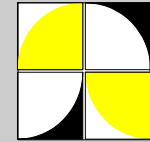


## Verkeersbesluit Autoluwe Binnenstad



### reactienota zienswijzen

#### procedure

20-08-2024 B&W-besluit VB 2024-09 (ontwerp-verkeersbesluit)  
29-08-2024 start ter visie legging (tot en met 10 oktober 2024)  
12-11-2024 B&W ter vaststelling

De digitale versie van het ontwerp-verkeersbesluit is te bekijken via:  
[Gemeentebblad 2024, 371700 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officie-  
lebekendmakingen.nl\)](#)

Om zoveel mogelijk rekening te houden met de vele uiteenlopende belangen van alle doelgroepen heeft het college eerder een ontwerp-verkeersbesluit genomen en gepubliceerd.

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om een zienswijze in te dienen. Voor zover de zienswijzen daartoe aanleiding geven, is het verkeersbesluit aangepast.

#### Wijzigingsoverzicht

versie	datum	auteur	aanleiding
1.0	05-11-2024	ps	besluitvorming b&w

## Zienswijzen

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
1	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
1a	Geldt ontheffing ook voor ons als taxibedrijf?	Op grond van artikel 149 WvW 1994 en artikel 87 RVV 1990 kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen aan taxibedrijven. Hierop is de Legesverordening van toepassing. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegrond</u> .
2	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
2a	Graag zouden wij willen weten hoe onze cliënten en medewerkers op onze locatie [REDACTED] kunnen komen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medewerkers worden geacht te parkeren op één van de parkeerlocaties buiten de binnenstad. Hiervoor zijn desgewenst parkeervergunningen verkrijgbaar. Hierop is de Verordening Parkeerbelastingen van toepassing.</li> <li>• Taxi's kunnen cliënten voor de deur afzetten en ophalen (zie 1)</li> <li>• Cliënten van deze zorginstelling vallen onder de doelgroep "patiënten van zorgverleners die in de binnenstad zijn gevestigd"; zijzelf dan wel degenen die hen brengt en ophaalt komen voor ontheffing in aanmerking. Hierop is de Legesverordening van toepassing.</li> </ul>
3	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
3a	Ik zou graag willen dat het Zoutkeetstraatje ook afgesloten wordt voor parkeren voor mensen die winkels en restaurants bezoeken.	Het Zoutkeetstraatje valt buiten de autoluwe binnenstad. De weg wordt heringericht in het kader van de rioleringswerkzaamheden in de binnenstad. Daarbij vervallen de betaald-parkeervakken en worden alle resterende parkeerplaatsen aangewezen voor vergunninghouders. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u> .


Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
4	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
4a	Door ernstige medische beperkingen heb ik helaas iedere week fysiotherapie nodig. Ik heb van de gemeente Tiel (na een strenge medische keuring) een invalidenparkeerkaart toegekend gekregen.	Op grond van artikel 149 WvW 1994 en artikel 87 RVV 1990 kan het college van burgemeester en wethouders om niet ontheffing verlenen aan houders van een invalidenparkeerkaart. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegrond</u> .
5	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
5a	Wij wonen aan de [REDACTED] en hebben een parkeervergunning (2 auto's) voor o.a Bleekveld en een inpandige parkeerplaats die deel uit maakt van ons huis. Krijgen wij een ontheffing.	Het college van burgemeester en wethouders verleent bewoners en bedrijven met een parkeervergunning voor de autoluwe binnenstad (niet zijnde Waalkade, Taluud en parkeergarage Westluidense Poort) en bewoners van de binnenstad met een parkeervoorziening op eigen terrein om niet ontheffing.
6	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
6a	Krijgen bewoners en bedrijven met een parkeervergunning Bleekveld/Waalkade/Taluud ook ontheffing, bijv. voor het afzetten van (zware) boodschappen	Op grond van het raadsbesluit van 14 juli 2021 komen bewoners en bedrijven met een parkeervergunning Bleekveld/Waalkade/Taluud niet in aanmerking voor een ontheffing voor de autoluwe binnenstad. Zij worden geacht te laden en te lossen in de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, en te lopen vanaf Waalkade/Taluud of de parkeergarage van de Westluidense Poort naar hun woonadres.
7	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
7a	Welke regeling kom ik onder te vallen met een vergunning voor centrum.	Het Zoutkeetstraatje valt buiten de autoluwe binnenstad. De weg wordt heringericht in het kader van de rioleringswerkzaamheden in de binnenstad. Daarbij vervallen de betaald-parkeervakken en worden alle resterende parkeerplaatsen aangewezen voor vergunninghouders. (zie ook antwoord 3a).

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
8	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
8a	Bewoners [REDACTED] vinden het een goede zaak om de binnenstad zoveel als mogelijk autoluw te maken.	Voor kennisgeving aangenomen.
8b	Wij vragen ons af, of het autoluw maken van de binnenstad (g)een aanzuigende werking heeft voor de Oliemolenwal.	Bestemmingsverkeer wordt aan de rand van de autoluwe binnenstad opgevangen in de parkeergarage van de Westluidense Poort. In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, kan er een beperkte verschuiving van verkeer vanuit de autoluwe binnenstad naar de Oliemolenwal plaatsvinden.
8c	Staat de Oliemolenwal op de planning om aangepakt te worden?	De Oliemolenwal wordt heringericht, tegelijk met de grootschalige rioolwerkzaamheden in de binnenstad. Daarbij worden duidelijke laaden losplaatsen aangelegd.
9	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
9a	Veelvuldig rijden automobilisten tegen de rijrichting in de Kerkstraat naar het parkeerterrein achter de Kerkstraat. Dit leidt tot gevaarlijke situaties bij de uitgang (poort) naar het parkeerterrein. De fysieke afsluiting bij de ingangen van de autoluwe binnenstad leiden naar verwachting tot een toename van overtredingen. Toegang naar het parkeerterrein ook graag afsluiten, net als Ambtmanstraat en Hoogeinde.	Het ontwerp is in een breed participatieproces tot stand gekomen. Daarbij is afsluiting van deze toegang niet naar voren gebracht. Afsluiting is niet in het ontwerp van de autoluwe binnenstad opgenomen. Er zijn op dit moment geen gegevens beschikbaar over deze overtreding. Daarom voeren we in Q1 van 2025 verkeerstellingen uit op deze locatie. Zo nodig nemen we aanvullend maatregelen. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegrond</u> .

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
10	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
10a	Klopt het dat vergunninghouders Bleekveld geen ontheffing krijgen? We kunnen dan nergens de auto in de buurt zetten om iets te laden of lossen.	Op grond van het raadsbesluit van 14 juli 2021 komen bewoners en bedrijven met een parkeervergunning Bleekveld/Waalkade/Taluud niet in aanmerking voor een ontheffing voor de autoluwe binnenstad. Zij worden geacht te laden en te lossen in de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, en te lopen vanaf Waalkade/Taluud of de parkeergarage van de Westluidense Poort naar hun woonadres. Zie ook antwoord 6a.
11	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
11a	Verzoek/vraag om een ontheffing te krijgen voor het (vracht)verkeer dat incidenteel buiten de venstertijden het loadingdock van de kleine zaal van de Agnietenhof in de St. Agnietenstraat moet kunnen bereiken.	Bezorgers van decorstukken voor theater Agnietenhof vallen onder de doelgroep “pakket- en andere bezorgdiensten”; zij komen voor ontheffing voor de autoluwe binnenstad in aanmerking. Hierop is de Legesverordening van toepassing.
12	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
12a	bewoners [REDACTED] zijn voorstander van dit project.	Voor kennisgeving aangenomen.
12b	De gedachtegang is niet bekend waarom de tijden van zone 2 niet gelijk zijn dan die van zone 1. Voorkeur gaat ernaar uit om dezelfde tijden te hanteren als zone 1.	De ruimere venstertijden gelden in de Westluidensestraat en op de Tolhuiswal (zone 2), omdat daar meerdere winkels en zorgverleners overdag afhankelijk zijn van korte bezoeken van klanten en patiënten. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u> .
13	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
13a	Omdat ik nogal eens per fiets gebruik maak van de Westluidensestraat, dus ook van het stuk Westluidensestraat vanaf de Agnietenstraat naar Zinder, vind ik het jammer dat daar gewoon autoverkeer kan plaatsvinden, omdat de straat daar behoorlijk smal is.	De ruimere venstertijden gelden in de Westluidensestraat en op de Tolhuiswal (zone 2), omdat daar meerdere winkels en zorgverleners overdag afhankelijk zijn van korte bezoeken van klanten en patiënten. Zie ook antwoord 6a

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
14	<p>■■■■■</p>	<p><b>Ontvankelijk</b></p>
14a	<p>De geplande afsluiting heeft een ontsierende impact op omringende rijksmonumenten, met name op onze woning, ■■■■■, het historische hek, en het prachtige Ambtmanhuis. Het plaatsen van een moderne, beweegbare afsluiting voor diezelfde voordeur is niet alleen in strijd met het historische karakter van de straat, maar zal ook de woningwaarde en de uitstraling van mijn woning en de omgeving negatief beïnvloeden.</p>	<p>Het verdrag van Granada is een verdrag dat Nederland heeft geratificeerd. Dat betekent dat wij als overheid zo goed mogelijk willen/moeten handelen naar de bepalingen. Maar wij als gemeente hebben ook ruimte om natuurlijk te handelen binnen de bepalingen. Dergelijke afsluitingen zijn elders in de historische binnenstad reeds aanwezig en leiden niet tot een onaanvaardbare afbreuk van het historische straatbeeld. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>
14b	<p>De geplande afsluiting zal ook de parkeersituatie bemoeilijken. Bezoekers van de binnenstad en omringende woningen, zullen waarschijnlijk geneigd zijn om hun auto's kort te parkeren in de buurt van mijn woning, wat kan leiden tot parkeerproblemen.</p>	<p>De parkeercapaciteit verandert niet als gevolg van de invoering van de autoluwe binnenstad. In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de parkeerdruk af, doordat weggebruikers zonder ontheffing de autoluwe binnenstad niet kunnen inrijden. Vrijkomende parkeerruimte wordt vergoed bij het uitvoeren van de rioleringswerkzaamheden.</p>
14c	<p>De afsluiting zal ongetwijfeld leiden tot overlast van remmende en optrekkende voertuigen in de directe omgeving van mijn woning. Dit kan niet alleen geluidsoverlast veroorzaken, maar ook trillingen die schadelijk kunnen zijn voor mijn rijksmonumentale woning. Dergelijke trillingen, in combinatie met het remmen en optrekken van zware voertuigen, vormen een reëel risico voor de structurele integriteit van het pand, wat extra onderhoudskosten kan opleveren.</p>	<p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de verkeersintensiteit door de maatregel sterk af. Hierdoor neemt ook de overlast van geluid en trillingen af. In de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, is er naar verwachting geen significante verandering in de verkeerssituatie. In die perioden zijn de beweegbare afsluitingen buiten werking, waardoor er geen sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal door de herinrichting van de straten naar verwachting ook in die perioden de overlast van geluid en trillingen afnemen. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
14	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
14d	<p>Indiener vraagt zich af of deze maatregel wel proportioneel is, gezien het huidige beperkte probleem van onrechtmatig inrijden op deze eenrichtingsweg. Het installeren en onderhouden van een beweegbare fysieke afsluiting brengt bovendien aanzienlijke kosten met zich mee, die niet in verhouding staan tot het beoogde doel. In plaats van een fysieke barrière kunnen verkeersborden, wegmarkeringen en handhaving (bijvoorbeeld door BOA's en/of camera's) voldoende zijn om het inrijverbod af te dwingen.</p>	<p>De fysieke afsluitingen bij de ingangen van de autoluwe binnenstad leiden mogelijk tot een toename van ongewenst verkeersgedrag. Met name tegen de (bestaande) rijrichting in rijden van de Gasthuisstraat/Vleesstraat en de Ambtmanstraat leidt tot verkeersgevaarlijke situaties. Daarom sluiten we de autoluwe binnenstad ook op het Hoogeinde en de Ambtmanstraat af met beweegbare palen. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>
15	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
15a	<p>De industriële verkeersmiddelen vormen een totale dissonant met de directe beschermde binnenstadsuitstraling.</p>	<p>Het verdrag van Granada is een verdrag dat Nederland heeft geratificeerd. Dat betekent dat wij als overheid zo goed mogelijk willen/moeten handelen naar de bepalingen. Maar wij als gemeente hebben ook ruimte om natuurlijk te handelen binnen de bepalingen. Dergelijke afsluitingen zijn elders in de historische binnenstad reeds aanwezig en leiden niet tot een onaanvaardbare afbreuk van het historische straatbeeld. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
15		<b>Ontvankelijk</b>
15b	<p>Door het afremmen, stilstaan en optrekken van voertuigen ter plaatse van de verkeerszuil, zullen de hierdoor ontstane trillingen de kwetsbare gebouwen mogelijk kunnen aantasten.</p>	<p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de verkeersintensiteit door de maatregel sterk af. Hierdoor neemt ook de overlast van geluid en trillingen af.</p> <p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, is er naar verwachting geen significante verandering in de verkeerssituatie. In die perioden zijn de beweegbare afsluitingen buiten werking, waardoor er geen sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal door de herinrichting van de straten naar verwachting ook in die perioden de overlast van geluid en trillingen afnemen.</p> <p>Zie ook antwoord 14c.</p> <p>Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegron</u>d.</p>
15c	<p>Lichtvervuiling en geluidshinder van dynamisch verkeer pal voor de woonpanden zullen averechts werken en niet zorgen voor de beoogde rust van een autoluwe straat.</p>	<p>Het college is van mening dat de lichtvervuiling geen aanleiding geeft om hiervoor aanvullende maatregelen te nemen. Door de afname van het autoverkeer dat de autoluwe binnenstad via het Hoogeinde verlaat, neemt het lichtschijnsel van autokoplampen af.</p> <p>Zo nodig kunnen bewoners zelf maatregelen nemen om lichthinder te beperken.</p> <p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de verkeersintensiteit door de maatregel sterk af. Hierdoor neemt ook de overlast van geluid en trillingen af.</p> <p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, is er naar verwachting geen significante verandering in de verkeerssituatie. In die perioden zijn de beweegbare afsluitingen buiten werking, waardoor er geen sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal door de herinrichting van de straten naar verwachting ook in die perioden de overlast van geluid en trillingen afnemen.</p> <p>Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegron</u>d.</p>



Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
15	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
15d	Op deze eenrichtingsstraat, aan het eind van het autoluwe traject, is zo'n peperdure (in aanschaf en onderhoud) verzinkbare verkeerszuil met verkeerslicht-installatie totaal overbodig	De fysieke afsluitingen bij de ingangen van de autoluwe binnenstad leiden mogelijk tot een toename van ongewenst verkeersgedrag. Met name tegen de (bestaande) rijrichting in rijden van de Gasthuisstraat/Vleesstraat en de Ambtmanstraat leidt tot verkeersgevaarlijke situaties. Daarom sluiten we de autoluwe binnenstad ook op het Hoogeinde en de Ambtmanstraat af met beweegbare palen. Zie ook antwoord 14d. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegron</u> d.
16	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
16a	Wij zijn als bewoners van de [REDACTED] en [REDACTED] er aan toe dat het autoluwe maken van de binnenstad daadwerkelijk wordt uitgevoerd.	Voor kennisgeving aangenomen.
16b	We vrezen dat als de binnenstad twee verschillende tijdsvensters hanteert, en de Sint Agnietenstraat dagelijks in de middag 5 uren langer open blijft dan de rest van de binnenstad (tot 17:00 uur), de verkeersdruk van de Ambtmanstraat en Gasthuisstraat zich verplaatst naar de Sint Agnietenstraat.	Na een jaar evalueren we de maatregelen. Daarbij betrekken we ook bewoners en bedrijven in de autoluwe binnenstad. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegron</u> d.
16c	De fysieke afsluiting van de Koninginnestraat ter hoogte van de Eerste Bleekveldstraat is op onjuiste wijze opgenomen in het ontwerp-verkeersbesluit.	Op de bijlagen bij het verkeersbesluit wordt de juiste locatie opgenomen. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegron</u> d.
17	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
17a	Ik steun het doel om de binnenstad aantrekkelijker en veiliger te maken en het monumentale karakter te behouden.	Voor kennisgeving aangenomen.

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
17	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
17b	De installatie van moderne fysieke afsluitingen en bijbehorende faciliteiten, zoals camera's en vaste palen zal het historische straatbeeld verstoren. Dit staat haaks op het streven om het monumentale karakter van de binnenstad te behouden en te versterken.	Het verdrag van Granada is een verdrag dat Nederland heeft geratificeerd. Dat betekent dat wij als overheid zo goed mogelijk willen/moeten handelen naar de bepalingen. Maar wij als gemeente hebben ook ruimte om natuurlijk te handelen binnen de bepalingen. Dergelijke afsluitingen zijn elders in de historische binnenstad reeds aanwezig en leiden niet tot een onaanvaardbare afbreuk van het historische straatbeeld. Zie ook antwoord 14a. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u> .
17c	Hoewel de camera's bedoeld zijn voor kentekenregistratie, bestaat er bezorgdheid over mogelijke inbreuk op de privacy van bewoners.	We leven de privacywetgeving na. Hiervoor wordt een protocol opgesteld. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>gegrond</u> .
17d	De voorgestelde maatregelen leiden tot nadelige gevolgen voor het woongenot van bewoners, zoals licht- en geluidsoverlast, zonder dat voldoende is aangetoond dat deze maatregelen proportioneel en noodzakelijk zijn.	Het college is van mening dat de lichtvervuiling geen aanleiding geeft om hiervoor aanvullende maatregelen te nemen. Door de afname van het autoverkeer dat de autoluwe binnenstad via het Hoogeinde verlaat, neemt het lichtschijnsel van autokoplampen af. Zo nodig kunnen bewoners zelf maatregelen nemen om lichthinder te beperken. Zie ook antwoord 15c.  In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de verkeersintensiteit door de maatregel sterk af. Hierdoor neemt ook de overlast van geluid en trillingen af. In de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, is er naar verwachting geen significante verandering in de verkeerssituatie. In die perioden zijn de beweegbare afsluitingen buiten werking, waardoor er geen sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal door de herinrichting van de straten naar verwachting ook in die perioden de overlast van geluid en trillingen afnemen. Zie ook antwoord 14c. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u> .

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
17	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
17e	<p>Het plaatsen van fysieke afsluitingen is een ingrijpende stap. De keuze voor fysieke afsluitingen lijkt een onevenredige maatregel die onvoldoende rekening houdt met de belangen van bewoners en het behoud van het monumentale karakter van de binnenstad. Ik vraag me af of minder invasieve maatregelen, gecombineerd met verbeterde handhaving, voldoende kunnen zijn</p>	<p>Voor een goede handhaving van de inrijverboden plaatsen we beweegbare afsluitingen bij de in- en uitgangen van de autoluwe binnenstad.</p> <p>Dergelijke afsluitingen zijn elders in de historische binnenstad reeds aanwezig en leiden niet tot een onaanvaardbare afbreuk van het historische straatbeeld.</p> <p>Zie ook antwoord 14a.</p> <p>Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>
18	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
18a	<p>Als bewoners zijn wij enthousiast over het doel om de binnenstad aantrekkelijker en veiliger te maken en het monumentale karakter te behouden.</p>	<p>Voor kennisgeving aangenomen.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
18	<div style="background-color: black; width: 200px; height: 15px;"></div>	<b>Ontvankelijk</b>
18b	<p>De voorgestelde maatregelen leiden tot nadelige gevolgen voor het woongenot van bewoners, zoals licht- en geluidsoverlast.</p>	<p>Het college is van mening dat de lichtvervuiling geen aanleiding geeft om hiervoor aanvullende maatregelen te nemen. Door de afname van het autoverkeer dat de autoluwe binnenstad via het Hoogeinde verlaat, neemt het lichtschijnsel van autokoplampen af. Zo nodig kunnen bewoners zelf maatregelen nemen om lichthinder te beperken. Zie ook antwoord 15c.</p> <p>In de tijden dat de beweegbare afsluitingen in werking zijn, neemt de verkeersintensiteit door de maatregel sterk af. Hierdoor neemt ook de overlast van geluid en trillingen af. In de tijden dat de beweegbare afsluitingen buiten werking zijn, is er naar verwachting geen significante verandering in de verkeerssituatie. In die perioden zijn de beweegbare afsluitingen buiten werking, waardoor er geen sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal door de herinrichting van de straten naar verwachting ook in die perioden de overlast van geluid en trillingen afnemen. Zie ook antwoord 14c. Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>
18c	<p>Onvoldoende is aangetoond dat deze maatregelen proportioneel en noodzakelijk zijn. Het plaatsen van fysieke afsluitingen is een ingrijpende stap. Als bewoners vragen we ons af of minder ingrijpende maatregelen, gecombineerd met verbeterde handhaving, voldoende kunnen zijn. We verzoeken om de geplande plaatsing van de fysieke afsluitingen te heroverwegen en in overleg met bewoners te zoeken naar alternatieve oplossingen die minder belastend zijn voor het monumentale karakter en het woongenot.</p>	<p>Voor een goede handhaving van de inrijverboden plaatsen we beweegbare afsluitingen bij de in- en uitgangen van de autoluwe binnenstad. De fysieke afsluitingen bij de ingangen van de autoluwe binnenstad leiden mogelijk tot een toename van ongewenst verkeersgedrag. Met name tegen de (bestaande) rijrichting in rijden van de Gasthuisstraat/Vleesstraat en de Ambtmanstraat leidt tot verkeersgevaarlijke situaties. Daarom sluiten we de autoluwe binnenstad ook op het Hoogeinde en de Ambtmanstraat af met beweegbare palen. De locaties van de afsluitingen zijn bepaald na een uitgebreid participatieproces. Zie ook antwoord 14d Het college acht de zienswijze op dit punt <u>ongegrond</u>.</p>

Nr.	Samenvatting zienswijzen	Reactie B&W
19	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
19a	Wij zijn blij met de nieuwe herinrichting van de Tielse binnenstad.	Voor kennisgeving aangenomen.
19	[REDACTED]	<b>Ontvankelijk</b>
19b	Waar wij als straat voor vrezen is dat onze straat veelvuldig gebruikt gaat worden in een rondje centrum rijden door jongeren. En ook voor het omzeilen van het 1-richtingsverkeer in de Binnenmolenstraat.	Toename van verkeer naar de Eerste Achterstraat acht het college niet aannemelijk, omdat van daaruit geen bestemmingen in de autoluwe binnenstad bereikbaar zijn. Dat wordt onder andere voorkomen door plaatsen van beweegbare afsluitingen in de Ambtmanstraat en het Hoogeinde.