

Opdrachtgever	Gemeente Krimpenerwaard
Datum	17 juni 2021
Auteur	Jeroen Loijen
Onderwerp	Onderzoek afsluiten Veerpoort Schoonhoven
Kenmerk	009401.20210611.N1.02
Pagina	1/15

1. Aanleiding en vraag

Tijdens de raadsvergadering in februari 2021 is discussie gevoerd over het al dan niet afsluiten van de Veerpoort in Schoonhoven voor autoverkeer. In de vergadering is gesproken over het direct afsluiten of over bijvoorbeeld het voorlopig afsluiten in het kader van een pilot. Resultaat van de discussie was dat eerst de voor- en nadelen van deze opties in kaart moeten worden gebracht.

In 2008 speelde deze discussie ook al. Destijds heeft Goudappel Coffeng de optie van het afsluiten van de Veerpoort meegenomen in de evaluatiestudie naar de verkeerscirculatie in de binnenstad van Schoonhoven.

Nu is Goudappel gevraagd om de verkeerskundige voor- en nadelen van het (al dan niet in pilotvorm) afsluiten van de Veerpoort voor autoverkeer op een rij te zetten. Daarnaast is gevraagd om te bekijken wat de relatie van het wel of niet afsluiten van de Veerpoort is met de projecten Buiten de Veerpoort en de ambities voor de Zilveras (Haven en Oude Haven).

2. Aanpak

De aanpak van de beantwoording van deze vraag bestaat uit de volgende onderdelen:

- Uitvoeren schouw ter plaatse;
- Uitvoeren verkeerstellingen;
- Analyseren verkeersintensiteiten verkeersmodel;
- Analyseren studie verkeerscirculatie uit 2008 en recent parkeeronderzoek;
- Op basis van die gegevens voor- en nadelen op een rij zetten.

In het volgende hoofdstuk beschrijven we de onderzoeksresultaten, gevolgd door een analyse van de voor- en nadelen van het afsluiten van de Veerpoort voor autoverkeer. Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk 5 de verschillende mogelijkheden om een eventuele afsluiting te realiseren en geven we in hoofdstuk 6 de conclusie en aanbevelingen.

3. Onderzoeksresultaten

3.1 Schouw ter plaatse

Op donderdagmiddag 15 april is de situatie in en rond de Veerpoort door een verkeersadviseur ter plaatse bekeken. Enkele zaken die daarbij opvielen:

- Het was vrij rustig op straat bij de Veerpoort. Zowel met auto's als fietsers. Na aankomst van de veerpont passeerden enkele auto's en fietsers de Veerpoort richting de binnenstad.
- Er zijn geen drukke of verkeersonveilige situaties waargenomen rondom de poort. De doorgang in de Veerpoort is wel vrij smal. Er kunnen niet tegelijkertijd een auto in rijden en vanuit de andere richting fietsers/voetgangers passeren. (figuur 1) De rijsnelheden zijn echter laag en het is niet druk waardoor dit geen verkeersonveilige situaties opleverde tijdens de schouw.
- Wat in de omgeving opviel is dat de parkeerterreinen bij de veerpont/snackbar en P1 goed gevuld waren. Het iets verder weg gelegen parkeerterrein P2 was op enkele auto's na leeg. De straten in de binnenstad en het parkeerterreintje op de Haven stonden zo goed als vol met geparkeerde auto's. (figuren 2 tot en met 4)

NB. Op 15 april 2021 waren de corona maatregelen weer enigszins versoepeld: de terrassen waren nog dicht, maar basisscholen en kinderdagverblijven waren weer open, middelbare scholen en het MBO waren gedeeltelijk open, winkelen op afspraak was weer mogelijk, kappers waren weer open en de avondklok ging wat later op de avond in (vanaf 22u). Op landelijk niveau waren de verkeerscijfers op dat moment weer ongeveer terug op het oude niveau van voor de coronapandemie, alleen op de snelwegen was de filedruk lager dan voor de pandemie. De verwachting is daarom dat de effecten van COVID op deze schouw relatief beperkt zijn.



Figuur 1: smalle doorgang voor autoverkeer door de Veerpoort



Figuur 2: geparkeerde auto's Buiten de Veerpoort (bij snackbar)



Figuur 3: volle parkeerterreinen P1 en in het centrum



Figuur 4: vrijwel leeg parkeerterrein P2

3.2 Verkeerstellingen

In de periode van woensdag 12 mei tot en met woensdag 26 mei zijn met telslangen verkeerstellingen uitgevoerd bij de Veerpoort. (figuur 5) Er is gekozen voor deze periode zodat daarin zowel het hemelvaart- als pinksterweekend (met toeristisch verkeer) als een werkweek valt tussen deze weekenden in.

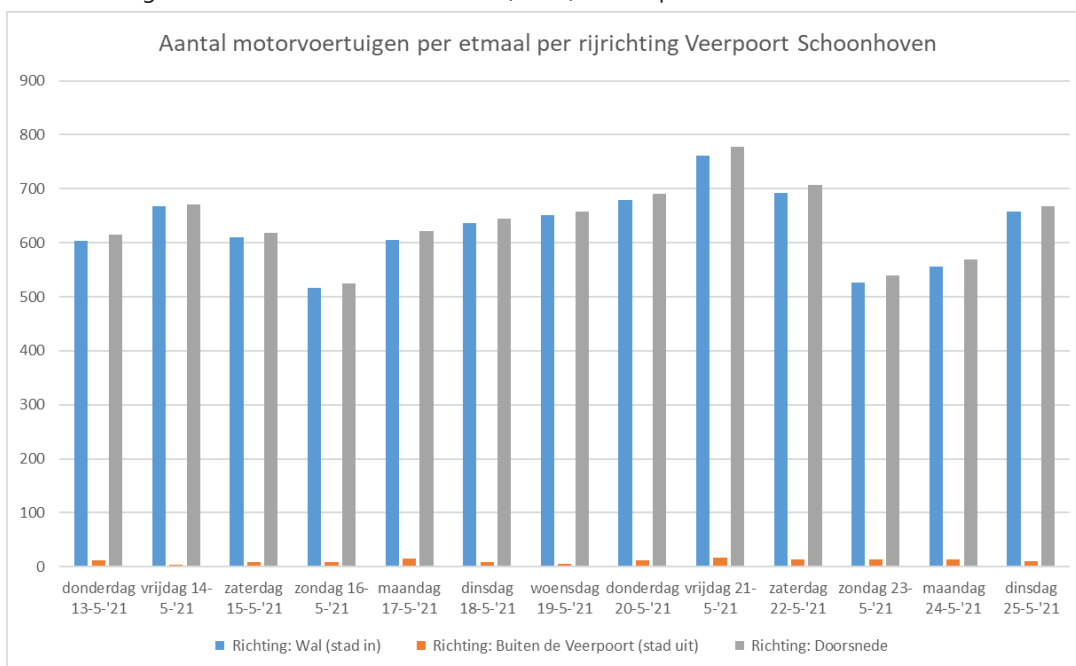


Figuur 5: geplaatste telslangen in de Veerpoort

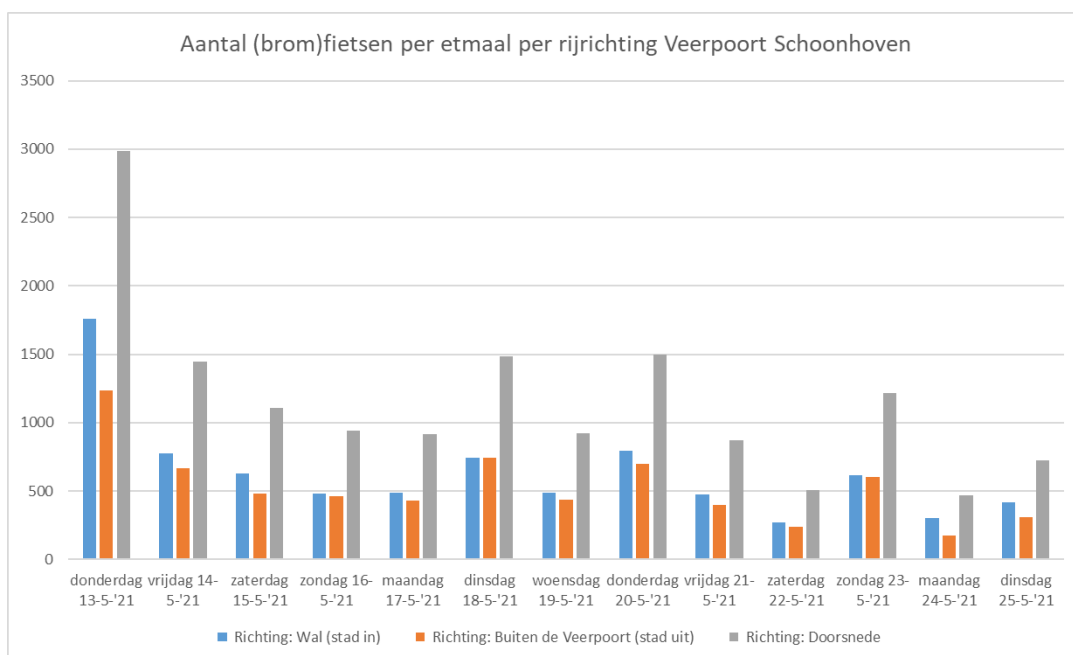
In figuren 6 en 7 zijn de telresultaten gepresenteerd. In figuur 6 staat het aantal motorvoertuigen dat per etmaal de Veerpoort passeert weergegeven. In figuur 7 staat dit voor het totaal aantal (brom)fietsen per etmaal. De Veerpoort is eenrichtingverkeer (stad in) voor motorvoertuigen. Opvallend is dat ook enkele motorvoertuigen stad uit worden geregistreerd. Dit zijn dus voertuigen die tegen de rijrichting in rijden. Het gaat echter slechts om een of enkele motorvoertuigen per dag. In figuur 7 is te zien dat de Veerpoort wel door (brom)fietsen stad uit wordt gebruikt, echter is het aantal (brom)fietsen dat stad in rijdt groter dan dat stad uit rijdt door de Veerpoort.

Het aantal motorvoertuigen dat de Veerpoort passeert schommelt tijdens de gemeten periode tussen de ca. 500 en 800 motorvoertuigen per etmaal. De laagste aantallen zijn waargenomen op de 2 zondagen en op maandag 24 mei (2^e Pinksterdag). Het aantal gemeten (brom)fietsers was op donderdag 13 mei (Hemelvaartdag) opvallend veel hoger dan op alle andere gemeten dagen. Er passeerden die dag bijna 3.000 (brom)fietsers de

Veerpoort. Mogelijk heeft dit te maken met de feestdag en het mooiere weer op die dag ten opzichte van de andere dagen in de meetperiode. Op de andere dagen in de meetperiode zijn zo'n 800 tot 1.500 (brom)fietzers per etmaal in de Veerpoort geteld. Op zaterdag 22 en maandag 24 mei waren dit slechts ca. 500 (brom)fietzers per etmaal.



Figuur 6: telresultaten motorvoertuigen per etmaal



Figuur 7: telresultaten (brom)fietzen per etmaal

Wat betreft de coronamaatregelen was het ten tijde van de verkeerstellingen in mei weer mogelijk om zonder afspraak te winkelen en waren de terrassen overdag weer geopend. Op landelijk niveau waren de verkeerscijfers op dat moment weer ongeveer terug op het oude niveau van voor de coronapandemie, alleen op de snelwegen was de filedruk lager dan voor de pandemie. De verwachting is daarom dat de effecten van COVID op deze verkeerstelling relatief beperkt zijn. Wel kan het minder mooie weer in mei van invloed zijn op het aantal fietsers en toeristen.

3.3 Verkeersmodelresultaten

De belangrijkste routes in en rond Schoonhoven zijn opgenomen in het Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland (RVMH3.2). In figuur 8 is het verkeersbeeld (motorvoertuigen per etmaal) voor de wegen rond de Veerpoort weergegeven voor de huidige situatie op basis van dit verkeersmodel.



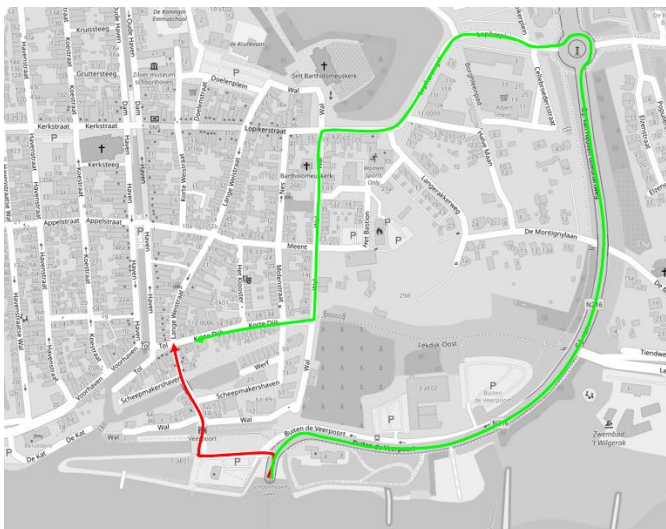
Figuur 8: beeld uit het RVMH3.2 verkeersmodel

Hierin zien we:

- 300 mtv/etm door de Veerpoort (stad in, stad uit niet toegestaan) (NB. dit lijkt een onderschatting van het verkeersmodel, aangezien in de verkeerstellingen in mei 2021 hier 663 mtv/etm zijn geteld).

- Ca. 3.500 mvt/etm op langs P1/P2 (beide rijrichtingen)
- Ca. 4.000 mvt/etm op N216 tussen Lekdijk-Oost en rotonde (beide rijrichtingen)
- Ca. 3.000 mvt/etm via Lopikersingel tussen binnenstad en rotonde (beide rijrichtingen)
- Ca. 1.500-2.000 mvt/etm via Wal en Korte Dijk tussen Lopikersingel en Veerpoort (beide rijrichtingen)

In de verkeerstelling die in mei 2021 is uitgevoerd hebben we op een gemiddelde werkdag 663 motorvoertuigen onder de Veerpoort gemeten. Dit ligt dus hoger dan de 300 motorvoertuigen per etmaal die in het verkeersmodel zijn opgenomen. Wanneer de Veerpoort zou worden afgesloten voor autoverkeer (rode route in figuur 9) zou de route vanaf de veerpont via de N216 en de Lopikersingel (groene route in figuur 9) het logische alternatief richting het centrum vormen. Gelet op de intensiteiten zoals deze voor deze wegen in het verkeersmodel zijn opgenomen, is er op die wegen nog voldoende restcapaciteit om het verkeer dat nu via de Veerpoort rijdt (de ruim 600 motorvoertuigen per etmaal) via die wegen af te wikkelen. Het wegvak van de N216 tussen de pont en de rotonde heeft meer dan voldoende restcapaciteit (een dergelijke weg kan wel 15.000 tot 20.000 mvt/etm verwerken) en ook op de Lopikersingel is nog voldoende ruimte (deze weg kan naar schatting een capaciteit van ca. 6.000 mvt/etm. Vanaf het kruispunt Lopikerstraat/Wal zal het verkeer zich verder door de binnenstad verspreiden door de kleine straatjes of naar een van de parkeerterreinen. Overigens zal de extra verkeersstroom die via de Lopikersingel na afsluiting van de Veerpoort de stad binnen komt kleiner zijn dan de huidige verkeersstroom door de Veerpoort. Een deel van dat verkeer is namelijk sluipverkeer dat via de Veerpoort naar de Lekdijk-West rijdt. Deze sluiproute is na afsluiting van de Veerpoort niet meer mogelijk.



Figuur 9: alternatieve route (groen) voor verkeer dat in de huidige situatie door de Veerpoort rijdt (rood)

3.4 Studie verkeerscirculatie uit 2008 en recent parkeeronderzoek

Evaluatie verkeerscirculatie

In 2008 heeft Goudappel Coffeng de verkeerscirculatie in de binnenstad van Schoonhoven geëvalueerd en daarbij ook gekeken naar de eenrichtingswegen in de stad. In die studie is ook beschouwd of de rijrichting in de Veerpoort zou kunnen worden omgekeerd (om sluipverkeer vanaf de veerpont tegen te gaan) of dat de Veerpoort kan worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Uit een workshop die tijdens de studie is uitgevoerd bleek dat de Veerpoort alleen kon worden afgesloten indien:

- *Het gebied ten zuiden van de Veerpoort wordt herontwikkeld (Buiten de Veerpoort);*
- *Het treffen van voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de Veerpoort (ter hoogte van het huidige veer);*
- *De aanwezigheid van een aantrekkelijke looproute tussen de parkeervoorzieningen en binnenstad (versterken van de centrumfunctie met winkels/restaurants en dergelijke in de Veerstraat);*
- *Herinrichting van de openbare ruimte van de Veerstraat;*
- *Vervlechting van de binnenstad met het gebied buiten de Veerpoort.*

Enkele andere relevante punten uit de studie:

- De route door de Veerpoort vormt de logische en directe fiets- en voetgangersverbinding tussen de veerpont en de binnenstad.
- Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het wenselijk om autoverkeer vanuit de Veerpoort via de Veerstraat te laten rijden in verband met de veiligheid voor fietsers op het kruispunt Veerstraat-Korte Dijk. Wanneer ook auto's van rechts uit de Veerstraat komen zullen automobilisten op de Korte Dijk meer alert zijn op fietsers die ook uit die straat komen.
- Een directe verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Lekdijk-West en de Veerpoort kan doorgaand verkeer aantrekken. Dit is onwenselijk aangezien de tussenliggende straten ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer.
- Voordeel van het toestaan van gemotoriseerd verkeer stad in is dat dit bezoekers het idee geeft dat ze direct het centrum in rijden. Dit zijn bezoekers en toeristen en daarmee mensen die gebruik maken van de middenstand in Schoonhoven. Door het omdraaien van de rijrichting voor het autoverkeer is er een kans dat ze het centrum niet meer bezoeken. Het afsluiten kan positief werken mits er bij de Veerpoort makkelijk geparkeerd kan worden en er vanaf daar een mooie entree en aantrekkelijke route naar het centrum is.

	Voorhaven →	Voorhaven ←	Voorhaven ↔
Veerpoort ↑			
Veerpoort ↓			
Veerpoort X			

Figuur 10: relatie tussen situatie Veerpoort en verkeerscirculatie op de Voorhaven

In bovenstaande tabel is de relatie tussen de situatie in de Veerpoort en de daarbij gewenste verkeerscirculatie op de Voorhaven weergegeven:

- Veerpoort van zuid naar noord open laten voor gemotoriseerd verkeer (huidige situatie) is alleen wenselijk in combinatie met eenrichtingsverkeer op de Voorhaven van west naar oost om doorgaand verkeer te voorkomen.
- Door de Veerpoort af te sluiten wordt eveneens deze doorgaand verkeer route vermeden, kan een veilige en aantrekkelijke langzaam verkeersroute van de Veerpoort naar het centrum worden aangelegd en verdwijnt de onveilige situatie op het kruispunt met de Korte Dijk.
- Veerpoort van noord naar zuid openen is niet gewenst omdat daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers afneemt (vanwege kruispunt met Korte Dijk) en omdat dit in combinatie met Voorhaven van west naar oost of 2-richtingsverkeer leidt tot een doorgaande verkeersstroom.

NB. In de huidige situatie is de Veerpoort van zuid naar noord geopend voor motorvoertuigen en is de rijrichting op de Voorhaven voor motorvoertuigen van oost naar west waardoor doorgaand/sluipverkeer vanaf de Veerpoort richting de Lekdijk-West mogelijk is.

Parkeeronderzoek DTV

In 2019 is door DTV een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het gebied dat is afgebeeld in figuur 11. De capaciteiten per deelgebied zijn weergegeven in figuur 12. In figuren 13 t/m 15 zijn de bezettingsgraden op 3 maatgevende momenten weergegeven.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Figuur 11: zones waar DTV in 2019 een parkeerdrukmeting heeft uitgevoerd

Deelgebied	Parkeercapaciteit
1. Centrumgebied	564
2. De Ark	51
3. Spoorzone	143
4. Voetbal	36
5. Bastion en Brandweer	79
6. Buiten de Veerpoort	217
7. Albert Heijn en Schep	125
8. Centrumgebied	84
9. Doelenplein	35
10. Albert Heijn en Schep	47
11. Buiten de Veerpoort (blauwe zone)	33
Totaal:	1.414

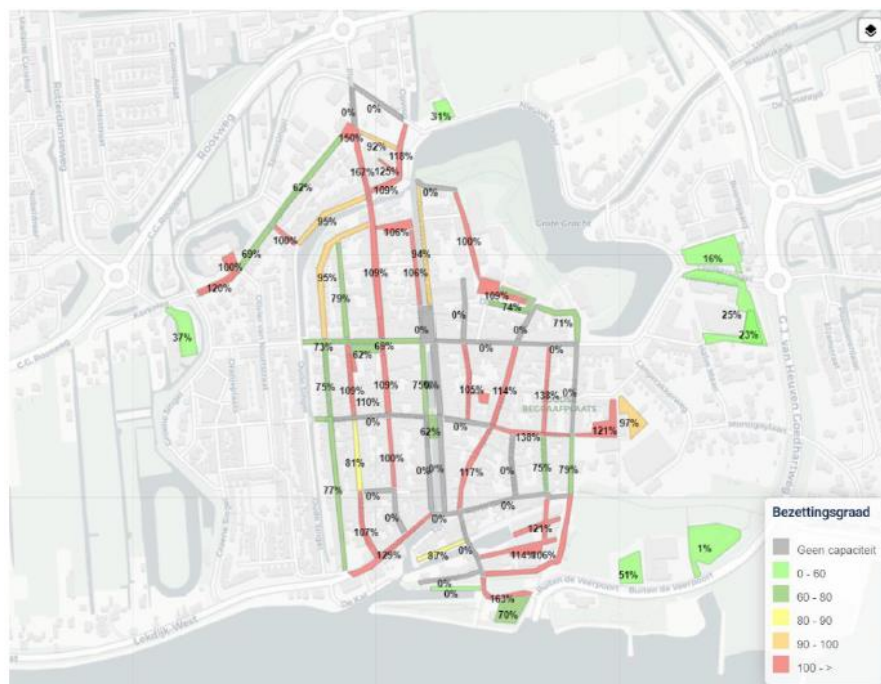
Figuur 12: Parkeercapaciteit per zone uit parkeerdrukmeting DTV

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Figuur 13: Hoogste parkeerdruk woensdag, 12:00 uur – 13:00 uur (DTV, 2019)



Figuur 14: Hoogste parkeerdruk vrijdag, 20:00 uur – 21:00 uur (DTV, 2019)



afbeelding 5 Hoogste parkeerdruk zaterdag, 13:00 uur – 14:00 uur

Figuur 15: Hoogste parkeerdruk zaterdag, 13:00 uur – 14:00 uur (DTV, 2019)

Uit deze meting komt hetzelfde beeld naar voren als dat ook tijdens de schouw op 15 april is waargenomen: de bezetting van de parkeercapaciteit in de binnenstad is hoog, terwijl op het grote parkeerterrein P2 nog veel restcapaciteit beschikbaar is.

4. Analyse effecten bij wel/niet afsluiten van de Veerpoort voor autoverkeer

4.1 Verkeerscirculatie

In de huidige situatie kan motorverkeer van zuid naar noord door de Veerpoort stad in rijden. Dit is de logische rijrichting gelet op de verkeersveiligheid voor fietsers op het kruispunt met de Korte Dijk en gelet op de oriëntatie van verkeer richting het centrum. De combinatie met eenrichtingsverkeer van oost naar west op de Voorhaven maakt sluipverkeer richting de Lekdijk-West echter mogelijk. Om dit sluipverkeer te voorkomen zou in plaats van afsluiten van de Veerpoort ook de rijrichting op de Voorhaven kunnen worden omgekeerd. Dit heeft echter weer verdere consequenties voor de rijrichtingen in de binnenstad.

Het afsluiten van de Veerpoort is wat betreft verkeerscirculatie mogelijk en voorkomt sluipverkeer naar de Lekdijk-West zonder dat de rijrichting op de Voorhaven hoeft te worden omgedraaid. Een afsluiting voor motorvoertuigen creëert daarnaast de mogelijkheid om de route vanaf Buiten de Veerpoort via Veerpoort en Veerstraat naar het centrum aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer.

4.2 Verkeersveiligheid

In de huidige situatie mag gemotoriseerd in 1 rijrichting gebruik maken van de route onder de Veerpoort en mag langzaam verkeer in 2 richtingen gebruik maken van de Veerpoort. Gelet op de krappe doorgang onder de Veerpoort passen daar niet tegelijk een auto en een tegemoetkomende fietser of voetganger door. De verkeersintensiteiten en de rijsnelheden zijn echter dusdanig laag dat dit naar verwachting niet direct tot verkeersonveilige situaties leidt.

Het kruispunt Veerstraat – Korte Dijk is krap en daarmee wat onoverzichtelijk. Daar is ook in de evaluatiestudie uit 2008 aan gerefereerd. Minder autoverkeer (door het afsluiten van de Veerpoort) over dat kruispunt biedt mogelijkheden voor een meer verkeersveilige inrichting.

4.3 Sluipverkeer

Door de gekozen verkeerscirculatie in de binnenstad is sluipverkeer vanaf de veerpont via de Veerpoort en de Voorhaven naar Ammerstol mogelijk. Dit sluipverkeer kan met het afsluiten van de Veerpoort worden tegengegaan. Een andere mogelijkheid is het omkeren van de rijrichting in de Voorhaven zoals in de evaluatiestudie uit 2008 is voorgesteld.

4.4 Relatie met parkeren, het project Zilveras en Buiten de Veerpoort

De gemeente werkt met de Zilveras aan een aantrekkelijke ontmoetingsplek in het historisch centrum van de stad. Daarvoor wil de gemeente reuring creëren door functies toe te staan zoals winkels, dienstverlening en lichte horeca die passen in de bestaande structuur. Daarbij wil de gemeente de kwaliteiten van Schoonhoven als woongebied en de cultuurhistorische kwaliteiten beschermen. Het weren van autoverkeer en parkeren zoveel mogelijk buiten de binnenstad kunnen bijdragen aan deze doelstellingen. Dit is een trend die in meer historische binnensteden in Nederland gaande is. Zo wordt op dit moment in Gouda aan een verkeerscirculatieplan gewerkt dat leidt tot een autoluwe binnenstad met meer verblijfs- en omgevingskwaliteit.

In Schoonhoven zijn onder meer de parkeerterreinen P1 en P2 ingericht voor bezoekers van het centrum om parkeren buiten het centrum te faciliteren. Daarnaast is parkeren in de

straten direct in en rond het centrum mogelijk. Verkeer kan daarvoor onder meer via de Veerpoort de stad in rijden. Zowel uit de parkeerdrukmeting als uit de bevindingen tijdens de schouw blijkt dat het parkeerterrein P2 nauwelijks wordt gebruikt en de straten in de binnenstad goed gevuld zijn met geparkeerde auto's. Dit is logisch gelet op de loopafstand tussen P2 en het centrum (enkele honderden meters) wanneer ook direct in het centrum geparkeerd kan worden. Voor toeristen hoeft een dergelijke loopafstand geen probleem te vormen. Voor bezoekers die voor dagelijkse inkopen naar Schoonhoven komen, kan deze loopafstand mogelijk wel een belemmering vormen voor hun bezoek. De route tussen P2 en het centrum kan duidelijker worden aangegeven en aantrekkelijker worden gemaakt voor bezoekers. In combinatie met het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer is het mogelijk een aantrekkelijke, autovrije looproute tussen P1 en P2 via de Veerpoort naar het centrum te maken. Het wel of niet afsluiten van de Veerpoort vormt voor dit onderwerp echter geen harde randvoorwaarde, maar kan wel passen binnen een visie over hoe om te gaan met autoverkeer en parkeren in de binnenstad.

Binnen het project 'Buiten de Veerpoort' wordt gewerkt aan onder andere een nieuwe invulling van het terrein tussen de Lek en de Veerpoort. Zo wordt onder meer gekeken naar de mogelijkheden om de oude brug voor de Veerpoort weer zichtbaar te maken en zo een aantrekkelijkere entree naar het centrum te creëren. Het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer maakt een veilige en aantrekkelijke entree voor langzaam verkeer via de Veerpoort mogelijk. Ook hiervoor geldt dat het afsluiten van de Veerpoort voor autoverkeer geen harde randvoorwaarde is, maar wel kan passen binnen de doelstellingen van het project 'Buiten de Veerpoort'.

5. Mogelijke maatregelen

Er is een aantal mogelijkheden om de Veerpoort desgewenst af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

5.1 Permanent afsluiten

Een permanente afsluiting (24/7) voor gemotoriseerd verkeer kan met bijvoorbeeld een paal in het wegdek of door bijvoorbeeld bloembakken op het wegdek te plaatsen. Een andere minder ingrijpende mogelijkheid is om enkel met bebording het verbod tot inrijden aan te geven. De fysieke blokkade (paal, bloembak etc.) en/of het verkeersbord hoeft niet noodzakelijkerwijs direct onder of voor de Veerpoort te staan. Eventueel kan de afsluiting al vlakbij de veerpont worden gerealiseerd, waardoor een groot deel van het plein voor de Veerpoort autovrij kan worden gehouden.

5.2 Afsluiten op bepaalde dagdelen

Als alternatief kan gedacht worden aan het afsluiten van de weg op bepaalde dagdelen of op bepaalde dagen van de week. Om te bepalen welke dagen of dagdelen dat dan moeten zijn, is het van belang om na te gaan wat het doel van de tijdelijke afsluiting is. Wanneer het doel is om bijvoorbeeld sluipverkeer te weren, zou de afsluiting tijdens spitsuren gewenst zijn. Wanneer de tijdelijke afsluiting als doel heeft om toeristisch autoverkeer door het centrum te beperken kan juist beter gedacht worden aan een afsluiting in de weekenden.

5.3 Pilot

Afsluiting in de vorm van een pilot is mogelijk en het best te realiseren wanneer de fysieke maatregelen beperkt van omvang zijn. Bijvoorbeeld enkel met een verkeersbord. Ook hierbij geldt de aanbeveling om vooraf te definiëren wat het doel is van de maatregel, zodat na afloop kan worden geëvalueerd of het gewenste effect bereikt is.

6. Conclusie en aanbevelingen

Puur verkeerskundig gezien zijn de voor- en nadelen van afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer beperkt van omvang. De verkeersaantallen zijn relatief klein. Verkeerskundige voordelen zijn een mogelijke toename van verkeersveiligheid op het kruispunt Veerstraat – Korte Dijk (door afname autoverkeer op dit krappe kruispunt) en het voorkomen van sluipverkeer vanaf de veerpont richting Ammerstol. Dit is wenselijk gelet op de beperkte capaciteit in de krappe historische straatjes van de binnenstad. Verkeerskundige nadelen zijn de minder directe autoroute tussen veerpont en binnenstad en de lichte verkeerstoename op de N216 en Lopikersingel door het verkeer dat omrijdt.

Het grootste effect van het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer is het effect op de beleving en uitstraling van de langzaam verkeer verbinding tussen Buiten de Veerpoort en de binnenstad. Het afsluiten van de Veerpoort voor gemotoriseerd verkeer biedt extra kansen om deze route voor langzaam verkeer (nog) aantrekkelijker te maken. Een dergelijke keuze zou het beste in samenhang kunnen worden gezien met het parkeerbeleid en het wel of niet autoluw(er) maken van de binnenstad en de visie in het kader van de Silveras.

Indien wordt gekozen voor afsluiting van de Veerpoort is het mogelijk om dit alleen op specifieke dagen of dagdelen te doen. Bijvoorbeeld door de poort alleen in de spitsuren af te sluiten en daarmee sluipverkeer te weren. Of door de poort juist in de weekenden en op feestdagen te sluiten en daarmee meer ruimte aan toeristische voetgangers en fietsers te bieden.