opmerkingen gemaakt dat zij deze kans niet hadden gekregen. Laten we de bereikbaar van de winkeliers zoveel mogelijk blijven steunen. Er zijn er die het nu al met moeite redden.	In de klankbordgroep was de meerderheid van de klankbordgroep voorstander van een afsluiting met lange weekenden en niet van een zomerafsluiting. Daarom is dit scenario zo verwoord. Daarnaast is ook de Hoge ambitie en ons advies benoemd om aan de politieke wens te voldoen.
8	Rike de Boer P V	<i>Mailwisseling Rike de Boer en wethouder Birgit van Veldhuizen, 31 maart t/m 6 april</i> Tijdens de klankbordgroep kwam een telling naar voren van de Bleek. De telling gaf aan een bepaalde bezetting met als insteek hoeveel ruimte er was bij toeristenbezoek. Deze telling is al wat ouder. Diverse mensen gaven aan dat de bezetting veel hoger was. Vanuit het VVV, ondernemers. Mijn ervaring is dat bij zomerdag (zonder Corona) als je uit je werk komt, rond vijven of midden op de dag, vaak je auto niet kwijt kunt op de Bleek (ook als er geen parkeerborden gereserveerd worden voor de binnenstadsbewoners waar de straat opgebroken is, en ook als er geen enkele bijzonder activiteit in de Binnenstad is die toeristisch aantrekkelijk is). Het (b)lijkt erop dat de bewoners die geen vergunning hebben en wel een auto met veel meer zijn dan bij u bekend(of volgens de tellingen die eerder gehouden zijn). Dit geeft niet alleen problemen als je als bewoner thuiskomt en je auto kwijt wilt. Dit geeft ook problemen als er een activiteit in de stad is en er extra bezoek wordt aangetrokken. Ik vind dat dat tot stuitende en bijzonder onveilige situaties leidt. Het is niet alleen een probleem op de Bleek (ik moet immers regelmatig elders een plekje zoeken, waar het dan ook druk is). Door een telling uit te voeren kun je zien welke autos zonder vergunning zijn en toch bij de vast parkeerlast binnenstad horen. Dan kan er bij grote festivals/bijeenkomsten een oplossing gezocht worden voor deze auto's of voor de auto's van bezoekers passend bij het volume. Nu kan dat niet. Dat geeft veel ergernis. Bij mij als bewoner, braaf verplaats ik mijn auto voor diverse gebeurtenissen in de binnenstad, maar de plaats waar mijn auto dan naar toe moet die is er niet: de parkeerterreinen staan dan vol met bezoekers. Daar pas je niet meer bij. Onze auto staat s'avonds en op zondag vaak op de Markt. Bij betaald parkeren op de Bleek. Wij hebben maar één auto. Recent werd mij bij het bespreken van een vacature	In het boekje Vitale Binnenstad Doesburg is gewerkt aan parkeeraanpassingen voor de dagelijkse situatie. Dit is wat anders dan parkeeroplossingen tijdens evenementendagen. Dit zijn pieken en dat biedt ook andere oplossingen.

		<p>een auto van de zaak aangeboden. Mijn antwoord:als ik zoveel moet reizen dat ik continue een auto nodig heb in de vorm van een bedrijfswagen dan haak ik af. Voor onze eigen auto is het al heel veel gedoe om parkeerruimte te vinden. Met het OV kun je vanaf Doesburg ook niet. Het kost echt veel meer tijd door de slechte aansluitingen.</p> <p>De parkeerdruk van de eigen autos in Doesburg is behoorlijk groot, daarom vraag ik om een telling. Zodat u realistischer parkeerbeleid kunt maken. Het huidige beleid waarbij je als bewoner je auto niet kwijt kunt vindt ik niet realistisch. Dus het zal zeker iets oplossen. Ik hoop dat er niet nog een keer een kans komt voor zon telling. Een keer Corona vind ik wel genoeg.</p> <p>Reactie van Birgit: een telling levert niet meer parkeerplaatsen op, heeft u een idee van hoe dit dan anders cq beter zou kunnen? In het huidige voorstel zorgen we voor 75 extra gratis parkeerplaatsen, we breiden het aantal betaalde plekken (Voor toeristen) *niet* uit, en zorgen voor meer plekken voor vergunninghouders (inwoners van de binnenstad). We hebben niet veel ruimte in Doesburg om nog een grote parkeerplaats te maken (evenementen laat ik even buiten beschouwing, daar moeten we apart naar kijken, en betreft maar enkele dagen per jaar). Het bouwen van een parkeergarage op de bleek kosten miljoenen euro's en we zitten daar ook met beschermd stadsgezicht. Dat alles maakt t dus moeilijk om heel makkelijk extra parkeerplaatsen te vinden.</p> <p>Rike de Boer geeft aan hierp terug te komen.</p>	
3C	Dhr Ott I 7 april	Is er rekening mee gehouden, dat slecht ter been zijnde en / of invalide bezoekers van binnenstadbewoners wel de mogelijkheid krijgen ergens in de nabijheid te parkeren ? (bezoekerspas ??)	Het uitgangspunt is dat het aantal mindervalideparkeerplaatsen ongewijzigd blijft. Tijdens de eventuele afsluiting van het kernwinkelgebied zijn enkele invalideparkeerplaatsen voor bezoekers niet bruikbaar.
	F	Misschien een goed idee aangaande het fietsparkeren: Op de Vischmarkt is het zomers een chaos van geparkeerde fietsers. Wellicht is het een oplossing om op die plek voor de blinde muur van het stadhuis (ca. 12 meter) een aantal fietsbeugels te plaatsen. Deze plek is dan een niet zo in het oog springende locatie. In dat geval zou je de twee zitbanken een stukje naar voren moeten plaatsen (lijkt mij een eenvoudige ingreep) Bijgevoegd een foto van de betreffende locatie en een voorbeeld van fietsbeugels met een ingetogen karakter.	We nemen deze suggestie mee in de totaaloplossing van het fietsparkeren.
9	Willemien Colenbrander 8 april D toerisme	Selfienemende toeristen voor mijn deur die me als figurant in hun pretpark beschouwen hoeven van mij hier niet al te lang te verblijven. Ik ben bang dat de straten van Doesburg in sommige plannen teveel gaan lijken op die van ieder ander generiek "oud Hollands Hanze-stadje" waar hetzelfde vermaak te vinden is en dezelfde bankjes voor de deuren staan. Ik hoop ook van harte dat de middenstanders kunnen en willen blijven om zo ook Doesburg levend en aantrekkelijk te houden, dus ik wil het ze zeker niet moeilijk maken, integendeel.	Valt buiten scope van dit project. Signaal wordt wel intern gemeld

	P	Waar zijn parkeerplaatsen voor invaliden, mantelzorgers, thuiszorgmedewerkers? Zie ik die over het hoofd? Gaan die vergunningen krijgen?	Er zijn invalidenplaatsen. Zorgmedewerkers parkeren op openbare plaatsen
	F	Waarom kunnen fietsen niet ook meer aan de buitenkant van de stad neergezet worden? Het zal het straatbeeld zeker ten goede komen.	Mensen willen hun fiets dicht bij neerzetten
	Pbetaald	Wat gaat uw advies worden omtrent betaald parkeren voor bezoekers?	Dat is inmiddels uitgewerkt in het boekje.
	P bezoekers	Die extra parkeerplekken die nu in het plan staan zijn zeer welkom, maar het lijkt amper genoeg. De metingen zijn uit 2018, maar lopen echt achter bij de groeiende bezoekersaantallen. We moeten naar mijn mening (veel) ruimer denken en verder buiten de stad meer plaatsen voor bezoekers maken. Dat (elektrisch) vervoer van/naar parkeerplaatsen zouden we beter moeten bekijken.	Interessante gedachte, het valt buiten de scope van dit project
	D elektrisch	Een ruimere mogelijkheid voor bewoners om hun auto elektrisch te laden zou zeer welkom zijn. Sowieso zouden we wat ekologischer kunnen denken.	De gemeente werkt aan beleid voor laadinfrastructuur
3D	Dhr Ott F 8 april	Op een bankje zittend op de Vischmarkt, genietend van de zon, keek ik om me heen en zag dat er in de Gastelaarsstraat tegenover restaurant De Liefde 9 zwarte fietsbeugels zijn geplaatst. Aan de linkerkant hiervan zou dit eenvoudig kunnen worden uitgebreid met ca. 7 stuks. Alle beetjes helpen immers en ook op deze plek is het minder storend.	Dank voor de suggestie
10	W. Colenbrander 14 april Proces D Evenementen P	Aangespoord door een paar mensen uit mijn omgeving laat ik u toch nog een keer weten hoezeer wij ons door de gemeente dwarsgezet voelen. Ik voel me moegestreden door alle pappen-en-nathouden antwoorden die ik zowel mondeling als schriftelijk kreeg, maar baat het niet dan schaadt het niet hoop ik. Er zijn minstens twee zaken die het wonen in onze Gastelaarsstraat een steeds twijfelachtiger genoegen maken. De eerste zijn de "evenementen" waarvan er steeds meer komen en die steeds verder in kwaliteit afnemen en in geluidsvolume toenemen. De tweede is het parkeren (of niet) en de houding van de gemeente - en daarover gaat deze mail als illustratie. Afgezien ervan dat onze buurman - tevens raadslid - zijn dikke auto een keer pal voor onze voordeur parkeerde en vervolgens op vakantie ging (het zal onnadenkendheid geweest zijn, toen ik er over begon kreeg ik als reactie "zo is dat nu een keer hier in de straat") is er de ongelijke behandeling die echt steekt. Ter toelichting een stukje uit mijn correspondentie met Dieder van Essen van vorig jaar (tekst opgenomen in origineel) Uit het antwoord van Dieder van Essen blijkt heel in het kort dat hij het gemeentebeleid verdedigt, en, laten we zeggen niet de behoefte heeft om er verder wat aan te doen. Hij weet ook heel goed dat er in de Gastelaarsstraat geen opritten zijn bijvoorbeeld: Dit kan helaas voorkomen, mede als gevolg van parkeervergunningen die in het verleden zijn toegelaten (toen bij de uitgifte van vergunningen soepeler werd omgegaan met de mogelijkheid	Valt buiten de scope van dit project. Wordt wel intern gemeld Dank voor het delen van uw ervaring

	H	<p>om te parkeren op eigen terrein). Ook de huidige vergunningsystematiek sluit het niet helemaal uit. Als er sprake is van een oprit kleiner dan 5,5 bij 2,5 meter kan een parkeervergunning worden aangevraagd (en toegekend).</p> <p>Na mijn klachten in oktober over het niet-handhaven bij het parkeren voor motoren kreeg ik een uitnodiging voor de klankbordgroep. Dat is altijd het antwoord geweest: "wacht u maar, er komt een nieuw plan en dan komt het allemaal goed".</p> <p>Het is niet zo erg om een eindje te lopen (we hebben een parkeerplaats op de Hoogestraat nu), maar wanneer toeristen en burens hun auto voor mijn stoep parkeren word ik er weer aan herinnerd dat ik op de tweede rang sta hier.</p>	
3E	Dhr Ott 14 april D Evenementen	<p>Toch nog een kleine aanvulling / correctie op mijn reactie, nl. het volgende: Betreffende 2e pagina 2e alinea aangaande toerisme / evenementen. Hier staat in de laatste zin, dat er sinds 2014 in de Roggestraat / hoek Koepoortstraat 14 keer een evenement is bijgekomen. Dit had moeten zijn: bijgekomen en / of uitgebreid.</p>	Dat gaan we aanpassen.
11	Xin Xin HU 15 april Z P flits D P	<p>Vooropgesteld wil ik benadrukken dat ik begrijp dat er iets moet gebeuren om de binnenstad van Doesburg prettig en veilig te maken zodat bewoners, bezoekers en ondernemers daarvan kunnen profiteren. Ik denk dat alles nu overziende de keuze voor het ADVIES op pagina 48 mijn eerste voorkeur heeft, d.w.z. in de maanden juli en augustus is op alle dagen van de week het kernwinkelgebied voor autoverkeer afgesloten van 11 tot 17 uur.</p> <p>Aanvullend op de voorstellen heb ik nog een verzoek. Voor mijn bedrijf is het van groot belang om - buiten de perioden van sluiting van het kernwinkelgebied - voor mijn klanten (afhalers) en voor mijzelf (laden/lossen catering bestelauto) ruimte te hebben om auto's nabij de ingang van mijn restaurant kort te laten parkeren. Daarvoor kan de ruimte worden benut die ik nog af en toe gebruik als buitenterras. Ik denk aan maximaal twee ("flits"-) parkeerplaatsen.</p> <p>Tevens verzoek ik u in de verdere uitwerking de huidige buitenvuilnisbak die nu vlak voor mijn restaurant is geplaatst, op een andere plek in de straat te plaatsen. De huidige plaats is vanwege het vaak slordige gebruik niet bepaald hygiënisch te noemen, en dat heeft voor mijn restaurant een nadelig effect.</p> <p>Aanvullend nog een vraag, het is voor mij niet helemaal duidelijk maar ik ga er vanuit dat in het winterscenario de betaalde parkeerplekken op de markt worden gehandhaafd, dat klopt?</p>	Dank voor het delen van uw voorkeur
12	Hans en Hanny Wichelo (met foto's) 16 april VV	<p>Ten eerste onze complimenten voor het boekje, het ziet er prima uit! We zitten alleen nog met enkele vragen en/of toevoegingen.</p> <p>We zijn zeer blij met de verkeersremmende maatregelen die worden getroffen voor de Nieuwstraat, hierover enkele vragen....1) Wat houden deze maatregelen in? Hoe wordt dit probleem opgelost? We zien dat het geen éénrichtingsverkeer wordt en dat de route voor het vrachtverkeer vanuit de Boekholtstraat via de Nieuwstraat gaat lopen. (Hierdoor moeten</p>	De maatregelen zijn uitgewerkt in het boekje en in bovenstaande antwoorden zijn uw vragen daarover reeds beantwoord.

	<p>D Rijrichting</p> <p>VV</p> <p>VV bocht</p> <p>D Wegdek</p> <p>D onderhoud</p> <p>D Rijrichting</p> <p>P</p>	<p>ze trouwens ook door het smalste stukje van het begin van de Bergstraat waar links en rechts geparkeerde auto's staan.)</p> <p>2) Hoe gaat dat samen met de verkeersremmende maatregelen in de Nieuwstraat/Bergstraat? Onze woning staat op de hoek Nieuwstraat/Lindewal en is al meerdere malen geraakt door een vrachtwagen die vanuit de Nieuwstraat de Burgemeester Nahuijssingel op wil gaan, en daardoor moet steken waardoor ons huis geraakt wordt en de stoep kapot wordt gereden.</p> <p>3) Kan er een verbod komen om rechtsaf te slaan? Het verkeer dat vanuit de Lindewal de Nieuwstraat in rijdt, scheurt door de bocht (die zich daar heel goed voor leent) wat gevaarlijke situaties oplevert voor de mensen die hier noodgedwongen op straat moeten lopen. Tevens is het voor ons ook gevaarlijk om de deur uit te lopen als er geen auto voor de deur staat. Ook de auto heeft meerdere malen schade opgelopen. In het boekje wordt ook de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen via de Lindewal-Nieuwstraat aangegeven wat nog meer drukte oplevert.</p> <p>4) Kan de flauwe bocht eruit gehaald worden door de stoep wat door te laten lopen, desnoods met een plantenbak of iets anders waardoor de verkeersdeelnemers eerst de straat in moeten kijken voordat ze erin scheuren. (Het valt me op dat deze bocht in de plattegronden niet zichtbaar is, maar gewoon haaks zoals we het ook graag zouden zien).</p> <p>Verder leent het wegdek zich niet voor zwaar verkeer. Ons huis (zo ook van de overige bewoners) trilt en begint alweer scheuren te vertonen. (Wij hebben de hele gevel laten repareren en opnieuw laten voegen, maar voor hoe lang)? De gaten in het wegdek zijn al meerdere malen gemaakt, maar de stratenmakers zeggen zelf dat het maar tijdelijk is omdat het wegdek niet meer ingesloten ligt. De gemeente geeft aan dat dit bij het groot onderhoud zou gaan gebeuren, maar volgens burens die hier langer wonen had dat al veel eerder plaats moeten vinden.</p> <p>5) Wanneer staat het groot onderhoud voor de Lindewal/Nieuwstraat en Burgemeester Nahuijssingel gepland? Een bekende sluiproute is vanaf de afrit van de brug, oversteken, en via de Lindewal/Burg. Nahuijssingel en Meipoortwal naar de buitenwijken of Angerlo. Mede omdat het iedere avond vanaf de snelweg tot aan de rotonde vast staat met verkeer. Hierbij moet het verkeer komende uit de Nieuwstraat vol in de remmen omdat ze geen voorrang krijgen. Tevens rijden ze aan de verkeerde kant van de weg (Lindewal) omdat er voor nr. 34 altijd een auto geparkeerd staat. Vanuit de Burg. Nahuijssingel rijden ze ook op de andere weghelft omdat voor nr. 52 ook een geparkeerde auto staat. Ook hierdoor zal het veiliger worden als het éénrichtingsverkeer (alleen de Nieuwstraat in) vanuit hier zou worden.</p> <p>6) De Lindewal wordt helemaal niet genoemd in het boekje, alleen dat er 8 plaatsen voor vergunninghouders over zijn. Dit zou een goede oplossing zijn om het verkeer af te remmen als er links en rechts geparkeerd gaat worden. (liefst nog vakken maken)</p>	<p>U heeft bij gemeente melding gedaan over uw ervaringen. Wij nemen dit mee in de verdere uitwerking van verkeersmaatregelen.</p>
--	---	---	--

	<p>D garage</p> <p>Ook zijn er nog 4 plekken voor de Burg. Nahuijssingel, maar ook deze straat wordt niet genoemd of verkeersremmend gemaakt.</p> <p>Ook is er veel verkeer van en naar Garage Kleine aan de Nieuwstraat. Klanten die hun auto brengen/halen, vaak nog met iemand in een extra auto die ze haalt en brengt, Busjes met onderdelen rijden als idioten af en aan. Tevens wordt er test gereden, waarbij de remtest favoriet is voor de kruising vanuit de Nieuwstraat die afloopt naar beneden. Daarnaast nog de klapperende opleggers met auto's die door de gaten in het wegdek rijden.</p> <p>7) Misschien kunnen ze hun klanten, personeel en leveranciers duidelijk maken (inlichten) dat we in een historische binnenstad wonen. Dat ze op nog geen meter van iemands voordeur rijden en er mensen op straat lopen.</p> <p>D Speeltuín</p> <p>Ook ligt er nog een speeltuintje aan het Putpad. Hier wordt weinig gebruik van gemaakt omdat de kinderen vanuit de Nieuwstraat over de weg moeten lopen. Tevens als ze het Putpad uitlopen om de Nieuwstraat weer op te gaan levert dit levensgevaarlijke situaties op! Niet alleen kinderen, maar ook de wandelaars, toeristen enz.</p> <p>VV</p> <p>8) Kan daar iets geplaatst worden zodat ze wel af moeten remmen, b.v strepen op de weg of zo'n lichtgevend bord die je ook bij scholen ziet.</p> <p>Nog een noodkreet van een buurvrouw, die vorige week haar kat doodgereden op de straat vond. kat nr. 5 in de straat sinds wij hier wonen, en 1 aangereden hond wat nog goed afgelopen is. Daarbij ben ik zelf ook geraakt door een spiegel van een voorbij rijdende bus, en is mijn voorwiel uit de fiets gereden. Gelukkig zijn er nog geen mensen (wat ik weet) ernstig gewond geraakt. Hopelijk kunnen jullie hier iets mee, we zijn er al jaren met de wijkraad, wijkagent en de gemeente mee bezig geweest. Uiteindelijk zijn we na het zoveelste schadegeval in jullie klankbordgroep terecht gekomen, en hopen dat er nu maatregelen kunnen worden getroffen. We spreken niet alleen voor onszelf, maar ook voor de bewoners van dit stuk van de Nieuwstraat en de kruising Lindewal. Wij zijn niet de enige met schade (wel de ergste schade, en we zien, horen en voelen de chaos van beide kanten op de kruising).</p>	
3D	<p>Dhr Ott 20 april D Evenementen</p> <p>Vanochtend werd ik als vertegenwoordiger van de klankbordgroep verkeer en parkeer benaderd door een bewoner uit de Roggestraat met de volgende suggestie: Laat de Montmarte markt in het vervolg plaatsvinden op de grote Markt bij de kerk. Die locatie is immers bedoeld voor het houden van markten. Op die plek heeft geen enkele bewoner overlast, dit geldt met name wat betreft de toegankelijk van de woning.</p>	Valt buiten de scope van dit project. Suggestie wordt intern gedeeld
	<p>Bert Dik 20 april D rijrichting</p> <p>Nog een nabrander, excuus. In onze subgroep is voorgesteld om de Boekholtstraat alleen toegankelijk te maken vanuit de Bergstraat en Heerenstraat. In de huidige opzet ontstaan er een verbinding tussen twee hoofdwegen (Bergstraat en Koepoort/Veerpoortwal) waardoor de Boekholtstraat een doorstroom functie krijgt. Het mag duidelijk zijn dat de afmeting van de Boekholtstraat, zeker in het gedeelte tussen Heerenstraat en Bergstraat, daarvoor te smal is. Daarnaast is gemeld dat de benadering van de Bergstraat vanuit de Boekholtstraat een verhoogd ongeval risico met zich meebrengt.</p>	

2B	Willem van Hees 27 april Proces	De coronacrisis zet op dit moment veel in een ander perspectief vooral voor de ondernemers maar ook voor de bewoners. Ik meen dat het goed zal zijn om dat in de voorstellen en het advies aan de gemeente te verwerken. Een en ander kan leiden tot een aangepaste fasering in de uitvoering van de plannen. Sommige zaken liggen op dit moment in de tijd min of meer vast, zoals naar ik aanneem het vervangen van het riool. Andere zaken kunnen per direct in gang gezet. Maar er zijn ook zaken die wellicht een jaar of zo uitgesteld kunnen worden met name om de ondernemers een jaar extra de kans te geven om waar nodig weer wat reserve op te bouwen. Wellicht is de vervanging van het riool daar dan toch de belangrijkste van. En als dat zou worden uitgesteld, sleept dat natuurlijk andere aanpassingen mee.	Aangepast fasering is vermeld in mail van 30 april '20 en in een filmpje van Birgit met de stand van zaken
	BL herhaling	Ik wil hierna mijn suggesties in een aantal onderdelen beschrijven. Duidelijk dat ze samenhang vertonen. Maar net zo belangrijk om de uitdaging te ontrafelen en zoveel als mogelijk per onderdeel van een advies te voorzien, met natuurlijk het vermelden van de raakvlakken met andere onderdelen. De hoofd-indeling zomer versus winter deel ik niet en neem ik dan ook niet over. Voor de zomer gelden wel enkele aanvullende maatregelen, zoals vrijdag-afsluiting en ombouw van betaald-parkeerplaatsen naar fiets-parkeerplekken	Herhaling van eerdere mail
	D herhaling	Het niet beschikken over beleidsdocumenten etc over de onderwerpen die hier aan de orde zijn, legt helaas beperking op. Met name de belangrijke onderbouwing voor keuzes blijft op die manier tekortschieten, want op een wankelende basis. Het zou goed zijn wanneer de gevraagde documenten alsnog gedeeld worden met de klankbordgroep.	Herhaling van eerdere mail
	Proces	Ik spreek hier als één bewoner. Ook dat is een beperking. Andere groeperingen, zoals ondernemers en gehandicapten, hebben zich gegroepeerd in belangengroepen. De Wijkraad Binnenstad heeft, zover ik nu kan zien, die rol nog niet op zich genomen. Ik zal hen daar attent op maken. Het zou goed zijn wanneer het projectteam dat ook doet.	De wijkraad is bij beide bijeenkomsten met 2 personen aanwezig geweest. Daarnaast is de wijkraad vertegenwoordigd in de stuurgroep Vitale Binnenstad. De wijkraad geeft zelf invulling aan het informeren en betrekken van haar leden. Jammer dat u zich niet vertegenwoordigd voelt. Signaal wordt doorgegeven
	H	Handhaven: <ul style="list-style-type: none"> - Erg veel opmerkingen en vragen hierover vanuit de klankbordgroep. - Bericht 16 maart Gelderlander: van 840 parkeerboetes in 2016 naar 93 boetes in 2019. - Handhaafbeleid 2017 – 2020, te vernieuwen in 2021. - Protocol handhaven 2016. Advies: <ul style="list-style-type: none"> - Draag zorg voor adviezen en uitvoering die goed en eenvoudig handhaafbaar zijn. Met name vergunning-parkeren en vrachtverkeer zijn op dit moment lastig zo niet onmogelijk te handhaven. 	Handhaving moet gericht ingezet worden.

		<ul style="list-style-type: none"> - Doe een uitvoeringstoets met de handhavers, uitvoerend en managers, zowel op de huidige situatie als op de nieuw voorgestelde situatie. - Adviseer de gemeente over kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen voor het nieuwe handhaafbeleid 2021 - 2024. Stel oa een nieuw handhaafprotocol voor met andere prioritering. Met name prioriteit 4 tav vergunning-parkeren, dat is gebaseerd op bewonersklachten en dus op 'klikken' (ook als is zelfsturing hier natuurlijk bedoeld, dit zal niet op die manier kunnen werken). En ook het toevoegen van een prioriteit voor rechtsgelijkheid (geen individuele bevoordeling), en prioriteit voor vrachtverkeer en voor geluidoverlast door verkeer. Geef waar mogelijk referenties, maatregelen en bereikt resultaat, vanuit andere (vergelijkbare) steden. Adviseer een evaluatie elke 3 à 5 jaar. 	
Z D Rijrichting D snelheidsremmer Advies	<p>Verkeersluwte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visie Doesburg 2040 in wording. Niet beschikbaar. Wat zegt dit concreet over dit onderwerp. - Landelijke trends voor milieuzones, verkeersbeperkingen, etc. - In de binnenstad alleen bestemmingsverkeer en de binnenstad via de kortst mogelijke route laten verlaten. - Werking van eenrichtingsverkeer is beperkt. Veel 'zondaars'. En kan ook leiden tot onnodig zoekverkeer. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Heel krachtig de door jullie voorgestelde afsluiting in de Kerkstraat. Let wel op afhalen en bezorgen bij China en bij Doneria (mag geen probleem zijn, lijkt me). - Naast het omkeren van het eenrichtingsverkeer in de Meipoortstraat ook de Zandbergstraat aanpassen om verkeer zo snel als mogelijk de binnenstad te laten verlaten en rondje Ooipoortstraat-Meipoortstraat/Helmichstraat-Zandbergstraat naar kruispunt Ooipoort weg te nemen. Voorstel voor de Zandbergstraat: eenrichting van Helmichstraat naar Meipoortstraat, eenrichting van Helmichstraat naar parkeerplaats FD Roosevelt, eenrichting van Ooipoortstraat naar parkeerplaats FD Roosevelt. - Bezien of ook op andere plekken in de binnenstad dergelijke lussen kunnen worden vermeden en verkeer sneller de binnenstad kan verlaten. - Ten aanzien van snelheidsremmers aandacht voor extra geluid van remmend en weer optrekkend verkeer. - Zorgdragen voor minimale breedtes voor het autoverkeer en daarmee de gemiddelde snelheid dempen. - Referentie naar trends elders benoemen, inclusief de ervaringen aldaar. 	<p>We werken de maatregelen voor verkeerscirculatie verder uit, Doesburg heeft een oud smal netwerk van straten waarover we het verkeer moeten verdelen.</p>	
		<p>Zoekverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op diverse manieren naar voren gebracht in de klankbordgroep. - Is onderdeel van de ambitie om de binnenstad meer verkeersluw te maken. 	<p>Met de maatregelen wordt dit aangepakt.</p>

	D Borden P Betaald	<p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewegwijzering naar gratis parkeren verduidelijken. Op strategische plekken grotere borden. Daarnaast borden aan de ringweg bij elke straat, waar de binnenstad kan worden ingereeden of kan worden verlaten. - Betaald parkeren in de binnenstad duurder maken en beperken tot 2 uur maximaal. 	
	P Borden D vrachtverkeer D losplaatsen H	<p>Leveranciers/vrachtverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnenstad en ringweg alleen toegankelijk voor bestemmings-vrachtverkeer en leveranciers. - Bewegwijzering voor vrachtverkeer is onjuist en onvolledig. Binnenstad is nu vrijwel overal toegankelijk voor alle vrachtverkeer (ook niet-bestemming), wegens ontbreken van borden 'bestemmings-vrachtverkeer' bij de Ooipoortstraat en bij de Meipoortstraat. Bord bij Verhuellbrug vanaf Dieren vermeldt daarnaast 'verboden voor alle vrachtverkeer' in de binnenstad. - Beperken van gewicht en/of lengte van het bestemmings-vrachtverkeer in verband met risico's voor de smalle wegen, lastige bochten, het riool, de vele oude panden en monumenten en zo aan te sluiten bij dezelfde algemene trend ook bij andere oude binnensteden <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewegwijzering toetsen en consequent aanpassen. Op strategische punten grotere en meer opvallende borden plaatsen, afrit Verhuellbrug, afrit Koepoordijk, rotonde Kraakselaan, afritten Didamseweg. Doelstelling alleen bestemmingsverkeer in de binnenstad. Ook Ringweg volledig tot bestemmingsverkeer beperken. - Lengte en gewicht voor vrachtverkeer in de binnenstad beperken tot 7,5 ton en 10m. Vaste uitzondering voor AH en Coöp via Kloostertuin met aanrij- en wegroute via Bernard Ubbinkweg (dus niet via Ooipoort en FD Rooseveltsingel). Ingeval ergens aantoonbaar bijzondere lengte of gewicht nodig heeft, daarvoor een ontheffing procedure regelen. - Jullie voorstel om vaste losplaatsen in te richten doorzetten. - Handhaving toepassen op vrachtverkeer, bestemming of niet, lengte en/of gewicht. 	<p>Dank voor de suggesties. Bevoorrading wordt nadere uitgewerkt.</p> <p>Bebording is onderdeel van vervolgproces</p> <p>Losplaatsen zijn aangewezen</p>
	Z	<p>Extra zomer afsluiting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beleid inzake verkeerssluwte. - Politieke uitspraak gemeenteraad. - Mogelijk meer kijk- en kooppubliek en op die manier gunstig voor ondernemersklimaat. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Jullie voorstel om de vrijdag toe te voegen doorzetten. Na 2-3 jaar effecten evalueren. Bezoekersaantallen per dag vergelijken met huidige meting en ondernemers enquête. Daarna een besluit over meer dagen afsluiting of terug naar minder, dus alleen de zaterdag en culturele zondag. o Jullie voorstel om minder uren per dag af te sluiten doorzetten, dus van 11u tot 17u. 	<p>Voorstellen worden doorgezet, dank voor steun</p>

	<p>Z</p> <p>D rijrichting</p> <p>D chip palen</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Jullie voorstel om de grootte van het afgesloten gebied onveranderd te laten doorzetten. Wel zoeken naar middelen om draai en keer verkeer bij afsluiting Ooipoortstraat, en wellicht bij andere afsluitplekken, te verminderen. - Oplossing vinden voor ingesloten auto's (oa van bewoners) en bedienen van paaltjes. Meerkosten van chip-palen zouden kunnen opwegen tegen de huidige personeelskosten van het openen en sluiten van de palen. 	
	<p>D verkeersgeluid</p> <p>D milieuzone</p>	<p>Geluidoverlast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wegenverkeerswet geeft gemeente bevoegdheid om grenzen te stellen aan verkeersgeluid - Als voorbeeld: RIVM rapporteert voor de Ooipoortstraat 55 -65 decibel en benoemt dat als 'matig tot slecht'. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stel een richtlijn op voor maximaal aantal decibel voor het verkeer in de binnenstad. Betreft met name motoren, vrachtverkeer en (te hard rijdende) personenauto's. - Voer een daarop aangepaste milieuzone in voor de binnenstad. - Leidt natuurlijk ook wel weer tot borden aan de rand van ringweg en binnenstad. 	<p>Dank voor de adviezen. Beperking is nu niet aan de orde.</p>
	<p>F</p>	<p>Parkeren:</p> <p>Onderbouwing:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ondersteunen van beleid voor verkeersluwte, mn auto's, vrachtverkeer en motoren. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jullie voorstel om in de zomer betaald parkeerplaatsen in te ruilen voor fiets-parkeerplekken doorzetten. 	<p>Zie eerder antwoord</p>
	<p>P telling</p>	<p>Gratis parkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Er lijkt een duidelijke trend te zijn van meer toeristisch bezoek aan de binnenstad. In hoeverre dit leidt tot meer parkeerdruk is niet duidelijk, maar lijkt wel echt aan de orde. o De totaal-tellingen van bezettingsgraden zijn onvoldoende specifiek en daardoor niet echt bruikbaar. Bezettingsgraad geteld op twee zaterdagavonden in mrt/apr tijdens corona, en ontbreken van toeristen, betreft daardoor vrijwel alleen bewoners/ondernemers van de binnenstad. Telling op de Bleek: 100-120. Telling op de Turfmarkt: circa 40. Gezamenlijk dus echt minder dan 50% beschikbaar voor toeristen. o Onbekend of dagenlang parkeren op de gratis parkeerruimtes wel of niet is toegestaan. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Om tot een beter advies te komen over de noodzaak van uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen, vooral voor toeristen, zijn betere tellingen noodzakelijk. Oa met opname van kenteken en daarmee opname van herkomst van het voertuig (eenmalig RDW-inzage). 	<p>Tellingen vinden wij bruikbaar tezamen met het beeld van de groei en actuele situatie.</p>

	<p>P Turfmarkt</p> <p>P betaald</p> <p>P tijdsduur</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Het aantal parkeerplaatsen op de Turfmarkt is eenvoudig met 40 plaatsen uit te breiden, wanneer parkeren ook wordt toegestaan aan de achterzijde en de Hanzewegzijde van de oude remise. o Een advies voor serieuze uitbreiding en/of omzetten naar betaald parkeren heeft grote impact en vraagt om steviger onderbouwing. Is daarom nu niet aan de orde. Zo'n omzetting zou ook leiden tot waarschijnlijk veel nieuwe vergunningaanvragen, zowel van bewoners die het nu zonder vergunning doen als van bewoners met een tweede voertuig. - Vastleggen zo nodig dat dagenlang parkeren wel of niet is toegestaan. Daarop vervolgens ook handhaven 	<p>We onderzoeken de mogelijkheden om uit te breiden.</p> <p>Zie eerdere antwoorden, is nu niet aan de orde</p>
	<p>P Betaald</p> <p>P Betaald</p> <p>P Betaald</p> <p>P flitsparkeren</p>	<p>Betaald parkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betaald parkeren komt voor in het kerngebied van de binnenstad en daarnaast op gefragmenteerde plekken daarbuiten in de binnenstad. - Vergunninghouders parkeren in diverse straten en pleinen ook op betaald parkeren plaatsen. Zover mij bekend is dit niet toegestaan. - Handhaving op foutief betaald parkeren, ook door vergunninghouders en dagkaarthouders, is minimaal cq onvoldoende. - Gefragmenteerde plaatsen voor betaald parkeren leidt tot zoekverkeer mn door toeristen. - Onduidelijk of het betaald parkeren in de binnenstad voor de ondernemers verkoopkansen oplevert. Laad- en losplaatsen voor brengen of halen van aankopen staat hier los van. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beperk het betaald parkeren tot uitsluitend het kernwinkelgebied. Zoekverkeer zal hierdoor verminderen. - Beperk de tijdsduur van betaald parkeren tot maximaal 2 uur. Lang bezet houden van een plek wordt hierdoor verminderd. - Ter overweging, maar nog echt op effecten te toetsen: Maak de hele binnenstad, inclusief de ring, tot betaald parkeren. Sta toe dat vergunninghouders overal op betaald parkeerplaatsen mogen staan. - richt plaatsen voor flitsparkeren in. 	<p>Voorstel voor parkeren is uitgewerkt in het boekje. Bezoekers ontvangen op gratis plaatsen buiten het centrum.</p>
		<p>Vergunning parkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De wachtlijsten geven geen inzicht in het aantal voertuigen van bewoners/ondernemers van de binnenstad die dagelijks, vaak alleen avond en weekend een parkeerplek bezetten. Zoals blijkt uit de telling op Bleek en Turfmarkt (geldt ook voor Mauritsveld ea) zijn veel bewoners bereid om iets verder te lopen en dus gratis te parkeren in plaats van te kiezen voor een vergunning van €130 oid per jaar. Daarbij is ook rekening te houden met het feit, dat mij is verteld dat ik in de Ooipoortstraat als vergunninghouder niet mag 	<p>Zie eerdere antwoorden over herijking vergunningensysteem</p>

<p>V P Betaald V V V bestelwagen</p>		<p>parkeren, maar dat voor mij de Kloostertuin is aangewezen en dat is verder lopen dan de gratis Mauritsveld.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De complexe afwisseling van betaald parkeren en vergunninghouders parkeren is lastig handhaafbaar en leidt zeker ook tot veel zoekverkeer. - Veel vergunninghouders (ook invalidenkaarten) parkeren nu op plaatsen waar dat niet is toegestaan. Daarop wordt niet gehandhaafd. Reden: het handhaafprotocol geeft aan dat voor vergunninghouders alleen wordt gehandhaafd op basis van klachten van omwonenden (klikken dus?) - Parkeren ontsiert het rijks beschermde stadsgezicht van de binnenstad. Als daaraan kan worden verbeterd mag dat niet worden nagelaten. <p>Advies (moet wel getoetst op effecten):</p> <ul style="list-style-type: none"> o Stap af van het stratenbeleid voor vergunninghouders. Breng negatief advies uit voor een sectorbeleid. Doesburg is daarvoor domweg te klein. o Maak de hele binnenstad, inclusief de ring, tot betaald parkeren. o Sta toe dat vergunninghouders overal kunnen parkeren op betaald en gratis parkeerplaatsen, met uitzondering van het kernwinkelgebied. o Verstrek de vergunningen op kenteken in plaats van op adres. o Verstrek vergunningen aan bestelwagens met de voorwaarde dat zij alleen langs de ringweg mogen parkeren en niet in de binnenstad. Dit in verband met het ontsieren van het rijks beschermde stadsgezicht. <ul style="list-style-type: none"> - Voer deze aanpassingen door en evalueer de werking ervan na 2 jaar. Besluit aan de hand daarvan tot eventuele aanpassingen 	
	<p>Proces</p>	<p>Fasering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stap voor stap uitvoering maakt het geheel beter te managen. - Corona vraagt mogelijk om uitstel van sommige maatregelen. - Sommige maatregelen kunnen direct en met weinig budgetbeslag ingevoerd worden, dus ook direct besluiten en doen. <p>Advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In feite zijn alle adviezen per direct uitvoerbaar. Geen enkele is afhankelijk van de vervanging van het riool. - Werk een fasering uit die inspeelt op ingeschatte acceptatie en te bereiken effect. 	<p>Besluitvorming door de gemeenteraad over kader voor verkeer en parkeren is nodig.</p>
<p>13</p>	<p>Rike de Boer 30 april Z</p>	<p>Graag antwoord.: de gedeeltelijke autovrije afsluiting van de Veerpoetstraat staat er niet in, is dit uitgesteld of afgesteld?</p>	<p>Verwerkt in het boekje</p>
		<p>Toekomst bestendig wonen: aansluiting op https://www.doesburg.nl/toekomstbestendig-wonen-lening. Uit het feit dat leningen ter beschikking worden gesteld neem ik aan dat de bedoeling is dat de bewoners in een toekomstbestendige woning blijft wonen. Daar voldoet dit voorstel niet aan. Vraag: als iemand zijn woning toekomstbestendig heeft gemaakt kan dan</p>	<p>Toegankelijkheid vinden we belangrijk. Het is het gedrag van mensen waardoor problemen ontstaan. Dat moeten we aanpakken</p>

	P Vakken	<p>alsnog toegankelijkheid van de woning worden geregeld? Toegankelijkheid bestaat uit toegang met rolstoel, rollator, wankele motoriek. Hiervoor is maatvoering vastgesteld (ik heb mij hier jaren mee bezig gehouden).</p> <p>Probleem: Nu wordt mijn voordeur regelmatig geblokkeerd door het ontbreken van gemarkeerde vakken en de bijbehorende handhaving. In dit voorstel wordt zowel niet voldaan aan het toekomstbestendig wonen als aan de normale toegankelijkheid van de woning (zoals bij mijn eigen woning). Mogelijk neemt het aantal parkeerplaatsen af als gemarkeerde vakken worden toegepast. Mijn voorstel zou zijn: vraag bewoners wat ze willen en pas de vakken daarop aan. Dus als de eigenaar de deur niet vrij hoeft, kunnen de vakken doorlopen. Spreek een onderhoudstermijn af en geef dan periodiek de gelegenheid voor aanpassingen.</p> <p>Voorstel: pas parkeermarkeringen overal toe.</p>	Zie eerdere antwoorden over parkeren in vakken
	<p>P Campers</p> <p>V bedrijfswagens</p> <p>V</p>	<p>Evenwicht leefbaarheid bewoners/bezoekers. Het plan zorgt niet voor een goed evenwicht tussen de leefbaarheid van de bewoners en de aantrekkelijkheid voor bezoekers.</p> <p>Bezetting vergunningsgebied door bedrijfsautos en campers</p> <p>Probleem: Bezetting door derden in de vergunde gebieden. Met het huidige plan kunnen campers, bedrijfsautos etc. overal staan. Dat doen ze ook. Campers van derden of van bewoners staan regelmatig voor langere tijd op vergunningsplaatsen. Evenals bedrijfsauto's. het zijn er echt heel veel: maximaal geteld 5 voor een verbouwing incl. auto woningeigenaar op 30 plaatsen. Dat is véél. Toeristisch niet aantrekkelijke en slecht voor de toegankelijkheid van daglicht voor bewoners.</p> <p>Voorstel: Campers mogen alleen parkeren op daarvoor bestemde parkeerplaatsen aan de turfhaven. In de rest van het centrum wordt dit verboden ook voor bewoners.</p> <p>Je mag altijd laden en lossen, dat is voor bewoners en bezoekers toegestaan (kort dus identiek aan laden en lossen als je geen vergunning hebt). Handhavers zijn heel streng bij toestaan van het laden en lossen.</p> <p>Voorstel: Auto's (busjes/kraanwagens etc.) die tijdelijk in de binnenstad zijn, voor bijv. onderhoud van woningen krijgen niet meer onbepaald vergunning. Reserveer hiervoor plaatsen op de markt of de ring om langer te staan. Sta alleen laden en lossen toe in het centrum.</p> <p>Alternatief. bewoners die een vergunning hebben kunnen hun eigen vergunning inzetten voor bedrijven die bijv. de schoorsteen komen vegen. Bewoners die geen vergunning hebben kunnen één vergunning voor bezoekers krijgen. In beide gevallen wordt minimaal een dag tevoren per email aan de gemeente gemeld dat hier gebruik van wordt gemaakt. De email kan getoond worden aan de handhaver of achter het raam van de auto liggen. Dan is er max 1 auto per woning per keer in het vergunningsgebied.</p> <p>Probleem bij drukker toeristisch bezoek kunnen autos van bewoners zonder vergunning niet geparkeerd worden op de gratis parkeerterreinen. Uitgangspunt moet zijn: het is mogelijk om auto's van bewoners te parkeren op een van de parkeerterreinen vlakbij het centrum</p>	<p>Met de voorstellen moet de balans hersteld worden</p> <p>Zie eerder antwoorden over campers en vergunningen voor tijdelijke busjes</p> <p>Zie eerdere antwoorden herijking vergunningensysteem</p>

	P bewoners P evenementen	Voorstel: bewoners kunnen 1 vergunning per auto kopen en 1 kaart krijgen waarmee ze altijd op een parkeerterrein terecht kunnen. Worden deze parkeerterreinen opengesteld voor bezoekers dan wordt gezorgd dat bewoners niet in de knel komen met hun auto. Door bijv. een parkeertarief te laten gelden bij evenementen of bepaalde parkeerplaatsen te reserveren voor bewoners zodat bewoners bij evenementen niet in de buitenwijken hoeven te parkeren.	
	VV	Praktisch bestaand probleem: fietsers en voetgangers krijgen de ene keer voorrang, de ander keer niet bij oversteken binnenring. Nu is alleen voor voetgangers vanaf de Bleek voorrang, fietsers niet. Dat is verwarrend merk je als gebruiker. Voorstel: Geef voetganger en fietsers voorrang op autos op de binnenring. Dan is het minder interessant als sluiproute en duidelijker hoe de regels zijn.	Dat zullen we bekijken
	I	Praktisch bestaand probleem: parkeren van auto's met gehandicaptenkaart op plaatsen vergunninghouders. Voorstel: Wees duidelijk dat een gehandicaptenkaart geen recht geeft op een parkeerplaats in de vergunde gebieden. En handhaaf erop. Duidelijke bebording ruim voor de entree van de stad wat wel mag, geeft de mogelijkheid andere oplossingen te kiezen. Nu is men vaak al in de het centrum als men erachter komt dat iets niet handig is of mag.	Gaan we verduidelijken
	P Borden D bestemmingsverkeer	Dankzij de Coronacrisis is het wonen in de binnenstad anders. Een goed moment om verder te kijken dan voorheen. Motorrijders toeren nu regelmatig door de binnenstad, graag alleen voor bestemmingsverkeer Voorstel: borden bij elke toerit. Alleen bestemmingsverkeer in de binnenstad. Geen bezoekers met motoren, campers, autos etc.. Verwijsborden waar deze kunnen parkeren om de stad te bezoeken.	Zie eerdere beantwoording
	V	Thuiszittend is daglicht in de woning nog belangrijker dan het al was. Vaak wordt daglicht enorm beperkt door het type geparkeerde auto. Voorstel: Beperk de hoogte voor vergunningen tot de hoogte van normale personenwagens, dus geen Pc hoofdtrekkers, busjes, campers etc.. . Bedrijfsautos van pandeigenaren/huurders in de binnenstad mogen niet voor woningen staan.	Zie eerdere beantwoording
	D 1,5 meter	Dankzij Corona moet je 1,5 m afstand houden. Weloverwogen zou je nu moeten bedenken: dit gaat vaker gebeuren, hoe richten we Doesburg hierop in. Nu is met name de weg naar de Linie een probleem. tweerichting voetgangers en fietsers aan een zijde, wil echt niet. Juist als iemand naarde dokter of apotheek moet, zou je een veilige route verwachten. Graag duidelijkheid wat de gemeente Doesburg doet met het Coronabeleid nu en in de toekomst.	Wordt aan gewerkt door de Task Force, is gemeld in mail van 30 april